



23.xxx

Message relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

du ...

Monsieur le Président,
Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons, en vous proposant de l'adopter, le projet d'un arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Alain Berset
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Condensé

Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération soutient, via le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, des mesures permettant l'amélioration du trafic d'agglomération. Par le présent message, le Conseil fédéral propose d'allouer les ressources nécessaires pour la quatrième génération des projets d'agglomération à partir de 2024, pour un montant de 1,58 milliard de francs.

Contexte

En 2020, les villes et les agglomérations concentraient 78 % de la population helvétique et 84 % des emplois. En vertu des objectifs de la politique suisse du développement territorial, les agglomérations sont appelées à accueillir la majeure partie de la croissance à venir. Selon les prévisions, le trafic continuera de croître à l'avenir. Les perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération pointent ainsi, dans le scénario de base, vers une augmentation de la population et des emplois dans les zones urbaines. Des défis de taille se dessinent dès lors pour ce qui est des infrastructures de transport. Les cantons et les communes ne sont bien souvent pas en mesure de financer à eux seuls les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins de transport dans les agglomérations.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération a donc été créé afin de permettre un cofinancement des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Dans le cadre de ce programme, la Confédération apporte, depuis 2008, sa contribution aux infrastructures rendant possible un système global de transport plus efficace et plus écologique dans les zones urbaines concernées. Ces infrastructures participent, grâce à une planification cohérente des transports, de l'urbanisation et du paysage, à un développement territorial durable et garantissent les liaisons entre les villes et agglomérations et leur périphérie. Après le financement unique de projets urgents au début du programme, des projets d'infrastructures de transport très variés dans des villes et des agglomérations ont été cofinancés avec succès dans les trois générations de projets d'agglomération qui ont vu le jour jusqu'ici. L'approbation du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération par le peuple et les cantons le 12 février 2017 garantit la participation illimitée dans le temps de la Confédération aux coûts des infrastructures de transport dans les agglomérations depuis 2018.

Le cofinancement par la Confédération de mesures relatives au trafic d'agglomération doit faire l'objet d'une demande de la part des organismes responsables des projets d'agglomération. Les projets doivent montrer une coordination cohérente de toutes les mesures qu'ils comportent en matière de transport et d'urbanisation. Les fonds doivent être investis de manière à permettre une amélioration de la qualité du système de transport, à renforcer l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti et la sécurité des transports et à réduire l'impact environnemental et la consommation de ressources. Les contributions fédérales sont fonction de l'efficacité globale des projets et représentent entre 30 et 50 % des coûts d'investissement imputables.

Contenu du projet

En 2021, 32 projets d'agglomération de quatrième génération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial. Les organismes responsables de ces projets ont ainsi sollicité le cofinancement de mesures d'infrastructure de transport dont le volume total d'investissements avoisine les 6 milliards de francs. Afin de permettre une allocation efficace des moyens de la Confédération, les projets et les mesures ont été classés par ordre de priorité, les premiers étant ceux qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus prégnants et présentent le meilleur rapport coût-utilité.

Le présent message expose le résultat de l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération. Le Conseil fédéral propose la libération d'un crédit d'engagement d'environ 1,58 milliard de francs en faveur des mesures les plus efficaces arrivant à maturité financière et prêtes à être réalisées.

Table des matières

1	Contexte	6
1.1	Problématique, motif de la demande de financement et importance des projets à financer	6
1.1.1	Problématique de l'évolution des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations	6
1.1.2	Soutien de la Confédération afin de résoudre les problèmes de trafic dans les agglomérations	7
1.1.3	Importance du cofinancement par la Confédération des infrastructures dédiées au trafic d'agglomération	8
1.2	Autres solutions étudiées	10
1.3	Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral	11
1.3.1	Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier	11
1.3.2	Relation avec les stratégies du Conseil fédéral	11
2	Procédures préliminaires, consultation comprise	14
2.1	Principes et déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération	14
2.2	Vue d'ensemble des générations précédentes de projets menés dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération et de leur mise en œuvre	14
2.3	Quatrième génération du PTA	16
2.3.1	Élaboration et dépôt de projets par les organismes responsables	16
2.3.2	Examen par la Confédération	18
2.4	Procédure de consultation	26
3	Contenu de l'arrêté de crédit	28
3.1	Proposition du Conseil fédéral, avec exposé des motifs	28
3.2	Contenu du projet, commentaires des dispositions	28
3.3	Hypothèses quant à l'évolution du renchérissement	30
4	Conséquences	31
4.1	Conséquences pour la Confédération	31
4.1.1	Conséquences financières	31
4.1.2	Conséquences sur l'état du personnel	32
4.2	Conséquences pour les cantons, les villes et les communes, ainsi que pour les centres urbains et les régions de montagne	32
4.3	Conséquences économiques	33
4.3.1	Conséquences pour les agglomérations	33
4.3.2	Implications pour l'économie dans son ensemble	33
4.4	Conséquences pour le territoire et l'environnement	34

4.5	Conséquences pour les réseaux de mobilité et les infrastructures nationales de transport	34
5	Aspects juridiques	35
5.1	Constitutionnalité et légalité	35
5.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	35
5.3	Forme de l'acte à adopter	36
5.4	Frein aux dépenses	36
5.5	Conformité à la loi sur les subventions	36
6	Liste des abréviations	37
Annexe 1	Liste des mesures de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération	38
Annexe 2	État de la mise en œuvre des générations antérieures	72
Annexe 3	Comparaison des cofinancements octroyés aux diverses générations	78
Annexe 4	Projets d'agglomération et villes et agglomérations ayant droit à des contributions	81
Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (<i>Projet</i>)		FF 2023 ...

Message

1 Contexte

1.1 Problématique, motif de la demande de financement et importance des projets à financer

1.1.1 Problématique de l'évolution des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations

En 2020, les agglomérations concentraient 78 % de la population helvétique et 84 % des emplois¹. Elles sont de véritables moteurs économiques. Dès lors, les zones urbanisées revêtent une importance capitale pour la compétitivité du pays.

Si la part de la population globale vivant dans les villes et agglomérations n'affiche qu'une légère augmentation depuis l'an 2000, les personnes actives, elles, se concentrent de plus en plus dans les agglomérations. Du fait de la concentration de la population et des emplois dans les villes et agglomérations, les volumes de trafic routier et ferroviaire au sein de ces espaces sont nettement plus élevés qu'ailleurs. Le trafic a fortement progressé ces dernières années. S'agissant du trafic voyageurs, les prestations de transport ont augmenté de 35 % de manière générale en Suisse entre 2000 et 2019. Les transports publics routiers enregistrent même une hausse de 38 %². Pour ce qui est du trafic marchandises, les prestations de transport ont augmenté de 14 % entre 2000 et 2020³. Aux heures de pointe, les réseaux routier et ferré touchent en bien des endroits à leurs limites de capacités, au point que les embouteillages sur les routes et les transports publics (TP) bondés font désormais partie du quotidien.

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a rendu publiques les perspectives d'évolution du transport⁴ à l'horizon 2050 lors de la conférence de presse tenue le 16 novembre 2021. Le scénario de base des perspectives d'évolution du transport 2050 table sur une poursuite de la croissance en termes de population et d'emplois et anticipe que cette croissance se concentrera avant tout dans les zones urbaines bien desservies par les transports publics. Cette évolution est d'ailleurs conforme aux objectifs de la politique suisse du développement territorial. Pour la période 2017 à 2050, le scénario de base entrevoit une croissance de 11 % des prestations de transport d'une manière générale. Dans les agglomérations en particulier, la part des portions de réseau de transport fortement congestionnées aux heures de pointe du matin et du soir va continuer à augmenter. Et le trafic entre les agglomérations elles-mêmes va également s'intensifier.

1 Villes et agglomérations ayant droit à des contributions selon l'art. 19, al. 1, OUMin, OFS, STATPOP 2020 et STATENT 2019

2 OFS : prestations du transport de personnes (PV-L), statistique des transports publics (TP)

3 OFS : statistique du transport de marchandises (GTS)

4 ARE (2022), Perspectives d'évolution du transport 2050• consultable sous : www.are.admin.ch > Médias et publications > Publications > Mobilité

Une juste concentration de la croissance dans les villes et les agglomérations concourt à freiner l'augmentation du trafic. Dans les principales agglomérations, la distance parcourue par personne est inférieure d'environ 9 % à la moyenne suisse⁵. En général, plus une zone urbaine est dense, plus est élevée la part des modes de transport désignés comme étant moins gourmands en surface, soit les TP, la marche et le vélo, rendant d'autant plus importante la présence d'interfaces multimodales qui relient les différents modes de transport entre eux. Il s'avère en effet que les personnes vivant dans des zones urbaines denses occasionnent nettement moins de trafic en Suisse et tendent à privilégier les TP, la marche ou le vélo pour se déplacer⁶. La Confédération constate du reste une hausse des demandes de soutien en faveur des interfaces multimodales, lesquelles contribuent fortement à l'interconnexion des villes et des espaces ruraux et, partant, à l'accessibilité des espaces urbains.

Il existe dans les villes et agglomérations un besoin urgent d'optimisation et d'aménagement ciblé des infrastructures de transport tant pour améliorer la fonctionnalité du système global de transport que pour permettre un développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti. En outre, un système global de transport efficace renforce la capacité fonctionnelle des routes nationales dans les zones urbaines. Une part élevée de modes de transport peu gourmands en surface contribue par ailleurs à réduire la pollution et libère des capacités en faveur du transport de personnes et de marchandises par la route.

1.1.2 Soutien de la Confédération afin de résoudre les problèmes de trafic dans les agglomérations

Le 12 février 2017, le peuple et les cantons ont accepté la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA)⁷. Inscrit à l'art. 86, al. 1, de la Constitution (Cst.)⁸, et alimenté par les différents moyens prévus à l'art. 86, al. 2, ce fonds, non limité dans le temps, constitue pour la Confédération, entre autres, la base nécessaire au cofinancement de mesures contribuant à l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Cette modification constitutionnelle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, en même temps que la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA)⁹.

Les dispositions d'exécution, définies dans l'ordonnance du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA)¹⁰, sont entrées en vigueur le 1^{er} février 2020 et ont été précisées par les Directives du 13 février 2020

5 OFS/ARE (2017), Microrecensement mobilité et transports 2015, consultable sous : www.are.admin.ch > Mobilité > Bases et données > Microrecensement mobilité et transports

6 ARE (2018), Densité et comportement de mobilité, consultable sous : www.are.admin.ch > Médias et publications > Publications > Bases

7 RO 2017 6731

8 RS 101

9 RS 725.13

10 RS 725.116.214

pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA)¹¹. Ce sont les Chambres fédérales qui décident de l'octroi des fonds du FORTA. Les arrêtés fédéraux correspondants sont en général soumis tous les quatre ans à l'Assemblée fédérale par le Conseil fédéral (art. 7, let. b, en lien avec l'art. 5, al. 1, let. b, LFORTA). Le présent message propose l'allocation des crédits d'engagement pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) à partir de 2024.

La condition que la Confédération pose au cofinancement de mesures dans le cadre du PTA, selon l'art. 17c, let. a et b, de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)¹² et selon l'art. 2, al. 1, OPTA, est la coordination efficace des transports et de l'urbanisation, en tenant compte du paysage, au sein d'une planification globale. Les moyens dont elle dispose doivent être investis dans des projets caractérisés par un bon ou très bon rapport coût-utilité et par des mesures prêtes à être réalisées et financées. Pour bénéficier des fonds fédéraux, les cantons, les villes et les communes impliqués s'engagent non seulement à apporter leur contribution aux mesures cofinancées par la Confédération, mais aussi à réaliser sans participation financière de cette dernière les mesures prévues dans le domaine de l'urbanisation et du paysage ainsi que d'autres mesures liées aux transports.

1.1.3 Importance du cofinancement par la Confédération des infrastructures dédiées au trafic d'agglomération

Les prestations réalisées par les villes et les agglomérations ne le sont pas à leur seul bénéfice, mais servent à l'ensemble du territoire. Dès lors, le bon fonctionnement du trafic d'agglomération dans le cadre du système global de transport suisse permet non seulement de renforcer l'attrait économique du pays mais contribue aussi, de pair avec une bonne coordination entre l'urbanisation et les transports, à la qualité de vie de la population helvétique. Il est ainsi possible de favoriser le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, de lutter contre le mitage du territoire et de garantir les liaisons entre les villes et leur périphérie.

Un autre point éminemment positif des projets d'agglomération tient à l'élargissement et à l'intensification de la coopération entre les cantons, les villes et les communes, parfois même avec l'intégration de régions limitrophes étrangères. Cette coopération est indispensable à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une planification cohérente en matière d'urbanisation, de transports et de paysages et contribue largement à ce

11 Consultable sous www.are.admin.ch > Mobilité > Programmes et projets > Programme en faveur du trafic d'agglomération > Projets d'agglomération de la quatrième génération > Droit

12 RS 725.116.2

que les agglomérations abordent leur planification en commun, de manière transversale tout en résolvant les problèmes de transport de manière globale, efficiente et efficace¹³.

Les projets d'agglomération répondent à un important besoin exprimé par les cantons, les villes et les communes. Une grande majorité des villes et agglomérations ayant droit à des contributions – selon l'annexe 4 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)¹⁴ – ont au moins élaboré, jusqu'à présent, un projet dans le cadre des quatre générations et l'ont soumis à la Confédération pour examen en vue d'un cofinancement. Les contributions fédérales aident les villes et agglomérations ayant droit à des contributions, les grandes mais aussi celles de taille petite à moyenne à travers tout le pays, à faire avancer leurs projets de système global de transport attractif et fonctionnel et de planification coordonnée de l'urbanisation et des transports. Grâce aux projets d'agglomération, il a été possible de concrétiser des mesures qui, sans cela et en dépit de l'acuité des problèmes à résoudre, n'auraient été ni finançables ni réalisables.

Les effets directs des projets d'agglomération sont toutefois difficilement quantifiables. Deux raisons à cela : ils ne peuvent être mesurés qu'un certain temps après la réalisation des travaux, et ne peuvent pas toujours être isolés de ceux produits par d'autres facteurs. De fait, les évolutions nationales en matière d'offre et d'infrastructures de transport, les avancées technologiques, la conjoncture ou encore les décisions politiques et les choix opérés par les investisseurs privés se superposent aux effets des projets d'agglomération¹⁵. Pour autant, une série de tendances peuvent être observées dans les agglomérations dans le sillage de la mise en œuvre des mesures de transport et d'urbanisation. Les projets d'agglomération ont en particulier contribué à une amélioration de l'offre en matière de TP¹⁶ ainsi que de déplacements à pied et à vélo¹⁷, notamment via un remaniement de l'espace routier existant¹⁸. Des mesures de transport et d'urbanisation menées à bien dans les zones construites ont également concouru à accroître la densité des logements et des emplois et à renforcer l'usage des transports publics¹⁹. La sécurité des transports a ainsi été améliorée grâce notamment

13 ARE (2019), Rapport à l'attention du Conseil fédéral sur l'état de la mise en œuvre de la Politique des agglomérations 2016+ et de la Politique pour les espaces ruraux et les régions de montagne, consultable sous : www.are.admin.ch > Médias et publications > Publications > Villes et agglomérations

14 RS 725.116.21

15 ARE (2015), Effets territoriaux des infrastructures de transport en Suisse, consultable sous : www.are.admin.ch > Médias et publications > Publications > Mobilité

16 Prolongement de la ligne 1 (Lucerne) ; extension de la ligne de tram Cornavin-Onex-Bernex (Grand Genève)

17 Vélostation de la gare de Berne (Berne) ; réseau cyclable « TransAgglo », tronçon Düringen - Zelg (Fribourg)

18 Ecublens-Chavannes, av. du Tir-Fédéral, tronçon « RC1-Pont bleu » (Lausanne-Morges)

19 Aménagement en site propre des TP dans la ville de Saint-Gall (St. Gallen – Bodensee)

à la mise en œuvre de concepts d'exploitation et d'aménagement, à des mesures relatives à la gestion du trafic et à la promotion des déplacements à pied et à vélo²⁰.

1.2 Autres solutions étudiées

Les mesures de lutte contre le COVID-19 ont entraîné un recul sensible des prestations de transport, en particulier dans les transports publics mais également dans le transport individuel motorisé. À l'inverse, la marche et le vélo ont connu une croissance marquée²¹. Mais il n'existe pas de données empiriques démontrant de possibles effets sur le long terme. Compte tenu de la nécessité d'agir qui demeure importante, le Conseil fédéral n'entend pas reporter à une date ultérieure le cofinancement par la Confédération prévu dans le cadre de la quatrième génération de projets d'agglomération. Il y a deux raisons à cela. D'une part, une dilution dans le temps du cofinancement octroyé par la Confédération contreviendrait au principe de la bonne foi, car il pourrait provoquer des interruptions de procédure voire des abandons, ce qui menacerait la réalisation des mesures. D'autre part, il faut s'attendre à une poursuite de la croissance du trafic. Les mesures conçues par les organismes responsables des agglomérations et que la Confédération se propose de cofinancer sont dès lors susceptibles, tôt ou tard, de devenir indispensables.

En vertu de l'art. 17f LUMin, 9 à 12 % des prélèvements dans le FORTA sont destinés aux mesures visant à améliorer les transports dans les agglomérations. Les organismes responsables ont soumis un grand nombre de mesures à réaliser de manière impérative, ce qui préfigure l'ampleur des défis qui attendent encore ces prochaines années les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions. En comptant une participation moyenne de la Confédération de 37 %, les besoins signalés par les organismes responsables dépassent d'un facteur 1,4 le montant maximal de fonds fédéraux disponibles. Le Conseil fédéral plaide dès lors pour un recours à la variante maximale (utilisation dans le cadre du PTA de 12 % des prélèvements dans le fonds). De la sorte, les mesures pour lesquelles l'examen par la Confédération confirme un très bon rapport coût-utilité pourront être cofinancées. Ramener la participation de la Confédération à 9 % des moyens du FORTA signifierait que les besoins annoncés dépasseraient les fonds fédéraux disponibles maximaux d'un facteur 2,4. De nombreuses mesures également importantes du point de vue de la Confédération devraient alors être financées par les seuls cantons et communes, faisant courir le risque de retards voire d'abandons faute de ressources suffisantes dans les cantons, les villes ou les communes.

20 Passerelle pour piétons Maillefer (Lausanne-Morges) ; liaison piétonne et cyclable souterraine entre les HUG et la halte Champel Gare (Grand Genève) ; passerelle pour piétons et cyclistes entre les localités de Maggia et Moghegno (Locarnese)

21 OFS/ARE (2021), Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité, consultable sous : www.are.admin.ch > Mobilité > Bases et données > Microrecensement mobilité et transports

1.3 Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu’avec les stratégies du Conseil fédéral

1.3.1 Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier

Le projet est annoncé dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023²². L’objet est compris dans le budget avec un plan intégré des tâches et des finances

1.3.2 Relation avec les stratégies du Conseil fédéral

Projet de territoire Suisse, plans sectoriels fédéraux et étapes d’aménagement PRODES

Le PTA prend en compte le Projet de territoire Suisse²³ et se fonde sur les objectifs de la partie Programme du plan sectoriel des transports²⁴. Cette dernière constitue le cadre stratégique tracé par le Conseil fédéral pour le développement des infrastructures de transport et la coordination avec l’aménagement du territoire. Le PTA est également harmonisé avec les programmes de développement stratégique (PRODES) pour les routes nationales et les infrastructures ferroviaires²⁵. Alors que les deux PRODES embrassent une perspective à long terme et prévoient des projets de grande envergure, le PTA se concentre lui sur un horizon à court et moyen terme et sur des mesures dont la réalisation peut démarrer à partir de 2024. Conformément à l’art. 18, al. 1, let. b, OPTA, la réalisation des mesures de la quatrième génération doit commencer au plus tard cinq ans et trois mois après l’adoption par le Parlement de l’arrêté fédéral correspondant.

Les offices fédéraux en charge des trois programmes, à savoir ceux du développement territorial (ARE), des routes (OFROU) et des transports (OFT), échangent régulièrement à propos de la planification des mesures déjà décidées et des développements prévus. La stratégie définie par le Conseil fédéral dans le plan sectoriel des transports prend également en considération l’état des planifications en cas de souhaits de tiers portant sur les routes nationales et les évolutions relatives aux arrêts du réseau ferroviaire (les souhaits de tiers comprennent des demandes de nouveaux raccordements, de tranchées couvertes, de parois antibruit supplémentaires etc.). La planification fédérale, établie à la lumière de telles demandes, est prise en compte lors de l’évaluation des projets d’agglomération. Les mesures incluses dans des projets d’agglomération, dépendant directement de projets de routes nationales ou de chemins de fer qui n’ont

22 FF 2020 1709 p. 1824

23 Conseil fédéral, CdC, DTAP, UVS, UCS (2012), Projet de territoire Suisse, consultable sous : www.are.admin.ch > Développement et aménagement du territoire > Stratégie et planification > Projet de territoire Suisse

24 Conseil fédéral (2021), Mobilité et territoire 2050 : plan sectoriel des transports, partie Programme, consultable sous : www.are.admin.ch > Développement et aménagement du territoire > Stratégie et planification > Conceptions et plans sectoriels > Transports > Partie Programme

25 FF 2018 6939 et 7301

pas encore été décidés ou qui relèvent de la planification des PRODES, ont été priorisées par la Confédération conformément à l'état actuel de la planification fédérale. La coordination entre les différentes planifications et avec le développement territorial global de la Suisse est garantie.

Stratégie climatique à long terme de la Suisse

La stratégie climatique 2050²⁶ vise l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. En 2019, le trafic routier a généré environ 37 % des émissions de CO₂ de la Suisse. Il est donc urgent d'agir dans ce secteur.

Pour atteindre les objectifs climatiques dans les transports, le Conseil fédéral mise principalement, à travers sa Stratégie énergétique 2050²⁷, sur la décarbonation du parc automobile, la poursuite du durcissement des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ applicables aux véhicules de tourisme et de livraison neufs et le report modal vers les transports publics, la marche et le vélo. Dans le transport ferroviaire, l'accent sera placé sur les gains d'efficacité afin de réduire le surplus de consommation d'énergie.

La réalisation de mesures infrastructurelles dédiées au trafic d'agglomération et coordonnées avec le développement de l'urbanisation contribue à l'émergence dans les villes, les communes et les agglomérations d'un système global de transport de plus en plus respectueux du climat. Sans cofinancement par la Confédération, ces mesures seraient retardées ou ne verraient jamais le jour.

Stratégie Sol Suisse, Stratégie Biodiversité Suisse et Stratégie Culture du bâti

La stratégie sur les sols²⁸ vise l'objectif de zéro consommation nette de sol en Suisse à l'horizon 2050. De plus, la stratégie sur la biodiversité²⁹ exige entre autres que le trafic ne provoque pas de coupures supplémentaires.

Il est tenu compte de ces prescriptions au moment d'examiner les effets des projets d'agglomération dans leur ensemble ainsi que ceux des différentes mesures infrastructurelles du PTA. Lorsqu'elle octroie des cofinancements, la Confédération privilégie ainsi les mesures qui réduisent l'utilisation des ressources et qui contribuent à la valorisation des espaces naturels et ouverts.

26 Conseil fédéral (2021), Stratégie climatique à long terme de la Suisse, consultable sous : www.bafu.admin.ch > Thèmes > Thème Climat > Informations pour spécialistes > Objectif de la politique climatique > Objectifs de réduction > Objectif 2050 > Stratégie climatique 2050

27 FF 2013 6771

28 Conseil fédéral (2020), Stratégie Sol Suisse, consultable sous : www.bafu.admin.ch > Thèmes > Thème Sols > Publications et études > Stratégie Sol Suisse

29 OFEV (2012), Stratégie Biodiversité Suisse, consultable sous : www.bafu.admin.ch > Thèmes > Thème Biodiversité > Stratégie Biodiversité Suisse

La stratégie Culture du bâti³⁰ a pour but de promouvoir la qualité architecturale du patrimoine bâti face aux défis de nature sociétale et d'aménagement du territoire qui se posent actuellement. La mobilité et les infrastructures de transport sont des éléments essentiels à cet égard. La Confédération s'engage en faveur d'une culture du bâti de haut niveau. Ces prescriptions et la recherche d'une qualité architecturale élevée des localités sont notamment importantes dans les agglomérations. Le cofinancement par la Confédération contribue à la mise en œuvre de mesures de haute qualité dans le domaine des transports et de la mobilité.

30 Conseil fédéral (2020), Stratégie Culture du bâti, consultable sous : www.bak.admin.ch > Culture du bâti > Le concept de culture du bâti > Stratégie Culture du bâti

2 Procédures préliminaires, consultation comprise

2.1 Principes et déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération

Le soutien au trafic d'agglomération se fonde sur les art. 86 Cst., 5, al. 1, let. b, LFORA et 17a à 17f LUMin. Les principes et le déroulement de la procédure pour le programme en faveur du trafic d'agglomération ont fait leurs preuves lors de l'évaluation des générations précédentes. Ils restent dès lors inchangés pour la quatrième génération. Ces principes prévoient que la Confédération apporte sa contribution aux infrastructures de transport conduisant à un système global de transport plus efficace et plus durable dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions et qui participent à un développement territorial durable de l'ensemble de la Suisse.

Les contributions financières sont versées pour financer des mesures d'infrastructure en faveur du trafic routier et ferroviaire ainsi que de la mobilité douce pour autant qu'elles ne bénéficient pas déjà d'autres financements fédéraux³¹. Dans certaines conditions, il est également possible d'en accorder à des mesures réalisées dans les régions étrangères limitrophes. En revanche, toute contribution à l'exploitation ou à l'entretien est exclue.

Les contributions fédérales sont fonction de l'efficacité globale des projets et représentent entre 30 et 50 % des coûts d'investissement imputables (art. 22 OUMin). Afin de permettre une allocation efficace des moyens de la Confédération, les projets et les mesures qu'ils contiennent sont classés par ordre de priorité sur la base des critères définis à l'art. 17d LUMin. Sont par conséquent cofinancées les mesures qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus importants, qui présentent un bon ou très bon rapport coût-utilité et qui sont prêtes à être réalisées et financées dans un délai de quatre ans. Le Conseil fédéral propose alors de libérer un crédit d'engagement pour ces mesures.

Les crédits d'engagements sont libérés par l'Assemblée fédérale par étapes de quatre ans (soit pour une génération de projets d'agglomération conformément à l'art. 7, let. b, LFORA). Le présent message porte sur l'approbation des crédits d'engagement pour la quatrième génération et sur leur libération à compter de 2024.

2.2 Vue d'ensemble des générations précédentes de projets menés dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération et de leur mise en œuvre

Au début du programme, un paquet de projets urgents et prêts à être réalisés avait été validé de pair avec l'adoption de la loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (LFinfr)³². Tous ces projets ont depuis été réalisés, à l'exception de la Kerntangente de Frauenfeld, qui a essuyé un rejet en votation populaire.

31 Les mesures relevant des transports ferroviaires sont au premier chef financées via le FIF, mais les tronçons dévolus à la desserte capillaire (p. ex. lignes de tramway et de métro) au sens de l'art. 49, al. 3, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) en sont exclus.

32 RO 2007 6017

Ce paquet initial avait été suivi des deux premières générations de projets d'agglomération. Le Parlement a alloué 1,51 milliard de francs à 26 projets d'agglomération dans le cadre de la première génération, et 1,70 milliard de francs à 37 projets d'agglomération dans le cadre de la deuxième génération. Entre début 2011 et fin 2021, les organismes responsables ont obtenu de la Confédération 992 millions de francs (niveau de prix 31.12.2021, TVA et renchérissement compris) au titre du crédit d'engagement lié au PTA de première génération, ce qui correspond aux deux tiers du crédit. Jusqu'à présent, la Confédération a versé aux organismes responsables 412 millions de francs (niveau de prix 31.12.2021, TVA et renchérissement compris) du crédit d'engagement lié au PTA de deuxième génération, ce qui correspond à environ un quart du crédit.

La troisième génération a été approuvée après le remplacement du fonds d'infrastructure par le FORTA. En adoptant les arrêtés du 25 septembre 2019³³ et du 28 septembre 2021³⁴, le Parlement a alloué 1,41 milliard de francs en faveur de 35 projets d'agglomération de troisième génération dans le cadre du PTA. Dorénavant, et c'est nouveau, le crédit d'engagement englobe également des mesures bénéficiant de cofinancements forfaitaires. Cela a pour résultat de simplifier la procédure de mise en œuvre et d'accélérer la réalisation. Les agglomérations ont obtenu jusqu'ici de la Confédération 133 millions de francs (niveau de prix 31.12.2021, TVA et renchérissement compris) au titre du crédit d'engagement lié au PTA pour la troisième génération de projets, ce qui correspond à 10 % du crédit.

Tableau 1 : Contributions fédérales approuvées, accords sur les prestations conclus et fonds restitués (état au 31.12.2021)

	Contributions fédérales approuvées ³⁵	Accords sur les prestations conclus ³⁶	Non réalisable ³⁷
Projets urgents ³⁸	2,56 milliards CHF	2,53 milliards CHF	0,05 milliard CHF
PTA 1 ^{re} génération ³⁹	1,51 milliard CHF	1,08 milliard CHF	0,05 milliard CHF
PTA 2 ^e génération ⁴⁰	1,70 milliard CHF	0,67 milliard CHF	0,01 milliard CHF
PTA 3 ^e génération ⁴¹	1,41 milliard CHF	0,41 milliard CHF	-
Total	7,18 milliards CHF	4,69 milliards CHF	0,11 milliard CHF

33 FF 2020 735

34 FF 2021 2397

35 État des prix selon arrêté fédéral

36 Prix au 31 décembre 2021

37 Renonciation à des projets suite à des votations populaires ou à la restitution des fonds par les organismes responsables

38 FF 2007 8019

39 FF 2010 6293

40 FF 2014 7609

41 FF 2020 735, complété par un crédit additionnel pour la mesure « contournement d'Oberburg » (FF 2021 2397)

Comme le montre le tableau 1, la Confédération a alloué ces quinze dernières années quelque 7,2 milliards de francs à des mesures d'infrastructure de transport dans les agglomérations. Si les projets urgents sont terminés, les mesures des trois premières générations de projets menés dans le cadre du PTA sont quant à elles encore en cours de réalisation. Les fonds effectivement utilisés par les agglomérations pour la réalisation des mesures ont jusqu'ici été inférieurs aux sommes demandées par les organismes responsables. Des conventions de financement restent à conclure pour un montant total d'environ 2,5 milliards de francs. Il est possible que quelques projets ne puissent pas être réalisés dans les délais fixés en raison de votations populaires négatives ou d'autres décisions politiques et portant sur le choix de l'aménagement.

Dans l'ensemble, force est de constater que la mise en œuvre des mesures accuse du retard dans certaines agglomérations⁴². C'est pourquoi le Conseil fédéral a défini dans l'OPTA des délais pour le début des travaux. Aux termes des accords sur les prestations correspondantes, le droit aux fonds fédéraux dans le cadre des deux premières générations expire en l'absence d'une convention de financement signée d'ici 2027. S'agissant de la troisième génération, ce délai est fixé à fin 2025 par l'art. 18 OPTA. Il n'est toutefois pas encore possible de dire quel sera le montant finalement concerné. Cette décision a dissuadé quelques organismes responsables de déposer un projet de quatrième génération (cf. ch. 2.3.1) et les a conduits à concentrer leurs ressources sur la mise en œuvre des mesures déjà approuvées.

2.3 Quatrième génération du PTA

2.3.1 Élaboration et dépôt de projets par les organismes responsables

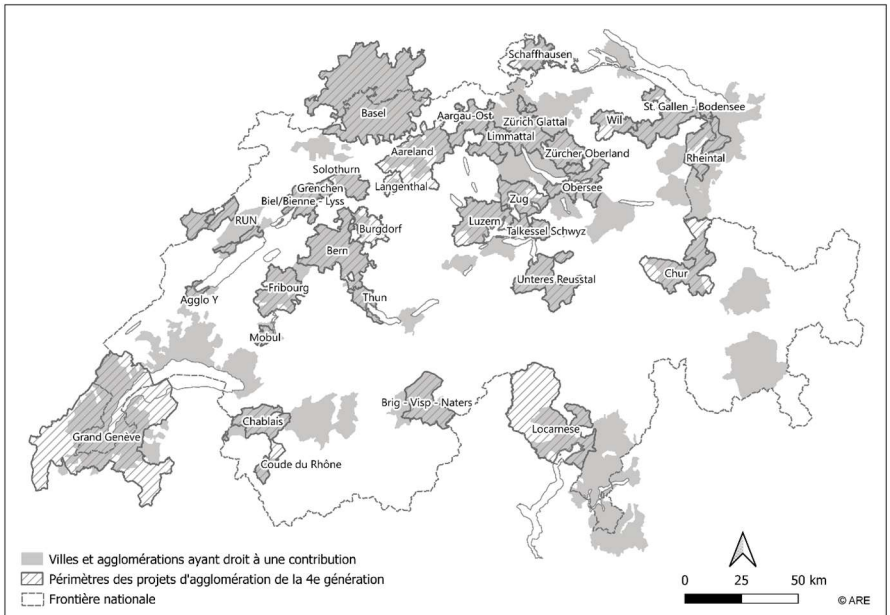
Le DETEC a édicté l'OPTA, qui est venue compléter les bases légales déjà en vigueur. Cette ordonnance expose les droits et les obligations des villes et agglomérations ayant droit à des contributions pour ce qui est de l'élaboration de leurs projets d'agglomération et passe en revue les principales étapes de l'examen de ces projets par la Confédération. Ont également vu le jour les Directives du 13 février 2020 pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), qui précisent la méthode d'examen des projets d'agglomération. L'ordonnance et les directives sont étroitement liées et visent à soutenir les organismes responsables dans l'élaboration des projets d'agglomération.

Comme auparavant, la Confédération exige des organismes responsables qu'ils regroupent toutes les mesures pertinentes et coordonnées entre elles dans un seul et même projet d'agglomération, lequel doit améliorer la qualité du système de transport, orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, accroître la sécurité du trafic et réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources. Ce qui est nouveau en revanche, c'est que, à compter de la quatrième génération, le cofinancement de la Confédération de mesures concernant des arrêts de tram et de bus pourra aussi être alloué sous forme de contributions forfaitaires.

42 Cf. ch. 2.3.2.

Dans leurs projets d'agglomération, les organismes responsables communiquent des informations sur l'analyse de la situation et des tendances et sur leur vision d'ensemble des transports et de l'urbanisation. Ils présentent en outre l'état de la mise en œuvre des mesures décidées dans le cadre des générations antérieures. Sur cette base, ils exposent des stratégies sectorielles relatives aux transports et à l'urbanisation, en tenant compte du paysage, le besoin d'action et les mesures qui en découlent. Ces six modules peuvent dorénavant être actualisés à des rythmes qui leur sont propres, au sens d'une planification continue, afin de permettre une optimisation constante du projet d'agglomération. Il n'est donc plus nécessaire, contrairement à ce qui était demandé pour les générations précédentes, de retravailler les six modules en même temps. A compter de la quatrième génération, des priorités relatives au contenu peuvent en outre être définies sur la base d'un besoin d'action correspondant. Les tâches administratives liées au dépôt d'un projet d'agglomération, génération après génération, s'en trouvent considérablement réduites pour les organismes responsables.

Figure 1 : Projets d'agglomération déposés



Au total, 32 projets d'agglomération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial pour la quatrième génération. Pour compenser les limitations induites par la lutte contre la pandémie de COVID-19, les organismes responsables se sont vu offrir la possibilité de déposer leurs projets avec un délai supplémentaire de trois mois. Seize agglomérations en ont fait usage. Sur les 32 projets soumis,

un est nouveau⁴³ et 31 sont des projets remaniés issus des générations précédentes. Quatre des villes ou agglomérations ayant droit aux contributions sont transfrontalières : Bâle, le Grand Genève, Rheintal et le Réseau Urbain Neuchâtelois. Douze des villes et agglomérations ayant droit aux contributions et ayant bénéficié de cofinancements dans le cadre des générations précédentes⁴⁴ n'ont pas déposé de projet de cette fois-ci. Pour la première fois, l'une des cinq plus grandes agglomérations suisses (Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich), en l'espèce Lausanne-Morges, a renoncé à déposer un projet. À l'inverse, quatre villes et agglomérations⁴⁵ ayant droit à des contributions ont repris part au programme après avoir sauté une ou deux générations. Sur les 59 agglomérations et villes pouvant prétendre à des contributions, seules cinq⁴⁶ n'ont présenté aucun projet jusqu'ici.

2.3.2 Examen par la Confédération

Organisation et déroulement

Les projets d'agglomération déposés dans les délais ont été examinés sous la direction de l'ARE et en collaboration avec les autres offices fédéraux impliqués, à savoir l'OFROU, l'OFT et l'OFEV. Par ailleurs, une équipe externe constituée de spécialistes travaillant pour des bureaux de planification et de conseil privés a été mandatée pour accompagner le processus d'examen et formuler un deuxième avis. Les offices fédéraux impliqués et les spécialistes externes ont réalisé indépendamment les uns des autres une évaluation en trois étapes des projets d'agglomération déposés.

- Afin de mieux comprendre les différents projets d'agglomération, d'éviter toute méprise et de régler les points en suspens, une table ronde de présentation et de questions/réponses a été organisée au début de chaque évaluation entre la Confédération et les organismes responsables.
- Les parties ayant pris part à l'évaluation se sont ensuite rencontrées pour confronter les résultats de leurs évaluations, éliminer les divergences et élaborer un avis commun et coordonné. Enfin des ateliers de bilan ont été organisés afin de comparer les évaluations pour l'ensemble de la Suisse. Cette méthode a permis de garantir une évaluation comparable et équivalente pour tous les projets d'agglomération et une élaboration harmonisée des listes de mesures.
- Les résultats provisoires des examens par la Confédération ont fait l'objet de discussions au niveau technique avec les organismes responsables parallèlement à la procédure de consultation. Ces entretiens techniques visent à s'assurer que tous les arguments pertinents ont été pris en compte dans l'examen.

Sur la base de ces entretiens techniques et des avis recueillis par la consultation sur le projet d'arrêté fédéral, de dernières adaptations ont été apportées aux résultats d'exa-

43 Projet d'agglomération Grenchen

44 Projets d'agglomération Bellinzone, Delémont, Frauenfeld, Interlaken, Kreuzlingen-Konstanz, Lausanne-Morges, Luganese, Mendrisiotto, Nidwalden, Valais central, Werdenberg-Liechtenstein et Winterthur

45 Projets d'agglomération Agglo Y, Chur, Rheintal et Schaffhausen

46 Agglomérations d'Appenzell, de Glaris, de Sarnen, et de St. Moritz et ville d'Einsiedeln

men lors d'une conférence de clôture interne à la Confédération tenue à l'automne 2022. De la sorte, les résultats définitifs de l'examen sont disponibles en même temps que le message du Conseil fédéral. Ce processus mené en parallèle permet d'accélérer le traitement des dossiers précédant la décision du Parlement et les organismes responsables peuvent ainsi s'appuyer sur une base solide pour élaborer la prochaine génération du PTA. De plus, le Conseil fédéral peut ainsi soumettre tous les quatre ans au Parlement un message sur le cofinancement d'une nouvelle génération de projets menés dans le cadre du PTA. Les organismes responsables peuvent en outre peaufiner leurs mesures pendant la procédure d'examen et les débats au Parlement et obtenir, après la décision du Parlement, les décisions financières qui manqueraient encore aux niveaux cantonal et communal. Les mesures peuvent ainsi être mises en œuvre sans retard.

Examen préliminaire et examen des exigences de base

Lors de l'examen préliminaire, régi par l'art. 11 OPTA, la Confédération s'assure que les projets déposés sont complets. Certains organismes responsables ont dû être appelés à fournir des documents qui manquaient dans leur projet d'agglomération afin de permettre l'examen de tous les projets d'agglomération déposés.

La Confédération vérifie ensuite si les projets d'agglomération respectent les exigences de base, conformément à l'art. 12 OPTA. Il en ressort que les 32 projets d'agglomération déposés au titre de la quatrième génération remplissent les exigences de base.

Examen des mesures

La Confédération cofinance les mesures qui, à l'aune des objectifs d'efficacité formulés à l'art. 17d LUMin, présentent un rapport coût-utilité bon à très bon. Ce classement strict par ordre de priorité est absolument indispensable compte tenu de la grande quantité de mesures déposées en vue d'un cofinancement dans le cadre de la quatrième génération. Il a toutefois été établi en respectant les visions et stratégies élaborées par les villes et agglomérations ayant droit à des contributions et en prenant en compte les interdépendances entre les diverses mesures.

Mesures individuelles

Les différentes mesures sont évaluées conformément à l'art. 13 OPTA. En l'espèce, la Confédération commence par vérifier si les mesures peuvent bénéficier d'un cofinancement en vertu des prescriptions légales. Puis, elle s'assure de leur cohérence par rapport aux autres mesures de quatrième génération d'une part, et par rapport aux précédentes générations d'autre part. Ensuite, elle examine si les mesures ont été coordonnées avec les planifications nationales, cantonales, ainsi qu'avec les autres planifications suisses et des régions étrangères limitrophes. Les mesures d'infrastructure de transport sont alors évaluées à l'aune de leur rapport coût-utilité. Puis, la Confédération vérifie si les mesures sont prêtes à être réalisées et financées, car vu l'abondance des mesures soumises et les moyens fédéraux à disposition, seules les mesures prêtes à être réalisées et financées et présentant un très bon ou un bon rapport coût-utilité peuvent prétendre à un cofinancement.

Sur la base de son examen, la Confédération classe alors les mesures dans la liste A, B ou C. Et c'est pour les mesures de la liste A que le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale d'allouer les crédits d'engagement en vue du cofinancement de la quatrième génération. Les mesures inscrites sur la liste B sont prises en compte lors de l'évaluation des projets. Les organismes responsables pourront demander un cofinancement pour ces mesures dans le projet de la génération suivante, avec d'autres mesures. Quant aux mesures de la liste C, leur cofinancement par la Confédération ne se justifie pas, parce qu'il n'est pas nécessaire d'agir, que le rapport coût-utilité est défavorable ou qu'elles ne sont pas mûres. Ces mesures ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation du projet. Si elles répondent à un besoin d'action avéré ou si elles sont retravaillées et optimisées, elles pourront, à l'instar des mesures de la liste B, être soumises à nouveau par les organismes responsables dans le cadre d'une génération ultérieure en vue d'obtenir un éventuel cofinancement par la Confédération.

La Confédération ne cofinance pas les mesures liées à l'urbanisation et au paysage dans le cadre du PTA. Néanmoins, elle les évalue sommairement afin de déterminer l'effet global du projet d'agglomération dont elles font partie et d'examiner la coordination entre transports et urbanisation, en tenant compte du paysage.

Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Depuis la troisième génération, les mesures relatives à la mobilité douce, à la valorisation et à la sécurité de l'espace routier et à la gestion du système de transport dont le volume d'investissement ne dépasse pas 5 millions de francs peuvent, conformément à l'art. 21a OUMin, être regroupées en paquets et proposées pour un cofinancement sous forme de contributions fédérales forfaitaires. Cette méthode permet de réduire la charge administrative relative au décompte et confère aux organismes responsables davantage de flexibilité pour remplacer des mesures qui se révéleraient irréalisables à mesure que le projet se concrétise. À partir de la quatrième génération, il est désormais possible de regrouper aussi dans de tels paquets des mesures de valorisation des arrêts de tram et de bus dont les coûts ne dépassent pas 5 millions de francs (cf. l'art. 21a, al. 1, let. d, OUMin). Dans le cas des mesures soumises en vue d'obtenir des contributions forfaitaires, la Confédération examine le respect des taux de coûts standardisés et la qualité de conception desdites mesures au sein du projet concerné. Les organismes responsables ont regroupé dans de tels paquets les deux tiers des 1210 mesures d'infrastructure de transport de la liste A. Les mesures potentiellement cofinancables de manière forfaitaire ont ainsi été pratiquement multipliées par deux par rapport à la troisième génération.

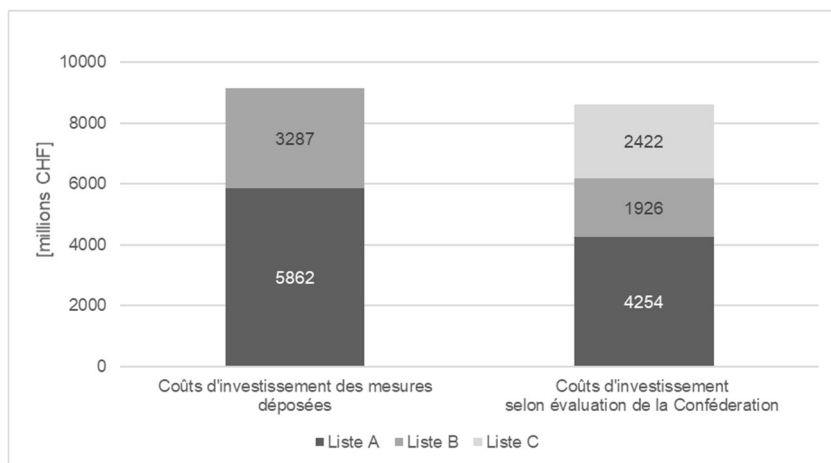
Vue d'ensemble de l'évaluation des mesures

Les 32 projets d'agglomération examinés comportaient 2668 mesures des listes A et B, dont un tiers environ relevaient du domaine de l'urbanisation et du paysage. Les coûts d'investissement inhérents aux mesures d'infrastructure de transport déposées au titre de la quatrième génération sont en recul de plus de 1 milliard de francs par rapport à la troisième génération pour s'établir à 9,15 milliards de francs. Deux explications à cela : d'une part, il a été déposé pour la quatrième génération six projets d'agglomération de moins que pour la troisième, d'autre part, les petites et moyennes

villes et agglomérations ayant droit à des contributions ont déposé moins de mesures coûteuses.

Sur les quelque 1800 mesures d'infrastructure de transport déposées, les deux tiers environ ont été présentées par les organismes responsables des villes et agglomérations ayant droit à des contributions afin d'obtenir un cofinancement au titre de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération. Les coûts d'investissements totaux de ces mesures présentées par les organismes responsables au titre de la liste A avoisinent les 5,86 milliards de francs. Quelque 77 % concernent des mesures individuelles régies par l'art. 21 OUMin, tandis que les coûts d'investissement des mesures cofinancées de manière forfaitaire par la Confédération en vertu de l'art. 21a OUMin représentent 23 % de cette somme.

Figure 2 Coûts d'investissement présentés pour les projets d'agglomération évalués et classement par la Confédération en fonction de leur horizon temporel



La Confédération accorde son soutien aux mesures qui, à l'aune des objectifs d'efficacité formulés à l'art. 17d LUMin, présentent le meilleur rapport coût-utilité et sont prêtes à être réalisées. Comme le montre la figure 2, la Confédération a, à l'issue de son examen, affecté à la liste A des mesures totalisant 4,25 milliards de francs et à la liste B des mesures totalisant 1,93 milliard de francs⁴⁷. Près de 30 % des mesures déposées ne présentaient pas un très bon ou un bon rapport coût-utilité, n'étaient pas

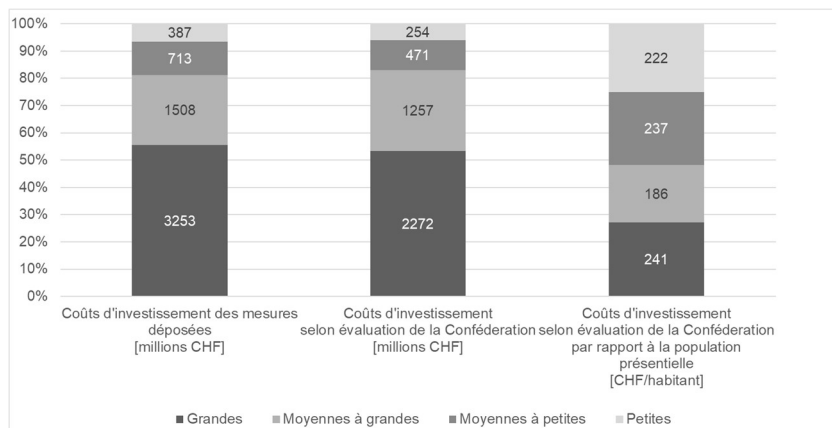
47 Tous les montants sont exprimés hors TVA et renchérissement et correspondent aux prix d'octobre 2020. Exception : sauf indication contraire, la TVA et le renchérissement sont compris dans les coûts d'investissement des mesures cofinancées de manière forfaitaire de la liste A selon l'évaluation de la Confédération. La méthode de calcul est exposée dans le rapport explicatif relatif à l'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération, consultable sous : www.are.admin.ch > Mobilité >

prêtes à être financées ou réalisées ou ne répondaient pas à un besoin d'action suffisant. Elles ont donc été placées sur la liste C. Les dossiers déposés par les organismes responsables comportaient aussi des mesures n'ayant pas droit à des contributions. Lors de l'examen du projet d'agglomération, ces mesures sont prises en compte en tant que prestations assumées entièrement par les organismes responsables. Les prestations assumées entièrement par les organismes responsables comptent également pour apprécier l'efficacité du projet. Elles ne sont toutefois pas incluses dans les coûts d'investissement en vue d'un éventuel cofinancement par la Confédération.

La figure 3 montre que l'examen mené par la Confédération n'entraîne aucune variation déterminante du rapport de coûts d'investissement entre les villes et agglomérations de grande, moyenne et petite tailles ayant droit à des contributions. Un peu plus de la moitié des coûts d'investissement présentés au titre des mesures émane de quatre grandes agglomérations (Bâle, Berne, Genève et Zurich). Cela en dit long sur les problèmes de transport auxquels font face ces régions et sur la complexité des mesures nécessaires afin d'y remédier.

Si l'on rapporte les coûts d'investissement à la population présente (habitants et emplois)⁴⁸, on constate toutefois que les petites villes et agglomérations ayant droit à des contributions font état de coûts d'investissement conformes à la moyenne suisse. Seules les agglomérations moyennes à grandes, qui ont soumis en vue d'un cofinancement au titre de la quatrième génération des mesures un peu moins onéreuses, présentent un tel rapport légèrement inférieur à la moyenne.

Figure 3 : Part des coûts d'investissement de la liste A en fonction de la taille des agglomérations



Programmes et projets > Programme en faveur du trafic d'agglomération > Projets d'agglomération de la quatrième génération > Documents

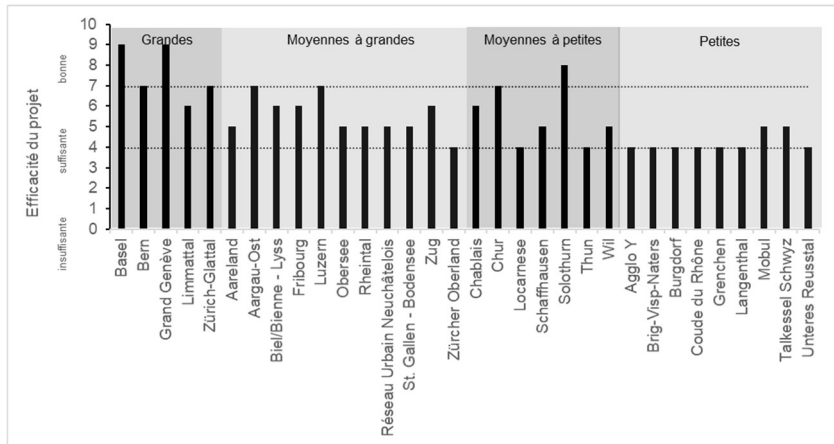
48 La population présente s'obtient en additionnant le nombre d'habitants et la moitié des emplois.

Examen de l'efficacité du projet

En vertu de l'art. 14 OPTA, l'efficacité globale d'un projet d'agglomération est évaluée sur la base des mesures d'infrastructure de transport ainsi que des mesures concernant l'urbanisation et le paysage classées sur la liste A et sur la liste B par la Confédération (cf. ch. 2.3.2). La procédure d'évaluation de l'efficacité met l'utilité d'un projet d'agglomération en regard avec son coût. Afin de prendre en considération la diversité des projets d'agglomération, l'utilité et les coûts de chaque projet sont évalués sur la base d'une part des conditions spécifiques auxquelles fait face la ville ou l'agglomération concernée⁴⁹ et à d'autre part de la taille de cette dernière. Entre également en ligne de compte l'état de la mise en œuvre des mesures déjà cofinancées.

Pour bénéficier de contributions fédérales, les projets d'agglomération doivent avoir une efficacité suffisante en termes d'amélioration du système global de transport, de promotion du développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, de renforcement de la sécurité du trafic et de réduction de l'impact environnemental et de l'utilisation de ressources. La figure 4 montre que dans la quatrième génération du PTA 24 projets d'agglomération affichent une efficacité suffisante (quatre à six points). L'évaluation a conclu à une bonne efficacité (sept à neuf points) pour huit projets. En revanche, aucun projet n'a atteint une très bonne efficacité (10 points ou plus). Aucun projet n'accuse non plus une efficacité insuffisante qui le priverait de toute contribution fédérale.

Figure 4 : Points d'efficacité obtenus par les projets d'agglomération



49 Coûts d'investissement rapportés à la population et au nombre d'emplois de la ville ou de l'agglomération ayant droit à des contributions

Le montant du cofinancement accordé par la Confédération est défini en tenant compte de l'efficacité, mais aussi des coûts totaux du projet. À cet effet, les coûts totaux du projet sont rapportés à la taille de la ville ou de l'agglomération ayant droit à des contributions. La plupart des projets d'agglomération présentent des coûts moyens. Cinq se démarquent par des coûts inférieurs à la moyenne, tandis que six autres affichent des coûts plus élevés.

Conformément à l'art. 14, al. 2, OPTA, l'état de la mise en œuvre des mesures de deuxième génération convenues dans les domaines des transports et de l'urbanisation est également évalué au moment de fixer le montant des contributions fédérales. La qualité du rapport de mise en œuvre est aussi prise en compte dans l'évaluation. La méthode utilisée pour évaluer la mise en œuvre est présentée en détail dans le rapport explicatif. Pour les sept projets d'agglomération listés dans le tableau 2, au moins deux des trois critères sont insuffisants. Dans ces cas, le Conseil fédéral prévoit de réduire le taux de contribution de 5 points de pourcentage, pour autant que le taux ne s'abaisse pas au-dessous du minimum fixé par l'art. 22 OUMin.

Tableau 2 : Projets d'agglomération présentant une mise en œuvre insuffisante des mesures de la 2^e génération

Agglomération	Réduction du taux	Motif
Agglo Y	35 % → 30 %	Mise en œuvre insuffisante des mesures de transport et d'urbanisation et rapport de mise en œuvre insuffisant
Burgdorf	35 % → 30 %	Mise en œuvre insuffisante des mesures d'urbanisation et rapport de mise en œuvre insuffisant
Chablais	35 % → 30 %	Mise en œuvre insuffisante des mesures de transport et d'urbanisation et rapport de mise en œuvre insuffisant
Chur	35 % → 30 %	Mise en œuvre insuffisante des mesures de transport et rapport de mise en œuvre insuffisant
Grand Genève	40 % → 35 %	Mise en œuvre insuffisante des mesures de transport et d'urbanisation
Réseau Urbain Neuchâtelois	35 % → 30 %	Mise en œuvre insuffisante des mesures de transport et rapport de mise en œuvre insuffisant
Wil	30 % → 30 % ⁵⁰	Mise en œuvre insuffisante des mesures de transport et d'urbanisation

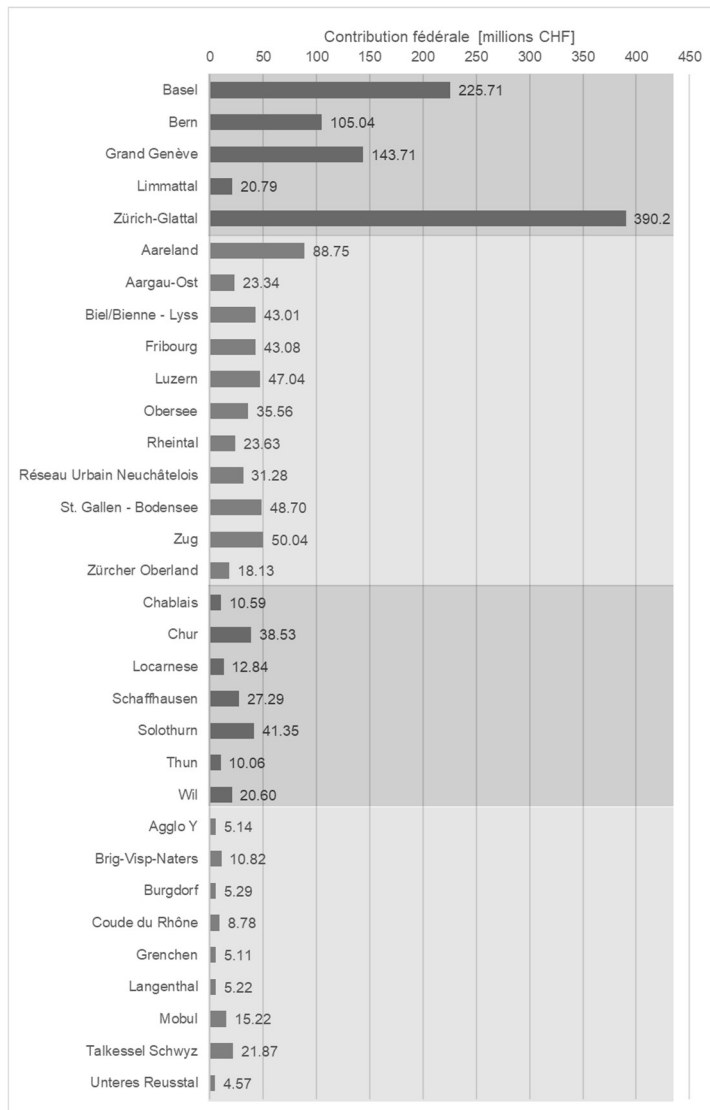
Au terme de l'évaluation réalisée, une agglomération décroche pour la première fois une contribution fédérale de 45 %. Neuf agglomérations bénéficient de contributions fédérales à hauteur de 40 %, treize agglomérations de contributions à hauteur de 35 % et neuf autres de contributions à hauteur de 30 %. Ces taux de contribution valent pour les mesures A de quatrième génération dont la réalisation est prévue à compter de 2024.

Après application des taux de cofinancement retenus aux mesures placées sur la liste A par la Confédération, les contributions fédérales atteignent un total de 1,58 milliard de francs. La ventilation des contributions fédérales entre les différentes villes et

50 Selon l'art. 22 OUMin, le taux de participation de la Confédération est d'au moins 30 %. Dans le cas de l'agglomération de Wil, la mise en œuvre insuffisante n'entraîne donc pas de réduction du taux.

agglomérations ayant droit à des contributions est illustrée à la figure 5. La vue d'ensemble détaillée des mesures se trouve à l'annexe 1.

Figure 5 : Contributions fédérales par projet d'agglomération au titre des mesures de la liste A



2.4 Procédure de consultation

Le 10 juin 2022, le Conseil fédéral a, conformément à l’art. 3, al. 1, let. d, de la loi du 18 mars 2005 sur la consultation⁵¹, ouvert la consultation relative à l’arrêté fédéral sur les crédits d’engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d’agglomération. Les milieux intéressés ont eu jusqu’au 9 septembre 2022 pour donner leur avis. Les résultats de la procédure de consultation menée par le DETEC sont présentés dans un rapport⁵². Les principaux résultats sont commentés ci-après.

Ont exprimé leur avis à cette occasion 25 cantons, 6 partis politiques, 3 organisations faitières des communes, des villes et des régions de montagne, 4 associations faitières des milieux économiques et 45 autres parties intéressées. En comptant ces dernières, 83 prises de position ont été reçues. Les grandes lignes du dossier mis en consultation sont approuvées dans une large majorité des prises de position. Pour les raisons exposées plus bas, la participation de la Confédération s’inscrit en hausse d’environ 285 millions de francs par rapport au montant prévu dans le projet mis en consultation, ce dont tous les projets d’agglomération déposés bénéficient.

Plusieurs prises de position expriment une déception ou une surprise face au refus d’octroyer une contribution fédérale à certaines mesures et demandent à ce que la Confédération les réexamine. À la lumière des entretiens techniques menés pendant la consultation et des documents complémentaires qui ont été fournis, la Confédération a pu reconsidérer certaines situations et placer trente projets de plus sur la liste A. Les principaux changements concernent les mesures suivantes :

- S’agissant du prolongement de la ligne de tram Glattalbahn entre l’aéroport et la zone industrielle de Kloten, la mise en place d’un service de bus, qui serait une solution moins coûteuse, n’est pas possible. Les travaux concernant la vélo-route Kloten – Bassersdorf, pour la partie située à Kloten, présentent des interdépendances directes avec le prolongement de la ligne de tram entre l’aéroport et la zone industrielle de Kloten.
- Le contournement Est de Suhr présente un bon rapport coût-utilité selon l’évaluation de la Confédération depuis que l’organisme responsable a renoncé à solliciter un cofinancement pour la partie Sud du projet « VERAS ».
- La desserte par les TP du secteur Hochschulegebiet Zürich présente un état de planification suffisant depuis que des malentendus quant à l’interprétation des estimations de coûts fournies ont pu être dissipés.
- Le passage inférieur pour la mobilité douce à la gare principale Solothurn RBS a été réintégré au projet global de l’interface multimodale Solothurn Hauptbahnhof Süd / RBS, car l’organisme responsable a pu démontrer que cette mesure entraînait une forte utilité supplémentaire.

51 RS 172.061

52 Le dossier peut être consulté sous : www.fedlex.admin.ch > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2022 > DETEC > Arrêté fédéral sur les crédits d’engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d’agglomération.

- La liaison de quartier « Guthirt », à proximité immédiate de la gare de Zoug, peut être cofinancée, du fait que l'organisme responsable de l'agglomération de Zoug a renoncé à une mesure non réalisée dans le cadre d'un précédent accord sur les prestations et que la mesure présente désormais un bon rapport coût-utilité.

Certaines prises de position se réfèrent au niveau actuellement élevé de l'inflation pour demander à ce que les mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin bénéficient également d'une compensation du renchérissement. Au vu de la conjoncture actuelle, le Conseil fédéral a été sensible à cette demande. En effet, après une longue période de stagnation voire de recul, l'indice des prix de la construction a bondi de 7,7 % entre avril 2021 et avril 2022. Le Conseil fédéral prévoit par conséquent dans le projet actuel d'accorder un supplément de 8 % aux mesures cofinancées de manière forfaitaire. Il veillera toutefois à ce que les simplifications en termes de mise en œuvre induites par les mesures cofinancées de manière forfaitaire, qui sont unanimement appréciées, demeurent intactes.

Plusieurs prises de position déplorent que les raisons ayant amené à réduire le taux de cofinancement par la Confédération pour cause de mise en œuvre insuffisante des mesures de deuxième génération ne soient pas exposées de manière plus transparente. Le Conseil fédéral attache une grande importance à motiver de manière transparente l'issue donnée à son examen. Le message présente des informations pertinentes pour les décisions politiques et se borne à résumer les raisons qui ont conduit à réduire le taux de cinq points de pourcentage. La méthode retenue est détaillée dans le rapport explicatif. Enfin, le rapport d'examen de chaque projet d'agglomération expose, lui, l'évaluation quantitative et qualitative pratiquée par la Confédération pour ce qui est de la mise en œuvre des mesures de transport et d'urbanisation de deuxième génération. Au vu des documents complémentaires qui lui ont été fournis et des entretiens menés avec les organismes responsables, la Confédération renonce à appliquer la réduction de cinq points de pourcentage à deux projets d'agglomération.

3 Contenu de l'arrêté de crédit

3.1 Proposition du Conseil fédéral, avec exposé des motifs

Afin que la Confédération puisse continuer à soutenir des mesures visant à améliorer les systèmes de transport dans les villes et agglomérations qui ont droit à des contributions, le Conseil fédéral entend proposer aux Chambres fédérales d'allouer à compter de 2024 deux crédits d'engagement d'un montant total de 1,58 milliard de francs destinés au cofinancement des mesures prises dans le cadre des projets d'agglomération de quatrième génération.

Les crédits d'engagement remplissent les conditions de la LUMin, qui prévoit que la Confédération apporte sa contribution aux infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global de transport dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions et qui participent à un développement territorial durable en Suisse.

Les contributions financières sont versées pour soutenir des mesures d'infrastructure en faveur du trafic routier et ferroviaire ainsi que de la mobilité douce pour autant qu'elles ne bénéficient pas déjà d'autres financements fédéraux⁵³. Dans certaines conditions, il est également possible d'en accorder à des projets réalisés dans les régions étrangères limitrophes. Lorsque du matériel roulant spécifique destiné à la desserte capillaire permet de faire l'économie de mesures d'infrastructure importantes, des contributions peuvent également être versées pour couvrir les surcoûts correspondants du matériel roulant (art. 17a, al. 2^{bis}, LUMin). En revanche, toute contribution à l'exploitation ou à l'entretien est exclue.

Les contributions fédérales sont fonction de l'efficacité globale du projet d'agglomération concerné et représentent entre 30 et 50 % des coûts d'investissement imputables (art. 22 OUMin). Les projets et les mesures qu'ils contiennent sont classés par ordre de priorité sur la base des critères définis à l'art. 17d LUMin. Le Conseil fédéral propose aux Chambres fédérales d'allouer les fonds destinés à cofinancer les mesures qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus prégnants, qui présentent un bon ou très bon rapport coût-utilité et qui sont prêtes à être réalisées et cofinancées.

3.2 Contenu du projet, commentaires des dispositions

L'arrêté fédéral alloue les crédits d'engagement à compter de 2024 pour les contributions aux mesures cofinancées dans le cadre du PTA, dresse la liste des villes et agglomérations ayant droit à un cofinancement, en indiquant le taux de contribution pour chacune, et fixe le montant maximal prévu par la Confédération au titre des investissements dans les infrastructures de transport dans le cadre de la quatrième génération du PTA.

⁵³ Les mesures relevant des transports ferroviaires sont au premier chef financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire, mais les tronçons dévolus à la desserte capillaire (p. ex. lignes de tramway et de métro) au sens de l'art. 49, al. 3, de la loi fédérale sur les chemins de fer en sont exclus.

Art. 1

Cette disposition autorise, conformément à l'art. 21, al. 2, de la loi du 7 octobre 2005 sur les finances (LFC)⁵⁴, les deux crédits d'engagement selon l'art. 7, let. b, LFORTA pour ce qui est des mesures de la liste A de quatrième génération du PTA. Les mesures cofinancées sur la base des coûts imputables selon l'art. 21 OUMin sont approuvées hors TVA et renchérissement (cf. let. a). Pour les mesures de certaines catégories regroupées en paquets (financement forfaitaire) selon l'art. 21a OUMin, une contribution maximale est définie (cf. let. b). Les raisons de cette différenciation sont exposées ci-dessous dans les explications relatives à l'art. 2 du projet d'arrêté fédéral.

Art. 2

En vertu de l'art. 27, al. 2, LFC, le Conseil fédéral peut augmenter le crédit d'engagement selon l'art. 1, let. a, du renchérissement attesté et de la TVA. Au vu de la durée de réalisation, souvent longue, des mesures de grande ampleur, il semble difficile de fixer dans le crédit d'engagement, dès l'élaboration de l'arrêté fédéral, des valeurs exactes en matière de renchérissement et de TVA, laquelle dépend aussi de ce renchérissement. Pour éviter de solliciter à nouveau le Parlement afin de lui demander un relèvement du crédit d'engagement, pour lequel il n'existe en fait aucune marge de manœuvre décisionnelle, cette compétence est transférée au Conseil fédéral. Cette solution a fait ses preuves pour les crédits d'engagement relatifs aux précédentes générations.

Pour les mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, le Parlement approuve une contribution maximale à titre de crédit d'engagement. Cette contribution maximale comprend la TVA et un supplément de 8 % destiné à couvrir le renchérissement enregistré depuis le dépôt des mesures. Le renchérissement à venir n'est en revanche pas compensé. Son niveau exact à la date d'adoption de l'arrêté est en effet inconnu. De plus, l'instauration d'une compensation rétroactive telle que pratiquée pour les mesures individuelles entraînerait une énorme surcharge administrative, alors que le cofinancement forfaitaire avait précisément pour objectif d'apporter des allègements dans ce domaine. Enfin, ces mesures peuvent être réalisées rapidement, ce qui exclut en principe tout renchérissement important avant le versement de la contribution fédérale.

Art. 3

Les projets d'agglomération devant être cofinancés par la Confédération, les taux de contribution respectifs et la contribution maximale par projet d'agglomération aux mesures régies par l'art. 21 OUMin (prix d'octobre 2020, hors TVA et renchérissement) et aux mesures régies par l'art. 21a OUMin (contribution maximale) figurent dans l'annexe à l'arrêté fédéral.

La contribution maximale pour les mesures relevant de l'art. 21 OUMin est constituée par les contributions maximales aux mesures individuelles de la liste A que la Confédération prévoit de cofinancer. Le taux de contribution est également appliqué aux

mesures individuelles et aux paquets de mesures. À cet égard, il n'est pas possible de dépasser la contribution maximale fixée par mesure (voir listes A à l'annexe 1). Les surcoûts éventuels sont à la charge des organismes responsables.

La contribution maximale calculée par unité de prestation pour les mesures relevant de l'art. 21a OUMin se compose des quatre catégories de mesures pour les paquets de mesures de moindre ampleur. À cet égard, il n'est pas possible de dépasser la contribution maximale fixée par paquet (voir listes A à l'annexe 1). Les surcoûts éventuels sont à la charge des organismes responsables des projets d'agglomération.

Art. 4

L'arrêté de financement étant un arrêté fédéral simple, il n'est pas sujet au référendum (art. 163, al. 2, Cst., 141, al. 1, let. c *a contrario* et 25, al. 2, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement ([Parl]⁵⁵).

3.3 Hypothèses quant à l'évolution du renchérissement

En application de la motion 16.3705 Dittli du 27 septembre 2019 i (« Compenser le renchérissement uniquement quand il survient ») adoptée par les Chambres fédérales, le Conseil fédéral entend intégrer à ses arrêtés relatifs aux crédits d'engagement et aux plafonds de dépenses des hypothèses quant à l'évolution du renchérissement afin de fournir une base univoque pour d'éventuelles adaptations ultérieures au renchérissement réel. Dans le cas de crédits d'engagement et de plafond de dépense, ce point est particulièrement important pour les comptes de la Confédération, étant donné que les crédits sont financés par des fonds fédéraux généraux et sont donc en concurrence avec d'autres tâches.

S'agissant des moyens prélevés dans le FORTA, il est possible de renoncer aux adaptations annuelles au renchérissement dans la mesure où ces dépenses sont intégralement financées par des recettes à affectation obligatoire. La marge de manœuvre en matière de politique de dépenses dépend donc du volume desdites recettes. Dans ce contexte, il n'est pas non plus nécessaire de présenter dans les arrêtés fédéraux les hypothèses quant à l'évolution du renchérissement relatives aux crédits d'engagement au travers desquels sont pilotés les fonds en provenance du FORTA.

⁵⁵ RS 171.10

4

Conséquences

4.1

Conséquences pour la Confédération

4.1.1

Conséquences financières

Le Conseil fédéral propose aux Chambres fédérales d’allouer deux crédits d’engagement pour un montant total de 1581,29 millions de francs aux fins de cofinancement des mesures à réaliser dans le cadre du PTA à partir de 2024. Les dépenses inhérentes à la participation de la Confédération aux investissements dans les transports relevant des projets d’agglomération sont financées via le FORTA. Ce fonds est en large partie alimenté par des sources de financement à affectation obligatoire. En raison de cette forme de financement, les dépenses au titre du PTA ne grèvent pas le budget de la Confédération. L’instauration de délais de début des travaux laisse escompter des besoins accrus de fonds pour les années à venir pour les trois premières générations de projets relevant du PTA. Par la suite, ces besoins devraient diminuer à nouveau. D’après des projections, les recettes du FORTA devraient connaître d’ici à 2030 l’évolution présentée dans le tableau 3⁵⁶. Les chiffres pour la période 2021–2025 se basent sur les besoins prévisionnels de fonds indiqués par les cantons. Les chiffres à partir de 2027 et ceux pour la quatrième génération résultent d’extrapolations calculées par la Confédération.

Tableau 3 : Prélèvements dans le FORTA pour le trafic d’agglomération 2021–2030 (en millions de francs)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projets urgents	3			0	0					
1 ^{re} génération	55	55	80	80	87	70	60	60	40	20
2 ^e génération	63	122	115	134	107	103	80	60	40	20
3 ^e génération	56	70	102	134	107	102	80	20		
4 ^e génération				40	50	70	100	140	190	210
5 ^e génération								40	50	70
Total PTA	177	247	297	388	351	345	320	320	320	320

Le financement des prélèvements prévus dans le FORTA en faveur du PTA et des routes nationales est assuré jusqu’en 2027. Néanmoins, la simulation actuelle du FORTA montre une forte baisse de la réserve du fonds d’ici là. L’état actuel de la planification⁵⁷ laisse entrevoir que des mesures de pilotage pourraient donc être nécessaires. Ces prévisions sont toutefois à prendre avec précaution. La disponibilité de fonds pour le PTA dépendra avant tout de l’évolution des recettes alimentant le FORTA et de celle de la réalisation des projets de routes nationales. Sur le plan des

56 Chiffres 2021 selon facturation, 2022 et 2023 selon budget, 2024 à 2026 selon planification financière, 2027-2030 selon hypothèses de l’ARE en tenant compte du plafond de dépenses 2024-2027 tel que défini dans le message PRODES des routes nationales.

57 Message du [du XXXX ...](#) relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l’étape d’aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d’engagement et à l’adaptation de l’arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, [FF XXXX ...](#)

recettes, celles tirées de la surtaxe sur les huiles minérales sont particulièrement difficiles à prévoir compte tenu des efforts visant à décarboner le trafic routier. Les besoins de fonds pour financer les projets d'extension des routes nationales et les mesures d'infrastructure de transport dans les agglomérations pourraient, par ailleurs, être moins élevés que prévu en raison de retards dans la réalisation des mesures. Si les délais d'exécution fixés à l'art. 18 OPTA pour le début des travaux et la réalisation des mesures commencent à produire leurs effets, on saura à partir de 2025 pour la troisième génération du PTA et à partir de 2027 pour les deux premières générations si les fonds alloués sont intégralement utilisés.

4.1.2 Conséquences sur l'état du personnel

Le présent projet ne requiert aucun poste supplémentaire pour la libération des crédits d'engagement périodique. La réalisation des mesures relève de la compétence des organismes responsables. Le suivi des travaux, que ce soit sur le plan financier ou sur celui du contenu, sera réalisé avec les ressources de l'ARE et de l'OFROU. La gestion des fonds relève de l'OFROU pour ce qui est du FORTA.

4.2 Conséquences pour les cantons, les villes et les communes, ainsi que pour les centres urbains et les régions de montagne

Les cantons, les villes, les communes et les agglomérations bénéficient des contributions fédérales aux coûts d'investissement des infrastructures de transport. Étant donné que les problèmes de transport les plus aigus sont localisés dans les agglomérations, ce texte revêt une importance cruciale pour ces espaces. D'autant plus que les cantons, les villes et les agglomérations ne sont bien souvent pas en mesure de financer seuls les investissements pour y remédier. Et ce notamment parce que les infrastructures de transport dans les zones densément urbanisées nécessitent des investissements très élevés et ne déploient généralement leurs effets qu'en conjonction avec d'autres mesures.

Le cofinancement par la Confédération tel que prévu par le projet d'arrêté fédéral, qui s'élève à quelque 1,58 milliard de francs, permettra de générer, compte tenu du taux de contribution moyen de 37 %, un volume total d'investissements de près de 4,25 milliards de francs. En d'autres termes, les cantons, les villes et les communes devront déboursier pour leur part une somme avoisinant les 1,67 milliard de francs. Les cantons, villes et communes continuent donc à supporter l'essentiel des investissements, ce qui explique que la rapidité avec laquelle les mesures sont réalisées dépende de leurs capacités financières.

L'instauration, à compter de la quatrième génération, d'un délai maximal de cinq ans jusqu'au début des travaux aura pour effet d'accélérer la mise en œuvre des mesures dans les prochaines années. De fait, l'exigence d'une mise en œuvre plus rapide oblige les organismes responsables à se concentrer sur les mesures prêtes à être réalisées et bénéficiant d'un large appui politique.

La garantie des financements sur le long terme, l'existence de processus récurrents à présent établis et les simplifications qui ont été apportées aux procédures du PTA devraient permettre à l'avenir de réduire encore les ressources à mobiliser à chaque génération par les organismes responsables. Ces simplifications incluent le cofinancement forfaitaire de mesures relevant de certaines catégories ou la possibilité d'étendre le cycle d'élaboration de certains modules du projet d'agglomération, qui est normalement de quatre ans, sur une période pouvant atteindre douze ans.

Aucune contribution fédérale à l'entretien et à l'exploitation en matière de trafic d'agglomération n'est accordée via le FORTA. Les frais d'entretien et d'exploitation liés aux nouvelles infrastructures cofinancées seront donc à la charge des cantons, des villes et des communes.

4.3 Conséquences économiques

4.3.1 Conséquences pour les agglomérations

La population des villes et des agglomérations suisses pâtit de plus en plus des problèmes de trafic, qui engendrent des nuisances sonores, de la pollution, des accidents et des embouteillages. En 2019, ces conséquences négatives pour la population, l'économie et l'environnement ont occasionné des coûts externes de 14 milliards de francs en Suisse⁵⁸. S'y ajoutent les coûts liés au temps perdu sur les routes surchargées et à la dégradation du confort dans les transports publics, qui se chiffrent en milliards de francs chaque année⁵⁹.

Le FORTA garantit les fonds fédéraux nécessaires à l'amélioration du système de transport au sein des villes et agglomérations ayant droit à des contributions. L'arrêté fédéral présenté ici assure aux agglomérations un cofinancement substantiel de mesures dédiées au trafic d'agglomération et présentant un rapport coût-utilité jugé bon à très bon. Il va ainsi permettre de poursuivre plus avant la coordination entre urbanisation, transports et paysages.

4.3.2 Implications pour l'économie dans son ensemble

Les améliorations apportées au système de transport dans les villes et les agglomérations et, partant, la meilleure accessibilité de ces dernières, sont bénéfiques aux personnes qui y vivent et y travaillent, mais aussi aux secteurs du commerce, des services et des loisirs. Le présent arrêté fédéral entraînera par ailleurs des investissements directs de l'ordre de 4 milliards de francs. Cette somme n'inclut pas seulement les travaux de construction, mais comprend les prestations de planification et l'industrie des véhicules (via les investissements dans la mobilité électrique).

58 ARE (2022), Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse ; Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2019, consultable sous : www.are.admin.ch > Médias et publications > Publications > Mobilité > Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse

59 ARE (2022), Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur 2019 (coûts liés à la surcharge des infrastructures de transport, en allemand), consultable sous : www.are.admin.ch > Médias et publications > Publications > Mobilité > Coûts liés à la surcharge de l'infrastructure de transport - Étude de base

De bonnes infrastructures de transport constituent une base importante pour le développement économique d'un pays. Le FORTA en général, et le PTA en particulier, ont pour objectif de pérenniser le bon fonctionnement des infrastructures de transport et ainsi de contribuer à la compétitivité internationale du pays. Le cofinancement des projets d'agglomération porteurs d'une coordination des transports et du développement territorial permet de résoudre les problèmes de transport selon une approche globale s'appuyant sur une interaction intelligente de tous les modes de transport et calée sur le développement urbain des agglomérations. Les différents modes de transport sont alors développés en exploitant leurs avantages comparatifs, ce qui permet une allocation efficace des moyens, par nature limités.

4.4 Conséquences pour le territoire et l'environnement

Le PTA produit, via les mesures d'infrastructure de transport cofinancées, de nombreux effets dans les zones urbaines et sur l'environnement (qualité de l'air, climat, paysages, espaces de vie, eaux, utilisation des sols et qualité de vie dans les zones urbaines). Le développement durable impose d'organiser le trafic, qui ne cesse de croître, de manière aussi respectueuse de l'environnement que possible, via des modes de transport peu gourmands en surface et de préserver, voire d'améliorer, la qualité des zones urbaines. Le PTA y contribue grandement. Dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions, l'adoption d'une approche globale se traduit par une utilisation optimisée des différents modes de transport. Il y a dès lors tout lieu de s'attendre à un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce, ce qui rend possible une maîtrise plus durable de la mobilité du point de vue de l'utilisation des sols, de la consommation d'énergie, des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.

La coordination des transports avec un développement urbain de qualité à l'intérieur du milieu bâti vise à freiner le mitage du territoire et à lutter contre la perte continue de terres cultivables et d'espaces naturels. Elle renforce par ailleurs les centres dans toutes les régions du pays. Le report du trafic d'agglomération vers les transports publics et la mobilité douce dans les zones densément peuplées va en outre dans le sens des objectifs climatiques fixés par la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂⁶⁰ et par l'accord du 12 décembre 2015 sur le climat⁶¹. Ainsi, près de la moitié des investissements dans des mesures en faveur des TP routiers financeront la transition vers la mobilité électrique et contribueront donc à la décarbonation du trafic routier. D'autre part, les mesures visant à valoriser l'espace routier, les aménagements de places et les espaces ouverts en milieu urbain contribuent à améliorer la qualité de vie et celle des paysages.

4.5 Conséquences pour les réseaux de mobilité et les infrastructures nationales de transport

Les moyens demandés visent à cofinancer, dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions, des infrastructures de transport qui interagissent avec les

60 RS 641.71

61 RS 0.814.012

infrastructures nationales de transport. Il ne s'agit pas simplement d'absorber les volumes de transport, mais de les absorber dans le cadre d'une stratégie globale prenant en considération tous les modes de transport ainsi que le développement urbain. Les interfaces multimodales sont appelées à jouer un rôle de premier plan en la matière, en faisant le lien entre les différents modes de transport et entre les différentes régions du pays. Les plans d'aménagement des routes nationales et du chemin de fer sont également intégrés à la réflexion.

La promotion des trajets courts et des moyens de transport peu gourmands en espace revêt une importance capitale pour le PTA. Cela permet d'encourager la mobilité multimodale, d'accroître l'efficacité du système de transport dans son ensemble et de délester les infrastructures nationales de transport du trafic interne aux agglomérations. Inversement, l'aménagement des infrastructures nationales de transport vise à atténuer la pression du trafic dans les agglomérations. Même avec les projets prévus, la surcharge des systèmes régionaux de transport dans les villes et agglomérations ayant droit à des contributions ne pourra pas être complètement évitée sans mesures d'accompagnement (par ex. gestion du trafic et du stationnement, et autres mesures destinées à lisser les pointes de trafic).

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité et légalité

Conformément à l'art. 86, al. 1, Cst., le financement des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, en lien avec la circulation routière, est assuré par un fonds. Le FORTA a été créé à cette fin. La compétence de l'Assemblée fédérale d'approuver le présent arrêté fédéral découle de l'art. 167 Cst. En vertu de l'art. 7, let. b, LFORTA, le Conseil fédéral propose, en règle générale tous les quatre ans, à l'Assemblée fédérale un crédit d'engagement pour les contributions fédérales aux mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération. Le présent arrêté fédéral propose la libération des crédits à partir de 2024.

5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Le financement de mesures dans les régions étrangères limitrophes des agglomérations de Bâle, du Grand Genève, de Rheintal et du Réseau Urbain Neuchâtelois est rendu possible par l'art. 17a, al. 3, LUMin. Des mesures relatives aux infrastructures de transport dans les régions étrangères limitrophes peuvent être intégrées dans le programme de financement à condition que ces infrastructures servent en premier lieu à améliorer la situation des transports dans la partie suisse de la ville ou de l'agglomération ayant droit aux contributions, que le pays voisin s'engage lui aussi financièrement et qu'il soit impliqué de façon appropriée dans l'organisme responsable⁶². Le présent arrêté fédéral est par conséquent conforme au droit européen.

5.3 Forme de l'acte à adopter

Conformément à l'art. 141, al. 1, let. c, Cst. *a contrario* et aux art. 163, al. 2, Cst. et 25, al. 2, LParl, la forme de l'acte à adopter est dans le cas présent un arrêté fédéral simple qui n'est dès lors pas sujet au référendum.

5.4 Frein aux dépenses

Aux termes de l'art. 159, al. 3, let. b, Cst., les crédits d'engagement et plafonds de dépenses impliquant de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs ou de nouvelles dépenses périodiques de plus de 2 millions de francs doivent être approuvés par la majorité des membres de chaque conseil. L'acceptation du présent arrêté concernant le crédit global se traduit par des dépenses annuelles dépassant largement 2 millions de francs, ce qui explique l'assujettissement de l'art. 1, let. a et b, de l'arrêté fédéral au frein aux dépenses.

5.5 Conformité à la loi sur les subventions

Les dispositions de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions⁶³ s'appliquent de manière subsidiaire au FORTA. Les indemnités sont destinées aux cantons ou à leurs collectivités territoriales de droit public et sont encadrées par des accords sur les prestations conclues entre la Confédération et les organismes responsables de projets d'agglomération.

63 RS 616.1

6 Liste des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
Cst.	Constitution (RS 101)
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DPTA	Directives du 13 février 2020 pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LFORTA	Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (RS 725.13)
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (RS 725.116.2)
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OPTA	Ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (RS 725.116.214)
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (RS 725.116.21)
PRODES	Programme de développement stratégique
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération
TP	Transports publics
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée

Annexe 1 Liste des mesures de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération

A1-1 Transports publics

Tableau A1-1

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	2,09	35	0,73
	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu	0,28	35	0,10
Agglo Y	Arrêts de bus	2,62	30	0,79
Basel	BS: Tram Petersgraben	19,62	40	7,85
	BL: Tram Letten	75,53	40	30,21
	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	1,75	40	0,70
	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	20,67	40	8,27
	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	4,98	40	1,99
	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	54,66	40	21,86
	BL: Elektrifizierung Buslinien	5,89	40	2,36
	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	0,17	40	0,07
	BS: Haltestellen Schiffflände/Marktplatz	16,42	40	6,57
Bern	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz	8,00	40	3,20
	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Baustein 4	6,70	40	2,68
	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge	5,10	40	2,04
	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuen-schwanderstrasse	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28	4,46	40	1,78
	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen	15,00	40	6,00

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
	Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47	7,22	40	2,89
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	5,90	40	2,36
Biel/Bienne - Lyss	Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen	0,60	35	0,21
	Biel, Fahrbahnhofstestellen zur Buspriorisierung	3,70	35	1,30
	Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterie-elektrischen Betrieb	5,21	35	1,82
Chur	Busspur Chur West, Stadt Chur	3,70	30	1,11
	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	0,90	30	0,27
Coude du Rhône	Electrification du réseau de bus urbain	1,58	30	0,47
Fribourg	Surcoûts pour la décarbonisation du matériel roulant A	22,40	35	7,84
	Modifications à apporter aux infrastructures pour la décarbonisation	8,13	35	2,85
	Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	0,84	35	0,29
Grand Genève	Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy	35,00	35	12,25
	Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	84,00	35	29,40
	Prolongement du tram Annemasse - secteur Du-sonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics	35,20	35	12,32
	Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL	18,70	35	6,55
	Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon	6,30	35	2,21
Langenthal	Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1,10	35	0,39
	Verkehrsmanagement Dreilinden	2,80	35	0,98
Locarnese	Nuova fermata bus Avegno, Centro Punto Valle	0,60	40	0,24

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (fuori perimetro CDAC)	1,25	40	0,50
Luzern	K15a Rothenburg, Knoten Butzibach – Autobahnanschluss A2	6,35	40	2,54
	Busbevorzugung, Kriens, Nidfeldstrasse	2,75	40	1,10
	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (A-Horizont)	3,74	40	1,50
	Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse	2,36	40	0,94
	Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	7,40	40	2,96
	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	5,99	40	2,40
Mobul	Liaison multimodale sur l'axe Planchy - Pâla entre la ZI Planchy et le giratoire Sous-Crêt	5,36	35	1,88
	Electrification du réseau TP urbain	11,17	35	3,91
	Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain	3,57	35	1,25
Schaffhausen	E-Busse im Stadt- und Regionalverkehr	18,83	35	6,59
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiete At-tisholz	8,58	40	3,43
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	6,41	40	2,56
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Bushaltestellen: Luterbach, Derendingen, Biberist: Bushaltestellen innere Tangentiallinie	0,30	40	0,12
	Bus-/ ÖV-Infrastruktur: Kriegstetten: Neue Buswendschleife	0,78	40	0,31
St. Gallen - Bodensee	St. Gallen, Elektrifizierung Buslinien 7 und 8	5,00	40	2,00
Talkessel Schwyz	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	2,72	30	0,82
Zug	Kreisel Forren, Bypass Blegistrasse, Rotkreuz (TB3020.0433)	0,99	35	0,35
	Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost	1,18	35	0,41
	Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz	2,27	35	0,79
	Ladeinfrastruktur für E-Busse ZVB	2,67	35	0,93

Agglomération	Mesure	Coûts d' investissement [millions CHF], prix d' octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d' octobre 2020 hors TVA, montant max.
Zürich- Glattal	Zürich - Erschliessung Lengg (Gesundheits- standort), Teil ÖV	4,01	40	1,60
	Zürich - Tram Affoltern	264,69	40	105,88
	Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie)	262,88	40	105,15
	Zürich - Erschliessung Lengg (Gesundheits- standort), Teil ÖV	6,06	40	2,42
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Er- schliessung öffentlicher Verkehr	40,09	40	16,04
	Zürich - Elektrifizierung Buslinie 89	12,84	40	5,14
	Bassersdorf - Busspur neue Baltenswiler-/Bas- sersdorferstrasse	1,38	40	0,55
Total		1183,44		458,62

Tableau A1-2

Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, priorité A

Arrêts de tram et de bus

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], TVA et supplément inclus	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], montant maximal
Aareland	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,54	35	0,19
Basel	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,30	40	0,12
Chablais	Paquet Bus Liste A	0,40	30	0,12
Coude du Rhône	Paquet Bus Liste A	2,20	30	0,66
Fribourg	Paquet Bus Liste A	10,97	35	3,84
Limmattal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,54	35	0,19
Locarnese	Pacchetto Bus lista A	1,10	40	0,44
Mobul	Paquet Bus Liste A	1,51	35	0,53
Obersee	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1,28	40	0,51
Rheintal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1,13	30	0,34
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet Bus Liste A	0,73	30	0,22
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	3,40	30	1,02
Zug	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	5,11	35	1,79
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,46	35	0,16
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,65	40	0,26
Total		30,32		10,39

Tableau A1-3

Liste des mesures, priorité B⁶⁴

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Basel	BS: Tram Klybeck	60,15	40	24,06
Bern	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	6,63	40	2,65
	Paket Aufw. Bushalt. B-Liste	2,00	40	0,80
Biel/Bienne - Lyss	Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterie- elektrischen Betrieb	8,20	35	2,87
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2,66	30	0,80
Chur	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1,56	30	0,47
	E-Mobilität Busse	3,05	30	0,92
	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	0,56	30	0,17
Fribourg	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène B	9,80	35	3,43
	Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	2,63	35	0,92
Grand Ge- nève	Réaménagement de l'avenue A.F. Dubois en fa- veur des MD et des TP	6,30	35	2,21
	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bermex	12,80	35	4,48
Luzern	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepa- kete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (B-Horizont)	0,64	40	0,26
	Busbevorzugung, Kriens, Arsenalstrasse	2,75	40	1,10
Réseau Ur- bain Neu- châtelois	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2 ^e étape, y c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuls et aménagement du carre- four d'accès	5,81	30	1,74
	Paquet Bus Liste B	4,05	30	1,22

⁶⁴ Remarque : Les taux de contribution et les contributions fédérales (maximales) des listes de priorité B sont des hypothèses basées sur l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération. Le taux de contribution et la contribution fédérale ne sont en aucun cas garantis. Sous réserve d'un cofinancement futur du trafic d'agglomération par la Confédération, les mesures peuvent à nouveau être soumises pour examen dans le cadre des projets de cinquième génération ou d'une génération ultérieure.

Agglomération	Mesure	Coûts d' investissement [millions CHF], prix d' octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d' octobre 2020 hors TVA, montant max.
Schaffhausen	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	0,85	35	0,30
	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Feuerthalen und Flurlingen an Schaffhausen	4,10	35	1,44
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	2,54	40	1,02
Zug	Kreisel Neuhof, Baar	4,33	35	1,52
	Busspur Neuhoferstrasse, Baar	1,18	35	0,41
	Busspur Langgasse, Baar (TB3020,0280)	2,17	35	0,76
Zürcher Oberland	Uster - Busbeschleunigung	7,08	35	2,48
Total		151,84		56,03

A1-2 Transport individuel motorisé

Tableau A1-4

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Zofingen/Ofringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburger-strasse K104	14,75	35	5,16
	Suhr, VERAS Abschnitt Ostumfahrung	181,17	35	63,41
Aargau-Ost	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1. Etappe	7,00	45	3,15
	Verkehrstechnische Sanierung Knoten Bibenlos, Bremgarten	9,50	45	4,28
	Realisierung Parkleitsystem, Lenzburg	1,30	45	0,59
Basel	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	15,45	40	6,18
	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	14,49	40	5,80
	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hé-singue - 5A3F	40,72	40	16,29
	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	19,32	40	7,73
	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	0,86	40	0,34
	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	1,38	40	0,55
	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	0,61	40	0,24
	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	1,01	40	0,40
	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	15,50	40	6,20
Bern	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	6,02	40	2,41
	Stadt Bern, Inselplatz	6,00	40	2,40
	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	11,00	40	4,40
	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	7,00	40	2,80
	Stadt Bern/Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain	13,92	40	5,57
Biel/Bienne - Lyss	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	5,03	35	1,76
	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse	6,04	35	2,11

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
	Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett	5,27	35	1,84
	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	8,56	35	3,00
Brig-Visp-Naters	Aufwertung Gliser Allee (Brig-Glis)	5,42	35	1,90
Chur	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	11,00	30	3,30
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	8,19	30	2,46
Coude du Rhône	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard (partie A)	2,27	30	0,68
Grand Genève	Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas	6,80	35	2,38
	Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux	5,20	35	1,82
	Requalification de la route de Suisse (3ème étape) : tronçons sur Prangins et Gland	28,34	35	9,92
	Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP	4,39	35	1,54
Limmattal	Dietikon – Knotenertüchtigung Anschluss Silbern zur Busbeschleunigung	4,47	35	1,56
Luzern	Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-/ Nidfelfdstrasse	7,52	40	3,01
	Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	2,46	40	0,98
Mobul	Liaison multimodale entre le passage inférieur de Planchy et Combes nord	4,75	35	1,66
	Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge	6,25	35	2,19
Obersee	Kreisel/Umbau Feldlistich/Porthofstrasse Rapperswil-Jona	1,90	40	0,76
	Kantonsstrassen Kanton SG: ÖV-Bevorzugung mittels Linienerkennung	0,51	40	0,20
	Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse Lachen	1,87	40	0,75

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
	BGK Ortskernaufwertung Siebnen-Ost	4,08	40	1,63
	BGK/Ortskernaufwertung Zentrum Tuggen	6,39	40	2,56
	BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon	9,95	40	3,98
Rheintal	Widnau, BGK Poststrasse- / Diepoldsauerstrasse	9,69	30	2,91
Réseau Ur- bain Neu- châtelais	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, abaissement de la vitesse à 30 km/h, étape 2	5,54	30	1,66
Solothurn	Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente	3,15	40	1,26
	Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn: Optimierung Knoten Obach	2,40	40	0,96
St. Gallen - Bodensee	Herisau, Sanierung Schwänlikreisel	5,00	40	2,00
Talkessel Schwyz	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	10,68	30	3,20
	Verlegung Franzosenstrasse	1,43	30	0,43
	BGK Bahnhofstrasse Seewen	3,34	30	1,00
	BGK Schwyz Ortskern (1, Etappe)	4,02	30	1,21
Thun	Uetendorf, BGK Ortsdurchfahrt	5,04	40	2,02
Wil	BGK Ortsdurchfahrt Eschlikon	4,92	30	1,48
	Glärnischstrasse, Umgestaltung inkl Bushaltestellen	6,17	30	1,85
Zug	Verbindung Zugerstrasse - Kirchmattstrasse, Steinhausen	1,63	35	0,57
	Strassenverbindung Altgasse - Weststrasse, Baar	3,15	35	1,10
	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug	5,91	35	2,07
	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar	4,54	35	1,59
	Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri	9,85	35	3,45
Zürcher Oberland	Fehraltorf - Erschliessungsstrasse und Nordan-schluss Allmendstrasse	1,62	35	0,57
Zürich- Glattal	Regensdorf - Spange Althard	4,85	40	1,94
	Regensdorf - Spange Trockenloo	11,22	40	4,49
	Dübendorf/Wangen-Brütisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	15,16	40	6,06

Agglomération	Mesure	Coûts d' investissement [millions CHF], prix d' octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d' octobre 2020 hors TVA, montant max.
	Regensdorf - Anpassungen Wehntalerstrasse	13,75	40	5,50
Total		646,72		237,21

Tableau A1-5

Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, priorité A
Gestion du trafic

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], TVA et supplément inclus	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], montant maximal
Agglo Y	Paquet GT Liste A	4,43	30	1,33
Bern	Paket VM A-Liste	11,65	40	4,66
Biel/Bienne - Lyss	Paket VM A-Liste	11,66	35	4,08
Brig-Visp- Naters	Paket VM A-Liste	0,54	35	0,19
Chablais	Paquet GT Liste A	6,17	30	1,85
Grand Genève	Paquet GT Liste A	11,17	35	3,91
Grenchen	Paket VM A-Liste	0,86	35	0,30
Langenthal	Paket VM A-Liste	1,37	30	0,48
Obersee	Paket VM A-Liste	2,85	40	1,14
Rheintal	Paket VM A-Liste	0,40	30	0,12
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet GT Liste A	1,63	30	0,49
Zürcher Oberland	Paket VM A-Liste	1,97	35	0,69
Total		54,70		19,24

Tableau A1-6

Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin, priorité A

Concepts d'aménagement routier

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], TVA et supplément inclus.	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], montant maximal
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	25,37	35	8,88
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. A-Liste	12,07	45	5,43
Agglo Y	Paquet VSR Liste A	3,70	30	1,11
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	33,83	40	13,53
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	10,45	40	4,18
Biel/Bienne - Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	55,60	35	19,46
Brig-Visp- Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,94	35	2,78
Burgdorf	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,73	30	1,42
Chablais	Paquet VSR Liste A	16,20	30	4,86
Chur	Paket Aufw. Str. A-Liste	21,43	30	6,43
Coude du Rhône	Paquet VSR Liste A	3,43	30	1,03
Fribourg	Paquet VSR Liste A	25,14	35	8,80
Grand Ge- nève	Paquet VSR Liste A	15,77	35	5,52
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,77	35	1,32
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,94	35	3,48
Locarnese	Pacchetto RSS lista A	13,78	40	5,51
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,40	40	1,36
Mobul	Paquet VSR Liste A	2,03	35	0,71
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,23	40	6,49
Rheintal	Paket Aufw. Str. A-Liste	18,10	30	5,43
Réseau Ur- bain Neu- châtelois	Paquet VSR Liste A	53,03	30	15,91
Schaffhau- sen	Paket Aufw. Str. A-Liste	41,80	35	14,63
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,78	40	3,91

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], TVA et sup- plément inclus.	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], montant maximal
St. Gallen - Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	8,45	40	3,38
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,27	30	0,98
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,98	40	1,99
Unteres Reusstal	Paket Aufw. Str. A-Liste	1,80	35	0,63
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,87	30	2,36
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	32,63	35	11,42
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Str. A-Liste	14,00	35	4,90
Zürich- Glattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	24,73	40	9,89
Total		505,25		177,73

Tableau A1-7

Liste des mesures, priorité B⁶⁵

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	73,31	35	25,66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	0,20	35	0,07
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,00	45	3,60
	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe	8,93	45	4,02
Agglo Y	APA Ouest	13,37	30	4,01
	Carrefours Ancienne-Douane - Remparts - Rue du Casino	2,43	30	0,73
	Rue des Prés-du-Lac	0,79	30	0,24
Basel	BS: Aeschenplatz	14,54	40	5,82
	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	5,00	40	2,00
Bern	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4,00	40	1,60
	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	12,00	40	4,80
	Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz	8,00	40	3,20
	Paket VM B-Liste	2,50	40	1,00
	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse	5,10	40	2,04
	Paket Aufw. Str. B-Liste	23,90	40	9,56
Biel/Bienne - Lyss	Paket VM B-Liste	5,90	35	2,07
	Paket Aufw. Str. B-Liste	3,02	35	1,06
Brig-Visp- Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	16,79	35	5,88
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,65	30	2,90
Chablais	Paquet VSR Liste B	10,44	30	3,13

⁶⁵ Remarque : Les taux de contribution et les contributions fédérales (maximales) des listes de priorité B sont des hypothèses basées sur l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération. Le taux de contribution et la contribution fédérale ne sont en aucun cas garantis. Sous réserve d'un cofinancement futur du trafic d'agglomération par la Confédération, les mesures peuvent à nouveau être soumises pour examen dans le cadre des projets de cinquième génération ou d'une génération ultérieure.

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Colombey	16,74	30	5,02
Chur	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6,81	30	2,04
	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	5,00	30	1,50
	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	2,50	30	0,75
	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	1,00	30	0,30
	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,07	30	2,42
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	8,51	30	2,55
Coude du Rhône	Paquet GT Liste B	0,78	30	0,23
	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	6,10	30	1,83
Fribourg	Paquet GT Liste B	3,16	35	1,11
	Paquet VSR Liste B	8,78	35	3,07
Grand Genève	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale	13,26	35	4,64
	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril Ouest	20,40	35	7,14
	Requalification de l'avenue de la Praille (PAV) : croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard	6,40	35	2,24
	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)	19,13	35	6,70
	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	10,00	35	3,50
	Aménagement MD et espaces publics dans le « Cœur de ville » de Nyon	5,39	35	1,89
	Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1er août) : réaménagement en surface	12,24	35	4,28
Grenchen	Paket Aufw. Str. B-Liste	19,80	35	6,93
Limmattal	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,62	35	0,57
	Oberengstringen - Zürcherstrasse Aufwertung Zentrum, BGK	1,85	35	0,65

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Locarnese	Pacchetto RSS Lista B	4,41	40	1,76
Luzern	K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse	5,62	40	2,25
	Paket VM B-Liste	14,13	40	5,65
	Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	5,63	40	2,25
	Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	9,51	40	3,80
	Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenalstrasse	7,52	40	3,01
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,96	40	1,98
	Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse	18,87	40	7,55
	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	3,06	40	1,22
	K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	5,51	40	2,20
Mobul	Paquet VSR Liste B	2,44	35	0,85
Obersee	Umbau Wollerau- und Wilenstrasse, Freienbach	6,12	40	2,45
	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,99	40	2,80
Rheintal	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	31,43	30	9,43
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14,43	30	4,33
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet GT Liste B	5,99	30	1,80
	Paquet VSR Liste B	20,95	30	6,29
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. B-Liste	27,49	35	9,62
Solothurn	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	1,15	40	0,46
	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Querungen Werkhofstrasse	3,83	40	1,53
Talkessel Schwyz	BGK Mythenblick Seewen	1,26	30	0,38

Agglomération	Mesure	Coûts d' investissement [millions CHF], prix d' octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d' octobre 2020 hors TVA, montant max.
	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	4,50	30	1,35
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,00	30	0,60
Thun	Thun, BGK Dürrenastquartier	7,71	40	3,08
Unteres Reusstal	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	5,80	35	2,03
	Zweiter Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Alt- dorf	8,50	35	2,98
	Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt	1,17	35	0,41
Wil	Netzergänzung Nord	49,05	30	14,72
	Haupt- Bronschhoferstrasse, Umgestaltung	15,60	30	4,68
	Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhofstestel- len	5,30	30	1,59
	BGK Gupfenstrasse	9,90	30	2,97
	Paket Aufw. Str. B-Liste	11,87	30	3,56
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,50	35	2,28
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,40	35	3,29
Zürich- Glattal	Zürich - Hardturmstrasse - Umgestaltung Stras- senraum	15,30	40	6,12
	Dietlikon - Aufwertung Strassenraum Dietlikon, Bahnhofstrasse und Velo Bassersdorf - Dietlikon, Teil Süd	5,45	40	2,18
	Kloten - Aufwertung Strassenraum Kloten, Dorf- /Bassersdorferstrasse	7,08	40	2,83
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14,65	40	5,86
	Regensdorf BGK Watt mit Dorf-, Rümlanger-, Niederhasli- und Unterdorfstrasse	8,09	40	3,24
Total		794,58		278,13

A1-3 Mobilité douce

Tableau A1-8

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
Aareland	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danz matt / Bahnhof	7,30	35	2,56
	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	18,91	35	6,62
Agglo Y	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc	0,40	30	0,12
	Tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe	2,56	30	0,77
Basel	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	13,52	40	5,41
	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	14,49	40	5,80
	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	19,32	40	7,73
	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	4,39	40	1,76
	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	1,21	40	0,48
	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	7,73	40	3,09
	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Helldelinger Strasse	5,41	40	2,16
	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	11,59	40	4,64
	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	4,83		1,93
	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	15,45	40	6,18
Bern	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	7,00	40	2,80
	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen	25,41	40	10,16
	Gemeinde Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF)	12,00	40	4,80
	Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung	11,50	40	4,60

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung PostParc	10,10	40	4,04
Biel/Bienne - Lyss	Brügg, Netzlücke Querung A6	6,50	35	2,28
Brig-Visp- Naters	LV Passerelle Dorf - Bahnhofplatz mit vertikaler Verbindung (Bitsch)	3,45	35	1,21
Chablais	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0,10	30	0,03
	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	0,25	30	0,08
	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	1,97	30	0,59
Fribourg	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)	7,00	35	2,45
	Aménagement de la TransAgglo Avry-Düdingen (Tunnelstrasse - Zelg - Garmiswil)	9,63	35	3,37
	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)	5,34	35	1,87
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévoist et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération	9,00	35	3,15
	Elargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	10,30	35	3,61
	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz	13,93	35	4,88
	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	22,40	35	7,84
Limmatl	Spreitenbach - Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach	8,43	35	2,95
	Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon – Kantonsgrenze	6,06	35	2,12
	Schlieren/Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	15,16	35	5,31
	Spreitenbach – Fuss- und Veloverkehr-Steg Boostock: Ersatzneubau mit Aufwertung als Velo-Verbindung	0,25	35	0,09
	Dietikon - Velorouten Niederfeld	0,71	35	0,25

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
	Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen - Weiningen	5,05	35	1,77
Luzern	K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage	9,03	40	3,61
	K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzen- talstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	11,02	40	4,41
Obersee	Langsamverkehrsführung Zürcherstrasse, Tuggen	5,99	40	2,40
	Langsamverkehrsführung Hüttnerstrasse, Wolle- rau	7,41	40	2,96
Rheintal	Rheinbrücke Au - Lustenau für den Fuss- und Ve- loverkehr	7,87	30	2,36
	Langsamverkehrsbrücke Widnau - Diepoldsau	6,79	30	2,04
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrang- route Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn - Bellach	2,50	40	1,00
	Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahn- hof BLS – Migros	2,04	40	0,82
St. Gallen - Bodensee	St. Gallen, Veloschnellroute Haggenstrassr bis Turnerstrasse	38,00	40	13,30
	Teufen, Veloschnellroute Lustmühle - Kantons- grenze SG	10,00	40	4,00
Talkessel Schwyz	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	1,40	30	0,42
Wil	Unterführung Hubstrasse, Kunstbau	5,78	30	1,73
Zug	Verbindung Seeweg Unterägeri – Oberägeri	12,31	35	4,31
	Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug	19,41	35	6,79
Zürcher Oberland	Seegräben, Fuss- und Radwegbrücke Aathal	6,06	35	2,12
Zürich- Glattal	Embrach - Übergeordnetes Velonetz	5,05	40	2,02
	Regensdorf - Neue Personenunterführung Bahn- hof	11,72	40	4,69
	Zürich - Einfallsachsen Velo /Weiterführung Ve- loschnellrouten, A-Horizont	10,11	40	4,04
	Zürich - Passerelle Juchstrasse	6,06	40	2,42
	Zürich - Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten	6,06	40	2,42

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA, montant max.
	Fällanden - Velohauptverbindung Pfaffhausen - Fällanden, Teil Nord	7,58	40	3,03
	Wallisellen - Veloschnellroute Bahnhof Wallisel- len - Stadt Zürich	20,52	40	8,21
	Kloten/Bassersdorf - Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Kloten	68,65	40	27,46
	Regensdorf - Velostation Althardstrasse	7,58	40	3,03
	Dietlikon – West-Ost-Verbindung beim Bhf. Diet- likon (Teil Fuss- und Veloverkehr)	5,45	40	2,18
	Glattal - «Fil Bleu Glatt» – Langsamverkehrser- schliessung entlang der Glatt, 2. Etappe	13,55	40	5,42
	Bassersdorf/Dietlikon - Velohauptverbindung Bal- tenswil - Dietlikon, Teil West	49,04	40	19,62
	Regensdorf - Velounterführung Watterstrasse	15,16	40	6,06
Total		690,79		264,27

Tableau A1-9

**Liste des mesures cofinancées de manière forfaitaire selon l'art. 21a OUMin,
priorité A
Mobilité douce**

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], TVA et sup- plément inclus	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], montant maximal
Aareland	Paket LV A-Liste	3,14	35	1,10
Aargau-Ost	Paket LV A-Liste	17,13	45	7,71
Agglo Y	Paquet MD Liste A	2,43	30	0,73
Basel	Paket LV A-Liste	71,05	40	28,42
Bern	Paket LV A-Liste	60,78	40	24,31
Biel/Bienne - Lyss	Paket LV A-Liste	12,20	35	4,27
Brig-Visp- Naters	Paket LV A-Liste	10,09	35	3,53
Burgdorf	Paket LV A-Liste	12,90	30	3,87
Chablais	Paquet MD Liste A	4,87	30	1,46
Chur	Paket LV A-Liste	45,27	30	13,58
Coude du Rhône	Paquet MD Liste A	9,20	30	2,76
Fribourg	Paquet MD Liste A	24,63	35	8,62
Grand Ge- nève	Paquet MD Liste A	52,40	35	18,34
Grenchen	Paket LV A-Liste	8,09	35	2,83
Langenthal	Paket LV A-Liste	5,86	35	2,05
Locarnese	Pacchetto TL lista A	12,75	40	5,10
Luzern	Paket LV A-Liste	52,58	40	21,03
Mobul	Paquet MD Liste A	8,83	35	3,09
Obersee	Paket LV A-Liste	17,15	40	6,86
Rheintal	Paket LV A-Liste	34,77	30	10,43
Réseau Ur- bain Neu- châtelois	Paquet MD Liste A	31,47	30	9,44
Schaffhau- sen	Paket LV A-Liste	12,54	35	4,39
Solothurn	Paket LV A-Liste	7,05	40	2,82

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], TVA et sup- plément inclus	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], montant maximal
St. Gallen - Bodensee	Paket LV A-Liste	23,70	40	9,48
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	10,03	30	3,01
Thun	Paket LV A-Liste	15,13	40	6,05
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	11,26	35	3,94
Wil	Paket LV A-Liste	21,43	30	6,43
Zug	Paket LV A-Liste	41,34	35	14,47
Zürcher Oberland	Paket LV A-Liste	19,49	35	6,82
Zürich- Glattal	Paket LV A-Liste	56,00	40	22,40
Total		715,56		259,34

Tableau A1-10

Liste des mesures, priorité B⁶⁶

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
Aareland	Paket LV B-Liste	6,60	35	2,31
Aargau-Ost	Paket LV B-Liste	28,40	45	12,78
Agglo Y	Paquet MD Liste B	1,39	30	0,42
Basel	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	16,42	40	6,57
	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	2,61	40	1,04
	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	8,69	40	3,48
	Lörrach: Grün- und Querverbindung	3,13	40	1,25
Bern	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse	13,00	40	5,20
	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse	18,00	40	7,20
	Paket LV B-Liste	59,76	40	23,90
Biel/Bienne - Lyss	Paket LV B-Liste	10,03	35	3,51
Brig-Visp- Naters	Paket LV B-Liste	1,51	35	0,53
Burgdorf	Paket LV B-Liste	14,55	30	4,37
	Burgdorf, Fuss- und Radwegverbindung Bahnhof- unterführung Ost - Anschluss Quartier Ämme- brügg (Gyrischachen)	8,10	30	2,43
Chablais	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	0,64	30	0,19
	Liaison de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	1,97	30	0,59
	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbon- nière	2,36	30	0,71
	Paquet MD Liste B	3,94	30	1,18
Chur	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromen- nade), Stadt Chur	5,00	30	1,50

⁶⁶ Remarque : Les taux de contribution et les contributions fédérales (maximales) des listes de priorité B sont des hypothèses basées sur l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération. Le taux de contribution et la contribution fédérale ne sont en aucun cas garantis. Sous réserve d'un cofinancement futur du trafic d'agglomération par la Confédération, les mesures peuvent à nouveau être soumises pour examen dans le cadre des projets de cinquième génération ou d'une génération ultérieure.

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	6,01	30	1,80
	Paket LV B-Liste	13,83	30	4,15
Coude du Rhône	Paquet MD Liste B	8,88	30	2,66
Fribourg	Paquet MD Liste B	9,32	35	3,26
Grand Genève	Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le chemin de Grange-Collomb	5,80	35	2,03
	Requalification de la rue Boissonnas (PAV) : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers	14,40	35	5,04
	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)	7,30	35	2,56
	Extension de la voie verte d'agglomération depuis la Zimeysaver en direction de la gare de Satigny	6,60	35	2,31
	Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)	15,00	35	5,25
Grand Genève	Paquet MD Liste B	9,30	35	3,26
Grenchen	Paket LV B-Liste	2,00	35	0,70
Langenthal	Paket LV B-Liste	2,20	35	0,77
Limmattal	Killwangen - Veloschnellroute, Abschnitt Killwangen	1,01	35	0,35
	Dietikon - Velo- und Fussgänger-Unterführung Poststrasse	13,34	35	4,67
	Dietikon/Urdorf - Veloverbindung Bhf. Glanzenberg - Urdorf Herweg	2,02	35	0,71
	Schlieren/Oberengstringen - Veloverbindung Bhf/Zentrum Schlieren - Zentrum Oberengstringen	5,51	35	1,93
Locarnese	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,41	40	2,16
	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabisale a Muralto	0,26	40	0,10
	Pacchetto TL Lista B	4,08	40	1,63

Agglomération	Mesure	Coût d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
Luzern	K19a Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof - Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse Unterführung	9,13	40	3,65
	K19a: Horw, Kreisel Bahnhof - Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	7,02	40	2,81
	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	9,03	40	3,61
	Paket LV B-Liste	35,78	40	14,31
Mobul	Paquet MD Liste B	3,35	35	1,17
Obersee	Paket LV B-Liste	11,72	40	4,69
Rheintal	Paket LV B-Liste	12,76	30	3,83
Réseau Ur- bain Neu- châtelois	Paquet MD Liste B	10,07	30	3,02
Schaffhau- sen	Paket LV B-Liste	6,52	35	2,28
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrang- route Solothurn – Grenchen, Abschnitt Selzach	2,80	40	1,12
	Paket LV B-Liste	3,00	40	1,20
St. Gallen - Bodensee	Paket LV B-Liste	59,70	40	23,88
Talkessel Schwyz	Knotensicherheit Nasegg – Fischchratten – Arth	5,40	30	1,62
	Paket LV B-Liste	1,75	30	0,53
Thun	Paket LV B-Liste	19,89	40	7,96
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	2,50	35	0,88
Wil	Paket LV B-Liste	8,16	30	2,45
	PU Nord Uzwil	11,40	30	3,42
Zug	Paket LV B-Liste	13,57	35	4,75
Zürcher Oberland	Abschnitt Greifensee – Uster Zentrum	5,56	35	1,95
	Abschnitt Uster Zentrum – Aathal	2,02	35	0,71
	Abschnitt Aathal – Wetzikon Bahnhof	9,60	35	3,36
	Paket LV B-Liste	7,90	35	2,77
Zürich- Glattal	Bachenbülach/Winkel - Velohauptverbindung Ba- chenbülach - Kloten (Teilabschnitt)	12,13	40	4,85

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
	Dübendorf - Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	39,13	40	15,65
	Kloten/Bassersdorf - Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Bassersdorf	9,60	40	3,84
	Dübendorf - Veloschnellroute Dübendorf - Grei- fensee, Teil Dübendorf bis Grenze Schwerzenbach	9,10	40	3,64
	Wallisellen/Dübendorf – Veloschnellroute Walli- sellen bis Dübendorf	32,34	40	12,94
	Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Velo- schnellroute Flughafen - Glattpark	9,10	40	3,64
	Glattal - «Fil Bleu Glatt» – Langsamverkehrser- schliessung entlang der Glatt, 3. Etappe	11,63	40	4,65
	Paket LV B-Liste	17,88	40	7,15
	Nürens Dorf - Velonebenverbindung Nürens Dorf, Alte Winterthurerstrasse	6,06	40	2,42
	Dübendorf - Gleisquerung Säntisstrasse	6,47	40	2,59
Total		750,44		281,84

A1-4 Interfaces multimodales

Tableau A1-11

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Mägenwil	3,70	45	1,67
	P+R Rudolfstetten-Friedlisberg	1,13	45	0,51
Basel	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	13,52	40	5,41
	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	0,82	40	0,33
	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	3,19	40	1,28
	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	2,67	40	1,07
	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	19,80	40	7,92
	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	0,22	40	0,09
Bern	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen	4,00	40	1,60
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	1,30	40	0,52
	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal Neufeld	4,62	40	1,85
	Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem	2,00	40	0,80
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	3,50	40	1,40
Biel/Bienne - Lyss	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	2,50	35	0,88
Brig-Visp-Naters	Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)	3,45	35	1,21
Chablais	Interface à la halte AOMC d'Ollon	0,30	30	0,09
	Interface à la halte CFF de Bex	4,92	30	1,48
Chur	Multimodale Drehscheibe Landquart	5,81	30	1,74
	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	2,96	30	0,89
	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	2,50	30	0,75
	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	1,64	30	0,49
	Multimodale Drehscheibe Chur West	25,02	30	7,51

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare des Fumaux	0,25	30	0,08
	Interface du hub de Martigny-Croix	1,10	30	0,33
	Interface de la gare de Martigny	8,82	30	2,65
Fribourg	Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	9,00	35	3,15
Grand Genève	Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier	6,10	35	2,14
	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	45,50	35	15,93
Grenchen	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz"	5,65	35	1,98
Limmattal	Würenlos - Vernetzung Bahnhof -Grosszelg / Im Grund	5,22	35	1,83
	Urdorf - Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	3,54	35	1,24
Locarnese	Nodo intermodale alla fermata ferroviaria di San Nazzaro	2,63	40	1,05
Luzern	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	3,00	40	1,20
Obersee	Bahnhofsentwicklung Altendorf	0,88	40	0,35
	Multimodale Drehscheibe Uznach inkl. P+R	8,51	40	3,40
	Bahnhofsentwicklung Reichenburg	0,90	40	0,36
	Busdrehscheibe Eschenbach	3,02	40	1,21
Réseau Urbain Neuchâtelois	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	5,44	30	1,63
	Création d'une interface bus-train à la halte de Marin, en lien avec la prolongation de l'axe structurant TP vers le pôle Littoral Est	0,99	30	0,30
	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littoral	1,48	30	0,44
	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littoral de Colombier, y.c. réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	3,96	30	1,19
Schaffhausen	Optimierung Bahnzugang und Aufwertung Bahnhofplatz Bhf. Neunkirch (inkl. Gleisquerung)	4,80	35	1,68

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
Solothurn	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-At-tisholz	4,10	40	1,64
	Solothurn: Westbahnhof	1,15	40	0,46
	Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahn-hof Süd / RBS	55,15	40	22,06
St. Gallen - Bodensee	Gossau, Neugestaltung Bushof	5,40	40	2,16
	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	3,20	40	1,28
	St. Gallen, Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof	23,00	40	9,20
Talkessel Schwyz	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	6,90	30	2,07
	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV	17,94	30	5,38
Wil	MD Stadtquerung Mitte: Veloquerung Posttunnel	12,53	30	3,76
	MD Bahnhof Wil: FWB-Haltestelle, Verschie-bung (Modul 3)	9,95	30	2,99
Zürcher Oberland	Pfäffikon (ZH) - Ausbau Bushof	8,19	35	2,87
Zürich- Glattal	Regensdorf - Bushof Süd / Überdeckung Ostring	8,49	40	3,40
	Regensdorf - Bushof Nord (Ostring)	8,59	40	3,44
	Regensdorf - Bushaltestellen Althardstrasse	4,35	40	1,74
	Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	2,86	40	1,14
	Bassersdorf - Erschliessung Businfrastruktur Bahnhof Süd	0,51	40	0,20
	Embrach - Platzgestaltung beim Bahnhof und Fussverkehr	2,88	40	1,15
	Kloten - Unterführung Bhf. West	3,03	40	1,21
Total		412,58		149,38

Tableau A1-12

Liste des mesures, priorité B⁶⁷

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Döttingen	2,40	45	1,08
	Multimodale Drehscheibe, Turgi	1,90	45	0,86
Basel	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	4,83	40	1,93
	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	20,28	40	8,11
	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	1,81	40	0,72
Bern	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederrangen	4,00	40	1,60
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	2,00	40	0,80
Brig-Visp-Naters	Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)	4,43	35	1,55
Chablais	Interface à la halte CFF de Massongex	1,58	30	0,47
	Interface à la halte CFF Le Grand	0,59	30	0,18
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	1,82	30	0,55
Grand Genève	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	92,00	35	32,20
	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	33,40	35	11,69
Luzern	Ausbau Multimodale Drehscheibe Waldibrücke	5,01	40	2,00
Réseau Urbain Neuchâtelois	P+R Morteau (gare)	2,77	30	0,83
	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4,94	30	1,48

67 Remarque : Les taux de contribution et les contributions fédérales (maximales) des listes de priorité B sont des hypothèses basées sur l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération. Le taux de contribution et la contribution fédérale ne sont en aucun cas garantis. Sous réserve d'un cofinancement futur du trafic d'agglomération par la Confédération, les mesures peuvent à nouveau être soumises pour examen dans le cadre des projets de cinquième génération ou d'une génération ultérieure.

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0,65	30	0,20
	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	2,47	30	0,74
	Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	3,36	30	1,01
	Création d'une interface bus-train à la halte des Deurres pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	2,47	30	0,74
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung	6,50	35	2,28
Zug	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Baar	7,88	35	2,76
Zürcher Oberland	Bushof	9,10	35	3,19
	Bahnhofplatz Süd/Bankstr.	1,72	35	0,60
Zürich-Glattal	Bassersdorf - Massnahmen Personenverkehr im Vorbereich des Bahnhofs (Park+Ride / Bike + Ride / Haltestellen)	1,72	40	0,69
	Dübendorf - Bushof Bahnhof Dübendorf	9,50	40	3,80
Total		229,13		82,06

A1-5 Autres mesures (trafic marchandises, mobilité électrique)

Tableau A1-13

Liste des mesures relevant de l'art. 21 OUMin, priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA	Taux contribution [%]	Contrib. fédérale [millions CHF], prix d'octobre 2020 hors TVA montant max.
Agglo Y	Mise à disposition de bornes de recharge électrique sur le domaine public	0,98	30	0,29
Basel	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	4,64	40	1,86
	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	0,23	40	0,09
	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	0,97	40	0,39
Chablais	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	0,10	30	0,03
Coude du Rhône	Stratégie de développement des bornes de recharges sur domaine public	0,40	30	0,12
Talkessel Schwyz	Verlegung Freiverlad	7,75	30	2,33
Total		15,07		5,11

Annexe 2 État de la mise en œuvre des générations antérieures

Tableau A2-1

Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire dédiée au trafic d'agglomération

Projet	État au 31.12.2021
a. Ligne diamétrale de Zurich (DML), 1 ^{re} partie	En service, décompte établi
RER	
b. Ligne ferroviaire Mendrisio–Varese (FMV)	En service
c. Liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	En service

Tableau A2-2

Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération

Projet	État au 31.12.2021
a. ZH Glattalbahn, étapes 2 et 3	En service
b. ZH Tram Zürich West	En service
c. BE Tram Bern West	En service, décompte établi
d. BE Wankdorfplatz, prolongement ligne de tram	En service, décompte établi
e. LU Doppelspur, ligne souterraine Zentralbahn TBZ	En service
f. ZG Stadtbahn Zug, 1 ^{er} complément	En service, décompte établi
g. ZG Neubau Kantonsstr. Nr. 4 « Nordzufahrt »	En service, décompte établi
h. FR Pont et tunnel de la Poya	En service, décompte établi
i. SO Entlastung Region Olten	En service
j. BS Tramverlegung St. Johann/Pro Volta	En service
k. BS Tramverlängerungen Saint Louis u, Weil a. Rh	Basel Saint Louis suspendu ; Weil a. Rh. en service
l. BL Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	En service, décompte établi
m. BL H2 Pratteln–Liestal	En service, décompte établi
n. AG Eigentrassierung WSB, Suhr–Aarau	En service, décompte établi
o. TG Kerntangente Frauenfeld	Projet abandonné (votation populaire)
p. VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	En service, décompte établi
q. VD Gare Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	En service
r. VD Aménagements requis pour réseau TL 2008	En service, décompte établi
s. GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	En service, décompte établi
t. GE Tram Onex–Bernex	En service, décompte établi

Tableau A2-3

Projets du programme en faveur du trafic d'agglomération, première génération

Projet d'agglomération	Taux de contribution [%]	Contribution féd. liste A [millions CHF]	Contribution fédérale versée ⁶⁹ [millions CHF]
Zurich			
Projets urgents	50	282,33	
Projet d'agglomération	35	121,42	381,89
Aareland	40	32,24	11,95
Aargau-Ost	40	55,66	40,36
AggloY	35	17,25	1,85
Basel	40	85,70	41,26
Bern	35	148,93	57,07
Biel/Bienne	40	20,88	7,09
Brig-Visp-Naters	40	4,85	2,45
Burgdorf	40	3,74	3,07
Chur	40	11,07	6,07
Delémont	40	5,93	2,28
Frauenfeld	35	7,51	1,53
Grand Genève	40	186,05	149,23
Interlaken	40	5,14	3,31
Lausanne-Morges	40	164,96	50,84
Lugano	30	27,45	9,06
Luzern	35	45,90	40,72
Mendrisiotto	35	19,40	10,33
Mobul	35	9,27	3,31
Obersee	30	11,00	2,10
Réseau Urbain Neuchâtelois	35	16,97	6,54
Schaffhausen	40	33,78	23,76
Solothurn	40	10,40	7,68
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	74,37	68,88
Thun	40	45,22	39,58
Zug	40	63,20	19,92
Total		1510,62	992,14

68 Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement

69 État au 31.12.2021, TVA et renchérissement inclus

Tableau A2-4

Projets du programme en faveur du trafic d'agglomération, deuxième génération

Projet d'agglomération	Taux de contribution [%]	Contribution fédér. ⁷⁰ liste A [millions CHF]	Contribution fédérale versée ⁷¹ [millions CHF]
Aareland	40	58,52	10,10
Aargau-Ost	35	49,11	17,77
Agglo Y	35	10,94	1,77
Basel	35	92,78	44,66
Bellinzona	40	18,60	12,17
Bern	35	304,62	88,50
Biel/Bienne	30	5,76	0,61
Brig-Visp-Naters	35	20,42	1,42
Burgdorf	40	5,74	0,31
Chablais	30	2,90	0,23
Chur	40	10,93	4,73
Delémont	35	4,80	1,25
Frauenfeld	35	9,52	0,14
Fribourg	40	23,24	0,99
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	17,53
Interlaken	35	7,28	4,28
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,72
Langenthal	35	11,89	0,00
Lausanne-Morges	35	185,48	5,56
Limmattal	35	82,91	53,27
Locarno	40	11,66	5,16
Lugano	35	31,23	0,88
Luzern	35	32,26	7,12
Mendrisiotto	35	9,85	1,66
Nidwalden	40	3,53	0,34
Obersee	40	29,07	15,64
Réseau Urbain Neuchâtelois	30	16,63	0,85
Schaffhausen	40	24,94	3,35
Sion	40	29,25	0,91
Solothurn	35	18,84	2,82
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	15,67
Thun	35	10,42	0,79
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	2,85

70 Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement

71 État au 31.12.2021, TVA et renchérissement inclus

Projet d'agglomération	Taux de contribu- tion [%]	Contribution fédér. ⁷⁰ liste A [millions CHF]	Contribution fédérale versée ⁷¹ [millions CHF]
Wil	40	23,98	3,93
Winterthur	40	109,81	46,29
Zug	35	20,50	0,94
Zürcher Oberland	40	33,02	0,88
Zürich-Glattal	35	92,92	35,92
Total		1699,34	412,01

Tableau A2-5

Projets du programme en faveur du trafic d'agglomération, troisième génération

Projet d'agglomération	Taux de contribution [%]	Montants max. pour les mesures selon art. 21 OU-Min [millions CHF]	Montants max. pour les mesures selon art. 21a OU-Min [millions CHF]	Total contribution fédérale ⁷² liste A [millions CHF]	Contribution fédérale versée ⁷³ [millions CHF]
Aareland	35	23,05	5,25	28,30	1,77
Aargau-Ost	35	27,20	11,32	38,52	4,47
Basel	40	80,17	30,1	110,27	9,81
Bellinzonese	40	4,61	4,93	9,54	0,07
Bern	35	69,85	21,09	90,94	1,81
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	0,00
Brig-Visp-Naters	30	7,30	4,06	11,36	1,31
Burgdorf ⁷⁴	35	92,29	3,60	95,89	0,00
Chablais	35	13,65	3,39	17,04	0,39
Delémont	35	6,14	3,03	9,17	0,03
Fribourg	35	34,11	3,48	37,59	0,53
Grand Genève	40	101,21	17,89	119,10	3,01
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	0,00
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	0,00
Lausanne-Morges	35	120,86	14,40	135,26	0,00
Limmattal	35	225,67	3,58	229,25	87,02
Locarnese	40	8,24	8,78	17,02	0,01
Luganese	40	0,48	2,97	3,45	0,04
Luzern	35	41,31	16,68	57,99	8,51
Mendrisiotto	35	1,71	9,82	11,53	0,10
Mobul	40	5,30	8,37	13,67	2,01
Obersee	35	21,12	8,36	29,48	0,18
Réseau Urbain Neuchâtelois	40	8,10	19,24	27,34	1,15
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	1,11
St. Gallen - Bodensee	35	74,19	55,67	129,86	1,65
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	0,36
Thun	35	2,35	0,34	2,69	0,90
Unteres Reusstal	35	14,07	3,16	17,23	3,40
Valais central	35	14,03	18,30	32,33	0,24

72 Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement

73 État au 31.12.2021, TVA et renchérissement inclus

74 Y compris crédit additionnel du 28 septembre 2021 (FF 2021 2397)

Projet d'agglomération	Taux de contribution [%]	Montants max. pour les mesures selon art. 21 OU-Min [millions CHF]	Montants max. pour les mesures selon art. 21a OU-Min [millions CHF]	Total contribution fédérale72 liste A [millions CHF]	Contribution fédérale versée73 [millions CHF]
Werdenberg-Liechtenstein	30	0,92	9,43	10,35	0,07
Wil	35	18,83	17,95	36,78	0,39
Winterthur und Umgebung	35	17,52	3,25	20,77	0,02
Zug	40	5,27	18,3	23,57	1,11
Zürcher Oberland	40	1,77	6,17	7,94	0,49
Zürich-Glattal	40	46,5	22,76	69,26	1,18
Total		1102,98	386,83	1489,81	133,13

Annexe 3 Comparaison des cofinancements octroyés aux diverses générations

Au cours de la première génération, près de 15 % des projets d'agglomération déposés avaient dû être rejetés, mais, au fil des quatre générations de projets, un nombre croissant d'agglomérations ont pu bénéficier d'un cofinancement. Ainsi, dans le cadre de la première génération, quatre des 30 projets déposés n'avaient obtenu aucun cofinancement de la part de la Confédération, alors que les 32 projets déposés dans le cadre de la quatrième génération ont tous décroché un cofinancement. Force est donc de constater que plus le temps passe, moins les exigences formelles à remplir par les projets d'agglomération constituent un obstacle à l'obtention d'un cofinancement.

Au cours des deux premières générations, la répartition entre les régions linguistiques pour ce qui est des projets déposés et cofinancés est restée la même. S'agissant de la troisième génération, un léger décalage peut être observé en faveur de la Romandie et du Tessin. Dans le cadre de la quatrième génération, de nombreuses agglomérations de l'ouest et du sud de la Suisse ont renoncé à déposer un projet, si bien que les trois quarts des projets cofinancés émanent de Suisse alémanique.

Tableau A3-1 : Répartition des projets d'agglomération déposés et cofinancés par région

Région	1 ^{re} génération		2 ^e génération		3 ^e génération		4 ^e génération	
	déposés	cofinancés	déposés	cofinancés	déposés	cofinancés	déposés	cofinancés
Suisse alémanique	21	18	28	26	24	23	24	24
Suisse romande	7	6	9	8	9	8	7	7
Tessin	2	2	4	4	4	4	1	1
Total	30	26	41	38	37	35	32	32

On note qu'il y a eu nettement plus de projets d'agglomération déposés et cofinancés au titre des deuxième et troisième générations qu'au titre de la première et de la quatrième. Cela s'explique par le fait que certaines agglomérations n'étaient pas encore assez bien organisées pour soumettre un projet au cours de la première génération, et que le cercle des agglomérations ayant droit à des contributions a été élargi pour la troisième génération. Le recul du nombre de projets soumis au titre de la quatrième génération peut être lié au fait que de nombreuses mesures des projets précédents n'ont pas encore été réalisées. Certaines agglomérations ont par conséquent demandé moins de fonds dans le cadre des troisième et quatrième générations ou ont fait le choix de sauter une génération afin d'aller de l'avant avec la réalisation des mesures déjà approuvées.

Si l'on considère toutes les générations du programme en faveur du trafic d'agglomération, ce sont les cinq grandes agglomérations – Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich – qui ont obtenu le plus de fonds. Mais ces agglomérations accueillent la majeure partie de la population et des emplois. Elles sont donc confrontées à des défis spécifiques en matière de transport et de trafic.

Au fil des quatre générations, on observe toutefois une hausse du pourcentage de cofinancements fédéraux destinés aux moyennes et aux petites agglomérations. De fait,

les grandes agglomérations n'absorbent plus que 56 % des investissements fédéraux de quatrième génération.

Tableau A3-2 : Ventilation des contributions fédérales des quatre générations selon la taille des agglomérations

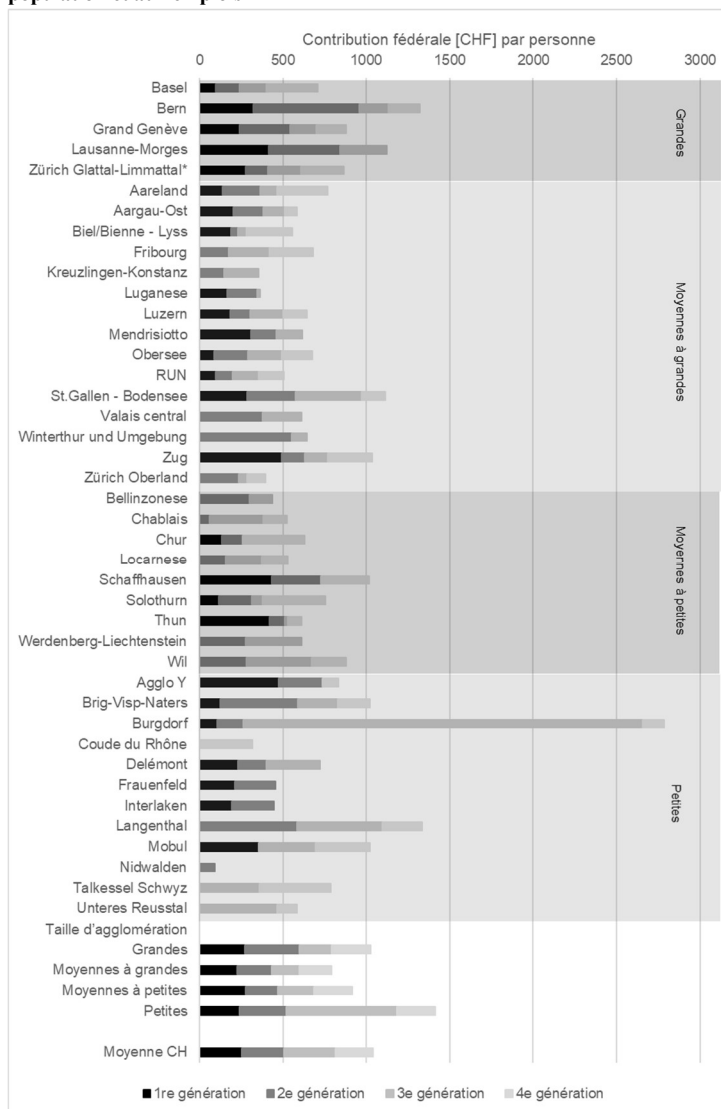
	Contrib. max. [millions CHF]									
	Première génération		Deuxième génération		Troisième génération		Quatrième génération		Total	
Grandes agglomérations	65 %	989	57 %	963	51 %	754	56 %	885	57 %	3592
Agglomérations de taille moyenne à grande	17 %	264	30 %	503	31 %	465	29 %	453	27 %	1684
Agglomérations de taille moyenne à petite	12 %	185	9 %	156	6 %	83	10 %	161	9 %	585
Petites agglomérations	5 %	73	5 %	77	13 %	188	5 %	82	7 %	420
Total		1511		1699		1490		1581		6281

Si l'on rapporte les contributions fédérales (en valeur absolue) toutes générations confondues à la population et aux emplois⁷⁵, on s'aperçoit que les petites villes et agglomérations sont celles qui affichent les montants par individu les plus élevés.

Les écarts entre les montants par individu ont plusieurs explications. Dans les espaces à forte densité de population, les mesures sont souvent plus complexes et donc plus onéreuses. Le montant par individu est cependant relativisé par le nombre élevé d'habitants et d'emplois. Comme l'illustre le projet d'agglomération Burgdorf avec le contournement d'Oberburg, dans les petites agglomérations ou dans les espaces moins densément urbanisés, les mesures coûteuses entraînent, du fait de chiffres plus bas en termes de population et d'emplois, des montants par individu très élevés.

75 Les coûts sont mis en regard du nombre d'habitants et de la moitié des emplois.

Figure A3-1 : Contrib. fédérales toutes générations confondues rapportées à la population et aux emplois



* Dans le cas du projet d'agglomération Zürich Glattal-Limmattal, les contributions fédérales englobent, au titre de la première génération, les périmètres du projet d'agglomération Glattal, Limmattal et Winterthur et incluaient le financement de la ligne diamétrale de Zurich, cofinancée à 50 % par la Confédération. S'agissant des deuxième et troisième générations, les projets d'agglomération Zürich Glattal-Limmattal et Winterthur ont été évalués séparément pour l'agglomération de Zürich.

Annexe 4 Projets d'agglomération et villes et agglomérations ayant droit à des contributions

Projet d'agglomération au sens de l'OPTA	Villes et agglomérations ayant droit à des contributions selon l'art. 19, al. 1, OUMin
Aareland	Aarau, Olten-Zofingen
Aargau-Ost	Baden-Brugg, Lenzburg, Wohlen, parties de l'agglomération de Zürich
Agglo Y	Parties de l'agglomération d'Yverdon
Basel	Basel, Stein
Bellinzone	Bellinzona
Bern	Parties de l'agglomération de Bern
Biel-Bienne/Lyss	Biel-Bienne/Lyss
Brig-Visp-Naters	Parties de l'agglomération de Brig – Visp
Burgdorf	Burgdorf
Chablais	Parties de l'agglomération de Monthey
Chur	Chur
Coude de Rhône	Martigny
Davos	Davos
Delémont	Delémont
Frauenfeld	Frauenfeld
Fribourg	Fribourg
Grand Genève	Genève
Interlaken	Interlaken
Kreuzlingen-Konstanz	Kreuzlingen
Langenthal	Langenthal
Lausanne-Morges	Parties de l'agglomération de Lausanne
Limmattal	Parties de l'agglomération de Zürich
Locarnese	Locarno
Luganese	Lugano
Luzern	Luzern
Mendrisiotto	Mendrisio
Mobul	Parties de l'agglomération de Bulle
Nidwalden	Stans
Obersee	Lachen, Rapperswil-Jona – Rüti, parties de l'agglomération de Zürich
Réseau Urbain Neuchâtelois	Parties de l'agglomération de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds – Le Locle
Rheintal	Parties de l'agglomération du Rheintal
Rivelac	Vevey – Montreux
Schaffhausen	Schaffhausen
Solothurn	Solothurn
St. Gallen - Bodensee	St. Gallen, Arbon – Rorschach, Amriswil - Romanshorn
Talkessel Schwyz	Schwyz, parties de l'agglomération de Zug
Thun	Thun

Projet d'agglomération au sens de l'OPTA

Unteres Reusstal

Valais central

Werdenberg-Liechtenstein

Wil

Winterthur und Umgebung°

Zug

Zürcher Oberland

Zürich-Glattal

Villes et agglomérations ayant droit à des contributions selon l'art. 19, al. 1, OUMin

Altdorf

Sion, Sierre

Buchs

Wil

Winterthur

Parties de l'agglomération de Zug

Parties de l'agglomération de Zürich

Parties de l'agglomération de Zürich