



N° de référence: M163-0242

Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015

Rapport pour la consultation

Juin 2013

Table des matières

1	Présentation de l'objet	5
1.1	Loi sur le fonds d'infrastructure : contexte	5
1.1.1	Loi sur le fonds d'infrastructure: présentation générale	5
1.1.2	Achèvement du réseau des routes nationales	5
1.1.3	Elimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales.....	5
1.1.4	Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations	6
1.1.5	Contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques	6
1.1.6	Coordination des programmes «Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales» et «Trafic d'agglomération»	6
1.2	Programme en faveur du trafic d'agglomération: genèse et contenu	7
1.2.1	Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération; état de la mise en œuvre.....	7
1.2.2	Trafic d'agglomération 1 ^{re} génération; état de la mise en œuvre	8
1.3	Programme en faveur du trafic d'agglomération, 2 ^e génération	9
1.3.1	Situation initiale	9
1.3.2	Projets d'agglomération déposés (demandes de financement).....	9
1.3.3	Examen des projets: méthode et déroulement	11
1.3.3.1	Déroulement de la procédure d'examen	11
1.3.3.2	Méthode.....	12
1.3.4	Résultats de l'examen des projets d'agglomération	14
1.3.4.1	Respect des exigences de base	14
1.3.4.2	Résultat de l'évaluation de l'ordre des priorités	14
1.3.4.3	Résultat de l'évaluation de l'efficacité des projets	15
1.3.4.4	Interprétation des résultats.....	18
1.3.5	Programme en faveur du trafic d'agglomération.....	20
1.3.5.1	Taux de contribution.....	20
1.3.5.2	Liste A.....	20
1.3.5.3	Liste B.....	20
1.3.5.4	Vue d'ensemble par projet d'agglomération.....	21
1.3.6	Cofinancement du trafic d'agglomération – besoins de financement futurs	23
1.3.6.1	Cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération.....	23
1.3.6.2	Un cofinancement efficace et ciblé du trafic d'agglomération.....	23
1.3.6.3	Le trafic d'agglomération, un thème qui restera important à l'avenir	23
1.3.6.4	Les fonds prévus pour le trafic d'agglomération sont insuffisants	24
1.3.6.5	Mieux séparer le financement des chemins de fer de celui du trafic d'agglomération	24
1.3.6.6	Des besoins toujours élevés au niveau du trafic d'agglomération	25
1.4	Mise en œuvre du Programme en faveur du trafic d'agglomération	26
1.4.1	Accord sur les prestations	26
1.4.2	Convention de financement	27
2	Commentaire article par article.....	27
3	Conséquences.....	28
3.1	Conséquences pour la Confédération	28
3.2	Conséquences pour les cantons, les villes et les communes.....	29
3.3	Conséquences économiques.....	29
3.4	Conséquences sur le territoire et sur l'environnement	31
4	Liens avec le programme de la législature	31
5	Aspects juridiques.....	31
5.1	Constitutionnalité et conformité aux lois	31
5.2	Compatibilité 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	Annexes.....	33

6.1	Annexe 1 - Liste des mesures concernant le chemin de fer, priorité A	33
6.2	Annexe 2 - Liste des mesures concernant le chemin de fer, priorité B	33
6.3	Annexe 3 - Liste des mesures pour le trafic individuel motorisé, priorité A	34
6.4	Annexe 4 - Liste des mesures pour le trafic individuel motorisé, priorité B	35
6.5	Annexe 5 - Liste des mesures concernant la mobilité douce, priorité A	36
6.6	Annexe 6 - Liste des mesures concernant la mobilité douce, priorité B	37
6.7	Annexe 7 - Liste des mesures concernant le bus, priorité A	39
6.8	Annexe 8 - Liste des mesures concernant le bus, priorité B	41
6.9	Annexe 9 - Liste des mesures pour les plateformes multimodales, priorité A	42
6.10	Annexe 10 - Liste des mesures pour les plateformes multimodales, priorité B	43
6.11	Annexe 11 - Liste des mesures concernant la gestion du trafic, priorité A	44
6.12	Annexe 12 - Liste des mesures concernant la gestion du trafic, priorité B	45
6.13	Annexe 13 - Liste des mesures pour la valorisation/la sécurité de l'espace routier, priorité A 46	
6.14	Annexe 14 - Liste des mesures pour la valorisation/la sécurité de l'espace routier, priorité B 47	
6.15	Annexe 15 - Liste des mesures concernant le tram, priorité A	49
6.16	Annexe 16 - Liste des mesures concernant le tram, priorité B	50
6.17	Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (projet)	51

Liste des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
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
FAIF	message du 18 janvier 2012 relatif à l'initiative populaire «Pour les transports publics» et sur le contre-projet direct (Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF) (FF 2012 1371)
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
LFIInfr	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, LFIInfr); RS 725.13
LPE	Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE); RS 814.01
LPN	Loi fédérale du 1 ^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN); 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
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
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

1 Présentation de l'objet

1.1 Loi sur le fonds d'infrastructure : contexte

1.1.1 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; RS 725.13) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Le fonds d'infrastructure alloue sur 20 ans un montant total de 20,8 milliards de francs 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).

1.1.2 Achèvement du réseau des routes nationales

Le réseau des routes nationales a été défini dans les grandes lignes dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales de 1960. Pour être complet, ce réseau devra voir quelques lacunes comblées; de même, il s'agira d'y ajouter les compléments décidés ultérieurement. Les projets de réalisation y relatifs font partie du projet général d'achèvement du réseau des routes nationales. Cet achèvement reste une tâche commune de la Confédération et des cantons. Conformément à l'art. 5, al. 2, LFIInfr, l'Assemblée fédérale a libéré les crédits nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales au moment de l'entrée en vigueur de cette loi (art. 2 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, FF 2007 8019).

1.1.3 Elimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales

Aux termes de la LFIInfr, 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 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 nécessaires pour la période suivante (art. 6 LFIInfr).

Le réseau existant des routes nationales est entravé en plusieurs endroits par des goulets d'étranglement dont les plus importants 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. Dans le message du 11 novembre 2009 relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et à l'allocation des moyens financiers nécessaires (FF 2009 7591), le Conseil fédéral a présenté, dans une perspective générale, un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau existant des routes nationales. Ce programme recensait les goulets d'étranglement du réseau et exposait les mesures prévues pour les éliminer. Dans le cadre de la deuxième série de mesures de stabilisation conjoncturelle, les Chambres fédérales ont alloué 300 millions de francs à la suppression des goulets d'étranglement sur le réseau de routes nationales, et plus spécifiquement à la réalisation des projets urgents Härkingen–Wiggertal et Ble-

gi-Rüthof (message 09.013 du 11 février 2009 concernant la deuxième phase des mesures de stabilisation conjoncturelle: supplément la au budget 2009 et autres mesures; FF 2009 871). Elles ont approuvé une contribution supplémentaire le 21 septembre 2010 (arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires; FF 2010 6291), si bien que la somme débloquée atteint 1,535 milliard de francs sur les 5,5 milliards du crédit total.

Le deuxième programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires est actuellement en préparation. La consultation a démarré le 10 avril et prendra fin le 7 août 2013.

1.1.4 Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations

Les villes et les agglomérations ont urgemment besoin d'infrastructures routières et ferroviaires pour améliorer leurs systèmes de transports, sachant qu'un trafic d'agglomération efficace améliore la qualité de vie de la population et renforce l'attrait de la place économique.

De pair avec l'entrée en vigueur de la LFIInfr, 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 du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure).

Le 11 novembre 2009, le Conseil fédéral a soumis à l'Assemblée fédérale un programme de cofinancement de projets d'agglomération (message 09.083 relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011; FF 2009 7509). Sur cette base, le Parlement a approuvé, le 21 septembre 2010, la libération de 1510,62 millions de francs (arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011; FF 2010 6293), si bien que sur les 6 milliards de francs du crédit total, 4 069,62 millions de francs ont été affectés à des mesures individuelles et à des paquets de mesures.

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 à l'art. 18 et à l'annexe 3 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OU-Min). 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).

1.1.6 Coordination des programmes «Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales» et «Trafic d'agglomération»

Comme cela avait déjà été le cas pour la 1^{re} génération des programmes «Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales» et «Trafic d'agglomération», les deux programmes ont été élaborés en parallèle, ce qui a permis de coordonner en permanence leurs contenus. L'examen des projets d'agglomérations s'est étalé sur près d'un an. A cette occasion, tous les offices fédéraux impliqués ont pu analyser dans le détail la situation des diverses agglomérations et coordonner les mesures envisagées avec les mesures d'ordre supérieur qui se rapportent au rail et aux routes nationales. Dans le même temps, l'Office fédéral des routes a effectué 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 en renforçant leur efficacité et en les inscrivant dans une logique plus durable. 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. Ce programme est tout particulièrement destiné à favoriser l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, à entraîner un transfert des déplacements vers les transports publics et la mobilité douce et à rendre aussi supportable que possible le trafic individuel motorisé restant.

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 œuvre

Parallèlement à l'adoption de la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a alloué un montant de 2,559 milliards de francs à la concrétisation de 23 projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération (arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure; FF 2007 8019). Leur réalisation rapide doit se traduire par une première amélioration notable de la situation en matière de trafic d'agglomération et éviter que tous les projets ne doivent être réalisés en même temps. La condition pour bénéficier du cofinancement de la Confédération était que la phase de construction de ces projets commence avant fin 2008 (art. 7, al. 1, LFIInfr). Plusieurs projets ont déjà été achevés et inaugurés (métro lausannois M2, Glattalbahn, tram Zürich West, tram Bern West etc.). Suite à un échec dans les urnes, un projet ne pourra, quant à lui, pas voir le jour (route de délestage sous Frauenfeld). C'est le seul projet à n'avoir pas atteint la phase de concrétisation; le crédit correspondant, 25 millions de francs, ira à des réalisations entreprises dans le cadre des projets d'agglomération. Pour tous les autres projets, la construction a démarré avant fin 2008. L'état d'avancement de chacun des projets d'infrastructure est présenté dans les tableaux 1 et 2 ci-après:

Tableau 1

Projets d'infrastructure ferroviaire urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération		
	Projet	Etat d'avancement (au 31.12.2012)
a.	Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn	Im Bau, geplante Inbetriebnahme Dezember 2015
b.	Schienenverbindung zwischen Mendrisio-Varese (FMV)	Im Bau, geplante Inbetriebnahme Dezember 2014
c.	Schienenverbindung zwischen Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA)	Im Bau, geplante Inbetriebnahme Dezember 2017

Tableau 2

Projets urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération		
	Projet	Etat d'avancement (au 31.12.2012)
a.	ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	Etappe 2 in Betrieb und abgerechnet; Etappe 3 in Betrieb, geplante Abrechnung 2013
b.	ZH Tram Zürich West	In Betrieb, Abrechnung 2014
c.	BE Tram Bern West	In Betrieb, Abrechnung 2013
d.	BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	Inbetriebnahme 12/2012 erfolgt; Projektende 06/2013 geplant
e.	LU Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	Teilweise in Betrieb, geplante Abrechnung 2014
f.	ZG Stadtbahn Zug, 1. Ergänzung	In Betrieb, Abrechnung 2013
g.	ZG Neubau Kantonsstr. Nr. 4 «Nordzufahrt»	Inbetriebnahme 07/2010 erfolgt; Projektende 2013 geplant
h.	FR Pont et tunnel de la Poya	Im Bau; Inbetriebnahme 09/2014 geplant
i.	SO Entlastung Region Olten	Im Bau; eröffnet am 24.04.2013
j.	BS Tramverlegung St. Johann/Pro Volta	Teilweise in Betrieb, geplante Abrechnung 2017
k.	BS Tramverlängerungen Saint Louis u. Weil a. Rh., Basel	Saint Louis sistiert; Weil a. Rh. im Bau, geplante Inbetriebnahme Juni 2014
l.	BL Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	In Betrieb, Abrechnung 2013

Projets urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d'agglomération

m.	BL	H2 Pratteln–Liestal	Im Bau; Inbetriebnahme 12/2013 geplant
n.	AG	Eigentrassierung WSB, Suhr–Aarau	In Betrieb, Abrechnung 2013
o.	TG	Kerntangente Frauenfeld	Projekt abgebrochen (Volksabstim- mung)
p.	VD	Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	In Betrieb, eröffnet am 18.09.2008; abgerechnet
q.	VD	Bahnhof Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	In Betrieb, Abrechnung 2015
r.	VD	Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	Im Bau, geplante Inbetriebnahme Dezember 2015
s.	GE	Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In Betrieb, Abrechnung 2013
t.	GE	Tram Onex–Bernex	In Betrieb, Abrechnung 2014

Bien qu'il soit trop tôt pour tirer un bilan sur l'impact de ces projets, force est de constater que certains déjà mis en exploitation produisent un effet important. A Lausanne, le M2 a ainsi déjà dépassé ses objectifs de fréquentation et contribue de manière sensible à la qualité de vie et à l'attrait de l'agglomération Lausanne-Morges. A Berne, la place du Wankdorf dont la réalisation est déjà très avancée est la pièce maîtresse du principal pôle de développement du canton.

1.2.2 Trafic d'agglomération 1^{re} génération; état de la mise en œuvre

En adoptant l'arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011¹, le Parlement a libéré des fonds à hauteur de 1510,62 millions de francs pour le programme de 1^{re} génération en faveur du trafic d'agglomération. Sur cette base, les accords sur les prestations au sens de l'art. 24 OUMin² ont pu être conclus entre le DETEC et les organismes responsables des divers projets d'agglomération. A noter que les 26 accords sur les prestations ont pu être signés dans un délai sensiblement plus court qu'un an.

Après la conclusion des accords sur les prestations, les conventions de financement relatives aux mesures et aux paquets de mesures ont été signées avec les offices compétents, à savoir l'OFROU et l'OFT. Une contribution fédérale de 554 millions de francs a été allouée aux 57 conventions de financement conclues à fin décembre 2012 (OFROU: 48 conventions pour un total de 159 millions de francs / OFT: 9 conventions pour un total de 395 millions de francs). Ce montant global représente environ 37 % du crédit total octroyé à la 1^{re} génération de projets d'agglomération. Entre début 2011 et fin 2012, les agglomérations ont sollicité quelque 230 millions de francs sur le crédit du programme en faveur du trafic d'agglomération de 1^{re} génération, soit environ un sixième du crédit. Le cofinancement de la 1^{re} génération de projets est donc entré avec succès dans la phase de réalisation. L'expérience, certes encore limitée, retirée des deux premières années montre toutefois que le nouvel instrument de financement du programme en faveur du trafic d'agglomération doit être encore mieux coordonné entre les partenaires que sont la Confédération, les cantons, les agglomérations, les villes et les communes afin de garantir une mise en œuvre rapide.

Il est trop tôt pour tirer un bilan de l'effet du programme car seules des mesures isolées ont été réalisées à ce jour. On peut toutefois constater que la mise en œuvre des mesures cofinancées relatives aux infrastructures de transports et des mesures non cofinancées en matière d'urbanisation et de transports progresse. Autre succès à porter au crédit des projets d'agglomération, les mérites d'une planification conjointe par les cantons, les villes et les communes selon des espaces fonctionnels sont de plus en plus reconnus.

¹ FF 2010 6293

² RS 725.116.21, RO 2007 5987

1.3 Programme en faveur du trafic d'agglomération, 2^e génération

1.3.1 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 (LUMin) (voir art. 7, al. 2, LFIInfr): 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 aux projets d'amélioration des infrastructures qui offrent le meilleur rapport coût-utilité et qui se situent là où se concentrent les principaux problèmes de transport. Le Conseil fédéral propose la libération des fonds en faveur des mesures les plus efficaces, prêtes à être réalisées et financées dans un délai de quatre ans.

La libération des crédits par l'Assemblée fédérale intervient en principe par étapes quadriennales (art. 7, al. 4, LFIInfr), chaque étape constituant alors une génération de projets. Les premiers crédits ont été débloqués en 2011 (voir point 1.1.4 et FF 2010 6293). Le présent texte porte sur la libération des fonds prévue à compter de 2015. La procédure est définie par l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin) et par 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 du 14 novembre 2001 concernant la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)³, ainsi que dans le message du 7 septembre 2005 sur la législation d'exécution concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)⁴, dans le message du 2 décembre 2005 concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure)⁵, ainsi que dans les commentaires de l'OUMin.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération se base sur les projets d'agglomération, partie transports et urbanisation, déposés par les organismes responsables. Ces organismes sont constitués en général d'un ou de plusieurs cantons, ainsi que d'autres collectivités territoriales (communes ou régions). Chaque projet d'agglomération comprend une analyse de la situation actuelle et future des transports et de l'urbanisme dans l'agglomération et présente une « vision » vers laquelle tendre. Il met en évidence les interventions nécessaires et déduit sur la base d'une planification générale des transports et de l'urbanisation des stratégies partielles et des mesures, qu'elles soient ou non de nature infrastructurelle, afin d'améliorer le système des transports à long terme.

1.3.2 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)

Au 30 juin 2012, 41 projets d'agglomération de 2^e génération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial (cf. figure 1). Ces projets, qui ont le statut de demandes de financement au sens de la loi sur les subventions, concernent 90 % des agglomérations suisses, 23 cantons, quelque 800 villes et communes, mais aussi diverses collectivités territoriales d'Allemagne, de France, d'Italie, d'Autriche et du Liechtenstein.

³ FF 2002 2155

⁴ FF 2005 5641

⁵ FF 2006 753

les 20 milliards de francs. La participation de la Confédération allant de 30 à 50 %, cela représenterait entre 6 et 10 milliards de francs. Or, ce montant est cinq fois supérieur aux fonds disponibles: dans le fonds d'infrastructure, dont la durée court jusqu'en 2027, la somme réservée aux projets d'agglomération n'atteint plus que 1,9 milliard de francs.

Les ressources disponibles doivent être allouées aux mesures qui présentent le meilleur rapport coût-utilité. Via la présente libération de fonds, il entend donc soutenir les mesures dont l'efficacité est jugée bonne ou très bonne et qui seront vraisemblablement prêtes à être réalisées et financées dans les quatre ans qui suivront l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral. Ces projets donneront lieu à des contributions fédérales de 1557,08 millions de francs (liste A, voir point 1.3.5.2) et entrent dans l'enveloppe encore disponible, d'environ 2 milliards de francs. Les mesures dont l'efficacité est également jugée bonne ou très bonne, mais dont la réalisation et le financement ne seront possibles qu'à partir de 2019 et les mesures dont l'efficacité peut encore être améliorée (liste B, point 1.3.5.3) sont chiffrées à 1397,30 millions de francs. Elles excèdent donc le crédit d'engagement adopté par le Parlement en ce qui concerne la libération des fonds dans le cadre de la 3^e génération, pour laquelle la somme encore disponible avoisine les 373,30 millions de francs (voir point 1.3.6). Les mesures qui nécessitent des analyses supplémentaires et celles dont les coûts doivent être revus à la baisse ou dont le rapport coût-utilité doit être nettement amélioré seront quant à elles différées.

1.3.3 Examen des projets: méthode et déroulement

La procédure d'évaluation et d'examen des projets d'agglomération est définie dans les directives du DETEC du 14 décembre 2010 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^e génération. Elle a été affinée grâce aux expériences tirées de la procédure d'examen des projets de 1^{re} génération.

1.3.3.1 Déroulement de la procédure d'examen

La procédure d'examen des projets d'agglomération a été établie lors de l'examen des projets de 1^{re} génération. Pour l'essentiel, elle a pu être conservée en l'état, même si quelques adaptations lui ont été apportées - là où cela s'avérait judicieux et nécessaire - pour tenir compte des expériences faites jusqu'ici. Un durcissement de la procédure s'est par ailleurs avéré indispensable et ce, pour deux raisons: d'une part, la 2^e génération comporte plus de projets à examiner que la 1^{re} génération (41 au lieu de 30) et, d'autre part, les agglomérations qui ont retravaillé leurs projets se sont vu accorder un délai supplémentaire de six mois, ce qui a nécessité une procédure d'examen en flux nettement plus tendu de la part de la Confédération. Le déroulement de la procédure d'examen peut être décrit de la manière suivante:

La Confédération a souhaité instaurer en amont de la phase d'examen proprement dite une étroite collaboration avec les organismes responsables. Ces derniers ont ainsi été conviés à des «entretiens d'état des lieux» au cours desquels l'ARE leur a donné un aiguillage quant au développement et à l'optimisation de leurs projets d'agglomération. Par ailleurs, les organismes responsables ont pu soumettre à la Confédération un avant-projet en vue d'une évaluation intermédiaire réalisée par l'ARE et axée sur le respect des exigences de base des directives 2010.

L'examen des projets en tant que tel a été mené sous l'égide de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), en étroite collaboration avec l'OFROU, l'OFEV et l'OFT. Par ailleurs, un groupement de spécialistes externes issus de bureaux d'études et de conseil privés a été mandaté afin de suivre, avec un regard critique, le déroulement de la procédure et de fournir une opinion indépendante. Ce groupe d'experts externes a été sélectionné au moyen d'un appel d'offres ouvert.

Sur la base d'un examen préliminaire des projets d'agglomération, la Confédération a ensuite constitué un catalogue de questions qui a été remis aux organismes responsables des divers projets afin qu'ils y répondent. L'équipe chargée de l'examen a ainsi pu clarifier certains points en suspens et acquérir une compréhension approfondie des projets d'agglomération, tout en réduisant le risque de malentendus. Le cas échéant, des documents supplémentaires ont été demandés et une deuxième vague de questions a été envoyée.

Puis, les offices associés à la procédure et le groupe de spécialistes externes ont procédé, chacun de leur côté, à une évaluation des projets d'agglomération et des mesures. Toutes les parties se sont ensuite réunies pour éliminer les divergences afin d'obtenir une évaluation commune et harmonisée des projets d'agglomération. De plus, des ateliers-bilans ont été organisés afin de permettre une compa-

raison transversale de tous les projets d'agglomération en Suisse. Cette démarche avait pour but de s'assurer que les projets d'agglomération et les mesures soient évalués selon des critères homogènes mais tenant compte de leurs spécificités.

Les résultats de l'examen effectué par la Confédération (rapport d'examen provisoire) ont été soumis à tous les organismes responsables et les aspects techniques ont été discutés avec eux au cours du deuxième trimestre 2013. Le but était de s'assurer que tous les arguments déterminants avaient été considérés lors de l'examen et que la cohérence globale du projet d'agglomération était respectée malgré le reclassement des priorités par la Confédération. Sur la base de ces entretiens et du résultat de la consultation quant au présent projet d'arrêté fédéral, quelques reconsidérations seront effectuées lors d'une conférence d'approbation interne à la Confédération qui aura lieu fin 2013. Les résultats de la procédure d'examen seront, le cas échéant, quelque peu adaptés.

1.3.3.2 Méthode

La Confédération procède en trois étapes pour examiner si un projet d'agglomération remplit les critères d'octroi d'une contribution financière. Elle commence par vérifier si le projet répond aux exigences de base. Ensuite, elle évalue si les mesures sont cofinancées et elle examine leur degré de priorité: les aspects qui priment en la matière sont l'aptitude du projet à être réalisé et financé ainsi que le rapport coût-utilité de chacune des mesures proposées. Dans un troisième temps, elle évalue l'efficacité du projet et met celle-ci en regard de son coût, le taux de contribution de la Confédération augmentant de pair avec le rapport coût-utilité.

Première étape: évaluation des exigences de base

L'évaluation des exigences de base a pour principal objet d'examiner si le projet d'agglomération contient toutes les informations nécessaires à l'évaluation approfondie de son efficacité. Il s'agit également de vérifier si le projet d'agglomération en question bénéficie auprès des acteurs déterminants (cantons, régions, communes) d'un ancrage politique suffisant pour garantir sa mise en œuvre.

Deuxième étape: examen de l'ordre de priorité

Dans le cadre du processus d'évaluation des projets d'agglomération, chaque mesure est évaluée afin de vérifier si elle se prête à un cofinancement. En cas d'avis favorable, elle est examinée sous l'angle de son rapport coût-utilité et affectée à l'une des trois catégories suivantes:

- les mesures de type A: elles présentent un rapport coût-utilité bon à très bon et sont prêtes à être réalisées et financées entre 2015 et 2018;
- 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 2019 à 2022; autre possibilité: le rapport coût-utilité n'est que suffisant; ces deux catégories feront donc l'objet d'un nouvel examen avant la libération de la prochaine tranche de crédits (3^e génération);
- 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-utilité⁶.

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

Le rapport coût-utilité de chacune des mesures se mesure à l'aide des mêmes critères d'efficacité que l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération (voir ci-après). Au niveau des coûts, la taille de l'agglomération joue un rôle: une mesure jugée 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 sont appliqués pour l'évaluation des catégories de mesures suivantes: trams, arrêts de RER, routes de délestage et de contournement, revalorisation de traversées de localités, gestion du trafic et mobilité douce; par ailleurs, une comparaison transversale est effectuée entre toutes les agglomérations.

⁶ Sont considérées à part les mesures affectées à la catégorie C dont la Confédération reconnaît, sur le principe, la nécessité d'agir, mais dont le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas le classement dans la liste A ou B (mesures dites C*).

Troisième étape: examen de l'efficacité du projet

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

Sont déterminantes pour évaluer le coût d'un projet d'agglomération les mesures de la liste A des projets d'agglomération de 1^{re} génération, les mesures des listes A et B des projets d'agglomération de 2^e génération, les prestations entièrement assumées par l'agglomération, les mesures cofinancées via d'autres fonds fédéraux ainsi que les mesures non liées aux infrastructures dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Les mesures de la catégorie C 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, LUMin⁷):

1. amélioration de la qualité du système de transports;
2. développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti;
3. réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources;
4. accroissement de la sécurité du trafic.

Dans les directives du DETEC du 14 décembre 2010 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération, les critères d'efficacité sont assortis d'indicateurs et de paramètres d'appréciation concrets sous forme de questions. L'évaluation des critères d'efficacité se fait sur la base des questions suivantes.

- Amélioration de la qualité du système de transports: en quoi les mesures préconisées par le projet d'agglomération contribueront-elles à accélérer et à améliorer qualitativement les TP? Dans quelle mesure contribueront-elles à accroître durablement la fonctionnalité du réseau routier? Améliorent-elles la desserte des pôles de développement travail et habitat? Renforcent-elles l'attrait des déplacements à pied et à vélo?
- 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 (constitution de pôles de développement, mesures d'orientation des nouveaux classements en zone à bâtir et mesures pour gérer l'accès aux installations drainant un fort trafic, par ex.)? Ces mesures 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 conduiront-elles à une diminution des émissions de CO₂, des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et de la consommation de surface? Quelle est l'ampleur des surfaces requises et des effets de morcellement supplémentaires induits par les mesures?
- Accroissement de la sécurité du trafic: en quoi les mesures telles que la régulation du trafic, l'aménagement de l'espace dédié aux transports et l'adaptation des réseaux permettent-elles d'accroître la sécurité du trafic?

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 au regard de leur taille. Au niveau des grandes agglomérations, les coûts plus élevés sont relativisés car ramenés au nombre d'habitants.

⁷ RS 725.116.2 ; RO 2007 5795

1.3.4 Résultats de l'examen des projets d'agglomération

1.3.4.1 Respect des exigences de base

Sur les 41 projets d'agglomération qui ont été soumis à la Confédération, aucun n'a dû être refusé au motif qu'il ne remplissait pas les exigences de base. Même si des améliorations restent à apporter en vue de la prochaine génération, cet état de fait témoigne d'un accroissement général de la qualité des projets d'agglomération soumis.

1.3.4.2 Résultat de l'évaluation de l'ordre des priorités

La Confédération doit concentrer son soutien sur les mesures qui, en application des objectifs formulés par l'art. 17d LUMin, démontrent le meilleur rapport coût-utilité. Le résultat de l'évaluation de l'ordre des priorités aboutit à la définition de mesures à cofinancer dans les domaines suivants:

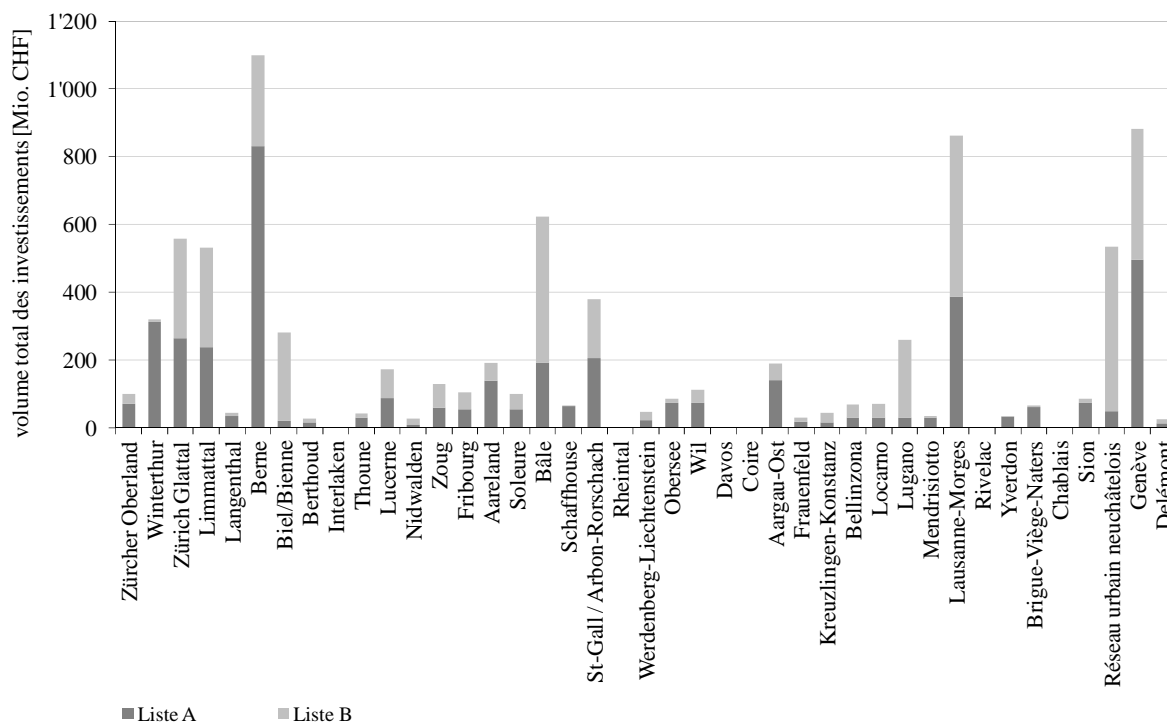
- Infrastructures ferroviaires et routières: l'idée maîtresse du fonds d'infrastructure est d'aider les agglomérations à se doter d'infrastructures essentielles pour le trafic d'agglomération. La plus grande part des fonds versés par la Confédération doit donc être destinée à ce type d'infrastructures. Compte tenu de leur faible consommation de surface et de leur 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 et celle du milieu urbain dans son ensemble.
- Les plateformes multimodales (qui concernent tous les modes de transport) situées aux abords des gares importantes des agglomérations : elles jouent un rôle déterminant en favorisant la mobilité combinée qui permet d'exploiter tous les potentiels du système de transports.
- Gestion des transports: il s'agit là encore d'un type de mesure qui touche tous les moyens de transport routiers; il comprend un éventail de mesures pour stabiliser les flux de circulation, ce qui est un autre objectif essentiel des projets d'agglomération.

Les mesures de priorité A et B qui concernent les infrastructures de TP (rail/ferroviaire, trams, TP routiers), les infrastructures des TIM, les infrastructures de la mobilité douce, la sécurité des espaces routiers (revalorisation de traversées de localités), les plateformes multimodales et la gestion des transports sont énumérées dans les annexes 1 à 16.

D'autres mesures, qui selon la loi et les directives pourraient être cofinancées par le fonds d'infrastructure, ont été définies comme «prestations assumées entièrement par l'agglomération». Il s'agit de petites mesures ponctuelles ayant un effet purement local et qui ne font pas partie d'un paquet de mesures général qui couvrirait tout un territoire. Conformément au principe de subsidiarité, leur financement peut être laissé aux collectivités responsables.

Après hiérarchisation des priorités, on obtient un volume total d'investissements de 4,22 milliards de francs au titre des mesures de la liste A et de 3,97 milliards de francs au titre des mesures de la liste B. La figure ci-après présente le volume total d'investissements par projet d'agglomération pour les mesures des listes A et B (cf. figure 2).

Figure 2

Mesures des listes A et B: volume total des investissements par projet d'agglomération**1.3.4.3 Résultat de l'évaluation de l'efficacité des projets**

L'efficacité des projets a été mesurée à l'aune des critères d'efficacité (cf. point 1.3.3.2 et art. 17d, al. 1 et 2 LUMin). Les nombreuses précisions apportées aux directives de la Confédération entre la 1^{re} et la 2^e génération de projets ont en outre fait sensiblement évoluer la base utilisée pour l'examen. La Confédération a en effet défini des objectifs et des garde-fous plus clairs, ce qui influe considérablement sur les résultats des examens car, de ce fait, des objectifs, instruments et mesures nettement plus concrets sont également attendus des projets d'agglomération. Autre nouveauté, l'exigence d'une meilleure intégration des diverses mesures dans une conception globale cohérente. A cette fin, les agglomérations ont dû développer une vision et étaient tenues à élaborer un projet cohérent, de l'analyse jusqu'à la formulation des mesures, en passant par l'identification des objectifs, d'une vision et des interventions nécessaires (fil conducteur).

C'est en général sous le critère de l'amélioration des systèmes de transport que les projets d'agglomération obtiennent les meilleurs résultats. En effet, en ce qui concerne les autres critères d'efficacité, aucun programme n'a atteint le maximum de points.

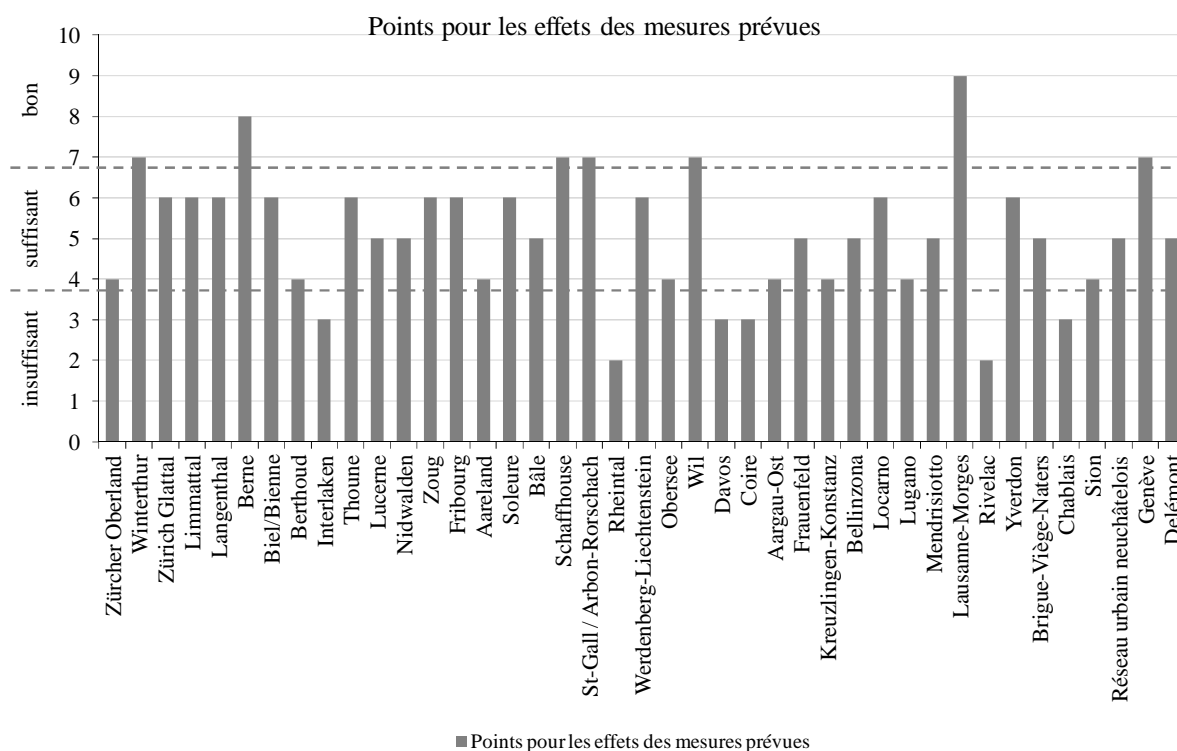
- Pour le critère d'efficacité «Amélioration de la qualité des systèmes de transport», des points ont par exemple été retirés lorsque des mesures n'étaient pas suffisamment intégrées dans une conception globale visible et compréhensible ou lorsque leurs effets étaient certes positifs, mais trop ponctuels, ce qui empêchait tout progrès sensible en direction d'une mobilité durable.
- Parmi les raisons qui ont conduit à réduire le nombre de points pour le critère «Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti», on peut citer l'absence d'une conception d'ensemble du territoire de l'agglomération ou une conception lacunaire qui ne permet pas de garantir de manière crédible un développement cohérent de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti. D'autres types de déficience ont été constatés: hiérarchisation insuffisante des pôles de développement ou orientation insuffisante de ces pôles autour des transports publics et de la mobilité douce, ou encore absence de mesures permettant de gérer les installations à forte fréquentation ou insuffisance de ces mesures. Outre ces facteurs, les mesures n'avaient souvent pas atteint un niveau de concrétisation suffisant pour permettre l'évaluation de leurs effets. Par rapport aux projets de 1^{re} génération, la pondération attribuée à l'objectif de lutte contre la dispersion des constructions a par ailleurs été revue à la hausse.
- Le critère «Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des réserves» a, quant à lui,

pu faire perdre des points aux projets lorsque ces derniers entraînaient un rééquilibrage insuffisant du volume du trafic (répartition modale) au profit des transports publics et de la mobilité douce, la conséquence étant une réduction trop faible des émissions polluantes et l'impossibilité d'escompter un revirement net en termes de consommation de sol urbanisé. Autre déficience constatée, l'absence de mesures visant à une valorisation ciblée du paysage en tant qu'espace de détente et de nature.

- Certains projets ont perdu des points pour le critère «Accroissement de la sécurité du trafic» lorsqu'ils ne prévoyaient pas, par exemple, l'élimination systématique des sites présentés comme particulièrement exposés aux accidents lors de l'analyse. Par rapport à la 1^{re} génération, la pondération attribuée à l'amélioration de la sécurité subjective a en outre été revue à la hausse.

Contrairement à la méthode appliquée pour la 1^{re} génération, il n'a pas été accordé de points pour des mesures antérieures. Les projets révisés ont toutefois été évalués sur la base de l'efficacité de la 1^{re} et de la 2^e générations de projets d'agglomération.

Figure 3
Points attribués aux projets d'agglomération pour les effets des mesures prévues



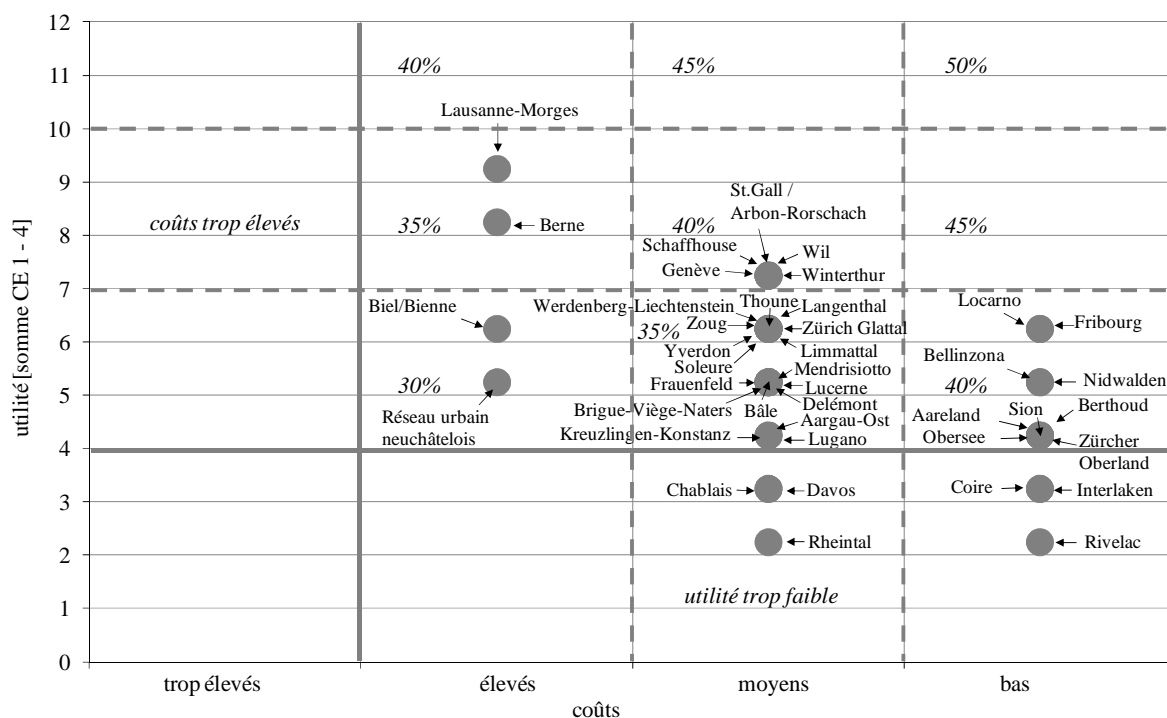
On constate que la majorité des projets d'agglomération (28 sur 41) présente une efficacité suffisante (entre 4 et 6 points, cf. figure 3). Un sixième des projets (7 sur 41) sont classés comme «bons» (7 points ou plus). Le nombre maximal de points attribués à un projet est de 9. Six projets obtiennent moins de 4 points et sont donc considérés comme insuffisants.

Les résultats de l'évaluation de l'effet des projets et l'évaluation de l'ordre des priorités, sur lesquels se basent les coûts imputables aux projets, déterminent le rapport coût-utilité et par conséquent le pourcentage de la contribution allouée par la Confédération (taux de contribution) en faveur de chacun des projets d'agglomération (cf. figure 4).

La comparaison entre l'effet des projets et leur coût (cf. figure 4) montre que, faute d'efficacité suffisante, six projets (Interlaken, Rheintal, Davos, Chur, Rivelac, Chablais) n'obtiennent pas de contribution fédérale du fonds d'infrastructure. Sur les autres projets d'agglomération, quatre sont jugés chers, 22 présentent un coût considéré comme moyen et neuf sont jugés avantageux. Par conséquent, 14 agglomération obtiennent un taux de contribution fédérale de 40 %, 19 un taux de 35 % et deux un taux de 30 % (cf. figure 4).

Figure 4

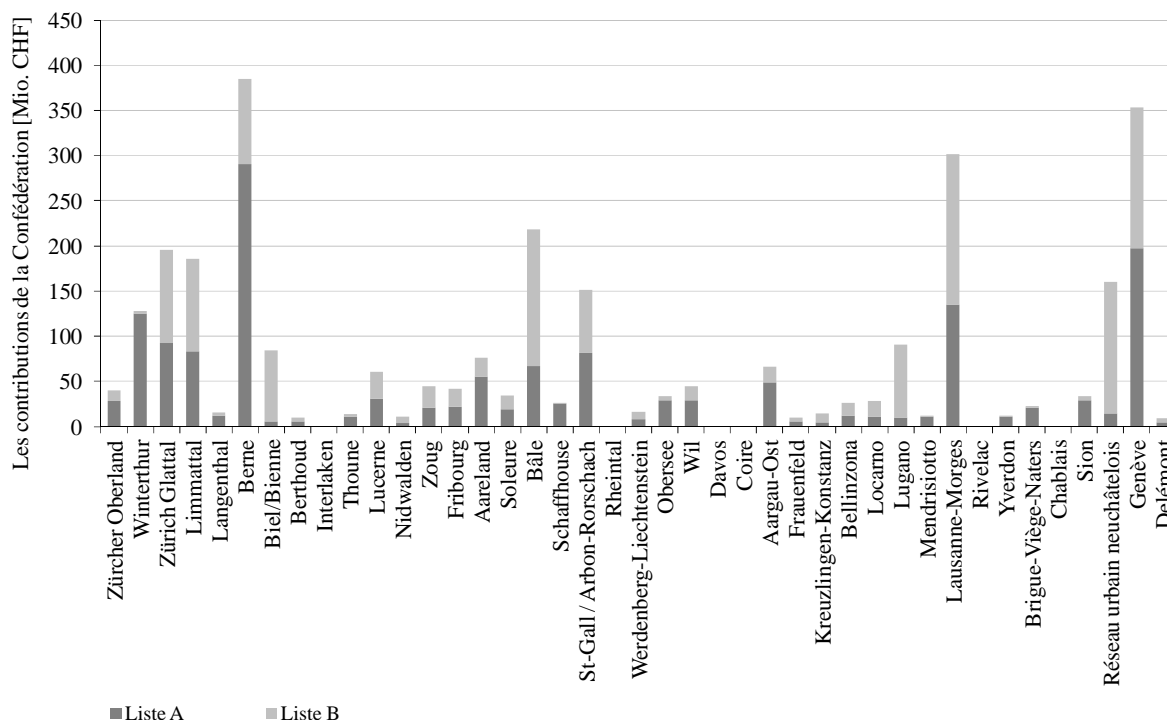
Points attribués aux projets d'agglomération compte tenu de leur rapport coût-utilité



Les taux de contribution ci-dessus s'appliquent à la prochaine génération qui commencera en 2015 et concerne exclusivement les mesures de 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 dans le cadre de la génération suivante (à partir de 2019). 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. figure 5), les contributions fédérales suivantes:

Figure 5

Contributions de la Confédération (conformément au taux de contribution) par projet d'agglomération, pour les mesures des listes A et B



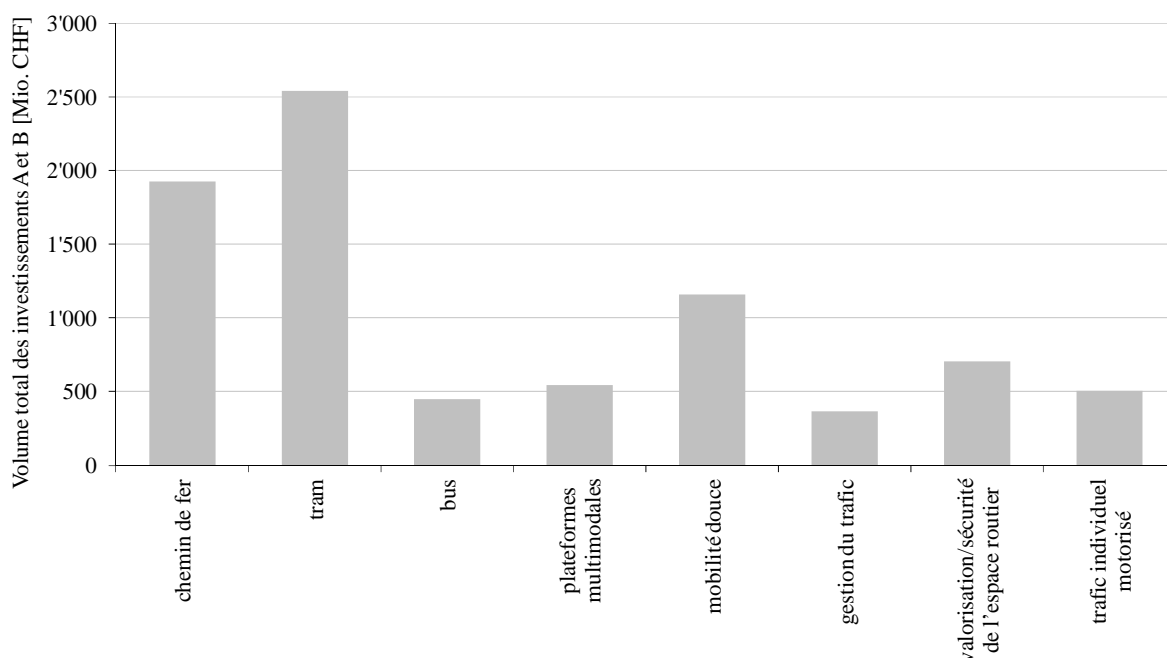
Les contributions fédérales seront donc avant tout affectées aux cinq grandes agglomérations de Zurich (Glattal et Limmattal), Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges, qui font état d'un urgent besoin d'infrastructures de transport impliquant de lourds investissements. Cette canalisation des moyens financiers permet d'honorer 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 équilibrée entre mesures des listes A et B garantit un échelonnement raisonnable des investissements. Le volume, plus faible en valeur absolue, des investissements en faveur des petites agglomérations s'explique par le fait que leur système de transports peut en général être amélioré sans investissements coûteux.

1.3.4.4 Interprétation des résultats

L'interprétation des résultats relatifs à l'évaluation de l'ordre des priorités et l'allocation des sommes investies aux principales catégories de mesures (montant total des investissements A et B par catégorie, en millions de francs) donne le tableau suivant (cf. figure 6):

Figure 6

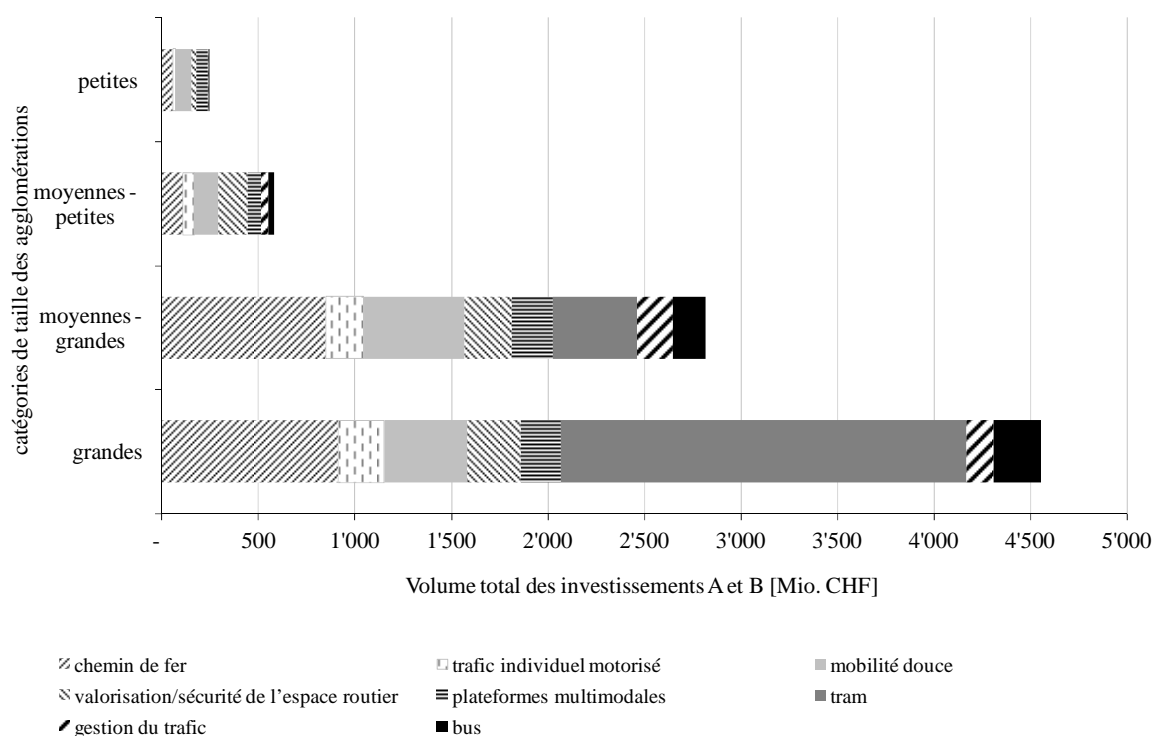
Volume total des investissements, par catégorie de mesures, pour les mesures des listes A et B



Les investissements en faveur du chemin de fer et du tramway représentent la majeure partie des contributions (cf. figure 6): dans les grandes agglomérations (Zurich, Bâle, Genève, Berne, Lausanne-Morges) et dans les agglomérations de taille moyenne à grande («Réseau urbain neuchâtelois» RUN, Bienne, Aareland, Lucerne, Aargau Ost, Winterthour, Saint-Gall-Arbon-Rorschach, Lugano), les investissements sont principalement réalisés là où l'offre réduite en surface disponible et la nécessité d'un usage rationnel des ressources font pencher la balance en faveur du tram et du RER (cf. figure 7). Les autres catégories de mesures drainant d'importants volumes d'investissements sont la mobilité douce, la valorisation/la sécurité de l'espace routier, les aménagements routiers et les plateformes multimodales. Dans les agglomérations moyennes à petites et petites, les investissements prévus dans les domaines du rail et des TIM sont relativement équilibrés (cf. figure 7).

Figure 7

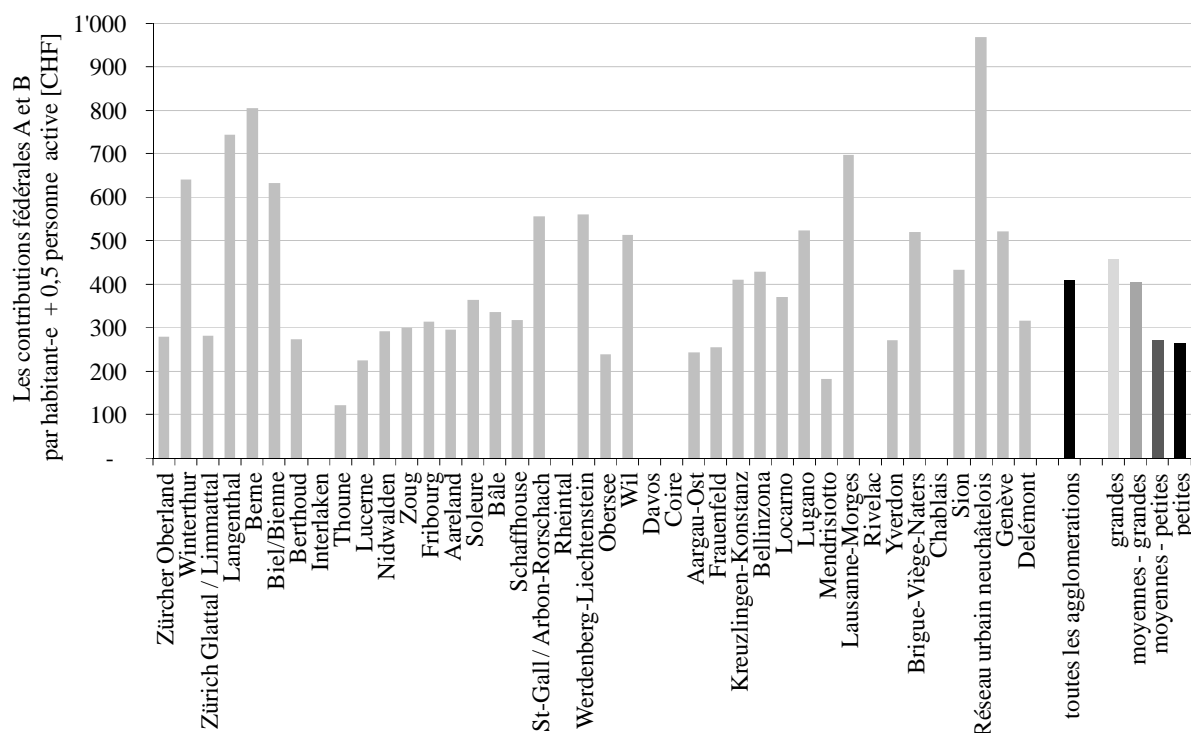
Volume total des investissements par catégorie de mesures, pour les mesures des listes A et B, ventilé selon la taille des agglomérations



Si l'on met en regard les investissements avec le nombre d'habitants et d'emplois (cf. figure 8), on constate une dispersion entre les diverses agglomérations qui illustre d'une part la nécessité relative de prendre des mesures et d'autre part le rapport coût-utilité de chaque projet. Bien que quelque 60 % des investissements soient prévus dans les cinq plus grandes agglomérations qui rencontrent la majeure partie des problèmes de transports (cf. figure 5), cette part n'est pas disproportionnée par rapport à leur importance en termes de population et d'emploi (cf. figure 8). Les contributions fédérales destinées à ces cinq agglomérations sont certes supérieures à celles destinées aux agglomérations moyennes à grandes, moyennes à petites et petites (quatre colonnes de droite de la figure 8), mais ces cinq agglomérations sont aussi celles qui font face à la plupart des problèmes les plus aigus. Certaines agglomérations de taille moyenne auront à réaliser, à moyen terme (liste B), des investissements coûteux par rapport à leur grandeur. Il s'agit en particulier du réseau urbain neuchâtelois RUN et de Lugano.

Figure 8

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 + 0,5 personne active)



1.3.5 Programme en faveur du trafic d'agglomération

Le programme en faveur du trafic d'agglomération soutient des mesures de grande portée réalisées dans les agglomérations. L'Assemblée fédérale décide des mesures dans le domaine du trafic d'agglomération qui bénéficient du soutien de la Confédération, ainsi que du taux de cette contribution.

1.3.5.1 Taux de contribution

L'arrêté fédéral détermine le taux de contribution et le montant maximal accordés par la Confédération pour les mesures de 2^e génération figurant sur la liste A (cf. annexe 17 et arrêté fédéral)). Ce taux de contribution est donc fixé pour les mesures de type A de 2^e génération, même si les travaux ne commencent qu'après 2019.

1.3.5.2 Liste A

En adoptant l'arrêté fédéral qui lui est soumis par le Conseil fédéral, l'Assemblée fédérale libère les crédits affectés aux mesures de 2^e génération qui figurent sur la liste A, de manière à assurer le cofinancement des mesures dont l'efficacité est jugée bonne à très bonne et qui seront vraisemblablement prêtes à être réalisées et financées dans les quatre ans suivant l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral (cf. tableau 3, colonne liste A, et arrêté fédéral). Les crédits destinés aux mesures de la liste A seront alors définitivement libérés et ces mesures ne feront, ultérieurement, l'objet d'aucun réexamen de leur efficacité, même si les travaux de construction ne devaient commencer qu'après 2019.

1.3.5.3 Liste B

Les mesures de la liste B constituent des éléments importants des projets d'agglomération et seront vraisemblablement cofinancées par la Confédération – sous réserve que les fonds nécessaires soient mis à disposition (cf. 1.3.6) – dans le cadre d'une future génération de projets, soit la 3^e (cf. tableau 3,

colonne liste B). Dans quatre ans environ, le Conseil fédéral soumettra au Parlement un nouveau message dans lequel il lui proposera de libérer les montants correspondants. Les mesures de la liste B seront alors réexaminées, en même temps et sur la base des mêmes critères que les mesures nouvelles; elles sont donc susceptibles de subir des modifications.

1.3.5.4 Vue d'ensemble par projet d'agglomération

Au terme de l'évaluation, les projets d'agglomération de la liste A bénéficient de contributions de la Confédération pour quelque 1,6 milliard de francs et ceux de la liste B pour environ 1,4 milliard, soit un total de quelque 3 milliards de francs. Sur les 2,56 milliards de francs libérés par l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 (voir point 1.2.1) pour les projets urgents, les 1,51 milliard de francs libérés le 21 septembre 2010 pour la 1^{re} génération et les 1,56 milliard de francs demandés par le biais du présent arrêté fédéral, le montant total libéré s'élève donc à 5,63 milliards de francs, ce qui laisse une réserve d'environ 0,37 milliard de francs. Or, les mesures de type B de la 2^e génération avoisinent déjà 1,4 milliard de francs, et c'est sans compter les nouvelles mesures des projets d'agglomération de 3^e et de 4^e générations. Cette réserve est certes appelée à augmenter légèrement avec le temps, car il y a lieu de penser que certaines mesures de 1^{re} et de 2^e générations n'absorberont pas complètement le crédit qui aura été alloué pour leur réalisation ou que d'autres ne seront pas concrétisées en raison, par exemple, d'un échec aux urnes. Toutefois, la réserve sera insuffisante pour faire face à une nouvelle génération du même ordre de grandeur. Les difficultés qui se posent dans ce contexte sont étudiées en détail au point 1.3.6 ci-après. A noter par ailleurs qu'en cas d'abandon de certaines mesures, l'effet qui était anticipé à travers elles ne pourra pas être atteint.

Tableau 3

Projet d'agglomération	Taux de contribution de la Confédération [%]	Liste A faisant l'objet de la demande de libération; contribution fédérale (en millions de CHF)	Liste B; financement pas assuré (en millions de CHF)	Total (en millions de CHF)
Zürcher Oberland	40	28.00	11.83	39.83
Winterthur	40	124.53	3.39	127.92
Zürich Glattal	35	92.33	102.98	195.31
Limmattal	35	82.91	102.64	185.55
Langenthal	35	11.89	3.22	15.11
Berne	35	290.54	93.96	384.50
Biel/Bienne	30	5.76	78.59	84.35
Berthoud	40	5.74	4.42	10.16
Interlaken	0	0.00	0.00	0.00
Thoune	35	10.42	3.56	13.98
Lucerne	35	30.56	29.81	60.37
Nidwalden	40	3.37	7.69	11.06
Zoug	35	20.50	24.11	44.61
Fribourg	40	21.57	20.36	41.93
Aareland	40	54.99	21.07	76.06
Soleure	35	18.84	15.91	34.75
Bâle	35	67.06	151.20	218.26
Schaffhouse	40	24.94	1.61	26.55
St-Gall/Arbon-Rorschach	40	81.66	69.92	151.58
Rheintal	0	0.00	0.00	0.00
Werdenberg-Liechtenstein	35	7.80	8.09	15.89
Obersee	40	29.07	4.71	33.78
Wil	40	29.08	15.02	44.10
Davos	0	0.00	0.00	0.00
Coire	0	0.00	0.00	0.00
Argovie-Est	35	49.11	17.17	66.28
Frauenfeld	35	5.69	4.19	9.88
Kreuzlingen-Konstanz	35	4.72	10.17	14.89
Bellinzona	40	11.36	15.31	26.67
Locarno	40	11.22	16.45	27.67
Lugano	35	10.26	80.19	90.45
Mendrisiotto	35	10.48	1.49	11.97
Lausanne-Morges	35	135.19	166.41	301.60
Rivelac	0	0.00	0.00	0.00
Yverdon	35	10.94	0.30	11.24
Brigue-Viège-Naters	35	21.23	1.44	22.67
Chablais	0	0.00	0.00	0.00
Sion	40	28.97	4.62	33.59
RUN	30	14.23	145.94	160.17
Genève	40	197.60	155.33	352.93
Delémont	35	4.52	4.20	8.72
Total		1557.08	1397.30	2954.38

Des listes recensant les mesures du degré de priorité A et du degré de priorité B ainsi que leur coût sont fournies aux annexes 1 à 16. Le cas de chaque agglomération est par ailleurs documenté en détail et fait l'objet d'un rapport d'analyse et de comparaisons croisées; les versions provisoires de ces documents ont été remis aux agglomérations.

1.3.6 Cofinancement du trafic d'agglomération – besoins de financement futurs

1.3.6.1 Cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération

La Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (RS 101) traite, dans deux articles, des villes et des agglomérations. La Confédération est ainsi tenue de prendre en considération, dans ses décisions, la situation particulière des villes et des agglomérations urbaines (art. 50 Cst.⁸). L'art. 86 Cst. l'autorise par ailleurs à prélever une redevance pour l'utilisation des routes nationales, un impôt à la consommation sur les carburants et un supplément sur cet impôt à la consommation et lui impose d'utiliser une partie des recettes correspondantes à des mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (art. 86, al. 3, let. b^{bis}).⁹

1.3.6.2 Un cofinancement efficace et ciblé du trafic d'agglomération

Le cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération contribue à une planification coordonnée de l'urbanisation et des transports et va dans le sens d'une coordination des divers moyens de transport dévolus aux transports publics, au trafic individuel motorisé et à la mobilité douce, de leur optimisation et de leur harmonisation avec les objectifs et mesures d'aménagement du territoire. La subordination claire du cofinancement à l'effet des mesures et à des critères d'efficacité impératifs¹⁰ permet d'atteindre un excellent rapport coût-efficacité. Le cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération a notamment contribué à une coordination par-delà les limites communales, cantonales et même nationales et à l'élaboration et à la défense communes de plans d'aménagement et de transports harmonisés. L'examen des projets d'agglomération et l'attribution de priorités claires par la Confédération garantissent une utilisation ciblée des moyens financiers.

1.3.6.3 Le trafic d'agglomération, un thème qui restera important à l'avenir

Les villes et les agglomérations abritent près de 75 % de la population helvétique et concentrent 80 % des emplois. Elles sont le principal moteur économique du pays. Mais qui dit densité de population et activité économique dit aussi trafic intensif. 85 à 90 % des embouteillages enregistrés en Suisse se forment dans les zones urbaines, où cohabitent dans un espace restreint les réseaux de transport locaux, régionaux et nationaux. De fait, ce sont les villes et les agglomérations qui connaissent les problèmes de transports les plus aigus, lesquels se répercutent sur les réseaux supérieurs et, partant, sur le système de transport du pays dans son ensemble.¹¹ Une mise en œuvre en temps utile des mesures visant à désamorcer ces problèmes est par conséquent aussi dans l'intérêt de la Confédération. Des systèmes de transport fonctionnels revêtent en effet une importance primordiale pour la qualité de vie et la compétitivité de la Suisse.

Toutes les projections concernant l'évolution du trafic partent du principe que les problèmes vont continuer à s'exacerber ces prochaines années.¹² Elles reposent sur les prévisions démographiques établies en 2006 par l'Office fédéral de la statistique (OFS), qui tablaient déjà sur une concentration, déjà en cours, de la croissance démographique dans les agglomérations.¹³ Les dernières prévisions de l'OFS en la matière pointent à présent vers une accentuation de cette croissance.¹⁴ Etablis sur cette base par l'OFT, les scénarios de l'évolution de la population dans les cantons suisses pour la période 2010-2035¹⁵ laissent attendre une concentration nettement plus importante que celle supposée

⁸ Art. 50, al. 3: «Ce faisant, elle [la Confédération] prend en considération la situation particulière des villes, des agglomérations urbaines et des régions de montagne.»

⁹ Art. 86, al. 1: «La Confédération peut prélever un impôt à la consommation sur les carburants». Art. 86, al. 3: «Elle affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des tâches et des dépenses suivantes, qui sont liées à la circulation routière: ... Art. 86, al. 3, let. b^{bis}: mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations;»

¹⁰ Les objectifs d'efficacité suivants sont notamment mis en exergue et définis par voie légale (LFINfr et LUMin): a) amélioration de la qualité du système de transports; b) développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti; c) réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources; d) accroissement de la sécurité du trafic. Voir à ce sujet les articles 4 et 7 de la 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, LFINfr) et les articles 17a à 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin).

¹¹ Les coûts des embouteillages ont été chiffrés à quelque 1,5 milliard de francs en 2005. Voir à ce sujet: Office fédéral du développement territorial (2007): Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz, Aktualisierung 2000/2005.

¹² Voir à ce sujet, notamment, Office fédéral du développement territorial (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030 et Office fédéral du développement territorial (2012): Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, Berne.

¹³ Office fédéral de la statistique (2006): Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse 2005-2050, Neuchâtel.

¹⁴ Office fédéral de la statistique (2010): Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse 2010-2060, Neuchâtel.

¹⁵ Office fédéral de la statistique (2011): Les scénarios de l'OFS et les projections produites par les cantons, Neuchâtel, 29.03.2011.

jusqu'ici de la croissance démographique dans les agglomérations. Compte tenu de ces prévisions, on peut imaginer que les problèmes de trafic vont à l'avenir se concentrer encore plus fortement qu'aujourd'hui dans les agglomérations.

1.3.6.4 Les fonds prévus pour le trafic d'agglomération sont insuffisants

Dans le fonds d'infrastructure, 6 milliards de francs (hors TVA et renchérissement) sont destinés au trafic d'agglomération. Dès l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure et de l'arrêté fédéral, une tranche d'environ 2,6 milliards de francs, soit plus de 40 % des ressources disponibles, a été libérée en faveur des projets urgents du trafic d'agglomération. Avec l'approbation du message du 21 septembre 2010 relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération, deux tiers de la part du crédit global destinée au trafic d'agglomération ont déjà été attribués à des mesures spécifiques.¹⁶ Dès lors, il ne reste que 1,9 milliard de francs à disposition jusqu'à l'expiration du fonds. A fin juin 2012, 41 projets d'agglomération de 2^e génération avaient été soumis à la Confédération. Les mesures faisant ainsi l'objet d'une demande de cofinancement prévoient des investissements de quelque 20 milliards de francs, ce qui dépasse largement les fonds disponibles aux fins de cofinancement. Conséquence: d'une part, la Confédération se voit dans l'obligation de fixer des priorités rigoureuses et, d'autre part, il va falloir trouver des moyens financiers supplémentaires.

La Constitution fédérale ne pose pas de limites temporelles à l'affectation par la Confédération des fonds issus du financement spécial de la circulation routière au cofinancement du trafic d'agglomération. Les tâches et les critères y relatifs ont été définis dans le cadre de la RPT. Selon celle-ci, la Confédération doit allouer au moins 30 à 40 millions de francs par an au financement du trafic d'agglomération. En vertu de la loi sur le fonds d'infrastructure, cette somme est portée, pendant 20 ans, à 300 millions de francs (hors TVA et renchérissement) par an. A compter de 2028, seuls 30 à 40 millions de francs par an seront donc disponibles selon la réglementation en vigueur.

1.3.6.5 Mieux séparer le financement des chemins de fer de celui du trafic d'agglomération

Le financement futur de l'infrastructure ferroviaire selon l'objet FAIF

Aux termes du projet de «loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (modification de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer), la Confédération prend en charge la part principale du financement de l'infrastructure (art. 49, al. 1 LCdF) et les cantons cofinancent les infrastructures (art. 49, al. 2 LCdF). Sont notamment exclus des prestations fédérales les tronçons destinés à la desserte capillaire¹⁷.

Le message du 18 janvier 2012 relatif à l'initiative populaire «Pour les transports publics» et sur le contre-projet direct (arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF) présente la délimitation entre le fonds d'infrastructure ferroviaire et le fonds d'infrastructure (objet 12.016). Il s'ensuit que les aménagements du RER dans les villes et les agglomérations dans le cadre des projets d'agglomération de 1^{re} génération seront – comme prévu et conformément à la décision du Parlement – financés grâce au fonds d'infrastructure. Les mesures de 2^e génération classées A par la Confédération et dont la réalisation doit démarrer à partir de 2015 seront également financées via le fonds d'infrastructure mais selon la réglementation valable jusqu'ici. Dès que le FAIF sera entré en vigueur, les mesures des projets d'agglomération concernant les chemins de fer seront financées via le FIF.

Délimitation entre financement des chemins de fer et financement du trafic d'agglomération

Le FAIF prévoit que les projets urgents et les mesures classées A des projets d'agglomération de 1^{re} et de 2^e générations seront financés conformément aux dispositions en vigueur jusqu'ici, soit selon le principe du cofinancement du trafic d'agglomération via le fonds d'infrastructure. Cela signifie notamment que les éventuels surcoûts liés à ces mesures devront être supportés par les agglomérations. A compter de la 3^e génération de projets d'agglomération, les éventuelles mesures relevant de l'infrastructure ferroviaire – y compris des rénovations et des constructions des arrêts et des gares – seront financées via le FIF. Les projets correspondants des agglomérations seront ainsi intégrés à la planification du programme de développement stratégique à long terme de l'infrastructure ferroviaire

¹⁶ S'agissant des projets urgents, 2,559 milliards de francs ont déjà été libérés via l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure (FF 2007 8019). A travers l'arrêté fédéral du 21 septembre 2010, le Parlement a libéré 1,51 milliard de francs supplémentaires pour la 1^{re} génération (FF 2010 6293).

¹⁷ Les commentaires relatifs à cet article, qui figurent au chapitre 7 du message FAIF, point 7.3.3 Loi sur les chemins de fer (LCdF), stipulent: «Art. 49 [...] En principe, le financement de l'infrastructure ferroviaire est du ressort de la Confédération (al. 1), mais il y a deux exceptions, régies par les al. 2 et 3. Alinéa 2 [...] Il fixe que les cantons prennent en charge le financement des installations d'accueil. [...] L'al. 3 clarifie la formulation précédente relative au champ d'application, qui manquait de clarté tant pour les types de transport que pour les implications (pas de prestations fédérales conformément à l'art. 57 LCdF). Le terme de tronçons destinés à la desserte capillaire désigne prioritairement les tramways».

(PRODES). Lors de la définition de nouvelles étapes du PRODES, les priorités seront établies conformément aux prescriptions régissant le FIF et ce, même pour les mesures ayant trait au transport ferroviaire dans les agglomérations. Néanmoins, ces mesures devront, à l'instar des autres mesures d'ordre supérieur, continuer à être présentées dans les projets d'agglomération. Les mesures devront toujours être intégrées dans une stratégie globale coordonnant l'urbanisation et les transports, autant que dans une évaluation d'efficacité correspondante à cet effet. Comme annoncé dans le message FAIF, les exigences des projets d'agglomération seront prises en compte lors de l'évaluation des mesures dans les agglomérations. L'OFT s'entend avec l'ARE au sujet des principes et des objectifs de ces mesures.¹⁸

1.3.6.6 Des besoins toujours élevés au niveau du trafic d'agglomération

Les demandes de contribution des agglomérations dépassent de loin les moyens financiers disponibles

Dans le fonds d'infrastructure, 300 millions de francs par an pendant vingt ans ont été prévus en faveur du trafic d'agglomération. Cette somme a été définie d'après les besoins en financement exposés dans le rapport du groupe d'experts Bieri, eux-mêmes estimés sur la base des prévisions démographiques 1996 de l'OFS. Dans l'intervalle, ces prévisions ont dû être revues à la hausse plusieurs fois. En outre, les besoins financiers associés aux projets d'agglomération de 1^{re} et de 2^e générations se sont révélés nettement supérieurs aux évaluations:

- Projets d'agglomération transports et urbanisation de 1^{re} génération: les agglomérations étaient invitées à soumettre leurs «projets d'agglomération transports et urbanisation» avant fin 2007 à l'ARE. Sur un total de 55, 30 villes et agglomérations ont soumis un projet d'agglomération dans les délais. Le volume total indiqué au titre des huit premières années se montait à quelque 17 milliards de francs, ce qui correspond à un volume d'investissement annuel de 2,1 milliards de francs, soit une contribution fédérale annuelle située entre 0,6 et 1,1 milliard de francs (taux de la contribution de la Confédération: 30 – 50 %) ou une moyenne avoisinant les 850 millions de francs.
- Projets d'agglomération transports et urbanisation de 2^e génération: les agglomérations étaient invitées à soumettre leurs nouveaux «projets d'agglomération transports et urbanisation» avant fin 2011 et leurs projets révisés avant mi-2012 à l'ARE. En tout, 41 projets d'agglomération de 2^e génération ont été remis dans les délais. Le volume total indiqué au titre des huit premières années se monte à quelque 20 milliards de francs, ce qui correspond à un volume d'investissement annuel de 2,5 milliards de francs, soit une contribution fédérale annuelle située entre 0,75 et 1,25 milliard de francs (taux de la contribution de la Confédération: 30 – 50 %) ou une moyenne avoisinant 1 milliard de francs.

Les 3^e et de 4^e générations ne sont pas financés par le fonds d'infrastructure

Les besoins futurs ne sauraient être directement extrapolés à partir des demandes déposées par les agglomérations au titre des deux premières générations de projets (respectivement 0,85 et 1 milliard de francs par an). Il faut toutefois garder à l'esprit que les investissements à venir tendent à être sous-estimés, en particulier lorsqu'ils portent sur un horizon temporel éloigné. En effet, il n'existe souvent pas encore d'estimations de coûts pour les mesures nécessaires à cette échéance, à supposer que ces mesures aient seulement été prévues. A noter toutefois qu'à compter de la 3^e génération, une fois que le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sera en place, tous les investissements dans les RER seront financés par le FIF, ce qui allégera d'environ 50 millions de francs par an le cofinancement du trafic d'agglomération.¹⁹ En comptant les 2,56 milliards de francs libérés par l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 (voir point 1.2.1) pour les projets urgents, les 1,51 milliard de francs libérés le 21 septembre 2010 pour la 1^{re} génération et les 1,56 milliard de francs demandés par le biais du présent arrêté fédéral, le montant total libéré s'élève donc à 5,63 milliards de francs, ce qui laisse une réserve d'environ 0,37 milliard de francs. Or, les mesures de type B de la 2^e génération avoisinent déjà 1,4 milliard de francs. Par conséquent, les projets d'agglomération de 3^e et 4^e générations ne sont pas financés par les ressources disponibles du fonds d'infrastructure. Il faut procéder à une hiérarchisation sensiblement plus restrictive dès la 3^e génération de projets, indépendamment du financement futur.

¹⁸ Objet 12.016, message du 18 janvier 2012 relatif à l'initiative populaire «Pour les transports publics» et sur le contre-projet direct (arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF), page 1422.

¹⁹ Voir objet 09.083, message du 11 novembre 2009 relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, annexe 1, «Liste des mesures dans le domaine du rail (ensemble des voies ferrées, stations RER), degré de priorité A»: sommes des contributions fédérales: 489,03 millions de CHF; part du financement de la ligne diamétrale de Zurich: 282,33 millions de CHF; restent donc à disposition pour les mesures dans le domaine du rail 206,70 millions de CHF, soit environ 50 millions de CHF par an.

Besoins futurs concernant le cofinancement des projets d'agglomération

La croissance démographique va à l'avenir se concentrer de manière encore plus sensible dans les agglomérations. Ces dernières vont dès lors rester en première ligne pour ce qui est des problèmes de transport. Du fait de la RPT, la Confédération s'est vue assigner la mission de cofinancer le trafic d'agglomération, tâche qui n'est limitée dans le temps ni par la Constitution fédérale, ni par la RPT. L'augmentation des moyens financiers disponibles, qui sont passés de 30–40 millions de francs par an à quelque 300 millions de francs grâce à la création du fonds d'infrastructure, est en revanche limitée à 20 ans. Le concept d'origine se fondait sur le raisonnement selon lequel les besoins en termes de soutien par la Confédération se stabiliseraient à 30–40 millions de francs par an une fois que l'accumulation de projets serait résorbée par un soutien aux projets urgents du trafic d'agglomération. Or, les expériences faites ces dernières années imposent de corriger ce raisonnement. Un cofinancement durable et sans limite de temps du trafic d'agglomération à un niveau élevé ne pourra toutefois être assuré qu'à condition que les moyens supplémentaires nécessaires à cet effet puissent être mis à disposition.

Quelle évolution pour le cofinancement des projets d'agglomération?

Dans ses objectifs pour l'année 2013 (décision du Conseil fédéral du 31 octobre 2012), le Conseil fédéral relevait que, pour ce qui est des tâches liées à la circulation routière²⁰ et financées par des moyens affectés (impôt de base sur les huiles minérales, surtaxe sur les huiles minérales, redevance pour l'utilisation des routes nationales), les dépenses dépassaient de plus en plus les recettes et qu'il fallait donc mettre à disposition des recettes supplémentaires (objectif 21). Le Conseil fédéral signalait dès lors son intention de mettre en consultation un message concernant le financement qui permettrait d'augmenter les recettes de la surtaxe sur les huiles minérales.

S'agissant du trafic d'agglomération, le Conseil fédéral constatait que, depuis l'approbation en 2010 du message concernant le programme «Trafic d'agglomération», deux tiers de la partie du crédit d'ensemble prévue pour le trafic d'agglomération (6 milliards de francs) avaient déjà été attribués à des mesures et à des paquets de mesures et que, par conséquent, la Confédération continuait à ne répondre qu'à une fraction des demandes de cofinancement des mesures de circulation prévues dans les projets d'agglomération de 2^e génération. Au vu de la différence croissante entre les besoins annoncés et les moyens disponibles, il estimait nécessaire d'examiner si et, dans l'affirmative, comment le cofinancement par la Confédération pourrait évoluer. Le Conseil fédéral s'engageait dès lors à mener une discussion sur le sujet en 2013.

Cette discussion sur l'évolution du financement a été menée le 30 janvier 2013. Le Conseil fédéral s'est dit décidé à unifier le financement du rail et de la route et propose à cet effet de créer, à l'image du fonds d'infrastructure ferroviaire, un fonds à durée illimitée pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FRA). Il a donc chargé le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'élaborer en 2013 un projet à mettre en consultation. Les questions de l'évolution du cofinancement du trafic d'agglomération et de la mise à disposition des moyens nécessaires à cette fin feront partie intégrante de ce projet sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FRA) et sur l'augmentation des recettes tirées de la surtaxe sur les huiles minérales.

1.4 Mise en œuvre du Programme en faveur du trafic d'agglomération

1.4.1 Accord sur les 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). L'accord sur les prestations doit préciser qu'en cas de liquidités insuffisantes du fonds d'infrastructure, les moyens libérés pour la mise en œuvre des mesures de la liste A ne seront à disposition que dans la mesure des liquidités du fonds. Cet accord comprend des mesures qui touchent aux infrastructures ferroviaires et routières cofinancées par la Confédération, des prestations entièrement assumées par l'agglomération ainsi que des mesu-

²⁰ L'expression «tâches liées à la circulation routière» désigne toutes les tâches énumérées à l'art. 86 Cst., ce qui inclut donc le cofinancement du trafic d'agglomération conformément à l'art. 86, al. 3, let. b^{bis} Cst.

res 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 accords doivent également traiter des modalités de compte-rendu et des bases qui permettent d'effectuer le contrôle d'efficacité et le contrôle financier.

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.

1.4.2 Convention de financement

Se fondant sur l'accord sur les prestations et sur le résultat des vérifications menées par l'autorité compétente²¹ l'office fédéral compétent détermine avec l'organisme responsable, dans la convention de financement, les modalités de paiement pour les mesures A prêtes à être réalisées et financées (art. 24, al. 4, OUMin). Les offices fédéraux compétents sont responsables de l'accompagnement de la mesure et du contrôle financier. Les conditions à remplir pour un éventuel préfinancement de mesures par l'organisme responsable sont énoncées à l'art. 24a OUMin.

1.3.3 Suite des travaux

La loi sur le fonds d'infrastructure dispose que le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation du programme en faveur du trafic d'agglomération et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la prochaine génération. Pour établir ce compte rendu, la Confédération a besoin des rapports des agglomérations sur l'avancement de la mise en œuvre (rapport de mise en œuvre des projets urgents et des mesures des listes A et B, analyse de l'effet, actualisation des coûts). Le présent rapport de consultation a été établi sur la base des rapports de mise en œuvre demandés aux agglomérations et des projets d'agglomération de 2^e génération. La marche à suivre ultérieure est prévue comme suit:

- d'ici au 31 octobre 2013: consultation relative au présent rapport;
- de novembre 2013 à mars 2014: dépouillement de la consultation et rédaction du message et de l'arrêté fédéral;
- vers fin mars 2014: message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale;
- vers fin 2014: décision du Parlement concernant la libération des crédits.

2 Commentaire article par article

Art. 1

Cette disposition prévoit la libération des fonds nécessaires aux mesures de la liste A de 2^e génération; ces fonds sont prélevés sur le crédit bloqué destiné à l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Le fonds ne doit pas s'endetter (art.9, al. 1 LFIInfr). La disponibilité effective de ces crédits est donc fonction de la liquidité du fonds. Pour des raisons de gestion, le calendrier et l'étendue des engagements à venir pour les mesures et paquets de mesures (voir annexe) dépendront des ressources disponibles dans le fonds d'infrastructure. Si nécessaire, des financements préalables par les organismes responsables pourraient être convenus conformément à l'art. 24a OUMin.

Art. 2

Cette disposition fixe le taux de contribution de la Confédération pour chacun des projets d'agglomération, ainsi que le montant maximal par agglomération pour les mesures de la liste A. Le projet d'arrêté fédéral définit donc le montant maximal de la contribution versée par la Confédération pour une agglomération. Ce montant correspond à la somme des contributions maximales allouées pour chacun(e) des mesures et paquets de mesures soutenus par la Confédération selon la liste A. Le taux de contribution s'applique également aux mesures isolées et aux paquets de mesures (voir annexe). Le Parlement décide du taux de contribution pour chaque projet d'agglomération de manière à ce qu'il vaille également pour les mesures et paquets de mesures. Il s'agit de montants maximaux, uti-

²¹ En vertu de l'art. 2 de loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451) et de 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; RS 814.01), la Confédération est tenue de vérifier que les installations de transport (routier) subventionnées respectent les dispositions de la LPN et de la LPE.

lisables exclusivement pour les mesures et paquets de mesures définis (voir annexe). Les éventuels surcoûts sont à la charge des agglomérations ou des organismes responsables de l'agglomération.

Art. 3

L'arrêté sur le financement, qui est un 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. Il vise à assurer la continuité et la fiabilité du financement. Ce fonds est juridiquement dépendant de la Confédération et est doté d'une comptabilité propre (art. 1 LFINfr). Il a été alimenté par un premier versement prélevé sur les ressources affectées au financement spécial du trafic routier; depuis lors, 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 LFINfr). L'arrêté sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération définit les modalités de libération des crédits destinés à la prochaine génération de projets; il n'intervient ni sur la dotation, ni sur la conception du fonds d'infrastructure. Par conséquent, 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.

Selon le rapport du 22 août 2012 sur le plan financier 2014-2016, la situation du point de vue de la Confédération est la suivante:

Tableau 4: Fonds d'infrastructure (rapport du 22 août 2012 sur le plan financier 2014-2016)

mio. de CHF	Budget 2012	Budget 2013	Plan financier 2014	Plan financier 2015	Plan financier 2016
Attributions au fonds	928	1 026	1 049	1 224	1 219
Sanctions perçues sur voitures de tourisme dans cadre réduction CO ₂	-	-	-	55	32
Attribution annuelle	928	1 026	1 049	1 169	1 186
Prélèvements sur le fonds	1 360	1 471	1 595	1 482	1 323
Routes nationales (achèvement du réseau)	730	730	780	749	630
Routes nationales (suppression des goulets d'étranglement)	90	130	210	270	300
Projets urgents trafic d'agglomération	386	321	181	124	106
Projets d'agglomération	110	245	384	299	246
Routes principales dans les régions de montagnes et les régions périphériques	40	45	40	40	41
Liquidités du fonds	1 479	1 033	488	230	126

RPT oblige, le cofinancement du trafic d'agglomération est devenu pour la Confédération une tâche durable, car ni la Constitution fédérale, ni la RPT ne la limitent dans le temps. L'augmentation des moyens financiers à disposition, lesquels sont passés de 30 – 40 millions de francs par an à environ 300 millions de francs par an du fait de la création du fonds d'infrastructure, est toutefois limitée à 20 ans. Un cofinancement durable et sans limite de temps du trafic d'agglomération à un niveau élevé ne pourra toutefois être assuré qu'à condition que les moyens supplémentaires nécessaires à cet effet puissent être mis à disposition.

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 aux mesures de type A de la 2^e génération de financement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Comme les problèmes de transports les plus aigus à cet égard se situent dans les agglomérations, cet arrêté est de première importance pour elles. A 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'élève à quelque 1,56 milliard de francs; cette contribution permet de générer un volume total d'investissements de quelque 4,23 milliards de francs, le taux de contribution moyen étant d'un peu plus de 35 %. En d'autres termes, le montant attendu de la part des cantons, des villes et des communes s'élève à quelque 2,67 milliards de francs. Les cantons, les villes et les communes continuant à supporter la majeure partie des investissements, la vitesse à laquelle ces derniers seront réalisés dépendra avant tout de leurs moyens financiers.

Les années 2015 à 2018 ne verront pas la réalisation de toutes les mesures, et certaines ne seront lancées qu'à la fin de cette période. Par ailleurs, aucun calendrier définitif n'a été fixé pour le début des travaux à réaliser dans le cadre de la 2^e génération de projets (cf. point 1.3.5.2). On peut donc s'attendre à ce que les crédits requis se répartissent sur quelques années au-delà de 2018.

Le fonds d'infrastructure n'est pas voué à financer l'entretien ou 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 et de dégager des ressources en personnel supplémentaires dans les cantons, les villes et les agglomérations a déjà été examinée lors de la rédaction du message du 2 décembre 2005 concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (fonds d'infrastructure)²²; il est donc superflu de revenir sur cette question dans le présent rapport.

3.3 Conséquences économiques

De la nécessité et des possibilités d'une intervention de l'Etat

Les problèmes de circulation se posent avec une acuité croissante dans les villes et les agglomérations suisses, qui sont nombreuses à faire face à un trafic intensif et, partant, à des nuisances sonores, à une forte concentration de polluants atmosphériques et à des engorgements permanents. Aujourd'hui, les engorgements et la perte de temps qu'ils génèrent représentent un coût qui dépasse largement le milliard de francs par année. La population, l'environnement et l'économie en supportent les répercussions.

Le fonds d'infrastructure garantit les financements fédéraux nécessaires à l'amélioration du système de transports dans les villes. L'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération régit la libération des moyens financiers requis pour la réalisation de la prochaine génération de projets en faveur du trafic d'agglomération (2^e génération). Il s'agit là d'un pas important pour l'application de la loi sur le fonds d'infrastructure. Cette deuxième génération vise le cofinancement des mesures dont l'efficacité est jugée bonne à très bonne en termes de trafic d'agglomération et qui fournissent ainsi une contribution essentielle pour le maintien de la fonctionnalité des réseaux de transport.

²² FF 2006 753

Conséquences sur différents groupes sociaux

Le projet permet donc non seulement d'assurer la compétitivité économique du pays, mais aussi d'améliorer les conditions de transport des usagers, qui profitent par exemple de temps de trajet plus courts. Près d'un tiers de la population est, pour différentes raisons, dans l'incapacité de conduire un véhicule motorisé et n'a donc pas d'autre recours pour se déplacer que la mobilité douce et les transports publics, lesquels sont précisément un point fort des agglomérations. La mobilité douce, par l'activité physique qu'elle engendre, est un facteur de promotion de la santé. Les milieux bâtis animés et impliquant des trajets courts contribuent, par leur niveau de nuisances raisonnable et par la possibilité de nouer facilement des liens sociaux, à une bonne qualité de vie. Compte tenu des tendances démographiques, le besoin de réseaux sûrs et attrayants en matière de mobilité douce va donc croissant. L'amélioration des systèmes de transport dans les villes et les agglomérations augmente l'accessibilité de ces dernières et profite tant aux personnes qui travaillent, qu'aux commerces et au secteur des services. Par ailleurs, l'arrêté fédéral prévu générera au profit du secteur de la construction un volume d'investissements total de quelque 4,23 milliards de francs, une somme qui n'inclut pas les effets conjoncturels indirects qui en découleront.

Effets sur l'économie nationale

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 spécifique, 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. En comparaison internationale, la Suisse dispose certes d'un réseau ferroviaire et routier étendu et performant. Des lacunes se font toutefois sentir au niveau du trafic d'agglomération. Afin de pouvoir continuer à se positionner avec succès face à la concurrence internationale, notre pays doit donc effectuer les investissements requis dans ses infrastructures de transports. A long terme, les investissements que générera le présent projet bénéficieront à la place économique suisse, au marché du travail et à la prospérité du pays.

Réglementations alternatives

Les villes, qui concentrent quelque 75 % de la population helvétique, génèrent des impulsions déterminantes pour la vie économique, sociale, culturelle et politique. Mais l'urbanisation comporte aussi des inconvénients: pression accrue sur les systèmes de transports, sur l'environnement et sur les finances publiques ou encore problèmes sociétaux. Ces difficultés se répercutent négativement sur l'attrait économique des villes et sur la qualité de vie de leurs habitants. Or, les villes ne pourront pas résoudre seules ces problèmes, car l'ampleur des défis dépasse leurs possibilités, leurs compétences et leurs limites administratives.

En acceptant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) lors de la votation du 28 novembre 2004, le souverain a attribué à la Confédération une tâche nouvelle: celle de financer notamment des «mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations» (art. 86, al. 3, let. b^{bis}, Cst.) en utilisant pour ce faire une partie des recettes de l'impôt à la consommation sur tous les carburants à l'exception du kérosène et les recettes nettes de la redevance pour l'utilisation des routes nationales.

C'est sur ces dispositions que se fonde le principe du cofinancement de mesures pour améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, ancré dans la loi sur le fonds d'infrastructure. Le présent projet constitue une étape supplémentaire vers la mise en œuvre du mandat légal qui découle de cette loi.

Adéquation de la mise en œuvre

Le soutien accordé à des projets d'agglomération coordonnés en termes de transports et d'aménagement du territoire a pour effet d'inscrire les problèmes de transport dans une perspective globale; pour les résoudre, il fait interagir efficacement tous les modes de transport et coordonne les transports avec 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 des ressources financières restreintes. Les contributions de la Confédération sont versées à titre de cofinancement uniquement. La responsabilité de la mise en œuvre incombe aux agglomérations. Cette démarche correspond à une répartition des tâches selon le principe de subsidiarité.

3.4 Conséquences sur le territoire et sur l'environnement

Le programme en faveur du trafic d'agglomération, avec les mesures des listes A et B, a de nombreux effets positifs 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, l'occupation des sols et la qualité de vie en milieu urbain. Le principe du développement durable impose de contenir les nuisances environnementales liées à l'accroissement du trafic et de préserver, voire d'améliorer, la qualité du tissu bâti. Le fonds d'infrastructure et, plus précisément, le programme en faveur du trafic d'agglomération, sont en mesure d'apporter une contribution substantielle en la matière. L'approche globale des transports est en effet de nature à renforcer, dans les grandes agglomérations, la part des transports publics et de la mobilité douce, qui disposent en général d'avantages comparatifs dans les régions densément peuplées. Cette évolution contribuera à rééquilibrer la répartition modale au profit des transports publics et de la mobilité douce, surtout dans les grandes agglomérations, et à rendre la gestion du trafic plus durable en termes d'occupation du sol et de pollution sonore et atmosphérique. En favorisant le développement urbain à l'intérieur du tissu bâti, on maîtrise mieux le mitage et on renforce les centres. Le transfert vers les transports publics et la mobilité douce qui s'observe dans les régions densément peuplées va en outre dans le sens des objectifs climatiques fixés dans la loi sur le CO₂ et le protocole de Kyoto.

Dans le cadre de l'examen effectué par la Confédération, l'effet de chacun des projets d'agglomération a été analysé à l'aune des critères «Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti» et «Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources».

Cette analyse a mis en évidence les effets suivants:

- le programme en faveur du trafic d'agglomération renforce les transports publics et la mobilité douce dans les agglomérations; le rééquilibrage modal qui en résulte en faveur de ces modes de transport permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques;
- plusieurs mesures contribuent certes à l'imperméabilisation des sols, mais l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti permet de lutter contre le mitage du territoire et de renforcer le développement des centres, ce qui ralentira la consommation de surfaces.

Enfin, toutes les mesures cofinancées par le biais du fonds d'infrastructure sont soumises aux procédures ordinaires d'aménagement du territoire et de planification environnementale et doivent respecter les objectifs environnementaux fixés par la loi (air, bruit, nature, paysage, etc.).

4 Liens avec le programme de la législature

Le projet est annoncé dans le message du 25 janvier 2012 sur le programme de législature de 2011 à 2015²³.

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois

L'Assemblée fédérale a adopté la loi sur le fonds d'infrastructure (LFI) en se basant sur les art. 86, al. 3, et 173, al. 2, de la Constitution. Le présent arrêté s'appuie sur l'art. 7, al. 4, LFI, qui dispose que le Conseil fédéral 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 nécessaires pour la génération suivante.

L'arrêté prévu proposera à l'Assemblée fédérale d'adopter le programme en faveur du trafic d'agglomération et de libérer une partie des ressources du fonds pour la réalisation des projets d'agglomération.

5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

La constitution du fonds d'infrastructure ne relevait pas du champ d'application du droit européen. Le financement des mesures sur territoire étranger dans les régions frontalières est prévu par les disposi-

²³ FF 2012 349

tions de l'art. 17a, al. 3, LUMin. Les mesures d'infrastructure qui s'étendent au-delà des frontières nationales peuvent être financées par le programme pour autant qu'elles permettent en premier lieu d'améliorer la situation du trafic dans la partie suisse de l'agglomération et que l'Etat voisin, qui doit être intégré dans l'organe de pilotage du projet de manière appropriée, s'engage lui aussi financièrement (FF 2006 753 782). Par conséquent, le présent arrêté fédéral est compatible avec le droit européen.

5.3 Forme de l'arrêté

Conformément aux dispositions de la LFIInfr, le Conseil fédéral 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 nécessaires pour la période suivante. Le programme et la proposition de libération des crédits ne contiennent pas de dispositions à caractère législatif. Ils ne sont donc pas soumis au référendum et peuvent prendre 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, doivent être adoptés à la majorité des membres de chaque conseil 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 (frein aux dépenses). Cette majorité a d'ores et déjà été obtenue pour toutes les mesures financées par le fonds d'infrastructure dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure et lors de l'adoption du crédit d'ensemble 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 sur les subventions²⁴ s'appliquent au fonds d'infrastructure à titre subsidiaire.

²⁴ RS 616.1

6 Annexes

6.1 Annexe 1 - Liste des mesures concernant le chemin de fer, priorité A

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0230 Winterthur	4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe	163.01	40%	65.20
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Grüze	3.14	40%	1.25
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Oberwinterthur	2.69	40%	1.08
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Hegi	4.93	40%	1.97
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	35.85	35%	12.55
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)	26.88	35%	9.41
0261-1 Zürich Glattal	Dübendorf - Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite	2.06	35%	0.72
0261-2 Limmattal	Dietikon - Doppelspur-Ausbau BDWM	31.01	35%	10.85
0329 Langenthal	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bhf. Plätze)	26.55	35%	9.29
0351 Bern	Realisierung Bahnhof RBS	466.00	35%	163.10
0351 Bern	Realisierung Publikumsanlagen SBB	309.17	35%	108.21
0371 Biel/Bienne	Schienegebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltstellen Buswil und Lyss)	1.91	30%	0.57
1061 Luzern	Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe)	1.62	35%	0.57
1711 Zug	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bahn)	8.96	35%	3.14
1711 Zug	OV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bus und Vorplatz)	2.69	35%	0.94
1711 Zug	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 11: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Langsamverkehr)	0.90	35%	0.31
1711 Zug	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 2: Quartierverbindung Theilerplatz	9.01	35%	3.15
1711 Zug	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 5: Quartierverbindung Bahnhof Rotkreuz Ost mit Perronaufgang	15.32	35%	5.36
2581 Aareland	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentrassierung	9.64	40%	3.86
2939 Schaffhausen	Leistungssteigerung Bahn Schaffhausen-Neuhausen	32.71	40%	13.08
2939 Schaffhausen	Schaffung zusätzliche Personenunterführung Süd in Neuhausen Bad Bhf.	2.24	40%	0.90
2939 Schaffhausen	Personenunterführung Beringen Bad Bhf.	2.33	40%	0.93
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St. Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof	0.90	40%	0.36
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, Stadtbahnhof	25.99	40%	10.40
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Goldach, Bahnhof	2.24	40%	0.90
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Gossau, Umsteigepunkt Arnegg	0.27	40%	0.11
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verlängerung der Rathausunterführung	8.96	40%	3.58
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB	1.17	40%	0.47
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahn Perron	1.97	40%	0.79
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil Weiche Gossau	2.69	40%	1.08
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - LV-Unterführung als Verbindung von Heerbrugg und Widnau	2.69	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Aufwertungen	3.41	35%	1.19
5002 Bellinzona	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	7.44	40%	2.98
5113 Locarno	Nodo ferroviario TILO di Minusio	4.48	40%	1.79
5890 Rivelac	élargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	8.92	0%	-
5938 Yverdon	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	6.27	35%	2.20
6002 Brig-Visp-Naters	Unterführung Bahnhof Visp	3.58	35%	1.25
6266 Sion	Interface de la gare d'Ardon	0.60	40%	0.24
6266 Sion	Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey	0.40	40%	0.16
6266 Sion	Interface de la gare de Saint-Léonard	0.25	40%	0.10
6458 RUN	Amélioration de la capacité Le Locle-la Chaux-de-Fonds	19.72	30%	5.91
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD : élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	5.38	40%	2.15
6621 Genève	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	7.51	40%	3.00
6621 Genève	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie	9.41	40%	3.76
6711 Delémont	Halte ferroviaire à la Communance	2.49	35%	0.87
Summe		1'285.33		459.73

6.2 Annexe 2 - Liste des mesures concernant le chemin de fer, priorité B

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0371 Biel/Bienne	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	28.21	30%	8.46
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - 2. Bahnhofspassage Biel	9.96	30%	2.99
1061 Luzern	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	24.89	35%	8.71
1061 Luzern	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	4.06	35%	1.42
1509 Nidwalden	Haltestelle Bitzi	5.84	40%	2.34
2196 Fribourg	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1.01	40%	0.40
2581 Aareland	Ofringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB	12.45	40%	4.98
2601 Solothurn	Luterbach-Attisholz SBB	9.96	35%	3.49
2601 Solothurn	Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS	29.04	35%	10.16
2701 Basel	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	1.79	35%	0.63
2939 Schaffhausen	Verbesserung Bahnunterführung Thayngen für Fuss- u. Veloverkehr	0.90	40%	0.36
2939 Schaffhausen	Erweiterung Zugangswege zu westlichem Perron in Dachsen	0.27	40%	0.11
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung	2.69	40%	1.08
3425 Wil	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspurabschnitt Jakobstal	4.12	40%	1.65
3901 Chur	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen	16.85	0%	-
4021 Aargau-Ost	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	6.64	35%	2.32
4021 Aargau-Ost	Baden Bahnhof, Personenunterführung Nord und Perronzugang Nord	8.30	35%	2.90
4566 Frauenfeld	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf	10.95	35%	3.83
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Förderung der kombinierten Mobilität	1.17	35%	0.41
5113 Locarno	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	11.37	40%	4.55
5890 Rivelac	halte GP entre Fontanivent et Chernex	0.35	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement interface régionale halte de Clarens	1.22	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey	0.29	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz	0.42	0%	-
6458 RUN	TransRUN (nouvelle ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds)	385.35	30%	115.60
6458 RUN	Mise hors service de la ligne existante Neuchâtel/Vauseyon - La Chaux-de-Fonds/Bas-du-Reymond	8.07	30%	2.42
6458 RUN	Bôle: voie de croisement	26.88	30%	8.07
6458 RUN	Electrification tronçon Col-des-Roches - Morteau	32.26	30%	9.68
6458 RUN	Boudry/Perreux: nouvelle halte	5.83	30%	1.75
6458 RUN	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	3.58	30%	1.08
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)	4.48	40%	1.79
6621 Genève	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.24	40%	0.90
6621 Genève	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Est au bout des quais	9.86	40%	3.94
Summe		671.28		206.02

6.3 Annexe 3 - Liste des mesures pour le trafic individuel motorisé, priorité A

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Wallisellen - Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum	12.38	35%	4.33
0351 Bern	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.40	35%	0.84
0351 Bern	Korrektion Wangental	8.99	35%	3.15
0942 Thun	Umbau Ziegeleikreisel, Steffisburg	1.80	35%	0.63
1061 Luzern	K17: Ebikon, Knoten Schösslistrasse, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	8.11	35%	2.84
1509 Nidwalden	Stans, Knoten Robert-Durrerstrasse	0.98	40%	0.39
2581 Aareland	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	22.65	40%	9.06
2581 Aareland	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN	9.06	40%	3.62
2601 Solothurn	Derendingen, Kreuzplatz (Umgestaltung des Knotens)	2.47	35%	0.86
2601 Solothurn	Bibersit, Bürenstrasse/Westtangente (Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr)	1.24	35%	0.43
2601 Solothurn	Solothurn, Baselstrasse	20.59	35%	7.21
2701 Basel	Basel-Dreispez: Knotenanpassungen	24.32	35%	8.51
2701 Basel	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	46.69	35%	16.34
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R	6.25	35%	2.19
3336 Obersee	Zentrumsentlastung Lachen	27.30	40%	10.92
3336 Obersee	Kreisel Bergstrasse-Beichenstrasse Samstagern	0.94	40%	0.37
3901 Chur	Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommeraustasse	2.11	0%	-
3901 Chur	Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	0.42	0%	-
4021 Aargau-Ost	Handlungsprogramm Sanierung Unfallsschwerpunkte auf Kantonsstrassen	3.24	35%	1.13
4021 Aargau-Ost	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Knotensanierung Mutschellen	3.74	35%	1.31
4566 Frauenfeld	Erschliessung Langdorf (Oststrasse)	3.35	35%	1.17
5586 Lausanne-Morges	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	19.75	35%	6.91
5586 Lausanne-Morges	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, tronçon Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.31	35%	3.26
5586 Lausanne-Morges	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	14.07	35%	4.92
5586 Lausanne-Morges	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	9.40	35%	3.29
5890 Rivelac	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	3.50	0%	-
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis	0.99	35%	0.35
6002 Brig-Visp-Naters	Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig	0.66	35%	0.23
6621 Genève	Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue -Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)	13.92	40%	5.57
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	25.96	40%	10.38
Summe		306.58		110.21

6.4 Annexe 4 - Liste des mesures pour le trafic individuel motorisé, priorité B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse	6.02	35%	2.11
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Schlieren, Ausbau Engstringerkreuzung	8.48	35%	2.97
0351 Bern	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4.45	35%	1.56
0351 Bern	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	35%	4.73
0351 Bern	Bern / Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse	15.00	35%	5.25
0404 Burgdorf	Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg	1.42	40%	0.57
1509 Nidwalden	Stans, Netzergänzung Stans West	4.91	40%	1.97
2196 Fribourg	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	16.47	40%	6.59
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	63.17	40%	25.27
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof	14.82	40%	5.93
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Haag / Benden - Eschen	10.95	35%	3.83
3336 Obersee	Abzweiger St. Gallerstrasse-Feldmoosstrasse Lachen	2.73	40%	1.09
3425 Wil	Netzergänzung Grünaustrasse	4.89	40%	1.95
3425 Wil	Knotensanierung Schwanenkreisel	6.74	40%	2.70
3851 Davos	Entlastungsstrasse 1. Etappe	11.03	0%	-
4021 Aargau-Ost	Baden, Brückenkopf Ost - Niveaufreie Entflechtung	22.52	35%	7.88
5113 Locarno	Porta est di Tenero (concelto urbanistico e riassetto viario) - seconda tappa: riorganizzazione viaria asse via Brere, collegamenti mobilità lenta	2.01	40%	0.80
5113 Locarno	Riorganizzazione svincolo S. Materno	5.44	40%	2.18
6266 Sion	Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen	0.70	40%	0.28
6458 RUN	Morteau : P+R	1.78	30%	0.53
Summe		217.03		78.19

6.5 Annexe 5 - Liste des mesures concernant la mobilité douce, priorité A

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Uster - Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr	2.54	40%	1.02
0121 Zürcher Oberland	LV A-Liste	20.70	40%	8.28
0230 Winterthur	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi-Grütze und Winterthur Mitte)	7.63	40%	3.05
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung Seuzach	5.09	40%	2.04
0230 Winterthur	LV A-Liste	27.57	40%	11.03
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Verbindung Sihlsteg / Giesshübel (Netzlückenschliessung Haupttruten Velo)	4.24	35%	1.48
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Shil - HB - Limmat	10.01	35%	3.50
0261-1 Zürich Glattal	Opfikon - Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1	1.95	35%	0.68
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt - 3 Abschnitte Dübendorf	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt - Abschnitt Stettbach - Wallisellen - Zürich - Opfikon	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	LV A-Liste	7.63	35%	2.67
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Schlieren	5.09	35%	1.78
0261-2 Limmattal	LV A-Liste	4.33	35%	1.51
0329 Langenthal	LV A-Liste	0.99	35%	0.35
0351 Bern	LV A-Liste	4.82	35%	1.69
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen	4.12	30%	1.24
0371 Biel/Bienne	LV A-Liste	4.97	30%	1.49
0404 Burgdorf	LV A-Liste	8.47	40%	3.39
0581 Interlaken	LV A-Liste	-	0%	-
0942 Thun	Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend-Uttigenstrasse	2.25	35%	0.79
0942 Thun	LV A-Liste	9.53	35%	3.34
1061 Luzern	K2: Luzern, Rebstock - Meggen, Lerchenbühl	3.65	35%	1.28
1061 Luzern	LV A-Liste	12.43	35%	4.35
1509 Nidwalden	LV A-Liste	1.25	40%	0.50
1711 Zug	Kurzfristige Netzerergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 10: Entflechtung Rad-/Fussweg mit Parkplatz vor dem Schiessstand Choller	2.19	35%	0.77
1711 Zug	LV A-Liste	14.30	35%	5.01
2196 Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	0.70	40%	0.28
2196 Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	0.74	40%	0.30
2196 Fribourg	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	3.71	40%	1.48
2196 Fribourg	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des vois ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	2.47	40%	0.99
2196 Fribourg	LV A-Liste	16.50	40%	6.60
2581 Aareland	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	4.94	40%	1.98
2581 Aareland	LV A-Liste	17.26	40%	6.90
2601 Solothurn	Solothurn Westbahnhof, Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahnhofs	2.96	35%	1.04
2601 Solothurn	LV A-Liste	3.50	35%	1.23
2701 Basel	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfeldern	5.84	35%	2.04
2701 Basel	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	6.81	35%	2.38
2701 Basel	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Bruglingen-GrosseAllee	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	3.89	35%	1.36
2701 Basel	LV A-Liste	11.45	35%	4.01
2939 Schaffhausen	LV A-Liste	5.05	40%	2.02
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG	1.09	40%	0.44
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung)	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserswaldweg inkl. Brücke	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Anschlusskreisel Bildstrasse			
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen	1.43	40%	0.57
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofsareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse	1.77	40%	0.71
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Erschliessung Güterbahnhofsareal, Neubau Passerelle Ost, bei St. Leonhardskirche über die Bahnlinie	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle	1.68	40%	0.67
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg	4.04	40%	1.62
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	LV A-Liste	80.41	40%	32.17
3231 Rheintal	LV A-Liste	6.60	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr - Brücke Räfis - Schaan/Vaduz	2.53	35%	0.88
3271 Werdenberg-Liechtenstein	LV A-Liste	8.40	35%	2.94
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe - Lachen	1.87	40%	0.75
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe - Richterswil	1.09	40%	0.44
3336 Obersee	LV A-Liste	14.33	40%	5.73

N° de référence: M163-0242

3425 Wil	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd	1.26	40%	0.50
3425 Wil	Schiessen von Netzlücken	5.07	40%	2.03
3425 Wil	LV A-Liste	20.33	40%	8.13
3851 Davos	LV A-Liste	2.84	0%	-
3901 Chur	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Verbindung Chur - Haldenstein	2.19	0%	-
3901 Chur	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Querung RhB Domat/Ems	0.84	0%	-
3901 Chur	LV A-Liste	11.37	0%	-
4021 Aargau-Ost	Ennetbaden/Baden, Mättelisteg	1.44	35%	0.50
4021 Aargau-Ost	LV A-Liste	19.72	35%	6.90
4566 Frauenfeld	LV A-Liste	1.47	35%	0.51
4671 Kreuzlingen-	LV A-Liste	5.12	35%	1.79
5002 Bellinzona	Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo - Cadenazzo - ML 2.1.2 passerella Via Zorzi/Via Bellinzona	1.54	40%	0.61
5002 Bellinzona	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione - Gorduno, Bellinzona" - ML 2.3.1 passerella sul fiume Ticino	3.07	40%	1.23
5002 Bellinzona	ML Lista A	4.97	40%	1.99
5113 Locarno	ML Lista A	11.68	40%	4.67
5192 Lugano	Rete ciclabile regionale, Fase 2 - passerella ciclopedonale sulla Tresa	1.67	35%	0.59
5192 Lugano	Pista ciclabile quartiere NQC	8.37	35%	2.93
5192 Lugano	ML Lista A	19.26	35%	6.74
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS di Mendrisio per il collegamento della zona insediativa strategica a ovest dei binari (indispensabile per l'attuazione della misura IN4)	1.99	35%	0.70
5250 Mendrisiotto	ML Lista A	17.79	35%	6.23
5586 Lausanne-Morges	Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures individuelles) (4d.CL.02; 4d.CL.23; 4d.CL.134; 4d.CL.142; 4d.CL.143; 4d.CL.151; 4d.EL.106; 4d.NL111; 4dOL.12a; 4dOL.110; 4dOL.112; 4dOL.113; 4dOL.114; 4dOL.115; 4dRM8)	28.30	35%	9.90
5586 Lausanne-Morges	MD Liste A	20.09	35%	7.03
5890 Rivelac	MD Liste A	4.12	0%	-
5938 Yverdon	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.15	35%	1.45
5938 Yverdon	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	2.12	35%	0.74
5938 Yverdon	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.05	35%	1.77
5938 Yverdon	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1.50	35%	0.53
5938 Yverdon	Réouverture du passage St-Roch	0.94	35%	0.33
5938 Yverdon	MD Liste A	1.81	35%	0.63
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Verbindung Brig-Glis - Eyholz (Rote Meile)	6.96	35%	2.44
6002 Brig-Visp-Naters	LV A-Liste	7.10	35%	2.49
6153 Chablais	MD Liste A	8.21	0%	-
6266 Sion	MD Liste A	8.31	40%	3.33
6458 RUN	Amélioration réseau MD: Le Locle Chemin des Rencontres (Le Locle)	3.56	30%	1.07
6458 RUN	La Tène: Nouveau passage inférieur protégé (PIP) Rue des Sugiez-Epagnier	1.33	30%	0.40
6458 RUN	Boudry : amélioration réseau MD: Passerelle MD le long du viaduc CFF de Boudry	3.56	30%	1.07
6458 RUN	MD Liste A	5.06	30%	1.52
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle : passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet	4.70	40%	1.88
6621 Genève	Aménagement MD pour relier la voie verte d'aggio et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la Jonction	7.52	40%	3.01
6621 Genève	Voie verte d'agglomération- section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier	5.64	40%	2.26
6621 Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon : élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	3.76	40%	1.50
6621 Genève	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	13.17	40%	5.27
6621 Genève	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	13.92	40%	5.57
6621 Genève	MD Liste A	3.88	40%	1.55
6711 Delémont	MD Liste A	0.54	35%	0.19
Somme		713.23		253.37

6.6 Annexe 6 - Liste des mesures concernant la mobilité douce, priorité B

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Netzerergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität: Teil Hinwil Dürnten	5.51	40%	2.21
0121 Zürcher Oberland	LV B-Liste	10.52	40%	4.21
0230 Winterthur	LV B-Liste	-	40%	-
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Gleisquerung Negrellisteg (Netzlückenschliessung Hauptrouten Velo)	25.45	35%	8.91
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Hauptrouten Velo)	14.42	35%	5.05
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU West	7.17	35%	2.51
0261-1 Zürich Glattal	LV B-Liste	-	35%	-
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Schlieren	1.27	35%	0.45
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Killwangen	3.39	35%	1.19
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Neuenhof	3.39	35%	1.19
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Neuenhof, Limmattsteg	5.09	35%	1.78
0261-2 Limmattal	LV B-Liste	-	35%	-
0329 Langenthal	LV B-Liste	7.41	35%	2.59
0351 Bern	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	17.79	35%	6.23
0351 Bern	Bern, LV-Brücke Breitenrain - Länggasse	12.45	35%	4.36
0351 Bern	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	11.12	35%	3.89
0351 Bern	LV B-Liste	3.41	35%	1.19
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Bahnunterführung Lyss	6.59	30%	1.98
0371 Biel/Bienne	LV B-Liste	6.34	30%	1.90
0404 Burgdorf	LV B-Liste	9.62	40%	3.85
0581 Interlaken	LV B-Liste	-	0%	-
0942 Thun	LV B-Liste	4.59	35%	1.61
1061 Luzern	Dierikon - Udligenswil: Götzenthalstrasse	5.68	35%	1.99
1061 Luzern	K30: Luzern, Brüel (Velounterführung)	0.89	35%	0.31
1061 Luzern	Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)	3.25	35%	1.14
1061 Luzern	Luzern, Velostation Altstadt Luzern (unterirdisch)	2.11	35%	0.74
1061 Luzern	LV B-Liste	2.98	35%	1.04
1509 Nidwalden	LV B-Liste	7.48	40%	2.99
1711 Zug	Mittelfristige Netzerergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 4: Personenunterführung Blickensdorferstrasse Lorzenuferweg beim Schulhaus Wiesental	1.75	35%	0.61
1711 Zug	LV B-Liste	18.05	35%	6.32
2196 Fribourg	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	2.59	40%	1.04
2196 Fribourg	LV B-Liste	5.10	40%	2.04
2581 Aareland	Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	8.24	40%	3.29
2581 Aareland	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“	13.18	40%	5.27
2581 Aareland	LV B-Liste	5.90	40%	2.36
2601 Solothurn	Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr	2.06	35%	0.72
2601 Solothurn	LV B-Liste	4.41	35%	1.54
2701 Basel	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	1.95	35%	0.68
2701 Basel	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse	2.43	35%	0.85
2701 Basel	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke	7.78	35%	2.72
2701 Basel	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	1.95	35%	0.68
2701 Basel	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer	9.73	35%	3.40
2701 Basel	Basel: Seevogelbrücke	7.78	35%	2.72
2701 Basel	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	16.54	35%	5.79
2701 Basel	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck-	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	15.56	35%	5.45
2701 Basel	Fuss- und Velohochweg Grenzach-Wyhlen-Basel	4.38	35%	1.53
2701 Basel	LV B-Liste	1.52	35%	0.53
2939 Schaffhausen	Munotlift	2.11	40%	0.84
2939 Schaffhausen	LV B-Liste	0.76	40%	0.30
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark	2.02	40%	0.81
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung	1.43	40%	0.57
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	LV B-Liste	23.96	40%	9.58
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - Verbindung Au/St. Margrethen - Lustenau	11.79	0%	-
3231 Rheintal	LV B-Liste	3.61	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	LV B-Liste	2.91	35%	1.02
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe	1.25	40%	0.50
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkte Wollerau	4.68	40%	1.87
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkte Blumenau	3.12	40%	1.25
3336 Obersee	LV B-Liste	-	40%	-

N° de référence: M163-0242

3425 Wil	LV B-Liste	2.11	40%	0.84
3851 Davos	LV B-Liste	1.85	0%	-
3901 Chur	LV B-Liste	-	0%	-
4021 Aargau-Ost	LV B-Liste	9.82	35%	3.44
4566 Frauenfeld	LV B-Liste	1.04	35%	0.36
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse	3.79	35%	1.33
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	4.21	35%	1.47
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	0.93	35%	0.32
4671 Kreuzlingen-Konstanz	LV B-Liste	5.59	35%	1.96
5002 Bellinzona	ML Lista B	5.97	40%	2.39
5113 Locarno	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B - Nuova passerella sulla Maggia (3.1)	3.35	40%	1.34
5113 Locarno	ML Lista B	1.67	40%	0.67
5192 Lugano	ML Lista B	-	35%	-
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Chiasso, passerella pedonale sopraelevata (sopra la ferrovia) quale collegamento tra il Quartiere Soldini e i quartieri Boffalora / Centro	1.72	35%	0.60
5250 Mendrisiotto	ML Lista B	1.99	35%	0.70
5586 Lausanne-Morges	Franchissements mobilité douce 2019-2022 (mesures individuelles) (4d.CL.04; 4d.CL.138; 4d.CL.141; 4d.NL.112; 4d.OL.12b; 4d.OL.16)	23.09	35%	8.08
5586 Lausanne-Morges	MD Liste B	35.52	35%	12.43
5890 Rivelac	St-Légier : passage sous-voies GoldenPass + route d'Hauteville RC743b	1.16	0%	-
5890 Rivelac	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. du Pissot	0.87	0%	-
5890 Rivelac	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	0.87	0%	-
5890 Rivelac	MD Liste B	5.85	0%	-
5938 Yverdon	MD Liste B	0.85	35%	0.30
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Brücke Eyholz - Brigerbad	2.82	35%	0.99
6002 Brig-Visp-Naters	LV B-Liste	1.22	35%	0.43
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Arsenal-Landi)	1.74	0%	-
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)	1.74	0%	-
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)	0.87	0%	-
6153 Chablais	MD Liste B	3.16	0%	-
6266 Sion	Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets	1.74	40%	0.70
6266 Sion	Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec	1.96	40%	0.78
6266 Sion	MD Liste B	-	40%	-
6458 RUN	MD Liste B	1.78	30%	0.53
6621 Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon : passerelle Prangins-Gland	2.82	40%	1.13
6621 Genève	MD Liste B	-	40%	-
6711 Delémont	Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	5.35	35%	1.87
6711 Delémont	Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	1.65	35%	0.58
6711 Delémont	MD Liste B	3.34	35%	1.17
Summe		514.55		174.04

6.7 Annexe 7 - Liste des mesures concernant le bus, priorité A

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität	2.12	40%	0.85
0230 Winterthur	Effretikon - Aufwertung Umsteigepunkt	4.24	40%	1.70
0261-1 Zürich Glattal	Dietlikon - Eigentrossierung Bus Dietlikon Süd	8.06	35%	2.82
0261-2 Limmattal	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Unterengstringen	1.70	35%	0.59
0942 Thun	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun - ÖV 3.4, 3.5 (Erschliessung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg)	0.90	35%	0.31
1061 Luzern	Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz	5.92	35%	2.07
1061 Luzern	Infrastruktur Emmenbrücke Sprengli (1. Etappe)	0.81	35%	0.28
1061 Luzern	Verlängerung Linie 1	7.30	35%	2.56
1061 Luzern	Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien ÖV-8.1 Neue Linie 3 Kriens-Emmenbrücke ÖV-8.2 Modifizierung Linie 18 Littau-Ebikon ÖV-8.3 Anpassung Linie 13 Littau-Emmenbrücke ÖV-8.4 Neu geführte Linie 16 ÖV-8.5 Option Linie 26/27 und Option Verlängerung Linie 54	0.65	35%	0.23
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigenstrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Busspur Chollerstrasse	2.57	35%	0.90
2196 Fribourg	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	1.68	40%	0.67
2196 Fribourg	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	1.98	40%	0.79
2196 Fribourg	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en oeuvre du concept des transports publics	1.24	40%	0.49
2939 Schaffhausen	Erweiterung Trolleybusnetz Schaffhausen	10.95	40%	4.38
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Eigentrossierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil	5.05	40%	2.02
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Trolleybusfahrléitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen	2.53	40%	1.01
3336 Obersee	Buspriorisierung Richterswil	0.23	40%	0.09
3425 Wil	Bau neuer Bushalte	3.16	40%	1.26
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Malixerstrasse	1.68	0%	-
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse	3.37	0%	-
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	0.84	0%	-
4021 Aargau-Ost	Baden, Busachse Ost	29.36	35%	10.28
4021 Aargau-Ost	Wohlen / Villmergen, Infrastruktur zur Optimierung Busangebot	1.80	35%	0.63
4021 Aargau-Ost	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Umorganisation Bushof	0.72	35%	0.25
4021 Aargau-Ost	Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten - Mellingerstrasse	4.32	35%	1.51
4566 Frauenfeld	Anpassung Stadtbusnetz	2.73	35%	0.96
5002 Bellinzona	Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici: nuovo concetto TP	3.29	40%	1.32
5113 Locarno	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone	6.45	40%	2.58
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Balerna - Morbio Inferiore, corsie preferenziali complete in ambo le direzioni (tra rotonde Bellavista - Serfontana)	1.09	35%	0.38
5250 Mendrisiotto	Adeguamento e accessibilità fermate TP	2.01	35%	0.70
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta")	1.81	35%	0.63
5586 Lausanne-Morges	t2 / Lausanne, Pully - tronçon St-François - Pully Reymondin	28.60	35%	10.01
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung - Etape 1	1.27	35%	0.45
6266 Sion	Réseau de transports publics routiers d'agglomération	2.53	40%	1.01
6621 Genève	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	23.51	40%	9.40
6621 Genève	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	41.94	40%	16.77
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Courroux	0.29	35%	0.10
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Courrendlin	0.17	35%	0.06
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Delémont	1.20	35%	0.42
Summe		220.05		80.48

6.8 Annexe 8 - Liste des mesures concernant le bus, priorité B

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 2. Priorität	9.33	40%	3.73
0942 Thun	zusätzliche Linienführung, -optimierung, ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd (Neufeld, Allmendingen) aufeinander abstimmen	0.45	35%	0.16
0942 Thun	ÖV-Anbindung Kandergrien	0.27	35%	0.09
1061 Luzern	Kapazitätssteigerung und ev. Elektrifizierung Linie 12	5.19	35%	1.82
1061 Luzern	Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern ÖV-10.1 Pilatusplatz ÖV-10.2 Kreuzstutz ÖV-10.3 Schlossberg, 2. Etappe	3.65	35%	1.28
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 4: Bustrasse Steinhausen Bahnhof-Zugerland	19.28	35%	6.75
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Bustrasse Rotkreuz Forren-Hünenberg Bösch	26.29	35%	9.20
2196 Fribourg	Réaménagement du boulevard de Pérolles	3.49	40%	1.40
2196 Fribourg	Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert	1.24	40%	0.50
2196 Fribourg	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	3.52	40%	1.41
2701 Basel	Linien-schiffahrt auf dem Rhein	5.84	35%	2.04
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Eigentrossierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil	5.05	40%	2.02
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Bushof St. Margrethen	8.42	0%	-
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Umbau Kreuzung	0.84	0%	-
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Neue Rheinbrücke zwischen St. Margrethen und Lustenau	25.27	0%	-
3425 Wil	Bushaltestellen ESP Wil-West	0.42	40%	0.17
3901 Chur	Neue Busführung in Landquart Tardis	0.42	0%	-
3901 Chur	Neue Busführung in Domat/Ems	0.42	0%	-
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse	8.00	0%	-
5586 Lausanne-Morges	t2 / Crissier, Bussigny - tronçon Bré - Croix-de-Plan	31.65	35%	11.08
5586 Lausanne-Morges	t2 / Bussigny - Electrification tronçon Croix-de-Plan - Bussigny	3.30	35%	1.16
5890 Rivelac	prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	0.38	0%	-
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung - Etape 2	0.05	35%	0.02
6153 Chablais	Mise en service du réseau de bus d'agglomération	2.54	0%	-
6458 RUN	Aménagement du tracé Vauseyon-anc. Gare de Corcelles-Peseux pour bus en site propre, y c. aménagements ponctuels Rues Parcs-Sablons	15.12	30%	4.54
6621 Genève	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	22.76	40%	9.10
6621 Genève	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	64.47	40%	25.79
6621 Genève	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex	12.76	40%	5.10
Summe		280.42		87.36

6.9 Annexe 9 - Liste des mesures pour les plateformes multimodales, priorité A

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Uster - Umsetzung Velostrategie - Veloparkhaus	4.66	40%	1.87
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Bushof und Velostation	29.09	40%	11.64
0230 Winterthur	Winterthur - Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze	42.41	40%	16.96
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung - Stadtraum Bahnhof Winterthur	9.33	40%	3.73
0329 Langenthal	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.65	35%	0.58
0329 Langenthal	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.48	35%	0.52
0329 Langenthal	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	1.89	35%	0.66
0329 Langenthal	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.40	35%	0.49
0351 Bern	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	2.14	35%	0.75
0351 Bern	Velostation Bahnhof Ostermundigen	1.77	35%	0.62
0404 Burgdorf	Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	5.87	40%	2.35
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Ebikon	4.87	35%	1.70
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Horw	6.49	35%	2.27
2196 Fribourg	Aménagement de la place de la Gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la gare	4.88	40%	1.95
2196 Fribourg	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbain et les circulations MD	2.57	40%	1.03
2581 Aareland	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	8.24	40%	3.29
2581 Aareland	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / - terminal)	2.47	40%	0.99
2581 Aareland	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2.47	40%	0.99
2581 Aareland	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV	29.52	40%	11.81
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	5.84	35%	2.04
2701 Basel	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	7.78	35%	2.72
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, Hauptbahnhof	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation	4.21	40%	1.68
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Entwicklung Bahnhofsgebiet Buchs	4.21	35%	1.47
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkt Richterswil	3.12	40%	1.25
3425 Wil	Aufwertung Bahnhof Wil	12.63	40%	5.05
3425 Wil	Aufwertung Bahnhof Uzwil	4.21	40%	1.68
4021 Aargau-Ost	Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn	11.26	35%	3.94
4021 Aargau-Ost	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - Bushof	2.70	35%	0.95
4566 Frauenfeld	Umgestaltung Bahnhofplatz	4.21	35%	1.47
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz	1.09	35%	0.38
5113 Locarno	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - prima tappa: P+R (non cofinanziato nel quadro PA), sottopasso pedonale stazione - lungolago, collegamento pedonale verticale Chiesa S. Vittore	3.77	40%	1.51
5586 Lausanne-Morges	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.40	35%	2.24
5586 Lausanne-Morges	Renens / Aménagement interface gare CFF	7.81	35%	2.73
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	1.32	35%	0.46
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Morges (400 places)	2.63	35%	0.92
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place des Bosquets	2.50	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	2.12	0%	-
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	8.45	35%	2.96
5938 Yverdon	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	0.94	35%	0.33
6002 Brig-Visp-Naters	Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und PostAuto	28.21	35%	9.88
6002 Brig-Visp-Naters	Nordzugang Bahnhof Brig	4.04	35%	1.42
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	0.83	0%	-
6266 Sion	Réaménagement de la gare de Sion (1ère étape)	10.28	40%	4.11
6458 RUN	Neuchâtel : accès MD et B+R Gare de Neuchâtel	0.44	30%	0.13
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo	14.11	40%	5.64
6621 Genève	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	9.35	40%	3.74
Summe		330.20		123.91

6.10 Annexe 10 - Liste des mesures pour les plateformes multimodales, priorité B

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen	38.63	35%	13.52
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	4.06	35%	1.42
2581 Aareland	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	3.29	40%	1.32
2701 Basel	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	9.73	35%	3.40
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, Bushof Bahnhof Herisau	8.59	40%	3.44
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohli	12.63	40%	5.05
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bahnhof Konstanz	4.46	35%	1.56
5002 Bellinzona	Interventi infrastrutturali: area d'interscambio, stazione FFS Bellinzona	18.09	40%	7.24
5113 Locarno	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - seconda tappa: riorganizzazione nodo intermodale, terminal bus, taxi, K+R, B+R, velostation, riassetto viario e moderazione stradale	8.79	40%	3.52
5586 Lausanne-Morges	tl2 / Lausanne - Aménagement interface Bourdonnette	3.29	35%	1.15
5586 Lausanne-Morges	Lausanne - Aménagement interface Blécherette	2.82	35%	0.99
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	18.81	35%	6.58
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Lausanne CFF Sud, 2ème étape	2.82	35%	0.99
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place de la Gare	8.46	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey	1.31	0%	-
6266 Sion	Réaménagement de la gare de Sion (2ème étape)	7.15	40%	2.86
6458 RUN	Neuchâtel : amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel (Place Blaise Cendrars)	5.54	30%	1.66
6621 Genève	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	4.70	40%	1.88
6621 Genève	Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin	2.35	40%	0.94
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2ème étape)	4.48	40%	1.79
6621 Genève	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	56.43	40%	22.57
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	4.48	40%	1.79
Summe		230.92		83.67

6.12 Annexe 12 - Liste des mesures concernant la gestion du trafic, priorité B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	4.00	35%	1.40
0351 Bern	Verkehrsmanagement Region Bern	40.03	35%	14.01
0371 Biel/Bienne	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	0.78	30%	0.23
0942 Thun	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse	3.15	35%	1.10
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.06	35%	1.42
1061 Luzern	Busbevorzugung Agglomeration Luzern	24.34	35%	8.52
1509 Nidwalden	Stans, Stansstaderstrasse	0.98	40%	0.39
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Birkenstrasse, Rotkreuz	0.88	35%	0.31
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Langgasse, Baar	2.63	35%	0.92
2196 Fribourg	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	0.04	40%	0.02
2701 Basel	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	16.12	35%	5.64
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	Massnahmen VSM Agglomeration St. Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	16.85	40%	6.74
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	8.42	40%	3.37
3271 Werdenberg- Liechtenstein	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil CH	0.84	35%	0.29
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Emmishoferzoll	0.08	35%	0.03
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.59	35%	0.21
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.42	35%	0.15
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.01	35%	0.35
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Verkehrssteuerung	5.90	35%	2.06
6458 RUN	Neuchâtel : amélioration de la liaison Gare - Centre Ville	0.27	30%	0.08
6621 Genève	Aménagements TP pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	18.94	40%	7.58
Summe		150.32		54.82

6.14 Annexe 14 - Liste des mesures pour la valorisation/la sécurité de l'espace routier, priorité B

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Pfäffikon Hoch- /Kemptalstrasse	4.20	40%	1.68
0230 Winterthur	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 2. Priorität	8.48	40%	3.39
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Klotenstrasse	2.70	35%	0.95
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Winterthurerstrasse	2.25	35%	0.79
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Wallisellen	1.27	35%	0.45
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Kloten	3.39	35%	1.19
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Fällanden	2.40	35%	0.84
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Meierhofplatz	3.60	35%	1.26
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Wipkingenplatz	2.40	35%	0.84
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Dietikon, Badener- /Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	2.12	35%	0.74
0329 Langenthal	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisler Weststrasse - Kreisler Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse - Aarwangenstrasse)	1.80	35%	0.63
0351 Bern	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	2.49	35%	0.87
0351 Bern	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	1.50	35%	0.53
0351 Bern	Bern - Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse - Neuhausplatz	8.89	35%	3.11
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	0.90	35%	0.31
0942 Thun	Umgestaltung Mönchplatz	0.84	35%	0.29
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2.26	40%	0.91
2196 Fribourg	Réaménagement de la centralité de Schönberg	2.63	40%	1.05
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly- Cité, y.c. rabattement MD	3.00	40%	1.20
2196 Fribourg	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	2.74	40%	1.10
2196 Fribourg	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	3.23	40%	1.29
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	0.82	40%	0.33
2196 Fribourg	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I b)	2.71	40%	1.08
2581 Aareland	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	2.43	40%	0.97
2581 Aareland	Aarburg: Aufwertung Oltnenstrasse K103	7.20	40%	2.88
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	1.50	35%	0.53
2701 Basel	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	1.80	35%	0.63
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	3.37	40%	1.35
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	2.53	40%	1.01
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	5.05	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil CH	8.42	35%	2.95
3425 Wil	BGK St. Gallerstrasse	3.87	40%	1.55
3425 Wil	BGK Tonhallenstrasse	2.27	40%	0.91
3425 Wil	BGK Hauptstrasse	3.54	40%	1.41
3425 Wil	BGK Bahnhofstrasse	5.05	40%	2.02
3425 Wil	BGK Im Dorf / Unterdorf	1.77	40%	0.71
3425 Wil	BGK Wiesentalstrasse	2.78	40%	1.11
4021 Aargau-Ost	Birmenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (K272)	1.80	35%	0.63
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen	0.90	35%	0.32
5002 Bellinzona	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	14.20	40%	5.68
5113 Locarno	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	4.69	40%	1.88
5113 Locarno	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	3.77	40%	1.51
5250 Mendrisiotto	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia	0.54	35%	0.19
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	3.95	35%	1.38
5586 Lausanne-Morges	Morges / Contournement urbain Nord	9.40	35%	3.29
5890 Rivelac	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	10.57	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	5.29	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	1.88	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprés	1.37	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	1.74	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	6.20	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St- Légier Hauteville - Vevey	2.94	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux- Villes	9.82	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	17.33	0%	-
6621 Genève	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	2.61	40%	1.04
6621 Genève	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	2.79	40%	1.12
6621 Genève	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	4.68	40%	1.87
6621 Genève	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	7.97	40%	3.19
6711 Delémont	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	1.67	35%	0.58
Summe		247.86		70.68

6.15 Annexe 15 - Liste des mesures concernant le tram, priorité A

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	91.41	35%	31.99
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	29.57	35%	10.35
0261-2 Limmattal	Limmattalbahn - Abschnitt Schlieren	164.00	35%	57.40
2701 Basel	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	36.74	35%	12.86
5586 Lausanne-Morges	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	166.69	35%	58.34
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	209.88	40%	83.95
Summe		698.29		254.89

6.16 Annexe 16 - Liste des mesures concernant le tram, priorité B

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	224.04	35%	78.41
0261-2 Limmattal	Limmattalbahn - Abschnitt Dietikon	263.47	35%	92.21
0351 Bern	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	95.17	35%	33.31
0371 Biel/Bienne	Regiotram	210.10	30%	63.03
2701 Basel	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	87.82	35%	30.74
2701 Basel	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	71.69	35%	25.09
2701 Basel	Neue Tramverbindung Dreispitz	53.77	35%	18.82
2701 Basel	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	53.77	35%	18.82
2701 Basel	Tramverlängerung Allschwil-Letten	17.92	35%	6.27
2701 Basel	Expresstram Linie 10	17.92	35%	6.27
2701 Basel	Neue Tramverbindung Claragraben	17.92	35%	6.27
5192 Lugano	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	229.10	35%	80.19
5586 Lausanne-Morges	m3 / Réalisation du métro	340.79	35%	119.28
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	121.88	40%	48.75
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	37.64	40%	15.06
Summe		1'843.01		642.52



6.17 Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (projet)

Arrêté fédéral (projet)

sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015

du ...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 167 de la Constitution fédérale¹,

vu l'art. 7, al. 4, de la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure²,

vu le message du Conseil fédéral du 2014³,

arrête:

Art. 1

Un montant de 1557,08 millions de francs (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 du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure⁴).

¹ RS 101

² RS 725.13

³ FF 2014

⁴ FF 2007 8019

Art. 2

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

Projet d'agglomération	Taux de contribution de la Confédération [%]	Montant maximal [millions de francs]
Zürcher Oberland	40	28.00
Winterthur	40	124.53
Zürich Glattal	35	92.33
Limmattal	35	82.91
Langenthal	35	11.89
Berne	35	290.54
Biel/Bienne	30	5.76
Berthoud	40	5.74
Thoune	35	10.42
Lucerne	35	30.56
Nidwalden	40	3.37
Zoug	35	20.50
Fribourg	40	21.57
Aareland	40	54.99
Soleure	35	18.84
Bâle	35	67.06
Schaffhouse	40	24.94
St-Gall/Arbon-Rorschach	40	81.66
Werdenberg-Liechtenstein	35	7.80
Obersee	40	29.07
Wil	40	29.08
Argovie-Est	35	49.11
Frauenfeld	35	5.69
Kreuzlingen-Konstanz	35	4.72
Bellinzona	40	11.36
Locarno	40	11.22
Lugano	35	10.26
Mendrisiotto	35	10.48
Lausanne-Morges	35	135.19
Yverdon	35	10.94
Brigue-Viège-Naters	35	21.23
Sion	40	28.97
RUN	30	14.23
Genève	40	197.60
Delémont	35	4.52
Total		1557.08
Réserve (bloquée)		373.30

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 sujet au référendum.