



Referenz/Aktenzeichen: H471-0150

# **Arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011 – 2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération**

## **Rapport pour la consultation**

Décembre 2008

**Table**

1	Présentation de l'objet .....	5
1.1	Situation initiale .....	5
1.1.1	Loi sur le fonds d'infrastructure .....	5
1.1.2	Coordination des programmes „Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales“ et „Trafic d'agglomération“.....	7
1.2	Programme en faveur du trafic d'agglomération : genèse et contenu.....	8
1.2.1	Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération ; état de la mise en oeuvre .....	8
1.2.2	Programme en faveur du trafic d'agglomération: la situation initiale .....	10
1.2.3	Projets d'agglomération déposés (demandes de financement).....	10
1.2.4	Examen des projets: méthode et déroulement .....	13
1.2.5	Résultats de l'examen des projets d'agglomération .....	16
1.2.6	Programme en faveur du trafic d'agglomération.....	24
1.2.7	Financement.....	26
1.3	Mise en œuvre du Programme en faveur du trafic d'agglomération .....	27
1.3.1	Accord de prestations.....	27
1.3.2	Convention de financement .....	28
1.3.3	Démarches à suivre .....	28
2	Commentaire des articles.....	28
3	Conséquences.....	29
3.1	Conséquences pour la Confédération .....	29
3.2	Conséquences pour les cantons, les villes et les communes.....	29
3.3	Conséquences économiques.....	30
3.4	Conséquences sur le territoire et sur l'environnement .....	30
4	Programme de la législature.....	31
5	Aspects juridiques.....	31
5.1	Constitutionnalité et conformité aux lois .....	31
5.2	Compatibilité de l'arrêté avec les obligations internationales de la Suisse .....	31
5.3	Forme de l'arrêté.....	32
5.4	Frein aux dépenses.....	32
5.5	Compatibilité avec la loi sur les subventions .....	32
6	Annexe.....	33
6.1	Annexe no 1 – Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité A .....	33
6.2	Annexe no 2 – Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité B .....	34
6.3	Annexe no 3 – Liste des mesures dans le domaine des tramways/tramways en site propre, degré de priorité A.....	35
6.4	Annexe no 4 – Liste des mesures dans le domaine des tramways/tramways en site propre, degré de priorité B.....	35
6.5	Annexe no 5 – Liste des mesures TP/route , degré de priorité A.....	36
6.6	Annexe no 6 – Liste des mesures TP/route, degré de priorité B.....	36
6.7	Annexe no 7 – Liste des mesures concernant les TIM (projets routiers importants, > 3 millions de francs), degré de priorité A .....	37
6.8	Annexe no 8 – Liste des mesures concernant les TIM (mesures importantes, > 3 millions de francs), degré de priorité B .....	37
6.9	Annexe no 9 – Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, degré de priorité A 38	
6.10	Annexe no 10 – Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, degré de priorité B .....	39
6.11	Annexe no 11 – Liste des mesures concernant la valorisation des traversées de localités, resp. la sécurité de l'espace routier (mesures importantes, > 3 millions de francs), degré de priorité A.....	40

6.12	Annexe no 12 – Liste des mesures concernant la valorisation des traversées de localités, resp. la sécurité de l'espace routier(mesures importantes, > 3 millions de francs), degré de priorité B.....	42
6.13	Annexe no 13 – Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales (mesures importantes, > 3 millions de francs), degré de priorité A .....	43
6.14	Annexe no 14 – Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales (mesures importantes, > 3 millions de francs), degré de priorité B .....	44
6.15	Annexe no 15 – Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports (mesures importantes, > 3 millions de francs), degré de priorité A .....	45
6.16	Annexe no 16 – Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports (mesures importantes, > 3 millions de francs), degré de priorité B .....	46
6.17	Annexe no 17 – Liste des mesures A dans le domaine du rail, pour lesquelles le fonds d'infrastructure ne prévoit pas de cofinancement fédéral, mais qui sont examinées pour pouvoir bénéficier de contributions d'un autre fonds .....	47
6.18	Annexe no 18 – Liste des mesures B dans le domaine du rail, pour lesquelles le fonds d'infrastructure ne prévoit pas de cofinancement fédéral, mais qui sont examinées pour pouvoir bénéficier de contributions d'un autre fonds .....	47
6.19	Arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération ( Projet).....	48

## Abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
CFF	Chemins de fer fédéraux
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
DETEC	Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DTAP	Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
ET	Entreprise de transport
LFInfr	Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LINfr); RS 725.13
LGV	Lignes à grande vitesse (rail); voir aussi la loi fédérale du 18 mars 2005 sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (loi sur le raccordement aux LGV, LRLGV) ; RS 742.140.3
LPN	Loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage; RS 451
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) ; RS 725.116.2
MD	Mobilité douce
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin); RS 725.116.21
P+R	Park and Ride (parking d'échange)
RPT	Arrêté fédéral du 3 octobre 2003 concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
USG	Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE); RS 814.01
ZEB	Futur développement des projets ferroviaires (Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte)

## **1 Présentation de l'objet**

### **1.1 Situation initiale**

#### **1.1.1 Loi sur le fonds d'infrastructure**

##### **1.1.1.1 La loi sur le fonds d'infrastructure : présentation générale**

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LFIInfr ; SR 725.13) est entrée en vigueur le 1er janvier 2008. Le fonds d'infrastructure a pour vocation d'allouer un montant total de 20,8 milliards de francs, sur vingt ans, pour des travaux effectués dans les quatre domaines suivants (prix de 2005, hors renchérissement et TVA) :

- Achèvement du réseau des routes nationales (8,5 milliards de francs)
- Suppression des goulets d'étranglement chroniques dans le réseau des routes nationales (5,5 milliards de francs)
- Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations (6 milliards de francs)
- Contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (0,8 milliard de francs)

Les moyens du fonds d'infrastructure sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives (art. 4, al. 1 LFIInfr). L'utilisation des moyens repose sur une vision globale des transports, qui intègre tous les modes et moyens de transport, leurs avantages et leurs inconvénients, qui donne la priorité à des alternatives efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures, qui tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics, qui englobe la coordination avec le développement de l'urbanisation et la protection de l'environnement et qui vise à une prise en compte appropriée des différentes parties du pays (art. 4, al. 2 LFIInfr).

##### **1.1.1.2 Achèvement du réseau des routes nationales**

Le réseau des routes nationales doit être achevé pour l'essentiel d'ici 2015. Le Conseil fédéral peut prolonger ce délai dans des cas dûment motivés (art. 5, al. 1 LFIInfr). L'achèvement du réseau des routes nationales concerne les tronçons de routes nationales mentionnés dans l'arrêté existant concernant le réseau de routes nationales, mais qui ne sont pas encore terminés. Le délai d'achèvement de ces travaux, qui sont une tâche commune du canton et de la Confédération, peut faire l'objet d'une prolongation ; ce domaine n'étant pas du ressort du seul Conseil fédéral, mais aussi de procédures cantonales, et, le cas échéant, judiciaires, le Conseil fédéral peut prolonger ce délai dans des cas dûment motivés. Au moment de l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale aura alloué les moyens nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales (art. 2 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure).

##### **1.1.1.3 Élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales**

Aux termes de la loi sur le fonds d'infrastructure, on entend par goulet d'étranglement les tronçons du réseau existant des routes nationales sur lesquels des surcharges limitent de manière durable la capacité de fonctionnement de l'ensemble du réseau. Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de cette loi. Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessai-

res pour la période suivante (art. 6 LFIInfr). Jusqu'à ce jour, aucun crédit n'a été voté spécifiquement en vue de l'« élimination des goulets d'étranglement du réseau de routes nationales ». Il est néanmoins prévu de libérer une première tranche de crédit par voie d'arrêté fédéral en faveur de ce programme.

Le réseau existant des routes nationales comprend plusieurs goulets d'étranglement; les plus infirmants d'entre eux provoquent des ralentissements et des embouteillages même en dehors des heures de pointe. Le fonds d'infrastructure réserve 5,5 milliards de francs à la suppression de ces goulets. Le Conseil fédéral, dans une perspective générale, présente un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales. Ce programme contient une définition des goulets d'étranglement qui surviennent dans le réseau existant des routes nationales et présente les mesures prévues pour les éliminer. Le programme se base sur une analyse qui tient compte de tous les modes de transport, ainsi que sur les solutions de rechange qui ont été étudiées pour chacun des tronçons problématiques. Parmi les solutions envisagées, on peut citer le transfert du trafic vers les transports publics.

#### **1.1.1.4 Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations**

Les villes et les agglomérations nécessitent d'urgence des infrastructures routières et ferroviaires pour améliorer leurs systèmes de transports. Un système de transports d'agglomérations qui fonctionne bien améliore la qualité de vie de la population et renforce la place économique.

Parallèlement à l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a libéré 2,559 milliards de francs pour des projets urgents, prêts à être réalisés, qui permettent d'améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations (art. 3 et 4 de l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure du 4 octobre 2006).

Aux termes de l'art. 7, al. 3 de la loi sur le fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral est tenu de soumettre à l'Assemblée fédérale, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de cette loi, un programme de cofinancement de projets d'agglomération (programme en faveur du trafic d'agglomération).

Après libération d'une première tranche de crédits issus du fonds d'infrastructure pour les projets urgents et prêts à être réalisés, le Conseil fédéral propose à présent un programme pour le cofinancement de projets d'agglomération (programme en faveur du trafic d'agglomération). Il informe également sur l'état d'avancement des projets urgents, dont le cofinancement court depuis le premier janvier 2008 et montre comment il entend affecter les 3,441 milliards de francs restants destinés aux infrastructures de transports des villes et des agglomérations au cours des deux décennies à venir.

#### **1.1.1.5 Contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques**

Les prestations de la Confédération en faveur des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques sont versées sous la forme de montants forfaitaires, calculés en fonction de la longueur des routes. Le Conseil fédéral désigne les cantons bénéficiaires (art. 8 LFIInfr). Les cantons dotés de routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques qui reçoivent des contributions forfaitaires au sens de l'art. 8 LFIInfr sont désignés dans l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (art. 18 et annexe 3 OUMin). En mettant en vigueur la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a simultanément libéré les « montants qui sont alloués aux routes principales dans les régions de montagne et dans les régions périphériques » (art. 5 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure).

### **1.1.2 Coordination des programmes „Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales“ et „Trafic d'agglomération“**

Le déroulement de l'examen des projets d'agglomérations, qui s'est effectué sur plusieurs mois, a été conçu de manière à permettre à tous les offices fédéraux impliqués d'analyser dans le détail tant les mesures qui concernent chacune des agglomérations que les mesures d'ordre supérieur qui se rapportent au rail et aux routes nationales. En parallèle ont été effectuées les études de base en vue de la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales. Ce processus a permis de coordonner les deux programmes consacrés au trafic d'agglomération et à la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération a pour objectif d'améliorer les systèmes de transport des agglomérations. Les progrès visés portent sur la qualité des transports, la sécurité du trafic, mais aussi sur le développement territorial et la qualité de l'environnement. Il est tout particulièrement destiné à stimuler le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, le transfert du trafic vers les transports publics et la mobilité douce, ainsi qu'à favoriser un déroulement du trafic individuel motorisé restant qui soit aussi rationnel que possible.

Les grandes agglomérations suisses se voient d'une part confrontées aux défis les plus marquants en termes de trafic d'agglomération, d'autre part, elles sont tout autant touchées par les goulets d'étranglement qui existent sur les routes nationales.

Les routes nationales jouent un rôle essentiel dans la desserte des grandes agglomérations. En se chargeant d'une part considérable du trafic interne et d'origine/destination des agglomérations, elles contribuent de manière significative à décharger les réseaux routiers urbains. La surcharge croissante des tronçons de routes nationales situées à proximité des villes est le reflet de cette évolution. Inversement, le système de transport des agglomérations réagit de manière particulièrement sensible aux perturbations qui surviennent sur les routes nationales proches des villes. En cas d'embouteillage sur les routes nationales, le trafic se reporte sur le réseau routier d'ordre inférieur. Il n'est pas rare de voir des embouteillages supplémentaires ainsi générés qui perturbent à leur tour les transports publics routiers et les trams. Les routes nationales ont aussi des effets négatifs sur les agglomérations, tels que la production de nuisances sonores et atmosphériques auxquelles sont exposés les riverains, l'effet de coupure qu'elles produisent dans les quartiers, voire dans des localités entières, l'entrave qu'elles représentent pour le développement prévu de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.

Compte tenu de ces interdépendances entre routes nationales et trafic d'agglomération, les mesures proposées pour supprimer les goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales se concentrent avant tout sur la fonctionnalité des routes nationales dans les secteurs centraux des agglomérations. Par ailleurs, lorsqu'il s'agira d'aménager un tronçon de route nationale, qui traverse une zone urbanisée qui s'est développée au fil du temps, la préférence sera donnée à une variante qui permet de contribuer à la réhabilitation urbanistique du quartier en question.

Dans la région bernoise, par exemple, le programme en faveur du trafic d'agglomération prévoit des investissements importants dans le domaine des transports publics. Ainsi, l'offre de RER sera étoffée pour atteindre une cadence au quart d'heure dans les corridors principaux en direction de Münchenbuchsee, Münsingen, Belp et Köniz; le noeud ferroviaire de Berne fera lui aussi l'objet d'importants investissements dans la planification ; il est en outre prévu de compléter le réseau de trams bernois en créant un important axe nord-sud entre Ostermundigen et Köniz. Du côté des routes nationales, l'A6 devrait passer à six pistes entre les bifurcations de Wankdorf et Muri, et parallèlement, une nouvelle déviation est à créer dans le secteur du raccordement d'Ostring, sur l'actuel tronçon de route nationale. Cette variante, bien que plus coûteuse qu'un aménagement de la route nationale existante, permet une revalorisation significative du tissu bâti, fortement prétérité par l'itinéraire actuel de l'A6. De plus, elle est avantageuse pour le trafic en ville de Berne et recèle un potentiel de revalorisation important du quartier situé dans le secteur du raccordement d'Ostring.

À Lausanne, un étoffement massif de l'offre de transports publics sont également prévus, dans le cadre du Futur développement des projets ferroviaires (ZEB) et du programme en faveur du trafic d'agglomération ; ils concernent en premier lieu l'ouest lausannois, qui devrait voir la réalisation d'une quatrième voie sur le tronçon Lausanne-Renens, la création d'une gare RER Prilly-Malley et la construction du tram Lausanne-Renens. Ces mesures devraient délester quelque peu le nœud autoroutier

de Crissier-Ecublens. À Morges, par contre, où très peu de terrains sont disponibles et où un élargissement de la route nationale existante n'est pas compatible avec les exigences d'urbanisme, on se contentera, avant d'élaborer une solution satisfaisante à moyen et à long termes, de désenchevêtrer les flux de trafic problématiques en amenant des améliorations sur le tronçon Ecublens-Villars-Ste-Croix (goulet d'étranglement de Crissier),.

Dans l'agglomération zurichoise, il est prévu de maintenir le cap actuel qui consiste à surmonter le flux de pendulaires, qui sont en forte croissance et essentiellement orientés vers la ville centre, avec une offre RER attrayante ; ce gain d'attrait du RER passe par la suppression du goulet d'étranglement sur la route de contournement nord de Zurich et par la construction d'une ligne ferroviaire transversale accompagnée d'une amélioration de l'offre RER. Dans cette région, les routes nationales ont en particulier pour fonction de contourner et de canaliser le trafic individuel motorisé, afin de dégager sur le réseau routier d'ordre inférieur des capacités pour absorber le trafic d'agglomération.

## **1.2 Programme en faveur du trafic d'agglomération : genèse et contenu**

### **1.2.1 Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération ; état de la mise en oeuvre**

En adoptant la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale allouait, en même temps, un montant de 2,559 milliards de francs pour la concrétisation de 23 projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération (arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure du 4 octobre 2006, FF 2007 8019). Ces infrastructures font partie des projets d'agglomération ; dans l'évaluation générale d'alors, ils se distinguaient par un rapport coût-utilité avantageux, ainsi que par un stade de planification avancé. Leur réalisation rapide doit contribuer de manière déterminante à améliorer la situation dans le domaine du trafic d'agglomération et éviter un engorgement du programme.

La condition pour bénéficier du cofinancement de la Confédération était que la phase de construction de ces projets devait commencer avant fin 2008 (loi sur le fonds d'infrastructure, art. 7). L'un de ces projets est déjà terminé et inauguré : il s'agit du métro lausannois M2. Dans le cas d'un autre projet, celui du CEVA, la phase de réalisation de l'étape qui doit bénéficier d'un cofinancement n'est pas encore commencée ; toutefois, la participation de la Confédération est considéré comme garantie, puisqu'une première étape du projet est déjà terminée. Fin 2008, 15 autres projets étaient en cours de réalisation (état : novembre 2008). Suite à un échec dans les urnes, un projet ne pourra, quant à lui, pas être concrétisé (route de délestage sous Frauenfeld). Dans le cas de 5 autres projets (état : novembre 2008), le début de la construction a été retardé en raison de procédures de recours qui sont en cours, ou qui ont abouti entre-temps, mais dont le démarrage n'a pas encore eu lieu. Si le début de la phase de construction de ces projets n'intervient pas avant fin 2008, le droit à la contribution s'éteint. Les crédits prévus de 25 à 373 millions de francs réservés à cette fin sont réservés à des réalisations entreprises dans le cadre des projets d'agglomération<sup>1</sup>.

L'état d'avancement de chacun des projets d'infrastructure est esquissé dans le tableau ci-après (état: novembre 2008):

---

<sup>1</sup> Les projets qui ne seront pas réalisés ne seront connus que le 31 décembre 2008. Le montant en jeu est compris entre 25 et 373 millions de francs : si tous les projets actuellement incertains sont effectivement lancés, le montant disponible pour des réalisations dans le cadre des projets d'agglomération est de 25 millions de francs (route de délestage sous Frauenfeld) ; si aucun des projets en suspens ne pouvait être réalisé, le montant s'élève à 373 millions de francs (double voie et tracé en souterrain de la Zentralbahn ; prolongement des tramways de Saint Louis et de Weil a. Rh., Ville de Bâle; contournement de Frauenfeld; gare de Prilly- Malley, RéseauExpressVaudois (REV); tramway Onex-Bernex; raccordement ferroviaire Mendrisio-Varese (FMV)). On admet pour l'instant que tous les projets, à l'exception de celui de Frauenfeld, pourront commencer avant fin 2008.



**Tableau no 1: Projets d'infrastructure ferroviaire urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération**

	Projet	État novembre 2008
a.	Ligne transversale de Zurich (DML), RER, 1re étape	En construction
b.	Raccordement ferroviaire Mendrisio-Varese (FMV)	Plans approuvés le 19.09.2008; définitif ; pas de recours
c.	Raccordement ferroviaire Cornavin– Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	Autorisation obtenue le 05.05.2008; recours en cours; financement garanti du fait d'une première étape réalisée

**Tableau no 2: Projets d'infrastructure ferroviaire urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération**

	Projet	État novembre 2008
a.	ZH Ligne de la vallée de la Glatt, étapes 2 et 3	En construction
b.	ZH Tramway Zurich Ouest	En construction
c.	BE Tramway Berne Ouest	En construction
d.	BE Place du Wankdorf et prolongement de la ligne de tramway	En construction
e.	LU Doublement de la voie et tracé en souterrain de la Zentralbahn	Approbation des plans par l'OFT:11.06.08; définitif; lancement prévu du chantier: 09.12.2008
f.	ZG RER de Zoug, 1re extension partielle	En construction
g.	ZG Construction de la nouvelle route cantonale no 4 «Accès nord»	En construction
h.	FR Pont et tunnel de la Poya	En construction
i.	SO Désengorgement de la région d'Olten	En construction
j.	BS Modification de la ligne de tramway de St. Johann / Pro Volta	En construction
k.	BS Prolongement des lignes de tramways pour Saint Louis et Weil-am-Rhein en ville de Bâle	Approbation des plans par l'OFT le 06.10.2008; début du chantier: 2008 (incertain, recours éventuels)
l.	BL Gare de Dornach Arlesheim/doublement de la voie à Stollenrain	En construction
m.	BL H2 Pratteln - Liestal	En construction
n.	AG Wynental et Suhrentalbahn (WSB): mise en site propre entre SUR et Aarau	En construction
o.	TG Route de délestage passant sous Frauenfeld (F21)	Projet interrompu (rejeté aux urnes)
p.	VD Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	Terminé; inauguration: 18.09.2008
q.	VD Gare de Prilly-Malley, Réseau express vaudois (REV)	Approbation plans par l'OFT : 14.10.2008; début des constructions incertain en 2008 ; recours éventuels
r.	VD Aménagement requis par le réseau TL 2008	En construction
s.	GE Tramway Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	En construction
t.	GE Tramway Onex–Bernex	Projet adopté le 29.08.08; définitif; pas de recours

Tous les projets énumérés dans les tableaux 1 et 2 ci-dessus ont été déclarés urgents dans l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure adopté par les Chambres fédérales. Les crédits prévus pour les projets dont le chantier n'aura pas débuté fin 2008 sont disponibles pour des réalisations entreprises dans le cadre des projets d'agglomération. Cependant, l'urgence et l'efficacité de ces projets ont déjà été confirmées lors de l'élaboration de l'arrêté mentionné ci-avant. Même si les travaux n'ont pas pu démarrer avant fin 2008, ces projets seront prêts à être construits et financés entre 2011 et 2014; par conséquent, ils seront à nouveau proposés pour un cofinancement dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Le taux de contribution de la Confédération dépend de l'évaluation des projets d'agglomération respectifs et se situe entre 30 et 50 pour cent.

### 1.2.2 Programme en faveur du trafic d'agglomération: la situation initiale

L'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17a à 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (art. 7, al. 2 LInfr) : la Confédération verse des contributions pour les infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations. Ces contributions sont destinées à financer l'aménagement des infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que celles qui favorisent la mobilité douce. Des contributions peuvent également être versées pour financer les mesures correspondantes prises à l'étranger dans les régions frontalières ; les contributions d'exploitation sont exclues (art. 17a LUMin). Les moyens sont destinés à la résolution des problèmes de transport les plus urgents, c'est-à-dire aux projets d'amélioration des infrastructures qui offrent le meilleur rapport coût-utilité. Le Conseil fédéral propose la libération des versements en faveur des projets les plus efficaces, prêts à être réalisés et dont le financement est assuré.

La libération des crédits par l'Assemblée fédérale intervient par étapes quadriennales (art. 7 al. 4 LFinfr). Compte tenu de la situation du fonds (cf. chap. 1.2.7.1) et du programme en faveur de la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales, les modalités de financement des projets d'agglomération ne pourront être abordées qu'après achèvement des projets urgents, soit vers 2015. Les tranches suivantes sont prévues respectivement à partir de 2015, 2019 et 2023 (cf. chap. 1.4.3), selon les modalités de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin) et selon les directives édictées par le DETEC. Des éléments de base supplémentaires figurent dans le Manuel d'utilisation pour les Projets d'agglomération, partie Transports et organisation du territoire, rédigé par l'Office fédéral du développement territorial à l'intention des cantons et des agglomérations, dans le Message sur la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), ainsi que dans le Message sur la législation d'exécution de la RPT, dans le Message sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales, ainsi que dans les commentaires sur l'OUMin et le guide OFROU „La mobilité douce dans les projets d'agglomération“.

Incontestablement, on ne saurait attendre un programme définitif des constructions vu l'horizon temporel évoqué. Partant, dans son programme, le Conseil fédéral demande dans un premier temps la libération des moyens pour les quatre premières années, puis expose, sur la base de données actuelles, une vue d'ensemble des moyens nécessaire à moyen terme. Ainsi, le programme est formulé de manière suffisamment flexible pour être en mesure de réagir aux changements de contexte.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération se base sur les projets d'agglomération, partie Transports et urbanisation, proposés par les entités responsables. Ces entités sont constituées en général d'un ou de plusieurs cantons, ainsi que d'autres collectivités territoriales (communes, régions). Un projet d'agglomération comprend une analyse de la situation actuelle et future des transports et de l'urbanisme dans l'agglomération. Il met en évidence les interventions nécessaires d'où il déduit les mesures à prendre au niveau des infrastructures ainsi que celles non liées aux infrastructures, qui permettent d'améliorer le système des transports à long terme ; celles-ci font l'objet d'une planification générale des transports et de l'urbanisation.

### 1.2.3 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)

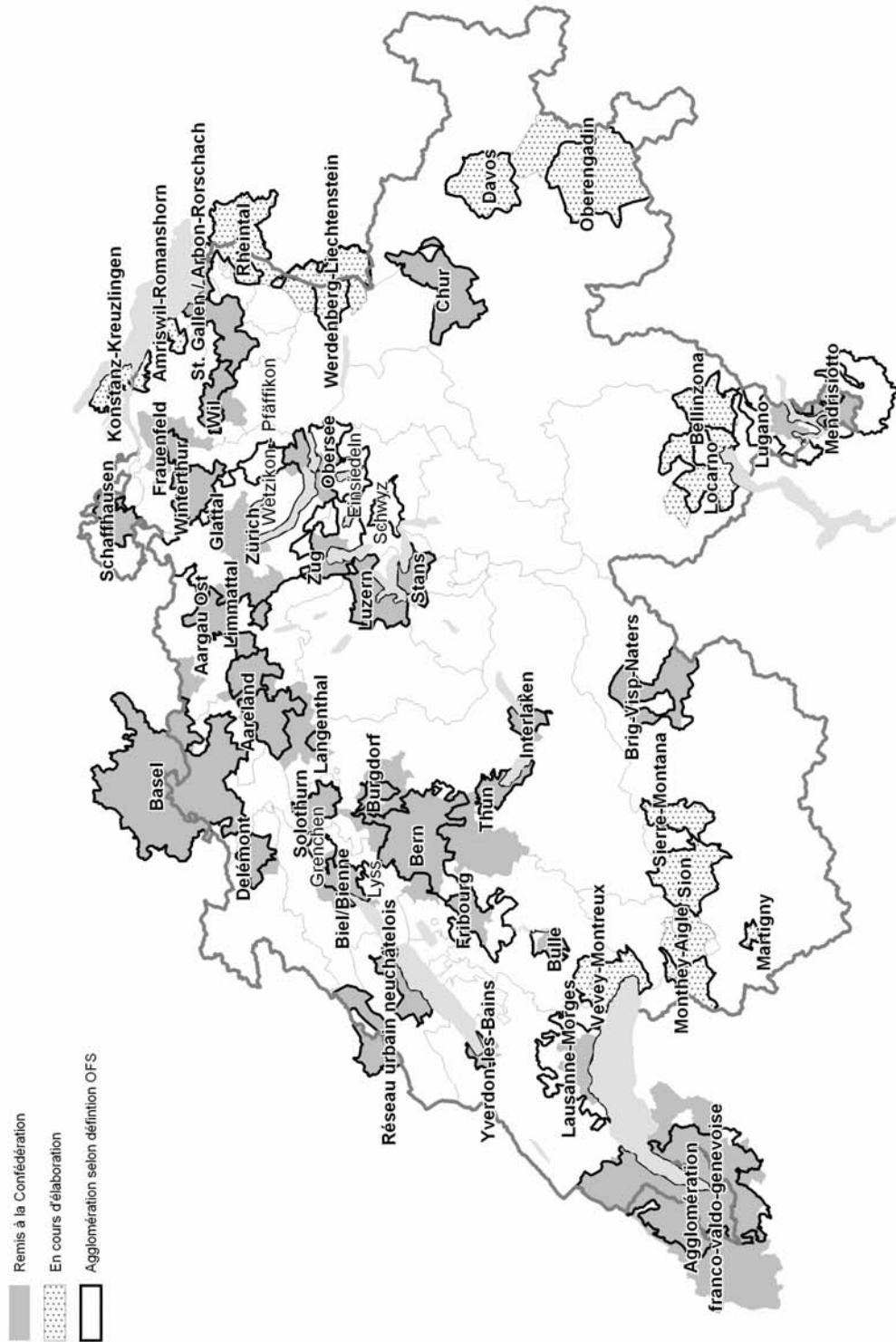
A l'échéance du 31 décembre 2007, trente projets d'agglomération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial (cf. figure no 1). Ces projets ont le statut de demandes de financement au sens de la loi sur les subventions. Recouvrant 37 agglomérations, ils touchent 90 pour cent de la population des agglomérations et deux tiers de la population suisse. Treize projets d'agglomération supplémentaires ont été annoncés et les demandes de financement correspondantes sont attendues pour la deuxième période de financement. Cinq agglomérations n'ont, jusqu'à présent, ni déposé, ni annoncé de projet d'agglomération.

Le volume des investissements annoncés au travers des projets d'agglomération déposés jusqu'ici pour les deux premières périodes de financement (sur quatre), à savoir 2011-2014 et 2015-2018, s'élève à quelque 17 milliards de francs. Bien que cette somme comprenne des projets exclus de

contributions selon la loi sur le fonds d'infrastructure, ce volume d'investissements demandé à la Confédération par les agglomérations dépasse nettement les moyens à disposition pour la période concernée. Pour une participation de la Confédération à raison de 30 à 50 pour cent, les moyens financiers demandés à l'État se situent dans une fourchette comprise entre 5,1 et 8,5 milliards de francs pour la période considérée. Une réserve d'un milliard de francs est en outre à prévoir pour la période d'après 2018 ainsi que pour les projets d'agglomération qui n'ont pas encore été soumis. Les montants demandés en faveur du trafic d'agglomération pour la période de 2011 à 2018 dépassent donc de beaucoup les disponibilités du fonds d'infrastructure, qui s'élèvent à quelque 2,5 milliards de francs.

Compte tenu de cette situation de départ, le Conseil fédéral se voit contraint d'allouer les ressources disponibles aux mesures qui présentent le meilleur rapport coût-utilité. Pour faire face à l'importance du volume des investissements prévus, il propose un financement par étapes. Il entend, dans un premier temps, cofinancer les mesures dont l'efficacité est jugée bonne ou très bonne et qui seront prêtes à être réalisées et financées dans les quatre ans qui suivront l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral (liste A, cf. chap. 1.2.4.2). Puis, dans une deuxième phase, le Conseil fédéral entend contribuer au financement de mesures qui sont également jugées bonnes à très bonnes, mais dont la réalisation et le financement ne seront possibles qu'à partir de 2015, ou alors à des mesures dont l'efficacité peut encore être améliorée (liste B, cf. chap. 1.2.4.2). Des contributions fédérales pour un montant d'environ 2,9 milliards de francs sont prévues au budget pour ces deux groupes de mesures (cf. chapitre 1.2.6, tableau no 3). Quant aux projets qui nécessitent des analyses supplémentaires, dont le coût doit être massivement baissé ou dont le rapport coût-utilité doit être nettement amélioré, ils seront différés et feront l'objet d'un nouvel examen au moment de la distribution de la réserve du fonds.

Figure no 1: Les projets d'agglomération déposés



## **1.2.4 Examen des projets: méthode et déroulement**

La procédure d'évaluation et d'examen des projets d'agglomération est définie dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du DETEC du 12 décembre 2007. Elle a été affinée au cours de la procédure d'examen.

### **1.2.4.1 Déroulement de la procédure d'examen**

La Confédération souhaite d'emblée, avant même la phase de l'examen proprement dite, instaurer une étroite collaboration avec les entités responsables. Ces dernières sont appelées à soumettre à la Confédération un avant-projet de leur projet d'agglomération respectif en vue d'une évaluation intermédiaire. La réponse de la Confédération à ces versions provisoires leur permet d'optimiser leurs projets avant la soumission définitive.

Le pilotage de la procédure d'examen est assuré par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), qui s'assure l'étroite collaboration des spécialistes de l'OFROU, de l'OFEV et de l'OFT. Par ailleurs, un groupement d'experts externes a été mandaté afin d'accompagner avec un regard critique le déroulement de la procédure et d'exprimer une seconde opinion indépendante. Le groupe d'experts externes a été sélectionné en accord avec les cantons (DTAP/CTP) et au terme d'une procédure d'adjudication sur invitation. Pour la première étape, ce sont 20 entreprises de toutes les régions du pays qui ont été invitées à concourir.

Sur la base d'une analyse détaillée des projets d'agglomération, la Confédération mène ensuite des entretiens complémentaires avec toutes les entités responsables. Ces entretiens permettent aux personnes chargées de l'examen de clarifier des questions encore ouvertes ainsi que d'acquérir une compréhension plus approfondie des projets d'agglomération.

Après cette phase d'entretiens, chaque office impliqué et la communauté de travail externe procèdent, indépendamment les uns des autres, à une évaluation des projets d'agglomération et à un examen en vue de la hiérarchisation des mesures. Toutes les parties impliquées se réunissent ensuite pour éliminer les divergences et afin d'obtenir une évaluation commune des projets d'agglomération.

En parallèle, l'équipe d'examen organise des ateliers-bilans dont l'objectif est d'effectuer une comparaison transversale de tous les projets d'agglomération en Suisse. Cette manière d'agir permet de s'assurer que toutes les mesures et que tous les projets d'agglomération soient évalués selon des critères homogènes, adaptés à la taille des agglomérations respectives.

Les résultats provisoires des examens des projets déposés effectués par la Confédération (rapport d'examen provisoire) ont été soumis à toutes les entités responsables durant le troisième trimestre de 2008 et ont été discutés, sur le plan technique, avec elle. Il s'agissait en particulier de s'assurer que tous les arguments déterminants aient été considérés par l'examen et que la cohérence globale du projet d'agglomération soit respectée malgré le reclassement des priorités par la Confédération.

Sur la base de ces entretiens, quelques reconsidérations ont été effectuées et les résultats des examens ont subi quelques adaptations ponctuelles lors d'un dernier atelier-bilan interne des services de la Confédération.

Les rapports d'examen définitifs seront remis aux entités responsables début 2009; ils seront également publiés sur internet.

### **1.2.4.2 Méthode**

La Confédération procède en trois étapes pour examiner si les projets d'agglomération répondent aux critères qui permettent l'octroi d'une contribution financières. Dans un premier temps, elle vérifie si un projet répond aux exigences de base. Ensuite, elle évalue la hiérarchisation des mesures : outre l'aptitude du projet à être réalisé et financé, il s'agit d'évaluer le rapport coût-utilité de chacune des mesures proposées. Enfin, une troisième phase est consacrée à l'évaluation de l'efficacité du projet compte tenu de son coût, le taux de contribution de la Confédération étant proportionnel au rapport coût-utilité.

### **Première démarche: évaluation des exigences de base**

L'évaluation approfondie des exigences de base requiert en premier lieu que le projet d'agglomération contienne toutes les informations nécessaires à son évaluation. Il s'agit également de vérifier si le projet d'agglomération en question bénéficie d'un ancrage politique suffisant auprès des acteurs déterminants (cantons, régions, communes) pour garantir sa mise en œuvre.

### **Deuxième démarche: examen de l'ordre de priorité**

Le processus d'évaluation des projets d'agglomération comporte une évaluation du rapport coût-utilité de chacune de ses mesures. Les mesures sont classées en trois catégories :

- Les mesures de type A: elles présentent un rapport bon à très bon et sont prêtes à être réalisées et financées entre 2011 et 2014.
- Les mesures de type B : le rapport coût-utilité est bon à très bon, mais la réalisation et le financement ne seront pas prêts avant la période de 2015 à 2018 ; autre possibilité : le rapport coût-utilité n'est que suffisant ; elles feront donc l'objet d'un nouvel examen avant la libération de la deuxième tranche de crédits.
- Les mesures de type C: le rapport coût-utilité est insuffisant ou la mesure n'a pas atteint le degré de maturité nécessaire pour l'établissement d'un rapport coût-utilité.

Les mesures de type A et B sont comparables du point de vue de leur importance et sont considérées comme déterminantes pour l'impact du projet. Ces deux types de mesure se distinguent avant tout par leur degré de maturité. Par ailleurs, les mesures de type B ont fréquemment un potentiel d'amélioration, ce qui permet d'obtenir un rapport coût-utilité plus favorable.

L'établissement du rapport coût-utilité de chacune des mesures s'effectue à l'aide des mêmes critères d'efficacité que celui de l'impact du projet d'agglomération (voir ci-après). Au niveau des coûts, la taille de l'agglomération joue un rôle : une mesure taxée de très efficace dans une petite agglomération peut se révéler d'une efficacité moyenne à faible dans le contexte d'une grande agglomération.

Afin d'asseoir les résultats sur une base encore plus large, des critères supplémentaires ont été utilisés pour l'évaluation des catégories de mesures suivantes : tramways/tramways en site propre, arrêts de RER, routes de délestage et de contournement, revalorisation de traversées de localités et gestion du trafic ; par ailleurs, une comparaison transversale a été effectuée entre toutes les agglomérations.

### **Troisième démarche: examen de l'impact du projet et des mesures antérieures**

Le montant des contributions fédérales accordées aux projets d'agglomération dépend de leur efficacité globale. Pour l'établir, on compare l'utilité de chaque projet et son coût. En fonction du résultat, la contribution fédérale couvre entre 30 et 50 pour cent du coût total. Seul un projet particulièrement utile et peu coûteux peut espérer une contribution de 50 pour cent. Un projet suffisant, mais coûteux ne se verra attribuer que 30 pour cent. Tout projet dont l'utilité est jugée insuffisante est refusé.

Les facteurs déterminants pour évaluer le coût d'un projet d'agglomération sont les mesures des listes A et B, ainsi que les mesures non liées aux infrastructures dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Les mesures de la catégorie C et les projets urgents qui ont déjà été approuvés n'entrent pas dans l'évaluation de l'utilité des projets.

L'évaluation de l'utilité se base sur les critères d'efficacité suivants (art. 17d, al. 1 et 2 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire LUMin<sup>2</sup>).

1. Amélioration de la qualité du système de transports;
2. Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti;

---

<sup>2</sup> RS 725.116.2; RO 2007 5794

3. Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources;

4. Accroissement de la sécurité du trafic.

Les critères d'efficacité sont assortis d'indicateurs et de questions concrètes d'appréciation dans les Directives du 12 décembre 2007 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération. L'évaluation procède en attribuant des points à chaque critère (de -1 point en cas d'impact négatif à +3 points en cas d'impact important en passant par 0 point en cas d'impact nul).

L'évaluation des critères d'efficacité se base sur les questionnements suivants :

- Amélioration de la qualité du système de transports : dans quelle mesure les travaux préconisés par le projet d'agglomération contribueront-ils à accélérer et à améliorer qualitativement les TP ? Dans quelle mesure contribueront-ils à accroître durablement la fonctionnalité du réseau routier ? Est-ce qu'il va contribuer au développement de pôles travail et habitat ? Est-ce qu'il valorisera qualitativement le trafic piétonnier et cycliste ?
- Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti : à quel niveau les mesures prévues par le projet d'agglomération contribueront-elles à la concentration des activités dans les pôles bien desservis par les TP incluant, par exemple, la définition de pôles de développement, les mesures qui orientent les nouvelles mises en zone et les mesures pour gérer le rapport aux installations à forte fréquentation. Ces démarches améliorent-elles la qualité architecturale du tissu bâti et réduisent-elles les effets de coupure ?
- Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources: les mesures préconisées dans le projet d'agglomération amèneront-elles une diminution d'émissions de CO<sub>2</sub>, de nuisances sonores, de pollution atmosphérique et de consommation de surface comme préconisée par la tendance actuelle? Quelles sont les surfaces requises par le projet ? Ce dernier produit-il un effet de morcellement supplémentaire ?
- Accroissement de la sécurité du trafic : dans quelle mesure les mesures telles que la régulation du trafic, l'aménagement de l'espace de transport et l'adaptation des réseaux permettent-elles d'accroître la sécurité du trafic ?

Les mesures prises antérieurement sont créditées d'un point au maximum pour chacun des critères d'efficacité. Ce point est attribué lorsqu'une agglomération se distingue par les efforts substantiels et soutenus qu'elle a déjà entrepris depuis de nombreuses années ; ils doivent s'être révélés particulièrement efficaces et avoir permis d'atteindre un standard nettement supérieur à la moyenne. Ces points distribués a posteriori permettent d'éliminer les inégalités dues à la situation initiale entre agglomérations. C'est par exemple le cas des agglomérations qui ont investi depuis longtemps dans un système de RER et de tramways performant, de sorte qu'une partie importante du trafic peut déjà s'effectuer par les transports publics. Il sera, en effet, plus difficile pour ces agglomérations de faire un saut qualitatif et quantitatif important à l'aide d'un projet d'agglomération que pour les agglomérations qui avaient tendance à négliger leur réseau de TP. L'évaluation des mesures antérieures comprend aussi une comparaison entre petites, moyennes et grandes agglomérations.

Le nombre maximal de points qu'un projet d'agglomération peut obtenir est de 12 au niveau de l'efficacité et de 4 au niveau des mesures antérieures.

La procédure tient également compte de la nature différente des projets : tant l'utilité que le coût sont évalués par rapport à la taille de l'agglomération, ce qui permet aux projets de petites et moyennes agglomérations d'obtenir une grande efficacité compte tenu de leur taille. Au niveau des grandes agglomérations, ce sont les coûts plus élevés qui sont relativisés par cette pondération, puisqu'il faut les considérer en fonction de la population.

## **1.2.5 Résultats de l'examen des projets d'agglomération**

### **1.2.5.1 Réalisation des exigences de base**

Parmi les 30 projets d'agglomération qui ont été soumis à la Confédération, seul celui de Langenthal a dû être refusé car il ne remplissait pas les exigences de base. En effet, il comportait trop de lacunes et d'insuffisances pour permettre une évaluation sérieuse. En mai 2008, cela a été communiqué par écrit au Canton de Berne. Partant, le Conseil fédéral propose de ne pas cofinancer ce projet. Les 29 autres projets remplissent les exigences de base. Cependant, dans la plupart des cas, des améliorations devront être effectuées en vue de la soumission du projet pour la deuxième étape de financement.

### **1.2.5.2 Résultat de la priorisation des mesures**

La Confédération, compte tenu des moyens limités dont elle dispose, vu les objectifs formulés par l'art. 17d LUMin et soucieuse de cohérence, se voit contrainte de concentrer son soutien sur les mesures qui démontrent le meilleur coût-utilité. La hiérarchisation des mesures aboutit à la définition de mesures à cofinancer dans les domaines suivants:

- Infrastructures TP et TIM: à l'origine, le fonds d'infrastructure était destiné à soutenir les agglomérations lors de la concrétisation d'infrastructures essentielles pour le trafic d'agglomération. La plus grande part des fonds versés par la Confédération doit donc être destinée à ce type d'infrastructures. Compte tenu de leur faible consommation de surface et de l'excellent rapport coût-efficacité en termes de ressources, les investissements en faveur des transports publics se concentrent, dans un premier temps, sur le centre des agglomérations.
- Amélioration qualitative sensible dans le domaine de la mobilité douce: la mobilité douce a une vocation essentielle dans les agglomérations. De plus, avec des moyens relativement limités il est possible d'obtenir des effets considérables. Il s'agit donc d'affecter une part appropriée des fonds de la Confédération à des mesures qui améliorent sensiblement les performances de la mobilité douce.
- Sécurité des espaces routiers: la sécurité des transports constitue un autre objectif clé des projets d'agglomération. En revalorisant des traversées de localités, on améliore considérablement la sécurité avec des moyens relativement modestes, le sentiment subjectif de sécurité jouant un rôle important dans ce contexte. Ce type de mesure améliore aussi la qualité de vie dans ce milieu, celle du milieu urbain dans son ensemble et finalement aussi celle de la mobilité douce.
- Les plateformes multimodales (qui comprennent tous les moyens de transport) situées aux abords des grandes gares forment un autre pôle de développement, en leur qualité de vecteurs d'impact de plusieurs objectifs.
- Gestion du système des transports: il s'agit là encore d'un type de mesure qui touche tous les modes de transport ; il comprend un éventail de mesures pour améliorer le flux de transport, qui est un autre objectif essentiel des projets d'agglomération.

Les mesures de type A et B qui concernent les infrastructures de TP (rail, stations RER, tramways/tramways en site propre, mesures TP-routes), les infrastructures des TIM (mesures en rapport avec les TIM), les infrastructures de la mobilité douce (revalorisation de traversées de localités), les plateformes multimodales et la gestion du système des transports sont énumérées individuellement dans les annexes 1 à 16.

D'autres mesures, qui selon la loi et les directives pourraient être financées par le fonds d'infrastructure, ont été définies comme « prestation assumée entièrement par l'agglomération ». Il s'agit de petites mesures ponctuelles qui ne font pas partie d'un train de mesures général qui couvriraient tout un territoire. Leur financement peut être imputé aux collectivités responsables. La somme totale des investissements effectués à titre de prestation assumée entièrement par l'agglomération s'élève à quelque 850 millions de francs. Il s'agit en majorité de projets dont le coût ne dépasse pas 10 millions de francs.

Certaines mesures dans le domaine du rail peuvent non seulement compter sur une contribution financière de la Confédération issue du fonds d'infrastructure, mais aussi sur une contribution inscrite



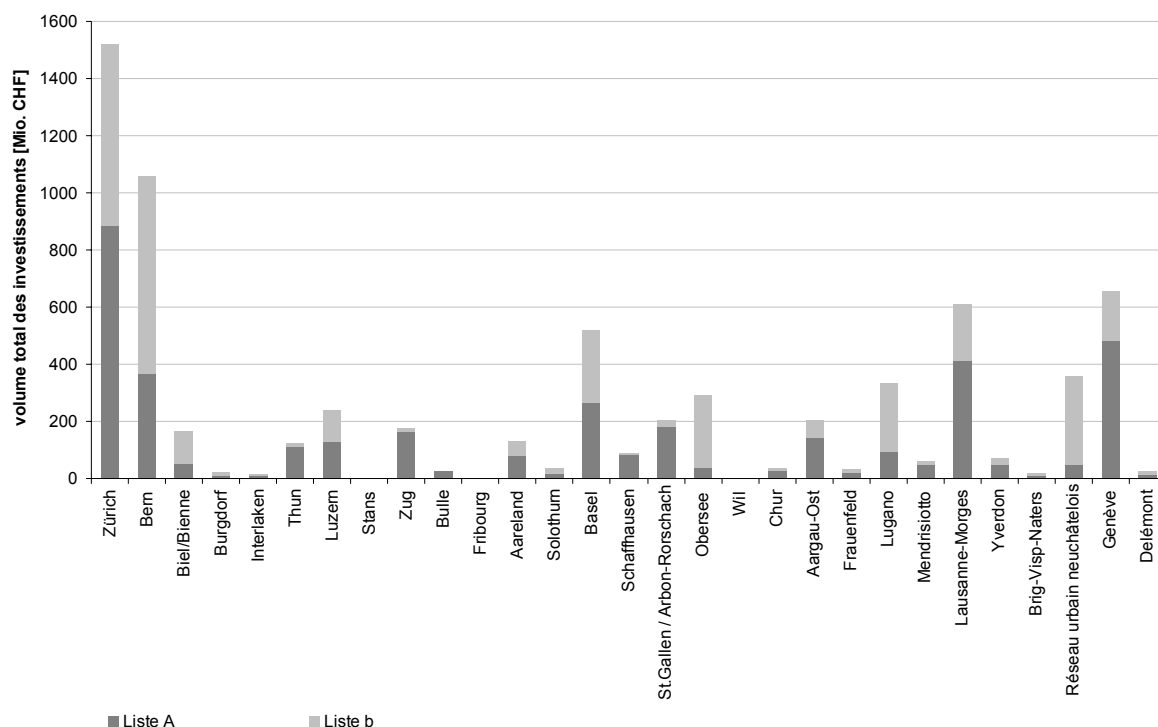
au budget ordinaire des entreprises ferroviaires (conventions de prestations CFF/ET). Toutefois, la vocation du fonds d'infrastructure n'est pas de décharger les instruments de financement existants ; il s'agira par conséquent de veiller à ce que les petites mesures du projet d'agglomération, qui jusqu'à présent étaient financées par le budget ordinaire des entreprises de transport, continuent de l'être. Les agglomérations, respectivement les cantons, sont invités à annoncer ces mesures auprès de l'Office fédéral des transports de manière définitive, au moyen de la procédure prévue à cet effet. Ces mesures, même si elles ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, sont prises en compte dans l'analyse de l'impact du projet d'agglomération. La liste des mesures en faveur du rail pour lesquelles aucun cofinancement par le fonds d'infrastructure n'a été prévu, mais qui ont été examinées en vue d'un autre financement, figurent aux annexes nos 17 et 18.

Les contributions du fonds d'infrastructure dans le domaine des infrastructures des transports publics sont limitées aux projets qui concernent le trafic d'agglomération (cf. chap. 1.2.7.2) ; le financement de mesures qui servent avant tout le trafic interurbain est exclu. Inversement, les autres fonds qui financent le trafic ferroviaire, tels que le fonds FTP (financement des transports publics) ou la convention sur les prestations avec les CFF ne prévoient pas d'allouer de crédits à des projets exclusivement destinés au trafic d'agglomération. Partant, il s'agit donc de déterminer scrupuleusement la clé de répartition des coûts qui résultent de projets ferroviaires destinés tant au trafic d'agglomération qu'au trafic interurbain ou de marchandises pour établir la part qui incombe au fonds d'infrastructure et celle qui incombe aux fonds de financement du trafic interurbain (p. ex. ZEB 2 ou convention sur les prestations avec les CFF). Lorsque la Confédération reconnaît un besoin d'intervention en faveur du trafic d'agglomération dans un projet, la part destinée à ce type de trafic sera inscrite sur la liste des priorités correspondante (A, B ou C).

Certains projets d'agglomération demandent à la Confédération de participer au cofinancement de parkings Park and Ride (P+R). Formellement, les directives autorisent le cofinancement de telles installations. L'examen des projets distingue toutefois deux types de P+R : les parkings d'échange à proximité d'une gare/d'un arrêt des transports publics et les parkings d'échange en périphérie du coeur de l'agglomération. Généralement, les installations proches des arrêts de TP/gares sont de petite dimension et leur construction est peu coûteuse ; souvent, leur exploitation couvre les coûts de réalisation. Inversement, les parkings d'échange situés en marge du noyau d'une agglomération présentent fréquemment un bilan énergétique négatif, au point que certains d'entre eux génèrent une hausse des émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres polluants. Cela découle du fait qu'ils ne prennent pas en charge les utilisateurs TIM le plus près possible de leur point de départ. L'expérience montre par ailleurs que l'impact de ce type de parking sur le trafic au centre de l'agglomération concernée est relativement faible. Parallèlement, on constate que cela nécessite des surfaces et des investissements importants dans des sites qui sont très bien desservis par les TP et qui se prêtent parfaitement pour un processus de densification des constructions. Jusqu'à présent, aucun des parkings de P+R proposés dans un projet d'agglomération n'a pu fournir la preuve déterminante de son efficacité. Par conséquent, la première période de financement (20011-2014) ne prévoit aucun cofinancement d'installation P+R. Toute participation de la Confédération au financement d'une telle installation reste réservée pour les étapes ultérieures. Quant aux parkings à vélo Bike +Ride qui ont été présentés séparément, ils comptent parmi les mesures en faveur de la mobilité douce.

La hiérarchisation des priorités permet d'établir le volume total d'investissements ci-après par projet d'agglomération pour les mesures des listes A et B (cf. fig. no 2).

Figure no 2: Mesures des listes A et B : volume total des investissements par projet d'agglomération



### 1.2.5.3 Évaluation des mesures antérieures et de l'impact des projets

Les questions déterminantes pour l'évaluation de l'impact des projets sont énumérées au chapitre 1.2.4.2. En général, les projets d'agglomération obtiennent les meilleurs résultats sous le critère qui vise l'amélioration des systèmes de transport. En effet, en ce qui concerne les autres critères d'efficacité, aucun programme n'a atteint le maximum de points.

Dans le cas du critère d'efficacité « Amélioration de la qualité des systèmes de transport », l'évaluation a retiré des points par exemple lorsque les mesures individuelles n'étaient qu'insuffisamment intégrées dans une conception globale visible et compréhensible de sorte qu'elles n'auraient engendré que des effets ponctuels ou difficilement saisissables.

Parmi les raisons qui ont conduit à une réduction de l'appréciation du critère « Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti », on peut citer, par exemple, le défaut de conception ou une conception insuffisante pour démontrer l'effet sur le développement cohérent de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti. Un autre type de déficience de certains programmes se situe au niveau de la hiérarchisation insuffisante des pôles de développement de même que leur orientation insuffisante autour des transports publics et de la mobilité douce, ou alors au niveau de l'absence ou de l'insuffisance des mesures qui permettent de gérer les installations à forte fréquentation.

Lors de l'évaluation, certains projets ont perdu des points sous le critère « Accroissement de la sécurité du trafic », par exemple lorsqu'ils ne prévoyaient pas la suppression systématique des sites recensés dans l'analyse comme particulièrement exposés aux accidents.

Le critère « Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources » a, quant à lui, pu faire perdre des points aux projets lorsque ces derniers entraînaient une répartition insuffisante du volume du trafic (répartition modale) en faveur des transports publics et de la mobilité douce, de sorte que la réduction des émissions polluantes seraient trop faible, qu'aucun revirement net en termes de consommation de sol urbanisé ne serait prévisible et que les mesures seraient insuffisantes pour maintenir des corridors paysagers importants.

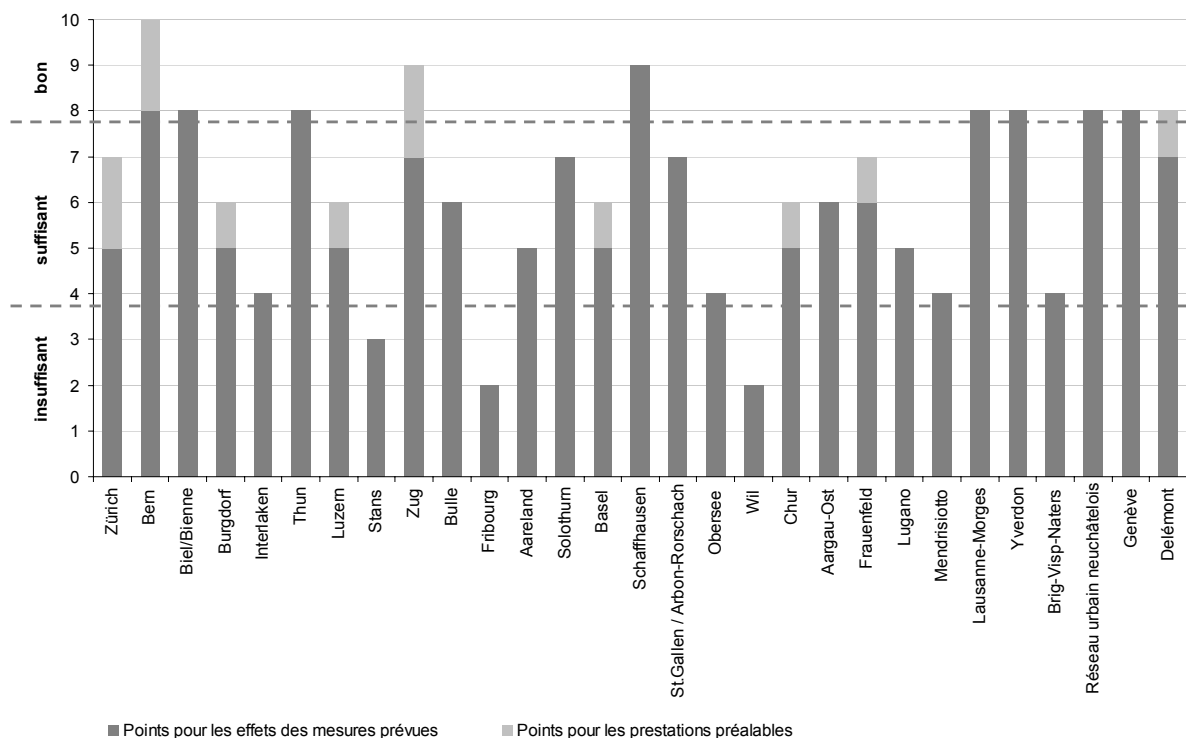
Les agglomérations n'ont obtenu de point pour des mesures antérieures que lorsqu'elles ont entrepris des efforts soutenus sur une longue durée et que ces efforts ont eu un impact important. Les infrastructures qui relèvent de la compétence fédérale ne sont pas prises en compte dans cette évaluation.

L'évaluation du critère « Accroissement de la sécurité du trafic » met surtout en lumière un standard de TP supérieur à la moyenne dans l'agglomération (surtout en ce qui concerne les réseaux de RER et de tramways ; dans les plus petites agglomérations : également les réseaux de bus), ainsi que les investissements préalables effectués en faveur des plateformes TP centralisées ou en faveur de la mobilité douce.

Les agglomérations qui bénéficient d'un point pour mesures antérieures en rapport avec le critère « Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti » sont celles qui peuvent faire état d'un tel développement à la fois durable et systématique ainsi que d'une coordination entre transports et urbanisation. Elle doit se manifester notamment par une politique active et efficace de promotion des pôles de développement ou de changement d'affectation de zones, d'implantation d'installations à forte fréquentation ou de nouvelles mises en zone.

Aucun point pour mesures antérieures n'a pu être attribué en rapport avec les deux autres critères, « Environnement » et « Sécurité du trafic ». En examinant ces deux critères, on a constaté que certaines agglomérations avaient fait des efforts dans ce domaine ; toutefois, la représentation de ces efforts dans le contexte des projets d'agglomération n'a pas mis en évidence d'effets qui auraient pu justifier l'attribution de tels points.

Figure no 3: Points attribués aux projets d'agglomération pour les effets des mesures prévues et pour les mesures antérieures

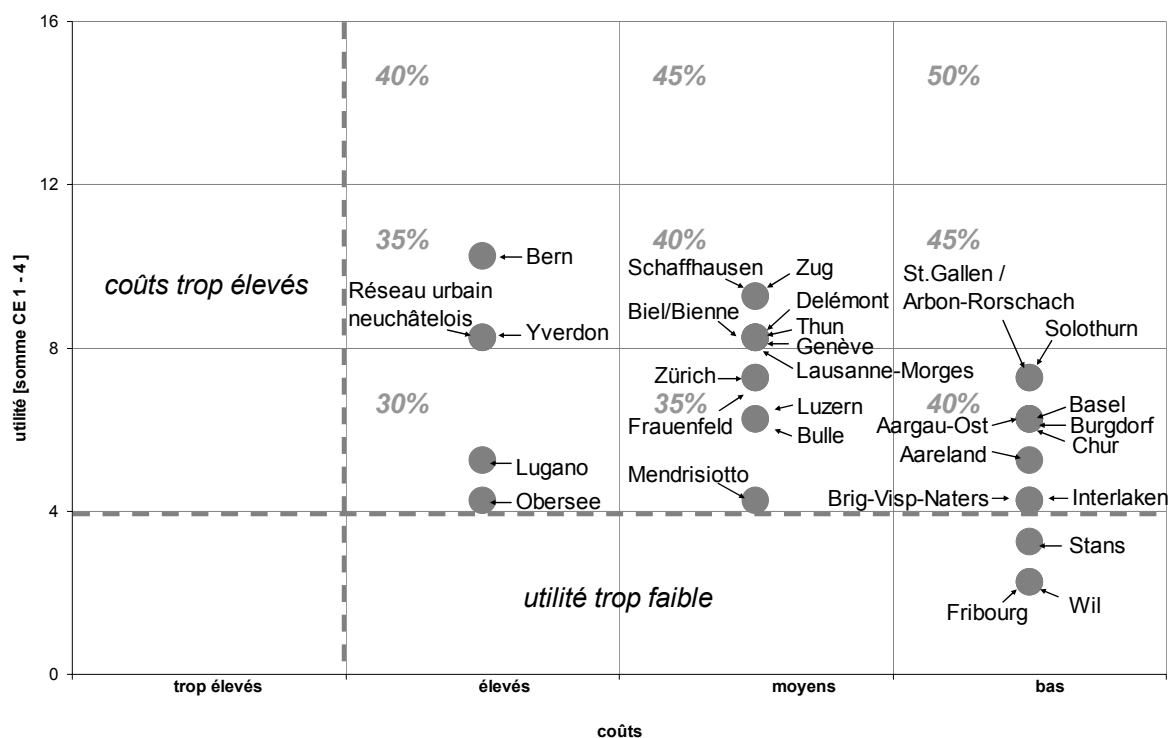


On constate que la majorité des projets d'agglomération obtient une utilité suffisante (entre quatre et sept points, cf. fig. no 3). Un tiers des programmes sont classés comme « bons » (8 points ou plus). Le nombre de points maximal est de douze sans les points attribués pour les mesures antérieures et de 16 avec. Trois programmes obtiennent moins de 4 points et sont donc considérés comme insuffisants.

Les résultats de l'évaluation de l'impact des projets (efficacité) et de la hiérarchisation des priorités des mesures, sur lesquelles se basent les coûts imputables aux projets (mesures de type A et B), déterminent le rapport coût-utilité et par conséquent la hauteur de la contribution de la Confédération (taux de contribution) en faveur de chacun des projets d'agglomération (cf. fig. no 4).

Parmi les trente projets soumis, celui de Langenthal a été le seul à être rejeté, faute de remplir les conditions de base (cf. chap. 1.2.5.1). La comparaison entre l'impact des projets et leur coût montre en outre que faute d'efficacité suffisante, trois projets n'obtiennent, pour l'heure, pas de contribution fédérale du fonds d'infrastructure. Le coût de cinq des autres projets d'agglomération est considéré comme élevé, celui de douze autres programmes comme moyen et celui des douze programmes restants comme avantageux. Par conséquent, seize projets d'agglomération obtiennent 40 pour cent des contributions fédérales, huit agglomérations reçoivent 35 pour cent et deux agglomérations 30 pour cent (cf. fig. no 4).

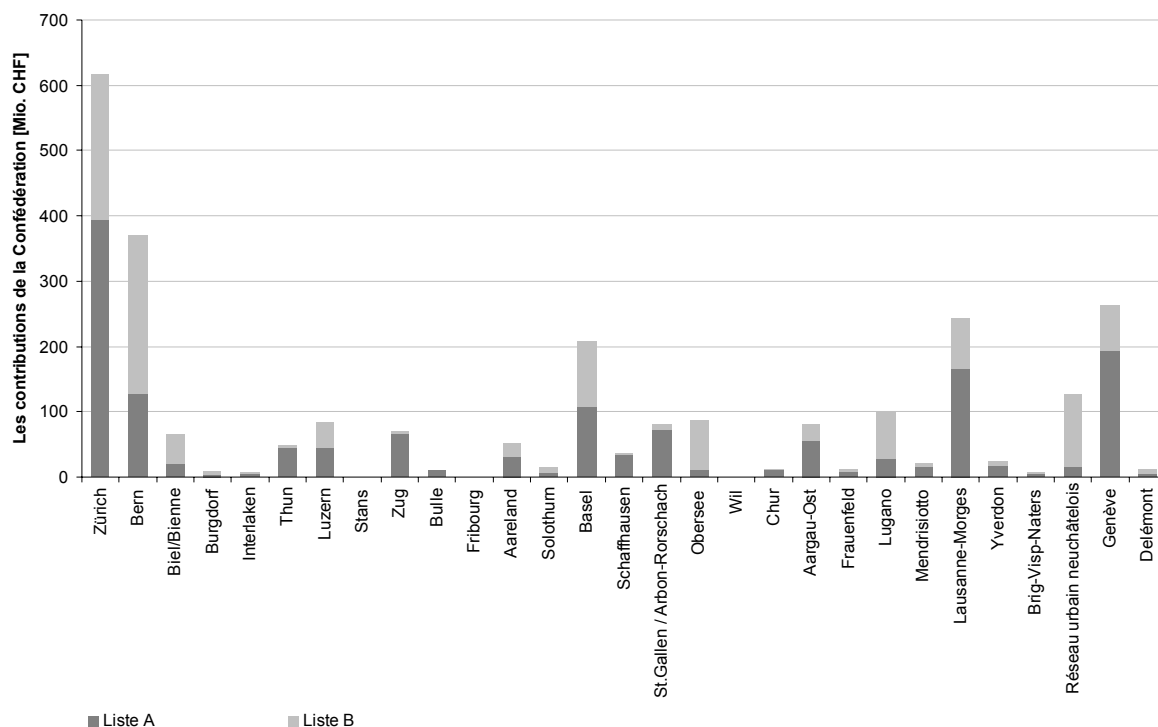
Figure no 4: Les points attribués aux projets d'agglomération compte tenu de leur rapport coût-utilité



Les taux de contribution mentionnés dans le tableau ci-dessus s'appliquent pour la période de 2011 à 2014. Dans un premier temps, il concerne exclusivement les mesures du type A. La possibilité est par ailleurs offerte aux agglomérations d'affiner leur projet afin de pouvoir bénéficier d'un taux de contribution plus élevé durant la deuxième période de financement (2015-2018). La Confédération va adapter et préciser ses directives dans ce sens, afin de soutenir les agglomérations qui entreprennent une telle démarche.

Compte tenu des taux de contribution appliqués et du volume des investissements par projet d'agglomération, on obtient, pour les mesures des listes A et B (cf. fig. no 5), les contributions fédérales suivantes :

Figure no 5: Les contributions de la Confédération (conformément au taux de contribution) par projet d'agglomération, pour les mesures des listes A et B



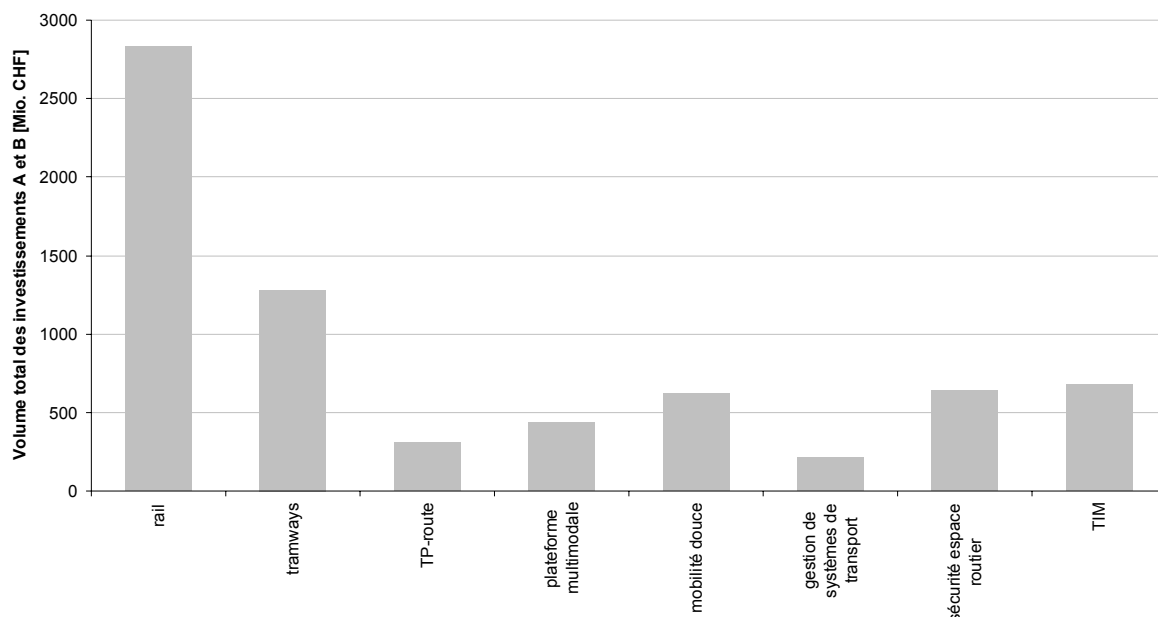
Les contributions fédérales seront donc avant tout affectées aux cinq grandes agglomérations de Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges, qui font état des besoins d'infrastructures de transport les plus pressants. Cette canalisation des moyens financiers permet de soutenir, de manière proportionnée, les projets d'agglomération qui contribuent à résoudre les problèmes de transport et d'environnement les plus importants (art. 17d, al. 3 LUMin). La répartition entre mesures des listes A et B est relativement équilibrée.

Que les investissements soient plus faibles, en valeur absolue, en faveur des petites agglomérations s'explique par le fait que le système des transports peuvent en général être amélioré sans investissements coûteux. C'est aussi ce qui explique la concentration sur la liste A de la plupart des investissements effectués dans les petites agglomérations.

#### 1.2.5.4 Évaluation des résultats

L'évaluation des résultats de la hiérarchisation des priorités parmi les mesures, respectivement de la répartition des sommes investies, entre les catégories principales (montant total des investissements A et B selon la catégorie, en millions de francs) donnent le tableau suivant (cf. figure no 6) :

Figure no 6: Volume total des investissements, par catégorie de mesures, pour les mesures des listes A et B



Les investissements effectués dans les mesures en faveur des chemins de fer et du tramway représentent la majeure partie des contributions (cf. fig. no 6) : quelque 60 pour cent des investissements seront investis dans les cinq plus grandes agglomérations, où la résolution des problèmes est essentiellement axée sur le développement du tramway et du RER. Les autres catégories de mesures qui profitent d'importants volumes d'investissements sont la mobilité douce, l'accroissement de la sécurité du trafic et le transport individuel motorisé ; elles concernent avant tout les moyennes agglomérations (cf. fig. no 7). Dans les moyennes et petites agglomérations, les investissements prévus dans les domaines du rail et des TIM sont relativement équilibrés.

Lorsqu'on compare les volumes d'investissements proposés pour le cofinancement, par les projets d'agglomération et par la Confédération, on remarque que la pondération de chaque catégorie de mesures contenues dans les projets d'agglomération a été respectée par la Confédération (cf. fig. no 8). La Confédération a toutefois soumis les mesures de toutes les catégories à un examen approfondi sous l'angle de leur rapport coût-utilité. En conséquence, une hiérarchisation substantielle des priorités a été effectuée dans chacune des catégories.

Figure no 7: Volume total des investissements par catégorie de mesures, pour les mesures des listes A et B, ventilé par classe de grandeur d'agglomération

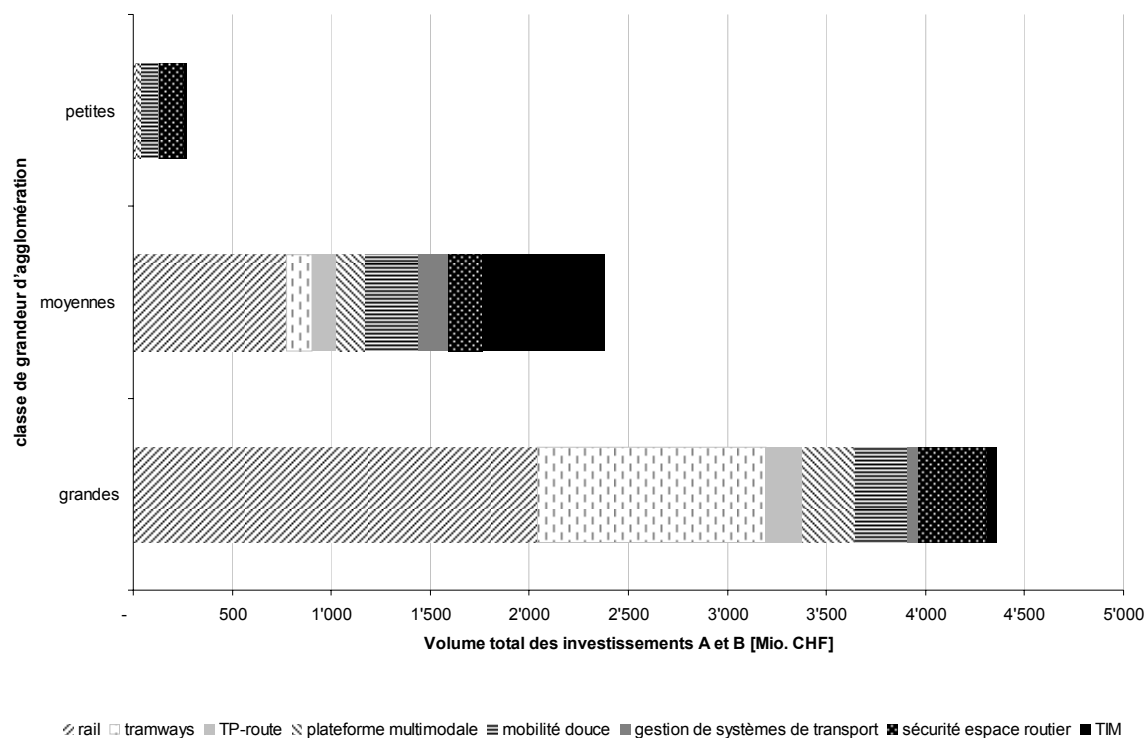
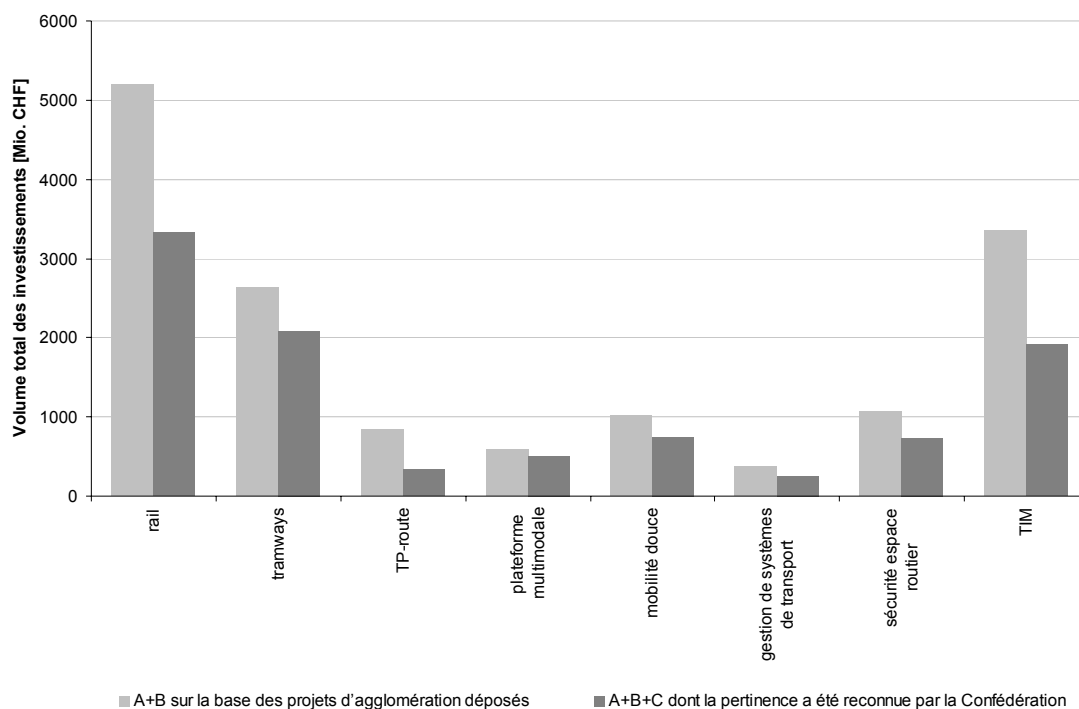


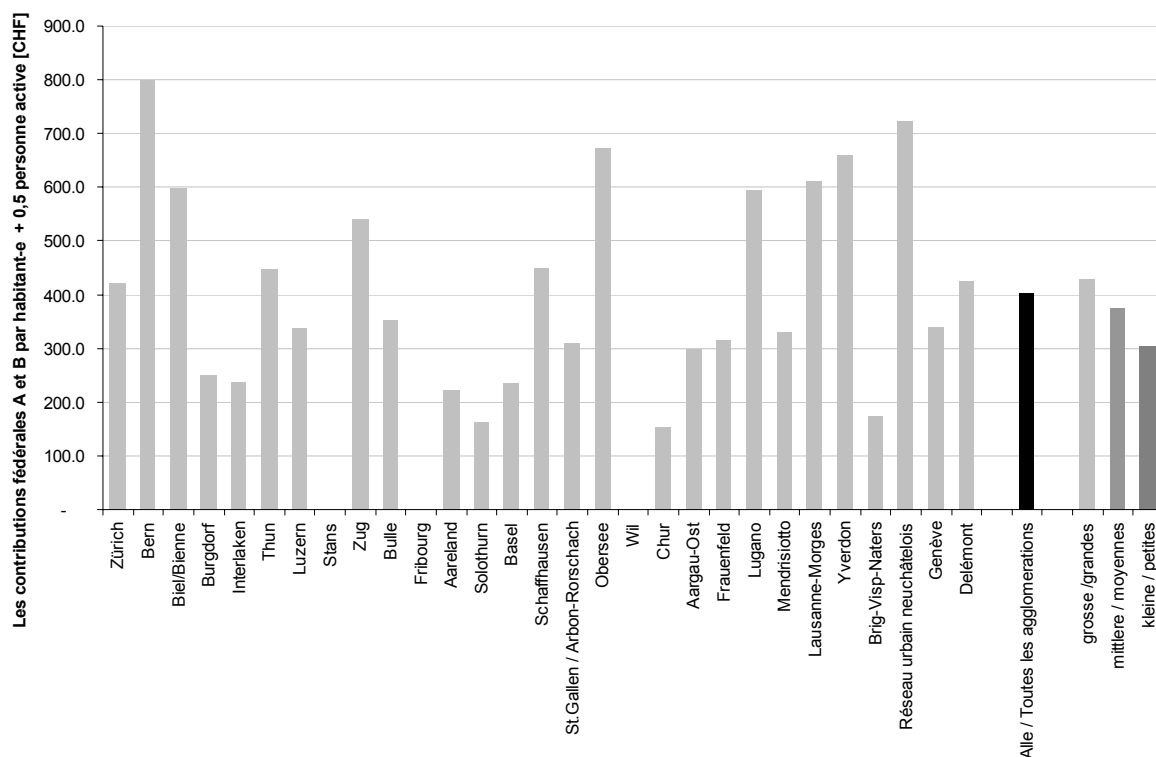
Figure no 8: Volume total des investissements pour les mesures des listes A et B (et les mesures C dont la pertinence a été reconnue); comparaison entre les priorités établies par la Confédération et les propositions déposées dans le cadre des projets d'agglomération (en millions de francs suisses)<sup>3</sup>



<sup>3</sup> Cette comparaison prend en compte le groupe des mesures de type C de toutes les catégories dont la Confédération a reconnu la pertinence, mais pour lesquelles il n'existe pas encore de solutions suffisamment mûres pour être concrétisées. Elle concerne les mesures C des catégories rail, tramway, TP-route et TIM ; les chances pour ces mesures d'accéder à la liste B d'ici quelques années, dans des projets d'agglomération actualisés, sont réelles.

Bien que quelque 60 pour cent des investissements soient prévus dans les cinq plus grandes agglomérations qui recensent les problèmes de transports les plus importants (cf. fig. no 5), cette part n'est pas disproportionnée par rapport à leur importance en termes de population et d'emploi (cf. fig. no 9). Les contributions fédérales destinées à ces cinq agglomérations ne sont proportionnellement que très faiblement plus élevées que celles qui sont destinées aux petites et aux moyennes agglomérations (cf. les trois colonnes de droite de la figure no 9). Certaines moyennes agglomérations auront à réaliser, à moyen terme (liste B) des investissements coûteux par rapport à leur taille. Il s'agit en particulier du réseau urbain neuchâtelois RUN et de l'agglomération d'Obersee. Inversement, des agglomérations telles que Coire, Brigue-Viège-Naters et Soleure ne nécessitent que des contributions modestes, en raison notamment de leur situation initiale favorable.

Figure no 9: Les contributions fédérales par projet d'agglomération, pour les mesures des listes A et B, rapportées à la taille de l'agglomération (contribution fédérale (A + B) en francs suisses par habitant-e + 0,5 personne active)



## 1.2.6 Programme en faveur du trafic d'agglomération

### 1.2.6.1 Taux de contribution

Le programme en faveur du trafic d'agglomération arrête le taux de contribution de la Confédération pour la première étape de financement. Dans quatre ans, le taux fera l'objet d'une nouvelle appréciation et détermination dans le message concernant le financement.

### 1.2.6.2 Liste A

Les mesures qui figurent sur la liste A seront cofinancés par la Confédération au cours de la première période de financement. Le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale de libérer les moyens nécessaires à la première étape en adoptant l'arrêté fédéral (cf. tableau no 3, resp. l'arrêté fédéral).



**1.2.6.3 Liste B**

La Confédération cofinancera vraisemblablement les projets d'agglomération de la liste B durant la deuxième étape de financement (2015-2018) (cf. tableau no 3). Dans son deuxième message concernant le financement, le Conseil fédéral proposera au Parlement de libérer les montants correspondants. Auparavant, les mesures de la liste B seront une nouvelle fois examinées quant à leur rapport coût-utilité. Le Conseil fédéral se réserve le droit de modifier sa proposition compte tenu des résultats de cette nouvelle évaluation de l'impact de ces projets ou lorsqu'un projet n'est ni prêt à être financé, ni prêt à être réalisé.

*Tableau no 3: Listes A et B et coût par projet d'agglomération (prix d'octobre 2005, hors renchérissement et TVA)*

Nom du projet d'agglomération	Taux de contribution de la Confédération [%]	Liste A (projets prêts à être réalisés et financés), proposition de libérer la contribution; contribution fédérale (en millions de CHF)	Liste B (projets prévus); montants bloqués (en millions de CHF)	Total (en millions de CHF)
Zurich	35	395	221	616
Berne	35	129	242	371
Biel/Bienne	40	21	46	67
Berthoud	40	4	5	9
Interlaken	40	5	1	6
Thoune	40	45	3	48
Lucerne	35	46	39	85
Stans	0	0	0	0
Zoug	40	66	4	69
Bulle	35	9	0	9
Fribourg	0	0	0	0
Aareland	40	31	21	52
Soleure	40	7	8	15
Bâle	40	107	100	207
Schaffhouse	40	34	2	35
St-Gall / Arbon-Rorschach	40	72	9	81
Obersee	30	11	76	87
Wil	0	0	0	0
Coire	40	11	2	13
Aargau-Ost	40	56	26	82
Frauenfeld	35	8	4	11
Lugano	30	27	72	100
Mendrisiotto	35	17	4	21
Lausanne-Morges	40	165	78	243
Yverdon	35	17	7	24
Brigue-Viège-Naters	40	5	2	7
Réseau urbain neuchâtelois	35	17	109	126
Genève	40	193	69	262
Delémont	40	6	6	11
<b>Total</b>		<b>1'503</b>	<b>1'155</b>	<b>2'657</b>
Réserve (bloquée)				784
<b>Total programme</b>				<b>3'441</b>

Au terme des examens, les projets d'agglomération de la liste A bénéficient de contributions de la Confédération pour quelque 1,5 milliards des francs et ceux de la liste B pour 1,1 milliards, soit pour un total de quelque 2,6 milliards de francs. En admettant que la concrétisation de tous les projets urgents (à part la route de délestage sous Frauenfeld) interviendra effectivement avant fin 2008 (cf. chap. 1.2.2), 2,534 des 2,559 milliards de francs libérés par l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 seront utilisés pour des projets urgents. Le montant total libéré avec l'adoption de l'arrêté proposé ici s'élève donc à 4,062 milliards de francs. Un montant supplémentaire de 1,155 milliards de francs est prévu pour les mesures de la liste B, laissant une réserve de 809 millions de francs<sup>4</sup>. C'est en connaissance de cause que des réserves importantes seront accumulées. Elles serviront à financer les projets de la liste C et les projets d'agglomération qui seront déposés durant les prochaines périodes de financement. La réserve qui subsiste augmentera encore légèrement avec le temps, car on peut admettre que certains projets des listes A ou B n'épuiseront pas complètement le crédit qui leur aura été attribué et que d'autres projets ne seront pas réalisés suite à leur échec dans les urnes.

En annexe, on trouvera des listes avec une vue d'ensemble pour chacune des catégories de mesures des listes A et B avec leur coût (annexes no 1 à 16). Le cas de chaque agglomération est par ailleurs documenté en détail et assorti d'un rapport d'analyse et de comparaisons croisées ; ces documents seront accessibles publiquement sur internet.

## **1.2.7 Financement**

### **1.2.7.1 Rapport entre le fonds d'infrastructure et le financement des projets d'agglomération**

Le Parlement a approuvé, le 4 octobre 2006, un crédit global de 20,8 milliards de franc en termes réels destiné à financer les tâches du fonds d'infrastructure. Si on ajoute à ce montant le renchérissement et la taxe sur la valeur ajoutée, le coût total du fonds d'infrastructure pour toute sa durée s'élève à quelque 26 milliards de francs. Afin d'assurer le suivi du financement requis, le Conseil fédéral a augmenté les avoirs nécessaires dans le cadre de la procédure budgétaire 2009.

Dans le secteur des agglomérations, le fonds d'infrastructure prévoit des dépenses de 6 milliards de francs en termes réels. Le message concernant le fonds d'infrastructure précise que la structure du fonds est basée sur une répartition homogène des moyens sur toute la durée-ans du fonds, qui est de 20 ; en moyenne annuelle, le volume utilisable dans les agglomérations est de 300 millions de francs en termes réels. D'ici 2015, les versements seront strictement réservés aux projets d'agglomération urgents, dont le volume de réalisation se chiffre à quelque 2,5 milliards de francs en termes réels<sup>5</sup>. Par conséquent, le financement des projets d'agglomération ne pourra débuter qu'après achèvement des projets urgents.

Les agglomérations qui souhaitent lancer des chantiers avant 2015 sont libres de prendre à leur compte le préfinancement de leurs projets adoptés dans le cadre de l'arrêté. Toutefois, la Confédération ne pourra pas verser d'intérêts pour les sommes avancées.

Le message relatif au programme en faveur de la suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales contient une présentation détaillée de la situation du fonds, ainsi que des répercussions sur le financement spécial du trafic routier.

### **1.2.7.2 Autres sources de financement**

Les contributions du fonds d'infrastructures au financement d'infrastructures dans le domaine des routes, du rail et de la mobilité douce des villes et des agglomérations sont autorisées, pour autant qu'elles contribuent à faciliter le trafic d'agglomération (art. 7, al. 5 LFInfr). Les investissements en fa-

<sup>4</sup> La réserve de 784 millions de francs qui figure au tableau no 3 s'accroît des 25 millions qui ne seront pas utilisés pour la route de délestage de Frauenfeld (784 + 25 = 809 millions).

<sup>5</sup> Dans ce contexte, il s'agit de rappeler que le montant moyen de 300 millions de francs a été nettement dépassé en 2008 (430 millions) et 2009 (470 millions). Il s'agira de compenser ultérieurement ces dépassements en privilégiant d'autres tâches du fonds.

veur d'infrastructures des chemins de fer destinées au trafic d'agglomération sont en principe financés au moyen des instruments prévus dans la législation sur les chemins de fer. Les contributions du fonds d'infrastructures sont toutefois autorisées pour autant qu'elles génèrent une plus-value pour une ville ou une agglomération et qu'elles permettent spécifiquement de décongestionner la route (art. 7, al. 6 LFInfr).

Si un projet ferroviaire ne peut pas être financé par le fonds d'infrastructure, il y a lieu de considérer les autres possibilités de financement. La Confédération ne dispose toutefois d'aucune autre base légale pour participer au financement de projets dans le domaine du trafic d'agglomération. Le fonds FTP, établi en 1998, assure le financement des grands projets ferroviaires que sont RAIL 2000, les NLFA, le raccordement au réseau européen à grande vitesse (raccordement TGV), ainsi que la réduction du bruit émis par les chemins de fer. Il existe un lien tant financier que territorial entre le futur développement des projets ferroviaires (ZEB) et les quatre grands projets ferroviaires mentionnés, d'une part, parce que la capacité financière du fonds FTP est limitée, et d'autre part, parce que le projet ZEB concrétise certaines parties des grands projet ferroviaires et développe certaines de ses spécificités, telles que le principe des nœuds ferroviaires de RAIL 2000. Toutefois, le fonds FTP est orienté vers le financement de ces grands projets ferroviaires et non vers celui de projets d'infrastructures en faveur du trafic d'agglomération.

Dans le cas de quelques rares projets ferroviaires qui servent tant au trafic d'agglomération qu'au trafic interurbain et qu'au trafic de marchandises, on propose un financement mixte (cf. chap. 1.2.5.2), en définissant une clé de répartition entre fonds d'infrastructure et fonds pour le financement du trafic interurbain.

Quant au financement de l'achèvement des routes nationales et de la suppression des goulets d'étranglement sur ces routes, il n'est pas indépendant du fonds d'infrastructure, puisque ce dernier finance également ces tâches qui incombent à la Confédération. Une autre dépendance existe en rapport avec les autres tâches dans le domaine des routes nationales, telles que l'entretien et l'exploitation, dans la mesure où le fonds d'infrastructure est alimenté par le financement spécial du trafic routier.

### **1.3 Mise en œuvre du Programme en faveur du trafic d'agglomération**

#### **1.3.1 Accord de prestations**

S'appuyant sur les projets d'agglomération et l'arrêté financier de l'Assemblée fédérale, le DETEC conclut un accord sur les prestations avec l'organisme responsable après avoir consulté l'Administration fédérale des finances (art. 24, al. 1 OUMin). Cet accord comprend des mesures qui touchent aux infrastructures ferroviaires et routières cofinancées par la Confédération, ainsi que des mesures qui ne relèvent pas des infrastructures dans les domaines des transports et de l'urbanisme. Les points suivants doivent notamment être réglés dans l'accord sur les prestations: mesures et ensembles de mesures à prendre, calendrier, contribution fédérale, exigences liées aux rapports, compétences et responsabilités, modalités d'adaptation, réglementation en cas de violation de l'accord et durée de validité (art. 24, al. 2 OUMin). Les modalités de compte-rendu et les bases qui permettent d'effectuer le contrôle d'efficacité et financier constitueront un aspect important de cette convention.

L'Office fédéral du développement territorial examine périodiquement le respect des accords sur les prestations (art. 24, al. 6 OUMin). Cet examen interviendra tous les quatre ans et permettra d'effectuer les actualisations requises en fonction de l'état de planification et de réalisation le plus récent.

### **1.3.2 Convention de financement**

Se fondant sur l'accord de prestations et sur le résultat de l'examen par l'autorité compétente<sup>6</sup> l'office fédéral compétent détermine avec l'organisme responsable les modalités de paiement pour les mesures de construction prêtes à être réalisées (art. 24, al. 4 OUMin). Lorsqu'une mesure est prête à être réalisée et financée, l'office fédéral compétent convient des modalités de versement dans une convention de financement, qui tient dûment compte de la situation du fonds d'infrastructure. Les offices fédéraux compétents sont responsables de l'accompagnement de la mesure et du contrôle financier.

### **1.3.3 Démarches à suivre**

La loi sur le fonds d'infrastructure arrête que le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation du programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la prochaine période de financement.

Pour établir ce rapport de réalisation, la Confédération a besoin du rapport des agglomérations sur l'avancement de la mise œuvre (état de la mise en œuvre des projets urgents et des projets des listes A, B et C, analyse d'impact, actualisation des coûts). Les délais, la forme et le volume des rapports demandés aux agglomérations sont définis par le DETEC. Actuellement, les délais suivants sont prévus :

- 2009: avant 31.12.2009 le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale l'arrêté fédéral pour la libération des crédits destinés à la première étape de financement
- 2010/2011: décision du Parlement concernant la libération des crédits pour la première étape de financement
- 2011: début de la première étape de financement
- fin 2011: dépôt des nouveaux projets d'agglomération, annoncés avant fin 2007
- au milieu 2012: dépôt des 30 projets d'agglomération retravaillés et du premier rapport de réalisation des agglomérations

Ce processus va repasser tous les 4 ans.

## **2 Commentaire des articles**

### **Art. 1**

Par cette disposition, les fonds pour les projets de la liste A sont libérés du crédit bloqué destiné à l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations.

### **Art. 2**

Cette disposition fixe le taux de contribution de la Confédération pour chacun des projets d'agglomération, ainsi que le montant maximal que chaque agglomération peut percevoir pour une mesure de la liste A. Le projet d'arrêté fédéral définit donc le montant maximal versé à une agglomération par la Confédération. Ce montant maximal se compose de la somme des montants maximaux de chacune des mesures soutenues par la Confédération selon la liste A. Il s'agit de montants maximaux, utilisables exclusivement pour les projets définis. Les éventuels surcoûts sont à la charge des agglomérations, respectivement de leurs entités responsables.

Le taux de la contribution et les montants versés par la Confédération font l'objet d'une nouvelle décision de l'Assemblée fédérale tous les quatre ans.

---

<sup>6</sup> Conformément à l'art. 2 de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN) (RS 451) et à l'art. 41 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE), la Confédération vérifie la conformité des installations de transports (routiers) subventionnées avec les dispositions de la LPN et de la LPE.

### **Art. 3**

L'arrêté sur le financement, en sa qualité d'arrêté fédéral simple, n'est pas soumis au référendum.

## **3 Conséquences**

### **3.1 Conséquences pour la Confédération**

Le fonds d'infrastructure a été créé pour permettre de relever les défis les plus urgents dans le domaine de l'amélioration des infrastructures de transport du trafic d'agglomération. Son établissement doit permettre d'assurer la continuité et la fiabilité du financement. Juridiquement, l'instrument se présente comme un fonds juridiquement dépendant de la Confédération, doté d'une comptabilité propre (art. 1 LFIInfr). Le fonds d'infrastructure a été alimenté par un premier versement de 2,6 milliards de francs prélevés sur l'état du financement spécial du trafic routier ; depuis, l'Assemblée fédérale lui alloue chaque année dans le budget une partie des produits nets prévus à l'art. 86, al. 3, Cst. (art. 2 LFIInfr). L'arrêté sur le programme en faveur du trafic d'agglomération définit les modalités de libération de la première tranche de crédits de ce fonds ; il n'intervient ni sur le montant, ni sur la conception du fonds d'infrastructure. Par conséquent, on peut admettre que la libération de ces moyens financiers n'aura pas d'autres répercussions sur la politique financière que celles qui étaient prévisibles lors de l'adoption de la loi sur le fonds d'infrastructure par le Parlement.

Le fonds d'infrastructure ne fournit aucune contribution à l'entretien ou à l'exploitation du trafic d'agglomération. Toutefois, dans la mesure où les crédits issus du fonds d'infrastructure cofinancent des investissements dans le domaine du RER, les montants correspondants seront à l'avenir dus par la Confédération dans le cadre du financement des chemins de fer.

### **3.2 Conséquences pour les cantons, les villes et les communes**

L'une des vocations du fonds d'infrastructure consiste à fournir des crédits pour améliorer le système des transports dans les villes et les agglomérations. Le présent arrêté fédéral se limite à fixer les contributions maximales de la première étape de financement de quatre ans du programme en faveur du trafic d'agglomération. Comme les problèmes les plus lancinants, à cet égard, se situent dans les agglomérations, ce message et son arrêté sont de première importance pour ces régions. À eux seuls, les cantons et les agglomérations ne sont pas en mesure de financer les investissements nécessaires, en particulier dans les zones densément peuplées parce que les investissements requis dans le domaine des transports y sont particulièrement élevés.

Le volume des cofinancements prévus de la Confédération s'élèvent à quelque 1,6 milliards de francs; cette contribution permet de déclencher un volume total d'investissements de quelque 4,4 milliards de francs, le taux moyen de contribution étant de 37 pour cent. En d'autres termes, le montant attendu de la part des cantons, des villes et des communes s'élève à quelque 2,8 milliards de francs.

Les années 2011 à 2014 ne verront pas la réalisation de toutes les mesures et certains projets seront même lancés vers la fin de la première étape de financement seulement. On peut donc s'attendre à ce que les crédits requis se répartissent sur deux ou trois années supplémentaires au-delà de 2014.

Toutefois, il faut tenir compte du fait que le cofinancement des mesures prévues dans le cadre des projets d'agglomération sera retardé du côté de la Confédération (cf. chap. 1.2.7.1). Les agglomérations devront s'accommoder de ce retard ou assurer elles-mêmes le préfinancement. Ces éventuels préfinancements pourront constituer une charge budgétaire supplémentaire pour les cantons, villes et communes.

Le fonds d'infrastructure ne fournit pas de contributions à l'entretien ou à l'exploitation du trafic d'agglomération. Les frais d'exploitation et d'entretien des nouvelles infrastructures incomberont par conséquent aux cantons, aux villes et aux communes, dont les dépenses vont augmenter en conséquence.

Le financement du trafic d'agglomération dans les cantons et les agglomérations est en général régi par des lois. La réponse à la question des ressources supplémentaires en personnel requises dans les cantons, les villes et les agglomérations dépend de la forme d'organisation choisie et des structures existantes. La nécessité d'adapter les législations cantonales, respectivement celle des ressources personnelles supplémentaires requises dans les cantons, les villes et les agglomérations, a été soulevée lors de la rédaction du message relatif à la loi sur le fonds d'infrastructure ; il est donc superflu de l'évoquer dans le présent rapport.

### **3.3 Conséquences économiques**

Le fonds d'infrastructure garantit la contribution fédérale nécessaire pour améliorer le système de transports dans les villes. L'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération régule la libération des moyens financiers pour la réalisation de la première étape des projets en faveur du trafic d'agglomération. Il s'agit là d'un important premier pas qui vise à appliquer la loi sur le fonds d'infrastructure. Cette première étape du programme en faveur du trafic d'agglomération vise le cofinancement de ces projets du trafic d'agglomération qui font état d'une efficacité moyenne à bonne et qui fournissent ainsi une contribution essentielle pour le maintien de la fonctionnalité des réseaux de transport. Ces fonds ne permettent donc pas seulement d'assurer la compétitivité économique du pays, mais aussi d'améliorer les conditions de transport des usagers et des usagères, qui profitent par exemple de temps de trajet plus courts.

Une infrastructure de qualité constitue une base déterminante pour le développement économique d'un pays. La vocation générale du fonds d'infrastructure et celle plus particulière du programme en faveur du trafic d'agglomération sont de fournir une infrastructure de transports fonctionnelle et de contribuer ainsi à la compétitivité internationale du pays. Aujourd'hui, la Suisse dispose, en particulier en comparaison internationale, d'un réseau ferroviaire et routier bien développé et performant. Les déficits se situent avant tout dans le trafic d'agglomération. Afin de continuer à se positionner avec succès dans la concurrence internationale, le pays doit effectuer les investissements correspondants dans ses infrastructures de transports. À long terme, les investissements déclenchés avec la présente proposition bénéficieront à la place économique suisse, au marché du travail et à la prospérité du pays.

Le soutien accordé à des projets d'agglomération coordonnés en termes de transports et d'aménagement du territoire a pour effet de résoudre les problèmes de transport dans une perspective globale ; il fait interagir efficacement tous les modes de transport et coordonne les transports avec le développement de l'urbanisation dans les agglomérations. Le développement des modes de transport se poursuit en fonction de leurs avantages comparatifs. Une telle approche permet d'utiliser efficacement les ressources financières restreintes.

### **3.4 Conséquences sur le territoire et sur l'environnement**

Le programme en faveur du trafic d'agglomération, avec ses projets des listes A et B, a de nombreux effets sur le tissu bâti et sur l'environnement, et tout particulièrement sur la qualité de l'air, le climat, les paysages, les espaces vitaux et les eaux, les surfaces requises et la qualité de vie en milieu urbanisé. Le principe du développement durable exige que le trafic toujours plus important soit le moins nocif possible pour l'environnement et que la qualité du tissu bâti soit maintenue, voire améliorée. Le fonds d'infrastructure et, plus précisément, le programme en faveur du trafic d'agglomération sont en mesure de contribuer substantiellement à un tel développement. L'approche globale des transports est appelée à promouvoir les transports publics et la mobilité douce dans les grandes agglomérations, qui disposent en général d'avantages comparatifs dans les régions densément peuplées. D'un point de vue général, on s'attend à un transfert de la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce, surtout dans les grandes agglomérations, alors que la gestion du trafic se fera de manière plus durable en termes d'occupation du sol et de pollution acoustique et atmosphérique. En favorisant le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, on lutte contre le mitage supplémentaire et on renforce les centres. Le transfert vers les transports publics et la mobilité douce au-

quel on assiste dans les régions densément peuplées contribue, pour sa part, à atteindre les objectifs climatiques fixés dans la loi sur le CO<sub>2</sub> et le protocole de Kyoto.

Dans le cadre de l'examen par la Confédération, l'impact de chacun des projets d'agglomération sur les critères « Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti » et « Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources » a fait l'objet d'une analyse approfondie.

Cet examen conclut que le programme en faveur du trafic d'agglomération aura les effets suivants:

- Il permet de renforcer les transports publics et la mobilité douce dans les agglomérations. Le transfert qui en résulte, au niveau de la répartition modale, en faveur de ces modes de transport, permet de réduire les émissions de gaz à effet climatique ainsi que les polluants atmosphériques.
- Plusieurs projets d'agglomération ne permettent pas d'éviter l'utilisation de surfaces supplémentaires. Toutefois, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti permet de lutter contre le mitage supplémentaire du territoire et d'encourager le renforcement des centres, de sorte qu'il ralentit la consommation de surfaces.

Enfin, tous les projets cofinancés par le fonds d'infrastructure sont soumis aux procédures ordinaires, du droit de l'aménagement et de l'environnement, et doivent respecter les objectifs environnementaux fixés par la loi (air, bruit, nature et paysage, etc.).

#### **4 Programme de la législature**

Le projet est annoncé dans le message sur le programme de législature de 2007 à 2011 à titre de lignes directrices<sup>7</sup>.

#### **5 Aspects juridiques**

##### **5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois**

L'Assemblée fédérale a adopté la loi sur le fonds d'infrastructure en se basant sur les art. 86, al. 3 et 173, al. 2 de la Constitution fédérale. Le présent arrêté s'appuie sur les art. 7, al. 3 et 4 de cette loi. L'art. 7, al. 3 prévoit que le Conseil fédéral soumette à l'Assemblée fédérale un programme relatif au cofinancement des projets d'agglomération (programme en faveur du trafic d'agglomération) au plus tard 2 ans après l'entrée en vigueur de cette loi. Aux termes de l'al. 4 de ce même article, c'est le Conseil fédéral qui proposera à l'Assemblée fédérale le montant des moyens à allouer pour le cofinancement des projets d'agglomération de la période de financement suivante.

Le présent arrêté propose l'adoption du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que la libération d'une partie du fonds nécessaires à la réalisation des projets d'agglomération.

##### **5.2 Compatibilité de l'arrêté avec les obligations internationales de la Suisse**

La constitution du fonds d'infrastructure n'a eu aucune incidence sur les engagements de la Suisse envers les pays étrangers.

Le financement des projets sur territoire étranger dans les régions frontalières est prévu par les dispositions de l'art. 17a, al. 3 LUMin. Les projets d'infrastructures qui s'étendent au-delà des frontières nationales peuvent être financés par le programme dans la mesure où ils permettent en premier lieu d'améliorer la situation du trafic dans la partie suisse de l'agglomération et dans la mesure où l'État voisin, qui doit être intégré dans l'organe de pilotage du projet de manière appropriée, s'engage lui aussi financièrement (FF 2006 753).

Par conséquent, le présent arrêté fédéral est compatible avec le droit européen.

---

<sup>7</sup> FF 2008 647 708

### **5.3 Forme de l'arrêté**

Conformément aux dispositions de la LFI<sup>8</sup>, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme en faveur du trafic d'agglomération deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de cette loi. Le programme et la demande de libération des crédits ne contiennent pas de dispositions à caractère législatif ; ces deux documents ne sont pas soumis au référendum. Ils peuvent donc être édictés sous la forme d'un arrêté fédéral simple.

### **5.4 Frein aux dépenses**

L'art. 159, al. 3, let. b Cst prévoit que les dispositions relatives aux subventions, ainsi que les crédits d'engagement et les plafonds de dépenses, s'ils entraînent 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 adoptés à la majorité des membres de chaque conseil (frein aux dépenses).

Cette majorité a d'ores et déjà été obtenue pour tous les projets financés par le fonds d'infrastructure dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, respectivement lors de l'adoption du crédit global de 20,8 milliards de francs. Il n'est donc pas nécessaire de soumettre une nouvelle fois le présent arrêté à la clause du frein aux dépenses.

### **5.5 Compatibilité avec la loi sur les subventions**

Les dispositions de la loi du 5 octobre 1990<sup>8</sup> sur les subventions s'appliquent au fonds d'infrastructure à titre subsidiaire.

---

<sup>8</sup> RS 616.1



## 6 Annexe

### 6.1 Annexe no 1 – Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investis- sement (mil- lions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédéra- tion [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; mon- tants maxima
0261 Zürich	Ausfinanzierung Durchmesserlinie; Teil S-Bahn	564.7	50	282.3
	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1	132.6	35	46.4
0351 Bern	Entflechtung Wylerfeld	93.3	35	32.7
0371 Biel/Bienne	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	6.9	40	2.8
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sennweid (Baar)	6.5	40	2.6
	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sumpf	3.7	40	1.5
2581 Aareland	WSB-Station Torfeld Süd	4.0	40	1.6
	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1.7	40	0.7
2601 Solothurn	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	8.7	40	3.5
2939 Schaffhau- sen	S-Bahn-Ausbau Schaffhausen, Viertel- studentakt	34.7	40	13.9
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	S-Bahn-Ausbau St. Gallen, Viertelstun- dentakt	90.3	40	36.1
5586 Lausanne- Morges	REV Concept 2010: Etat final (Aménage- ments Cossonay, Bussigny, Cully)	56.0	40	22.4
6458 RUN	Nouvelle gare Morgarten	1.6	35	0.6
6621 Genève	12-9 Amélioration de la capacité de la li- gne RER Coppet - Genève : création de deux points de croisements	69.4	40	27.8
<b>Summe</b>		<b>1'074.2</b>		<b>474.8</b>

## 6.2 Annexe no 2 – Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 2	249.2	35	87.2
0351 Bern	Tiefbahnhof Bern RBS	350.0	35	122.5
	Entflechtung Holligen, Etappe 1 *	82.6	35	28.9
	HB Bern: Neue Fussgängerunterführung / Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200.0	35	70.0
1061 Luzern	S-Bahnhalt Luzern Langensand-Steghof	11.3	35	3.9
	Doppelspur Rotsee *	82.4	35	28.8
2581 Aareland	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	12.8	40	5.1
2601 Solothurn	Verschiebung Bahnhof Bellach	8.7	40	3.5
2701 Basel	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	49.9	40	20.0
	Entflechtung Basel-Muttenz *	65.1	40	26.0
	Überwerfung Pratteln *	65.1	40	26.0
	Ausbau Doppelspur Laufental *	60.7	40	24.3
4021 Aargau-Ost	Haltestelle Wettingen Tägerhard	2.7	40	1.1
	Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)	3.7	40	1.5
4566 Frauenfeld	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost	10.6	35	3.7
5192 Lugano	Sistema tram-treno, tratto centrale (Bioggio – Centro)	195.2	30	58.6
6458 RUN	Transrun	274.6	35	96.1
	Nouvelle gare Eplatures	1.6	35	0.6
	2ème voie Halte crêt-du-Loche	6.1	35	2.2
	Nouvelle gare vieille-ville	4.4	35	1.5
	Nouvelle gare cité Martini	3.7	35	1.3
	Démolition ancienne ligne	8.0	35	2.8
6621 Genève	13-7 Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine	4.3	40	1.7
6711 Delémont	Halte Communance	3.0	40	1.2
<b>Summe</b>		<b>1'755.8</b>		<b>618.6</b>

\* Correspond à la part du trafic d'agglomération du projet qui fait l'objet de l'investissement. On s'est basé, à titre d'hypothèse de travail, sur une clé de répartition de 50 pour cent entre trafic d'agglomération et trafic interurbain/marchandises.

### 6.3 Annexe no 3 – Liste des mesures dans le domaine des tramways/tramways en site propre, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0351 Bern	Umstellung auf Tram der Buslinie 10 nach Köniz/Schlieren	89.3	35	31.3
	Tram Ostermundigen/Rüti	123.2	35	43.1
2701 Basel	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	31.0	40	12.4
	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	16.5	40	6.6
	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	53.7	40	21.5
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Renens-Lausanne	184.8	40	73.9
6621 Genève	33-2 Extension du tramway : traversée directe de Meyrin par route de Meyrin (directissima)	17.4	40	6.9
	34-2 Tram Cornavin - Onex - Bernex : tronçon Cornavin - George-Favon	79.8	40	31.9
	34-5 Extension du tramway : extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	60.7	40	24.3
	36-1-6 Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moëllésulaz (par route de Genève)	59.0	40	23.6
<b>Summe</b>		<b>715.4</b>		<b>275.5</b>

### 6.4 Annexe no 4 – Liste des mesures dans le domaine des tramways/tramways en site propre, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Limmattalbahn 1. Etappe Farbhof-Schlieren	106.9	35	37.4
	Tram Hardbrücke: Neubauabschnitt Hardplatz-Pfingstweidstrasse	89.3	35	31.3
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram	101.4	40	40.6
5192 Lugano	Sistema tram-treno, estensione 1 (nord) Partie Manno	27.9	30	8.4
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Lausanne-Rionzi	129.9	40	51.9
6621 Genève	33-7 Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre	109.3	40	43.7
<b>Summe</b>		<b>564.6</b>		<b>213.3</b>

**6.5 Annexe no 5 – Liste des mesures TP/route<sup>9</sup>, degré de priorité A**

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram, Busvorlauf	14.8	40	5.9
1061 Luzern	Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	3.5	35	1.2
1711 Zug	öV-Feinverteiler auf Eigentrassee 1. Teil	57.0	40	22.8
2939 Schaffhausen	Angebotsausbau städtisches Busangebot	6.7	40	2.7
5192 Lugano	Offerta TP 2010-12 (OTPLu2)	4.5	30	1.4
5586 Lausanne-Morges	Axes forts trolleybus A	48.0	40	19.2
	Réseau de bus TP Morges (2008-2014)	14.1	40	5.6
	Réseau de bus TP Lausanne (2009-2014)	29.0	40	11.6
6621 Genève	34-3 Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6.5	40	2.6
	36-1-4 TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	9.4	40	3.8
	36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives - Communaux d'Ambilly (MICA) : infrastructures pour trolleybus	10.5	40	4.2
<b>Summe</b>		<b>204.0</b>		<b>81.0</b>

**6.6 Annexe no 6 – Liste des mesures TP/route, degré de priorité B**

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Buseigentrassee zwischen Dietikon und Killwangen	11.2	35	3.9
	Bus-Eigentrassee Wallisellen-Dietlikon	6.2	35	2.2
4021 Aargau-Ost	Trasseesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32.0	40	12.8
5586 Lausanne-Morges	Réseau de bus (2015-2018)	29.0	40	11.6
6621 Genève	12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le Canton de Vaud	12.2	40	4.9
	36-3-4 Prolongement de l'axe TC entre MICA et la Gare d'Annemasse	7.0	40	2.8
<b>Summe</b>		<b>97.6</b>		<b>38.2</b>

<sup>9</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : 6.7 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)

### 6.7 Annexe no 7 – Liste des mesures concernant les TIM (projets routiers importants, > 3 millions de francs)<sup>10</sup>, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0942 Thun	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	87.7	40	35.1
1061 Luzern	Optimierung Seetalplatz	53.0	35	18.5
	K65: Buchrain, Anschluss A14 - Inwil-Knoten Oberhofen	4.0	35	1.4
1711 Zug	Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A, C	89.8	40	35.9
2581 Aareland	Knotensanierung K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	12.9	40	5.2
2939 Schaffhausen	Aufwertung und Leistungsoptimierung Gensbrunnerstrasse	2.5	40	1.0
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei	35.9	40	14.4
3901 Chur	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	4.2	40	1.7
	Bessere Erschliessung von Chur West	6.7	40	2.7
4021 Aargau-Ost	Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung Langsamverkehr inkl. Anpassungen Schlossbergtunnel + Velotunnel)	32.5	40	13.0
	Brugg Umbau Knoten Neumarkt mit Bahnunterführung	2.8	40	1.1
5250 Mendrisiotto	Nuova gerarchia stradale Chiasso	9.1	35	3.2
6458 RUN	Giratoire Place Numa-Droz	2.8	35	1.0
<b>Summe</b>		<b>344.0</b>		<b>134.1</b>

### 6.8 Annexe no 8 – Liste des mesures concernant les TIM (mesures importantes, > 3 millions de francs)<sup>11</sup>, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Ausbau Achse Bernstrasse Schlieren	13.4	35	4.7
	Ausbau Knoten Bern-/Enstringerstrasse (Schlieren)	22.3	35	7.8
0351 Bern	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	11.6	35	4.1
1061 Luzern	Massnahme Schlossberg (2. Etappe)	4.4	35	1.5
2581 Aareland	Hintere Bahnhofsstrasse + Knoten Gais	25.9	40	10.3
3336 Obersee	Rapperswil-Jona	242.9	30	72.9
4021 Aargau-Ost	Baden Ausbau Brückenkopf Ost	8.6	40	3.4
<b>Summe</b>		<b>329.0</b>		<b>104.7</b>

<sup>10</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : 5.8 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)

<sup>11</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : 1.4 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)

## 6.9 Annexe no 9 – Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Mise en œuvre concept MD (liste A)	43.4	35	15.2
0351 Bern	Bern: Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern)	6.0	35	2.1
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	16.7	35	5.9
0371 Biel/Bienne	Mise en œuvre concept MD (liste A)	28.8	40	11.5
0404 Burgdorf	Mise en œuvre concept MD (liste A)	4.3	40	1.7
0581 Interlaken	Mise en œuvre concept MD (liste A)	3.9	40	1.6
0942 Thun	Mise en œuvre concept MD (liste A)	13.1	40	5.2
1061 Luzern	Mise en œuvre concept MD (liste A)	24.2	35	8.5
1711 Zug	Mise en œuvre concept MD (liste A)	5.3	40	2.1
2125 Bulle	Mise en œuvre concept MD (liste A)	3.3	35	1.2
2581 Aareland	Mise en œuvre concept MD (liste A)	25.2	40	10.1
2601 Solothurn	Mise en œuvre concept MD (liste A)	7.4	40	2.9
2701 Basel	Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park – Huningue	8.6	40	3.4
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	38.1	40	15.2
2939 Schaffhausen	Duraduct mit Lift	3.4	40	1.3
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	14.8	40	5.9
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Mise en œuvre concept MD (liste A)	-	40	-
3336 Obersee	Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)	3.5	30	1.0
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	6.9	30	2.1
3901 Chur	Mise en œuvre concept MD (liste A)	13.1	40	5.2
4021 Aargau-Ost	Mise en œuvre concept MD (liste A)	26.8	40	10.7
4566 Frauenfeld	Mise en œuvre concept MD (liste A)	7.9	35	2.8
5192 Lugano	Mise en œuvre concept MD (liste A)	9.0	30	2.7
5250 Mendrisiotto	Mise en œuvre concept MD (liste A)	10.8	35	3.8
5586 Lausanne-Morges	Mise en œuvre concept MD (liste A)	56.7	40	22.7
5938 Yverdon	Mise en œuvre concept MD (liste A)	6.9	35	2.4
6002 Brig-Visp-Naters	Fussgängerbrücke zwischen Brig-Glis und Naters	2.9	40	1.2
	Aufhebung und Umgestaltung MGB Trasse in Naters	2.9	40	1.2
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	2.9	40	1.2
6458 RUN	Mise en œuvre concept MD (liste A)	27.3	35	9.6
6621 Genève	30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	12.2	40	4.9
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	18.4	40	7.4
6711 Delémont	Itinéraire cyclable sur route cantonale xx, porte d'entrée Est	2.1	40	0.9
	Mise en œuvre concept MD (liste A)	0.9	40	0.4
<b>Summe</b>		<b>457.6</b>		<b>173.8</b>

### 6.10 Annexe no 10 – Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, degré de priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Mise en œuvre concept MD (liste B)	14.6	35	5.1
0351 Bern	Mise en œuvre concept MD (liste B)	31.5	35	11.0
0371 Biel/Bienne	Mise en œuvre concept MD (liste B)	6.5	40	2.6
0404 Burgdorf	Mise en œuvre concept MD (liste B)	11.3	40	4.5
0581 Interlaken	Mise en œuvre concept MD (liste B)	-	40	-
0942 Thun	Mise en œuvre concept MD (liste B)	8.1	40	3.3
1061 Luzern	Mise en œuvre concept MD (liste B)	2.7	35	1.0
1711 Zug	Mise en œuvre concept MD (liste B)	8.8	40	3.5
2125 Bulle	Mise en œuvre concept MD (liste B)	-	35	-
2581 Aareland	Mise en œuvre concept MD (liste B)	-	40	-
2601 Solothurn	Mise en œuvre concept MD (liste B)	6.1	40	2.4
2701 Basel	Mise en œuvre concept MD (liste B)	4.3	40	1.7
2939 Schaffhausen	Mise en œuvre concept MD (liste B)	1.7	40	0.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Mise en œuvre concept MD (liste B)	1.7	40	0.7
3336 Obersee	Mise en œuvre concept MD (liste B)	-	30	-
3901 Chur	Mise en œuvre concept MD (liste B)	4.4	40	1.8
4021 Aargau-Ost	Mise en œuvre concept MD (liste B)	-	40	-
4566 Frauenfeld	Mise en œuvre concept MD (liste B)	-	35	-
5192 Lugano	Mise en œuvre concept MD (liste B)	8.1	30	2.4
5250 Mendrisiotto	Mise en œuvre concept MD (liste B)	10.8	35	3.8
5586 Lausanne-Morges	Mise en œuvre concept MD (liste B)	-	40	-
5938 Yverdon	Mise en œuvre concept MD (liste B)	11.7	35	4.1
6002 Brig-Visp-Naters	Mise en œuvre concept MD (liste B)	2.0	40	0.8
6458 RUN	Mise en œuvre concept MD (liste B)	6.7	35	2.3
6621 Genève	Mise en œuvre concept MD (liste B)	17.5	40	7.0
6711 Delémont	Mise en œuvre concept MD (liste B)	2.1	40	0.9
<b>Summe</b>		<b>160.6</b>		<b>59.5</b>

### 6.11 Annexe no 11 – Liste des mesures concernant la valorisation des traversées de localités, resp. la sécurité de l'espace routier (mesures importantes, > 3 millions de francs)<sup>12</sup>, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Beruhigung Quartiertangenten Stadt Winterthur	14.3	35	5.0
	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegibachplatz, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	4.5	35	1.6
	Quarz prio A : Birmensdorferstrasse, Albisriedplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhauserplatz, Witikonstrasse	24.0	35	8.4
	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	28.5	35	10.0
0351 Bern	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	17.1	35	6.0
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse - Buchserplatz	6.9	35	2.4
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	5.1	35	1.8
0404 Burgdorf	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	5.0	40	2.0
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A1	9.0	40	3.6
0942 Thun	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	3.8	40	1.5
1061 Luzern	K65: Buchrain	2.6	35	0.9
	K17: Root Ronnegg - Knoten Tell	7.9	35	2.8
2125 Bulle	Réaménagement de l'axe d'entrée nord	4.5	35	1.6
	Réaménagement de l'axe d'entrée ouest	4.6	35	1.6
	a. réaménagement de la rue et de la Place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple - Union)	3.3	35	1.2
	a. réaménagement de la traversée de Riaz	2.7	35	0.9
2581 Aareland	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3.4	40	1.4
	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5.2	40	2.1
2701 Basel	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	14.6	40	5.9
	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	9.8	40	3.9
	Beruhigung Ortszentrum Reinach	26.7	40	10.7
	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	11.3	40	4.5
	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	50.8	40	20.3
2939 Schaffhausen	Aufwertung Rheinuferstrasse / Verbesserung Rheinzugang	5.9	40	2.4
	Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung / Schwabentor	8.4	40	3.4
	Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen	3.0	40	1.2
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Aufwertung Altstadt Gossau	5.1	40	2.0
3336 Obersee	Schindellegi (Feusisberg) 1. e	3.4	30	1.0
	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.8	30	2.9

<sup>12</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : 19,2 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)



Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
4021 Aargau-Ost	Baden Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse K268	5.2	40	2.1
	Obersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung	3.4	40	1.4
	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Niederlenz (K248)	6.9	40	2.8
	Wildegg Neugestaltung Ortsdurchfahrt (K112: Abschnitt Bärenkreisel bis Grenze Holderbank)	6.4	40	2.6
	Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten Wohlen (K127 / K266)	5.2	40	2.1
	Rudolfstetten Neugestaltung Ortsdurchfahrt	3.4	40	1.4
4566 Frauenfeld	Attraktivierung des Bahnhofumfelds	2.5	35	0.9
	Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld	4.2	35	1.5
5192 Lugano	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città	20.1	30	6.0
5250 Mendrisiotto	Moderazioni sicurezza e sistemazione	14.8	35	5.2
5586 Lausanne-Morges	Réaménagements routes principales	23.7	40	9.5
5938 Yverdon	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson	7.3	35	2.6
	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	3.3	35	1.2
	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	12.1	35	4.2
	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental: Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	7.2	35	2.5
	Espaces publics dans les centressecondaires et villages: étape 1 (Grandson)	5.9	35	2.1
6458 RUN	Revalorisation secteur Est, Av. Léop.-Robert	3.2	35	1.1
	Aménagement carrefours, voiries, modération trafic	3.7	35	1.3
6621 Genève	33-6 Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	5.2	40	2.1
	34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	5.2	40	2.1
	36-1-5 Requalification de l'espace rue Annemasse - route de Genève	5.8	40	2.3
	30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	2.8	40	1.1
	52-1 Requalification de la route Suisse (première étape)	17.5	40	7.0
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.0	40	1.2
	Courroux	2.6	40	1.0
<b>Summe</b>		<b>482.0</b>		<b>179.9</b>

**6.12 Annexe no 12 – Liste des mesures concernant la valorisation des traversées de localités, resp. la sécurité de l'espace routier (mesures importantes, > 3 millions de francs)<sup>13</sup>, degré de priorité B**

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Redimensionierung Badener-/Zürcherstrasse in Dietikon und Schlieren	5.3	35	1.9
0351 Bern	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bümpliz)	17.1	35	6.0
0371 Biel/Bienne	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	5.5	40	2.2
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3.0	40	1.2
2581 Aareland	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	3.4	40	1.4
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	4.0	40	1.6
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Städtebaul. Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.2	40	1.7
3336 Obersee	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.8	30	2.9
4021 Aargau-Ost	Baden Umgestaltung K117 Bruggerstrasse inkl. Merkerplatz	8.6	40	3.4
5586 Lausanne-Morges	Réaménagements routes principales (tranquillisation)	23.7	40	9.5
6458 RUN	Vieille-ville : Revalorisation de l'espace-public par coupure du trafic de transit	7.4	35	2.6
6621 Genève	35-15 Requalification de l'espace-rue sur la route de St-Julien, y.c aménagements pour bus	21.8	40	8.7
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.0	40	1.2
	Courrendlin	5.6	40	2.2
<b>Summe</b>		<b>122.6</b>		<b>46.6</b>

<sup>13</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : 13.7 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)

**6.13 Annexe no 13 – Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales (mesures importantes, > 3 millions de francs)<sup>14</sup>, degré de priorité A**

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Velostation HB	23.2	35	8.1
0351 Bern	Bern: Velostation Bahnhof Bern	10.1	35	3.5
2581 Aareland	Bushof Bahnhof Aarau	7.2	40	2.9
2701 Basel	Busbahnhof Laufen	7.0	40	2.8
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	16.9	40	6.7
	Bahnhof Nord SG	4.2	40	1.7
3336 Obersee	Pfäffikon (Freienbach)	7.2	30	2.1
	Rüti	2.7	30	0.8
4021 Aargau-Ost	Bushof Bahnhof Brugg/Windisch (Umbau Station Brugg und Buserminal Windisch & Verlängerung PU-Mitte)	4.6	40	1.8
	Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attraktivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus)	10.3	40	4.1
	Ausbau Bahnhof Lenzburg (Verbesserung Zugang zur Bahn, Bushof, B+R-Anlage, Strassenraumgestaltung)	10.7	40	4.3
5192 Lugano	Terminale degli autobus	10.3	30	3.1
	Strutture e collegamenti pedonali della stazione	35.4	30	10.6
	sistemazione piazzali della stazione	10.3	30	3.1
5250 Mendrisiotto	Nodo intermodale FFS Chiasso	9.1	35	3.2
6458 RUN	Nouvel aménagement place de la gare	5.4	35	1.9
6621 Genève	10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse), amélioration de l'intermodalité	78.5	40	31.4
	10-4 Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.2	40	4.9
	30-7 Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues de Sécheron	8.7	40	3.5
6711 Delémont	Pôle d'échange (gare routière)	4.2	40	1.7
<b>Summe</b>		<b>278.2</b>		<b>102.3</b>

<sup>14</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : 6.0 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)

**6.14 Annexe no 14 – Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales (mesures importantes, > 3 millions de francs)<sup>15</sup>, degré de priorité B**

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	Auwertung Bahnhof Hardbrücke	26.7	35	9.3
	Umsteigezentrum Zürich-Örlikon	86.2	35	30.2
2581 Aareland	Aarau Bahnhof Velo-/Fussgängerunterführung Ost	8.6	40	3.4
5192 Lugano	Nodo d'interscambio stazione FFS di Lamone-Cadempino	10.0	30	3.0
5586 Lausanne-Morges	Tunnel Gare-St-François	12.2	40	4.9
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la Gare (nouveau passage inférieur Nord et passerelle Sud)	7.9	35	2.7
<b>Summe</b>		<b>151.6</b>		<b>53.6</b>

<sup>15</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : à 0 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)

### 6.15 Annexe no 15 – Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports (mesures importantes, > 3 millions de francs)<sup>16</sup>, degré de priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261 Zürich	RVS W'thur: Sanierung / Umgestaltung Ver-lustpunkte öV	12.0	35	4.2
	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	32.5	35	11.4
0942 Thun	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5.7	40	2.3
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.4	35	1.5
	K13: Luzern, Kasernenplatz - Emmen-See-talplatz	10.6	35	3.7
	K13: Emmen, Seetalplatz - Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	8.4	35	2.9
	K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.), - Schlöss-listrasse (exkl.)	4.0	35	1.4
	K4: Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswilstrasse	3.5	35	1.2
2581 Aareland	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Do-sierungen und Busspuren (Zentrum)	5.2	40	2.1
	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Do-sierungen und Busspuren (Südost)	2.6	40	1.0
	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO & Auto-bahn)	9.2	40	3.7
2939 Schaffhau-sen	Dosierung/Verkehrslenkung	4.2	40	1.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	ÖV-Eigentrossierung Stadt St.Gallen A	28.5	40	11.4
3336 Obersee	Rüti	2.7	30	0.8
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen (Baden/Fislisbach)	3.4	40	1.4
	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen	10.3	40	4.1
	Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Zu-flusssteuerung und Busspuren	3.4	40	1.4
	Busbevorzugung an neuralgischen Stellen einrichten (K411)	2.6	40	1.0
4566 Frauenfeld	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauen-feld	5.9	35	2.1
6621 Genève	35-3 TCSP Saint-Julien - Genève : tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare) Aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte	3.3	40	1.3
<b>Summe</b>		<b>162.5</b>		<b>60.7</b>

<sup>16</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : à 19.8 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)

**6.16 Annexe no 16 – Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports (mesures importantes, > 3 millions de francs)<sup>17</sup>, degré de priorité B**

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Confédération Contribution [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
1061 Luzern	K17: Ebikon, Schösslistrasse (inkl.) - Knoten Migros	4.1	35	1.5
	K4: Kriens, Zentrum	2.6	35	0.9
	K19: Kriens, Schlund	3.5	35	1.2
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Verkehrssystem-Management St.Gallen	14.4	40	5.8
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Lenzburg	3.3	40	1.3
	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (inkl. Wechselwegweisung und Abstimmung Kt. ZH)	5.9	40	2.3
<b>Summe</b>		<b>33.9</b>		<b>13.0</b>

<sup>17</sup> La somme du coût des mesures inférieures à 3 millions de francs : 2,7 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA)

**6.17 Annexe no 17 – Liste des mesures A dans le domaine du rail, pour lesquelles le fonds d'infrastructure ne prévoit pas de cofinancement fédéral, mais qui sont examinées pour pouvoir bénéficier de contributions d'un autre fonds**

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1, Module Glarnerland (8 Mio) und Marthalen (20 Mio)	26.1
2581 Aareland	Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aarau	5.2
	Doppelspur Bleien - Teufenthal	7.8
	Ausbau Bahnhof Oberentfelden	2.2
2939 Schaffhausen	Kreuzungsstelle St. Katharinental (Diessenhofen)	4.3
	Neue Haltestelle Rheinfall (Ersatz Schloss Laufen)	3.5
4021 Aargau-Ost	Ausbau Bahnhof Wettingen	2.9
	Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil	4.3
	Strecke Reppischhof-Dietikon	5.2
	Doppelspurabschnitt Bremgarten West - Erdmannlistein	11.3
5586 Lausanne-Morges	BAM: Cadence à 30 min, Morges-Bière	5.6
6458 RUN	Littorail: cadence 1/4h aux heures de pointe	5.2
6711 Delémont	Réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières.	1.6
<b>Summe</b>		<b>85.3</b>

**6.18 Annexe no 18 – Liste des mesures B dans le domaine du rail, pour lesquelles le fonds d'infrastructure ne prévoit pas de cofinancement fédéral, mais qui sont examinées pour pouvoir bénéficier de contributions d'un autre fonds**

Agglomération	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA
0371 Biel/Bienne	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	17.4
0351 Bern	Doppelspur Liebefeld-Köniz, inkl. Anpassung Haltestelle Liebefeld	7.8
2581 Aareland	Doppelspur Gränichen - Bleien	9.5
2601 Solothurn	Doppelspurausbauten RBS SO-BE	21.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Buchs-Neugrüt	4.3
	Weesen-Ziegelbrücke (ZFZ)	1.1
	Uznach (Ausbau Bhf)	3.1
3425 Wil	Bahnsanierungsmassnahmen	1.7
4021 Aargau-Ost	Umbau SBB-Haltestelle Siggenthal-Würenlingen	38.2
6621 Genève	12-3 Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue - Morez	11.3
<b>Summe</b>		<b>116.2</b>



## **6.19 Arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération (Projet)**

Arrêté fédéral

*Projet*

sur l'étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération  
du ...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les art. 7, al. 3 et 4 de la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure<sup>1</sup>

vu le message du Conseil fédéral du ... ,

arrête:

Art. 1

Un montant de 1'503 millions (valeur d'octobre 2005, hors renchérissement et hors TVA) est libéré du crédit bloqué destiné à l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations (art. 1, al. 2, let. c de l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure du 4 octobre 2006<sup>2</sup>).

---

<sup>1</sup> RS 725.13

<sup>2</sup> FF 2007 8019



## Art. 2

1 Les taux de contribution et les montants maximaux pour chacune des agglomérations figurent dans le tableau ci-après (valeur octobre 2005, hors renchérissement et hors TVA):

Projet d'agglomération	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution maximale aux mesures de la liste A pour les années 2011-2014 ; [millions de CHF]
Zurich	35	395
Berne	35	129
Biel/Bienne	40	21
Burgdorf	40	4
Interlaken	40	5
Thoune	40	45
Lucerne	35	46
Zoug	40	66
Bulle	35	9
Aareland	40	31
Soleure	40	7
Bâle	40	107
Schaffhouse	40	34
St-Gall / Arbon-Rorschach	40	72
Obersee	30	11
Coire	40	11
Argovie-Est	40	56
Frauenfeld	35	8
Lugano	30	27
Mendrisiotto	35	17
Lausanne-Morges	40	165
Yverdon	35	17
Brigue-Viège-Naters	40	5
Réseau urbain neuchâtelois	35	17
Genève	40	193
Delémont	40	6
Total		1'503
Réserve (bloquée)		1'938

2 Le taux de contribution pour une agglomération vaut également pour chacune des mesures prévues dans le projet d'agglomération.

## Art. 3

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum.