

r09.083

**Message  
relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits  
du programme en faveur du trafic d'agglomération  
à partir de 2015**

du ...

---

Messieurs les Présidents,  
Mesdames, Messieurs,

Nous vous soumettons le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 et vous proposons de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Didier Burkhalter  
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

---

## Condensé

**Par le présent message, le Conseil fédéral propose de libérer les ressources nécessaires pour la poursuite du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015, pour un montant d'environ 1,68 milliard de francs.**

### Contexte

Sur une période de 20 ans, six milliards de francs seront prélevés sur le fonds d'infrastructure afin de cofinancer l'amélioration des infrastructures de transport de certaines villes et agglomérations. L'Assemblée fédérale a déjà libéré 2,56 milliards de francs pour financer les 23 projets urgents prêts à être réalisés et 1,51 milliard de francs pour les 26 projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération. Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale, avant fin 2014, un projet d'affectation des quelque 1,93 milliard de francs restants.

### Contenu du projet

Ces fonds doivent principalement être alloués à des mesures infrastructurelles de priorité 1 (liste A) des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération. A cette fin, il est prévu de libérer 1,68 milliard de francs à compter de 2015.

En tout, 41 projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération ont été soumis à la Confédération. La réalisation de toutes les mesures ayant fait l'objet d'une demande de cofinancement pour la période courant jusqu'en 2022 supposerait des investissements de quelque 20 milliards de francs. La Confédération devrait participer au financement à raison d'environ 40 %, soit 8 milliards de francs, montant nettement supérieur aux 1,93 milliard de francs disponibles. Le Conseil fédéral est par conséquent forcé de se concentrer sur les mesures présentant le meilleur rapport coût-utilité. Il s'appuie pour ce faire sur les quatre critères fixés par la loi, à savoir 1) l'amélioration de la qualité du système de transport, 2) le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, 3) la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources et 4) l'accroissement de la sécurité du trafic.

Il est prévu, après examen par la Confédération, d'allouer des contributions fédérales pour 36 des 41 projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération présentés. Les fonds nécessaires pour l'ensemble des mesures de priorité 1 (liste A) se montent à 1,68 milliard de francs. Ils bénéficieront non seulement aux grandes agglomérations de Zurich, Bâle, Grand Genève, Berne et Lausanne-Morges, qui sont confrontées aux plus graves problèmes en matière de transport et d'environnement, mais aussi aux petites et moyennes agglomérations. Grâce aux moyens mis à leur disposition, toutes ces agglomérations pourront améliorer considérablement leurs systèmes de transport et la gestion de leur urbanisation. Les fonds devraient, dans la mesure du possible, être libérés d'ici à fin 2014, ce qui permettra aux agglomérations d'entamer la mise en œuvre des mesures dès début 2015.

Les projets d'agglomération ont démontré qu'ils étaient des instruments utiles et efficaces pour coordonner la planification de l'urbanisation, des transports et du paysage. De plus, dans le domaine des transports, tous les modes de transports sont

---

*pris en considération. La réserve disponible pour les projets d'agglomération des générations suivantes, soit à partir de 2019, se monte à environ 0,25 milliard de francs. Cette somme est sans commune mesure avec les besoins de priorité 2 (liste B) dans le domaine du trafic d'agglomération, qui – même après l'établissement de priorités strictes par la Confédération – nécessiteraient une contribution fédérale de l'ordre de 1,47 milliard de francs. Au regard des mesures de priorité 3 (liste C\*) ainsi que de l'évolution de l'économie, de la population et de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, le besoin à long terme de nouvelles mesures qui requièrent des investissements supplémentaires est avéré. Il est donc indispensable d'asseoir le programme en faveur du trafic d'agglomération sur de nouvelles ressources afin de le pérenniser. Toutefois, l'octroi de fonds aux générations suivantes de projets d'agglomération ne sera possible que si le financement futur peut être assuré. Tel est précisément le but poursuivi par la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).*

## Table des matières

Condensé	2
<b>1 Présentation du projet</b>	<b>7</b>
1.1 Loi sur le fonds d'infrastructure: contexte	7
1.1.1 Loi sur le fonds d'infrastructure: présentation générale	7
1.1.2 Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations	8
1.1.3 Achèvement du réseau des routes nationales, élimination des goulets d'étranglement et contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques	8
1.1.4 Coordination des programmes «Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales» et «Trafic d'agglomération»	9
1.2 Programme en faveur du trafic d'agglomération: genèse et contenu	10
1.2.1 Contexte	10
1.2.2 Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération; état de la mise en œuvre	11
1.2.3 Trafic d'agglomération 1 <sup>re</sup> génération; état de la mise en œuvre	15
1.3 Programme en faveur du trafic d'agglomération, 2 <sup>e</sup> génération	18
1.3.1 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)	18
1.3.2 Examen des projets: méthode et déroulement	20
1.3.2.1 Procédure d'examen	21
1.3.2.2 Méthode	22
1.3.3 Résultat de la procédure de consultation; explications	24
1.3.3.1 Prises de position	24
1.3.3.2 Propositions et commentaires	25
1.3.4 Résultats de l'examen des projets d'agglomération	31
1.3.4.1 Respect des exigences de base	31
1.3.4.2 Résultat de l'évaluation de l'ordre des priorités	31
1.3.4.3 Résultat de l'évaluation de l'efficacité des projets	33
1.3.4.4 Interprétation des résultats	37
1.3.5 Programme en faveur du trafic d'agglomération	40
1.3.5.1 Taux de contribution	40
1.3.5.2 Liste A	40
1.3.5.3 Liste B	41
1.3.5.4 Vue d'ensemble par projet d'agglomération	41
1.3.6 Avenir du cofinancement du trafic d'agglomération et poursuite des projets d'agglomération <b>Erreur ! Signet non défini.</b>	
1.3.6.1 Cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération <b>Erreur ! Signet non défini.</b>	

1.3.6.2	Un cofinancement efficace et ciblé du trafic d'agglomération	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
1.3.6.3	Le trafic d'agglomération, un thème qui restera important à l'avenir	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
1.3.6.4	Les fonds prévus pour le trafic d'agglomération sont insuffisants pour faire face aux besoins actuels et futurs	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
1.3.6.5	Projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
1.4	Mise en œuvre du programme en faveur du trafic d'agglomération	43
1.4.1	Accord sur les prestations	43
1.4.2	Convention de financement	44
1.4.3	Suite des travaux	44
<b>2</b>	<b>Commentaire des dispositions</b>	<b>44</b>
<b>3</b>	<b>Conséquences</b>	<b>45</b>
3.1	Conséquences pour la Confédération	45
3.2	Conséquences pour les cantons, les villes et les communes	46
3.3	Conséquences économiques	47
3.4	Conséquences sur le territoire et sur l'environnement	49
<b>4</b>	<b>Relation avec le programme de la législature</b>	<b>50</b>
<b>5</b>	<b>Aspects juridiques</b>	<b>50</b>
5.1	Constitutionnalité et légalité	50
5.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	50
5.3	Forme de l'acte à adopter	50
5.4	Frein aux dépenses	51
5.5	Conformité à la loi sur les subventions	51
	<b>Liste des abréviations</b>	<b>51</b>
	<b>Annexes</b>	
1.	Liste des mesures dans le domaine du chemin de fer, priorité A	53
2.	Liste des mesures dans le domaine du chemin de fer, priorité B	56
3.	Liste des mesures dans le domaine du chemin de fer, priorité C*	58
4.	Liste des mesures dans le domaine de la capacité routière, priorité A	59
5.	Liste des mesures dans le domaine de la capacité routière, priorité B	61
6.	Liste des mesures dans le domaine de la capacité routière, priorité C*	62
7.	Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, priorité A	63
8.	Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, priorité B	69

9.	Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, priorité C*	73
10.	Liste des mesures dans le domaine bus/route, priorité A	74
11.	Liste des mesures dans le domaine bus/route, priorité B	77
12.	Liste des mesures dans le domaine bus/route, priorité C*	79
13.	Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, priorité A	80
14.	Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, priorité B	83
15.	Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, priorité C*	84
16.	Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de transports, priorité A	85
17.	Liste des mesures dans le domaine des systèmes de gestion du trafic, priorité B	89
18.	Liste des mesures dans le domaine des systèmes de gestion du trafic, priorité C*	91
19.	Liste des mesures concernant la requalification/sécurisation de l'espace routier, priorité A	92
20.	Liste des mesures concernant la requalification/sécurisation de l'espace routier, priorité B	100
21.	Liste des mesures A dans le domaine tramway/route, priorité A	104
22.	Liste des mesures B dans le domaine tramway/route, priorité B	105

<b>Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (Projet)</b>	<b>107</b>
--	------------

## Message

### **1                   Présentation du projet**

#### **1.1                Loi sur le fonds d'infrastructure: contexte**

##### **1.1.1            Cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération**

La Constitution (Cst.) traite des villes et des agglomérations dans deux articles. En vertu de l'art. 50 Cst., la Confédération prend en considération la situation particulière des villes, des agglomérations urbaines et des régions de montagne dans son activité. 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'affecter une partie des recettes correspondantes à des mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Cette disposition, qui n'est pas limitée dans le temps, règle à la fois les compétences de la Confédération et le financement de cette tâche au niveau fédéral.

La loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (LFI<sub>infr</sub>)<sup>1</sup> est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> 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, LFI<sub>infr</sub>). 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, LFI<sub>infr</sub>).

<sup>1</sup> RS 725.13

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

Les villes et les agglomérations ont urgemment besoin d'optimiser et de développer leurs infrastructures routières et ferroviaires pour améliorer leurs systèmes de transports, sachant qu'un trafic d'agglomération efficace améliore la qualité de vie d'une grande partie de la population suisse et renforce l'attrait de la place économique. Par ailleurs, il favorise l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, lutte contre le mitage du paysage et atténue la pression au développement qui s'exerce sur le réseau national de transports. Les contributions en faveur des infrastructures routières, ferroviaires ainsi que celles de la mobilité douce sont apportées, pour autant qu'elles soient situées dans une ville ou dans une agglomération et qu'elles contribuent à faciliter le trafic dans de tels espaces (art 7, al. 5, LFinfr). Les agglomérations concernées sont énumérées à l'art. 19 et à l'annexe 4 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin)<sup>2</sup>.

De pair avec l'entrée en vigueur de la LFinfr, l'Assemblée fédérale a libéré 2,56 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<sup>3</sup>).

Le 11 novembre 2009, le Conseil fédéral a soumis à l'Assemblée fédérale un programme de cofinancement de projets d'agglomération (message du 11 nov. 2009 relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011<sup>4</sup>). Sur cette base, le Parlement a approuvé, le 21 septembre 2010, la libération de 1,51 milliard de francs (arrêté fédéral du 21 sept. 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011<sup>5</sup>), si bien que sur les 6 milliards de francs du crédit total, 4,07 milliards de francs ont été affectés à des mesures individuelles et à des paquets de mesures.

### **1.1.3 Achèvement du réseau des routes nationales, élimination des goulets d'étranglement et contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques**

Le réseau des routes nationales est défini dans ses grandes lignes par 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, conformément à l'art. 5, al. 2, LFinfr.

<sup>2</sup> RS 725.116.21

<sup>3</sup> FF 2007 8019

<sup>4</sup> FF 2009 7509

<sup>5</sup> FF 2010 6293

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 programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires sont soumis pour décision au Parlement avec le présent message.

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 OUMin.

#### **1.1.4 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<sup>re</sup> 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 de deux ans. A cette occasion, l'ARE, en tant que responsable du dossier, et les autres offices fédéraux impliqués, à savoir l'OFROU, l'OFT et l'OFEV, ont pu analyser dans le détail la situation des diverses agglomérations et coordonner les mesures envisagées avec les mesures de la Confédération qui se rapportent au rail et aux routes nationales. Dans le même temps, l'OFROU 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.

Les grandes agglomérations suisses sont confrontées à la fois aux défis les plus marquants posés par le trafic d'agglomération et au problème des goulets d'étranglement sur les routes nationales (et sur le réseau ferroviaire), et elles subissent de plein fouet les inconvénients liés à l'exploitation de ces réseaux (p. ex. bruit, polluants atmosphériques et vibrations). A noter que les réseaux principal et secondaire sont étroitement corrélés, notamment en cas de perturbations. Compte tenu de ces interdépendances, la suppression des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales est particulièrement importante pour sa fonctionnalité dans les secteurs centraux des agglomérations. Par ailleurs, lorsqu'il s'agira d'aménager un tronçon de route nationale traversant une zone urbanisée qui s'est développée au fil du temps, la préférence pourra être donnée à une variante qui permet de contribuer à la réhabilitation urbanistique du quartier en question.

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

### **1.2.1 Contexte**

L'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par 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)<sup>6</sup> (art. 7, al. 2, LFINfr). Dans ce cadre, la Confédération verse des contributions pour les infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global de transport dans les villes et les agglomérations et qui, par une planification cohérente de l'urbanisation, des transports et du paysage, contribuent à un développement territorial durable de la Suisse. Les contributions de la Confédération sont versées pour financer l'aménagement et l'optimisation de l'infrastructure au profit des routes, du rail et de 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, LFINfr), chaque étape constituant alors une génération de projets. Les premiers crédits ont été débloqués en 2011 (voir ch. 1.1.4). Le présent projet porte sur la libération des fonds prévue à compter de 2015. La procédure est définie par les dispositions d'exécution (OUMin) et par les directives édictées par le DETEC. Des éléments de base supplémentaires figurent 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)<sup>7</sup> ainsi que dans le message du 7 septembre 2005 sur la législation d'exécution concernant la RPT<sup>8</sup>, dans le message du 2 décembre 2005 concernant le fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales<sup>9</sup> et 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, de l'urbanisme et du paysage dans l'agglomération et présente une «vision» vers laquelle tendre. Il met en évidence les interventions nécessaires et des stratégies partielles coordonnées entre elles d'où découlent des mesures, infrastructurelles ou non, dans les domaines de l'urbanisation, des transports (tous modes de transport confondus) et du paysage, et ce afin de garantir un développement durable du territoire et, en particulier, d'améliorer le système de transport.

<sup>6</sup> RS 725.116.2

<sup>7</sup> FF 2002 2155

<sup>8</sup> FF 2005 5641

<sup>9</sup> FF 2006 753

### **1.2.2 Evolution du trafic dans les villes et les agglomérations**

Les villes et les agglomérations abritent près de 75 % de la population helvétique et concentrent 80 % des emplois. Elles revêtent une importance capitale pour la compétitivité de la Suisse, dont elles sont le principal moteur économique.

Les agglomérations génèrent dès lors un volume de trafic, aussi bien routier que ferroviaire, nettement plus intense et subissent l'essentiel des problèmes de circulation: 85 à 90 % des embouteillages enregistrés en Suisse se forment dans les zones urbaines, où s'entremêlent dans un espace restreint les réseaux de transport locaux, régionaux et nationaux. Si les perturbations survenant sur les réseaux nationaux affectent les réseaux de transport des villes et des agglomérations, celles touchant le trafic d'agglomération se répercutent sur les réseaux supérieurs. Le mitage du territoire ne fait qu'exacerber cette problématique, sur les routes mais aussi sur le réseau ferroviaire. Une mise en œuvre en temps utile des mesures liées à l'urbanisation, aux transports et au paysage et visant à désamorcer ces problèmes est par conséquent aussi dans l'intérêt de la Confédération dans la mesure où la fonctionnalité des systèmes de transport est d'une importance primordiale pour la qualité de vie et la compétitivité de la Suisse.

Les espaces urbains vont à l'avenir conserver une croissance économique et, par conséquent, démographique supérieures à la moyenne. Le trafic est donc lui aussi appelé à progresser. La concentration de la croissance dans les agglomérations peut permettre de limiter l'augmentation du volume de trafic dans la mesure où la distance parcourue par jour et par personne dans les villes et les agglomérations est inférieure d'environ 15 % à la moyenne suisse et est pratiquement quatre fois moindre que dans les régions rurales. Dans les zones urbaines, la complémentarité des différents modes de transport peut en outre contribuer de façon non négligeable au désengorgement des routes, d'autant plus que l'extension de ces dernières n'est plus vraiment possible dans les espaces déjà densément construits.

### **1.2.3 Les projets d'agglomération comme instrument d'une politique cohérente de développement territorial**

L'aménagement du territoire et les transports sont des domaines très dépendants l'un de l'autre. En effet, si la structure spatiale influe sur le choix de la destination, du mode de transport et de l'itinéraire et, partant, sur le volume de trafic, les transports sont quant à eux un moteur pour le développement urbain. Le comportement en matière de déplacements varie grandement selon que l'on se trouve en zone rurale ou urbaine. De même, l'extension des infrastructures de transport produit des effets très différents selon l'espace considéré et le contexte économique. Si elle est parfois un vecteur de compétitivité et d'efficacité du système global de transport, elle peut aussi contribuer à l'étalement urbain et à la disparition d'espaces naturels et de terres cultivables en permettant des trajets plus longs pour un temps de parcours équivalent, ce qui soumet la route et le rail à des sollicitations allant au-delà des capacités disponibles et crée des goulets d'étranglement. Seule une politique cohérente en matière de développement territorial et de transport est à même de briser ce cercle vicieux. Son rôle est alors de satisfaire les besoins de la population et de l'économie

en ménageant autant que possible les ressources, qu'il s'agisse du milieu naturel, du sol, de l'énergie ou des moyens financiers. A cet égard, les deux postulats suivants sont à considérer en priorité:

- le développement urbain doit se concentrer dans les zones déjà urbanisées et bien desservies par les transports publics;
- l'offre et les infrastructures de transports, mais aussi les financements qui vont de pair, doivent concourir à l'optimisation du développement urbain.

La mise en œuvre de ces deux postulats est extrêmement complexe compte tenu de la thématique en elle-même et de la structure fédérale de la Suisse. En la matière, les projets d'agglomération ont démontré qu'ils étaient extrêmement utiles et efficaces et qu'ils complétaient idéalement les instruments éprouvés que sont les plans sectoriels de la Confédération ou les plans directeurs des cantons. Ils permettent une planification coordonnée de l'urbanisation, des transports et du paysage dans les agglomérations, concernées au premier chef en leur qualité de pôles d'habitat et de moteurs économiques de la Suisse, et servent ainsi les intérêts du pays tout entier. En cofinçant les infrastructures liées au trafic d'agglomération, la Confédération participe à des tâches que les cantons et les communes concernés ne pourraient assumer seuls et freine par la même occasion l'augmentation du trafic sur les réseaux de transports nationaux et donc la pression s'exerçant sur leur coûteux développement, lequel est à la charge exclusive de la Confédération. Au travers des projets d'agglomération, la Confédération conditionne toutefois son soutien à une planification globale. En fonction des besoins, les cantons et les communes concernés peuvent recourir à toute la palette thématique du développement territorial durable. Le cofinancement par la Confédération suppose au minimum un traitement complet des thèmes que sont l'urbanisation, les transports et le paysage. La subordination claire du cofinancement à l'effet des mesures et l'application de critères impératifs d'efficacité (cf. ch. 1.3.2.2) permettent d'atteindre un excellent rapport coût/efficacité. Sur cette base, la libération des crédits pour la génération suivante est demandée au Parlement et des perspectives lui sont présentées pour les générations à venir. Pour bénéficier des fonds fédéraux, les cantons, villes et communes impliqués s'engagent non seulement à apporter leur contribution aux mesures cofinancées par la Confédération, mais aussi à réaliser sans participation financière de cette dernière des mesures de moindre ampleur dans le domaine des transports et surtout de l'urbanisation et du paysage. L'ARE accompagne les projets d'agglomération en procédant à un contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité. Les résultats de ces contrôles sont pris en compte lors de l'évaluation des générations suivantes de projets d'agglomération.

Le bilan tiré jusqu'ici montre que les projets d'agglomération produisent des effets positifs dans plusieurs domaines:

- Les projets d'agglomération répondent à un important besoin exprimé par les cantons, les villes et les communes. A ce jour, 49 des 55 agglomérations et villes isolées de 23 cantons ont élaboré un projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> et/ou de 2<sup>e</sup> génération et l'ont soumis à la Confédération pour examen en vue d'un cofinancement. Les fonds fédéraux ne sont pas seulement alloués aux grandes agglomérations mais bénéficient également à celles de taille moyenne ou petite.

- Dans les agglomérations en tant qu’espaces fonctionnels étroitement liés, il a été possible en très peu de temps d’améliorer sensiblement la collaboration entre les communes, entre les cantons et même avec des régions limitrophes.
- Des premiers effets concrets peuvent être constatés en ce qui concerne la planification de l’urbanisation et des transports: densification de qualité des zones urbanisées, lutte contre le mitage du territoire et la disparition des terres cultivables et des espaces naturels, modération de la croissance du trafic et extension et optimisation ciblées des réseaux d’infrastructures.

#### **1.2.4 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 2,56 milliards de francs à la concrétisation de 23 projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d’agglomération<sup>10</sup>. 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. Plusieurs projets ont déjà été achevés et inaugurés (métro lausannois M2, ligne de la vallée de la Glatt, tramway Zurich Ouest, tramway Berne Ouest, etc.). Suite à un échec aux urnes, un projet n’a, quant à lui, pas pu 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, reste dans le fonds d’infrastructure et ira à des réalisations entreprises dans le cadre des projets d’agglomération. L’état d’avancement de chacun des projets d’infrastructure est présenté dans les tableaux 1 et 2 ci-après:

*Tableau n° 1*

#### **Projets d’infrastructure ferroviaire urgents et prêts à être réalisés en faveur du trafic d’agglomération**

Projet	Etat d’avancement (au 31.12.2013)
a. Ligne transversale de Zurich (DML), RER, 1 <sup>re</sup> étape	En construction, mise en service prévue en décembre 2015
b. Raccordement ferroviaire Mendrisio–Varese (FMV)	En construction, mise en service prévue en décembre 2014
c. Raccordement Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	En construction, mise en service prévue en décembre 2017

<sup>10</sup> arrêté fédéral du 4 oct. 2006 concernant le crédit global pour le fonds d’infrastructure ; FF **2007** 8019

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

	Projet	Etat d'avancement (au 31.12.2013)
a.	ZH Ligne de la vallée de la Glatt, étapes 2 et 3	Etape 2 en service et comptabilisé; étape 3 en service, comptabilisation prévue en 2014/15
b.	ZH Tramway Zurich Ouest	En service, comptabilisation en 2014/15
c.	BE Tramway Berne Ouest	En service, comptabilisation en 2014
d.	BE Place de Wankdorf et prolongement de la ligne de tramway	En service 12/2012; fin du projet en 2013
e.	LU Doublement de la voie et tracé en souterrain de la Zentralbahn	En partie en service, comptabilisation prévue en 2015/16
f.	ZG RER de Zoug, 1 <sup>re</sup> extension partielle	En service et comptabilisé
g.	ZG Construction de la nouvelle route cantonale n° 4 «Accès nord»	En service 07/2010; comptabilisé
h.	FR Pont et tunnel de la Poya	En construction; mise en service prévue pour 10/2014; fin du projet en 2015
i.	SO Désengorgement de la région d'Olten	En service 04/2013; fin du projet en 2017
j.	BS Modification de la ligne de tramway de St. Johann/Pro Volta	En partie en service, comptabilisation prévue en 2017
k.	BS Prolongement des lignes de tramways pour Saint Louis et Weil-am-Rhein en ville de Bâle	Saint Louis suspendu; Weil-am-Rhein en construction, mise en service prévue fin 2014
l.	BL Gare de Dornach Arlesheim/ doublement de la voie à Stollenrain	En service, comptabilisation en 2014
m.	BL H2 Pratteln–Liestal	En service 12/2013; fin du projet en 2015
n.	AG Wynental et Suhrentalbahn (WSB): mise en site propre entre Suhr et Aarau	En service et comptabilisé
o.	TG Route de délestage sous Frauenfeld (F21)	Projet abandonné (votation populaire)
p.	VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	En service et comptabilisé

Projet	Etat d'avancement (au 31.12.2013)
q. VD Gare de Prilly–Malley, Réseau express vaudois (REV)	En service, comptabilisation en 2015
r. VD Aménagement requis par le réseau TL 2008	En construction, mise en service prévue en décembre 2015
s. GE Tramway Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	En service et partiellement comptabilisé
t. GE Tramway Onex–Bernex	En service, comptabilisation en 2014/15

Bien qu'il soit trop tôt pour tirer un bilan de l'impact de ces projets, force est de constater que certaines infrastructures déjà exploitées produisent un effet important. C'est le cas du M2, à Lausanne, qui a déjà dépassé ses objectifs de fréquentation et qui contribue de manière sensible à la qualité de vie et à l'attrait de l'agglomération Lausanne-Morges. Ou, à Berne, de la place du Wankdorf, qui est la pièce maîtresse du principal pôle de développement du canton et sans laquelle l'extension du réseau routier national dans le secteur de Wankdorf ne pourrait déployer pleinement ses effets.

### 1.2.5 Trafic d'agglomération 1<sup>re</sup> génération; état de la mise en œuvre

Dans le cadre de la 1<sup>re</sup> génération, 30 projets d'agglomération ont été déposés. Durant les huit premières années, le volume des investissements déposés en vue d'un cofinancement avoisinait les 17 milliards de francs, ce qui aurait correspondu à une contribution fédérale comprise entre 5,1 et 8,5 milliards de francs. L'établissement de priorités rigoureuses a toutefois permis de fortement réduire cette somme. Le Parlement a libéré le 21 septembre 2010 des fonds à hauteur de 1510,62 millions de francs pour le programme de 1<sup>re</sup> génération en faveur du trafic d'agglomération<sup>11</sup>.

Projet d'agglomération	Taux de contribution de la Confédération	Liste A, contribution de la Confédération [en millions de francs]
Zurich		
– projets urgents	50 %	282,33
– projet d'agglomération	35 %	121,42
Bern	35 %	148,93
Biel/Bienne	40 %	20,88
Burgdorf	40 %	3,74
Interlaken	40 %	5,14
Thun	40 %	45,22

<sup>11</sup> Arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 : FF 2010 6293

Projet d'agglomération	Taux de contribution de la Confédération	Liste A, contribution de la Confédération [en millions de francs]
Luzern	35 %	45,90
Zug	40 %	63,20
Bulle	35 %	9,27
Aareland	40 %	32,24
Solothurn	40 %	10,40
Basel	40 %	85,70
Schaffhausen	40 %	33,78
St.Gallen/Arbon–Rorschach	40 %	74,37
Obersee	30 %	11,00
Chur	40 %	11,07
Aargau-Ost	40 %	55,66
Frauenfeld	35 %	7,51
Lugano	30 %	27,45
Mendrisiotto	35 %	19,40
Lausanne–Morges	40 %	164,96
Yverdon	35 %	17,25
Brig–Visp–Naters	40 %	4,85
Réseau urbain neuchâtelois	35 %	16,97
Grand Genève	40 %	186,05
Delémont	40 %	5,93
<b>Total</b>		<b>1510,62</b>

Sur cette base, les 26 accords sur les prestations au sens de l'art. 24 OUMin ont pu être conclus entre le DETEC et les organismes responsables des divers projets d'agglomération dans un délai sensiblement inférieur à une année.

Après la conclusion des accords sur les prestations, les conventions de financement relatives aux mesures et paquets de mesures prêts à être réalisés et financés ont été signées avec les offices compétents, à savoir l'OFROU et l'OFT. Une contribution fédérale de 583 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement) a été allouée aux 82 conventions de financement conclues à fin décembre 2013 (OFROU: 71 conventions pour un total de 182 millions de francs/OFT: 11 conventions pour un total de 401 millions de francs). Ce montant global représente 39 % du crédit total octroyé à la 1<sup>re</sup> génération de projets d'agglomération. Entre début 2011 et fin 2013, les agglomérations ont sollicité 380 millions de francs (prix actuels, TVA et renchérissement inclus) sur le crédit du programme en faveur du trafic d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération, soit un quart du crédit. Du fait de la dotation jugée trop limitée du fonds d'infrastructure, de l'inévitable phase de rodage qu'a engendrée le nouvel instrument de financement du programme en faveur du trafic

d'agglomération entre les partenaires que sont la Confédération, les cantons, les agglomérations, les villes et les communes mais aussi de la durée parfois plus longue que prévu des procédures d'approbation et d'octroi des financements aux niveaux cantonal et communal, il n'y a pas eu de nouveaux engagements ou de nouvelles sollicitations de fonds. Le cofinancement de la 1<sup>re</sup> génération de projets est toutefois entré avec succès dans la phase de réalisation.

Il est trop tôt pour tirer un bilan de l'effet du programme car les mesures réalisées à ce jour ne sont pas assez nombreuses. 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 transport progresse. Autre succès de taille à porter au crédit des projets d'agglomération, la collaboration entre les cantons, les villes, les communes et parfois même des régions limitrophes – indispensable afin d'élaborer et de mettre en œuvre une planification cohérente de l'urbanisation, des transports et du paysage – s'est, selon les cas, établie ou nettement intensifiée.

### **1.2.6 Assurer la poursuite et le financement futur des projets d'agglomérations**

Les projets d'agglomération sont devenus, tant pour la Confédération que pour les cantons et les communes, un important instrument de collaboration et de planification coordonnée. La pérennisation du cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération vise à assurer la consolidation et l'optimisation des projets d'agglomération, qui sont un important instrument du développement territorial durable de la Suisse. Concrètement, les trois piliers des projets d'agglomération devraient en sortir renforcés:

- Les formes de collaboration mises en place doivent être confortées et optimisées dans le respect des compétences prévues par le système fédéral. De nombreuses tâches, notamment en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports, ne peuvent plus être menées à bien de manière efficace dans les limites d'une commune ou d'un canton car la population et l'économie réfléchissent selon des espaces fonctionnels (agglomérations, par exemple) qui, eux, enjambent allègrement les frontières institutionnelles.
- La planification cohérente de l'urbanisation, du paysage et des transports doit être périodiquement réactualisée, optimisée et consolidée afin de permettre une coordination encore plus poussée des politiques sectorielles et des moyens de transport. De l'identification des défis rencontrés à la mise en œuvre de mesures concrètes, en passant par l'élaboration de «visions» et de stratégies, toutes les étapes doivent être pris en compte.
- Pérenniser le cofinancement par la Confédération répond donc à un besoin réel à long terme et va dans le sens d'une allocation efficace des ressources.

Deux tiers des 6 milliards de francs du fonds d'infrastructure prévus pour le trafic d'agglomération sont déjà alloués à des mesures. Il reste ainsi encore 1,93 milliards de francs à disposition pour d'autres libérations d'ici l'échéance du fonds.

Selon les demandes adressées par les cantons, le volume d'investissement pour les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> générations s'élève à 20 milliards de francs. L'examen et la priorisation par la

Confédération ont conduit à une réduction et à un étalement dans le temps du volume d'investissement : il se monte à quelque 4,71 milliards de francs pour les projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération. Selon les connaissances actuelles, il faut compter près de 4,27 milliards de francs pour une éventuelle 3<sup>e</sup> génération et environ 1,76 milliard de francs pour la 4<sup>e</sup> génération (prix de 2005, hors renchérissement et TVA). D'après ces chiffres, les besoins de financement pour les douze prochaines années s'établissent donc à 0,90 milliard de francs par an en moyenne. La participation de la Confédération se situant entre 30 et 50 %, cela nécessite une contribution fédérale de 0,27 à 0,45 milliard de francs par an. Les futures mesures ne sont pas prises en compte. Or, au vu de l'évolution qui se dessine en matière de transport, ces besoins ne sont pas près de disparaître.

Le Conseil fédéral propose au Parlement la libération de 1,68 milliard de francs au titre des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération prélevé du fonds d'infrastructure. Dès lors, les besoins de financement pour les générations suivantes, qui sont du même ordre, ne pourront de loin pas être couverts par les quelque 0,25 milliard de francs restant dans le fonds d'infrastructure.

Un cofinancement à long terme et non limité dans le temps du trafic d'agglomération dépend d'une mise à disposition des moyens supplémentaires correspondants. Le Conseil fédéral a mis en consultation le «projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), de comblement du déficit et de mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales». Il prévoit de créer – par analogie avec le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) – un fonds non limité dans le temps en faveur du trafic d'agglomération et des routes nationales<sup>12</sup>.

### **1.3 Programme en faveur du trafic d'agglomération, 2<sup>e</sup> génération**

#### **1.3.1 Projets d'agglomération déposés (demandes de financement)**

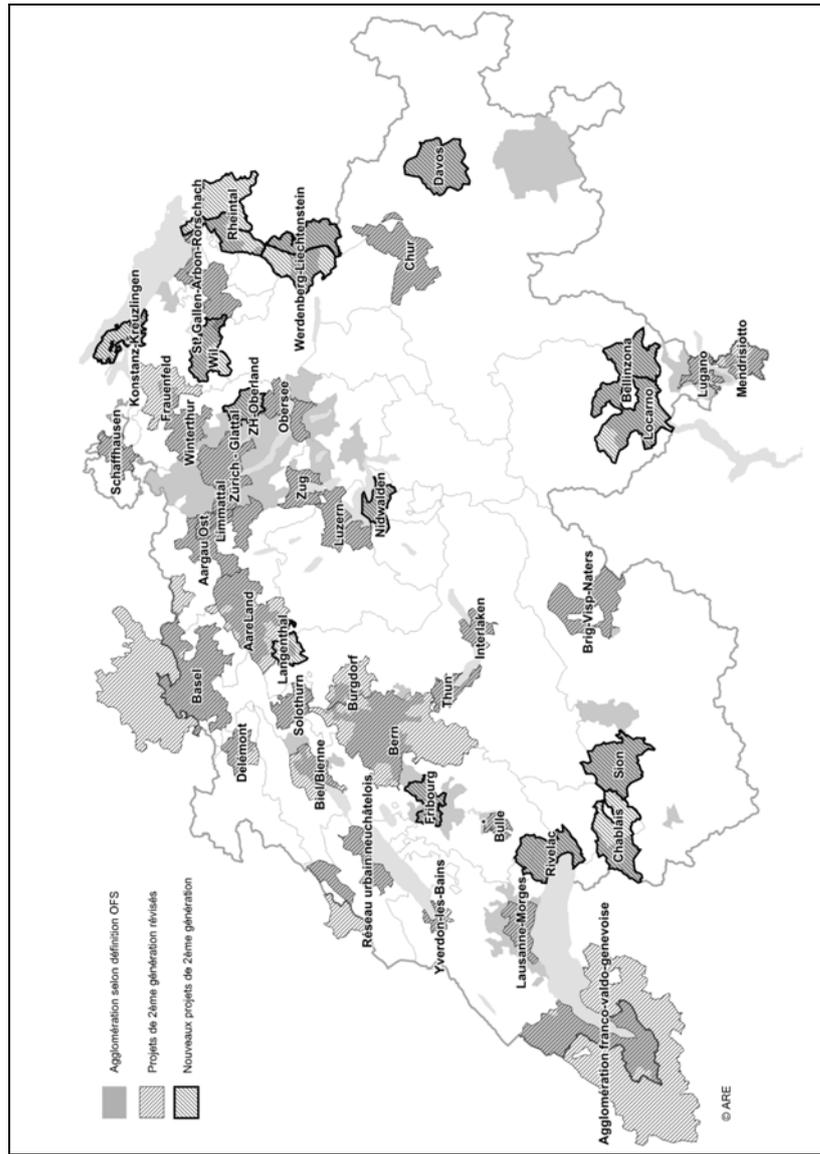
Au 30 juin 2012, 41 projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) (cf. figure 1). Ces projets, qui ont le statut de demandes de financement au sens de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions<sup>13</sup>, concernent 90 % des agglomérations suisses, 23 cantons, quelque 800 villes et communes, mais aussi diverses collectivités territoriales en Allemagne, en France, en Italie, en Autriche et au Liechtenstein. Mis bout à bout, ils couvrent un territoire concentrant environ les trois quarts de la population suisse et près de 80 % des emplois du pays.

Sur les 41 projets soumis, 13 sont nouveaux et 28 sont des projets de 1<sup>re</sup> génération révisés. Cela signifie que seule une agglomération n'a pas révisé son projet de 1<sup>re</sup> génération pour le soumettre dans le cadre de la 2<sup>e</sup> génération. Cinq agglomérations n'ont soumis aucun projet à ce jour, mais deux d'entre elles ont annoncé leur intention de participer à la 3<sup>e</sup> génération.

<sup>12</sup> [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation et d'audition en cours > 2014 > DETEC

<sup>13</sup> RS 616.1

Les projets d'agglomération déposés



Dans le cadre de la 2<sup>e</sup> génération de projets d'agglomération, les demandes de cofinancement déposées au titre des mesures de transport de priorités 1 et 2 (ci-après listes A et B) portent sur un volume d'investissement avoisinant les 20 milliards de francs. Ces mesures seraient prévues pour les libérations de fonds à partir de 2015 et 2019. La participation de la Confédération allant de 30 à 50 %, cela représenterait entre 6 et 10 milliards de francs. Or, ce montant est trois à 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 en effet plus que 1,93 milliard de francs.

Dans ces conditions, les fonds fédéraux doivent être alloués de manière extrêmement ciblée. Via la présente libération de fonds, il s'agit donc de soutenir des mesures présentant un bon ou très bon rapport coût-utilité 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 1681,32 millions de francs (liste A, voir ch. 1.3.5.4) et entrent donc dans l'enveloppe encore disponible, d'environ 1,93 milliard de francs. Les mesures dont le rapport coût-utilité est également bon ou très bon mais dont la réalisation et le financement ne seront possibles qu'à partir de 2019 et les mesures dont le rapport coût-utilité peut encore être amélioré (liste B, ch. 1.3.5.4) donneraient lieu, à taux de contribution fédéral inchangé, à une participation de la Confédération de 1466,77 millions de francs lors d'un prochain programme en faveur du trafic d'agglomération. Il convient d'ajouter à cette somme 622,16 millions de francs au titre de mesures encore moins abouties que la Confédération a certes reléguées au niveau de priorité C, mais pour lesquelles elle reconnaît la nécessité d'agir dans le sens des dites mesures (liste C\*). Les moyens requis pour cofinancer les mesures B et C\* excèdent donc nettement le crédit d'ensemble adopté par le Parlement pour le fonds d'infrastructure, volet trafic d'agglomération. Les quelque 249,06 millions de francs restants ne pourront de loin pas, malgré la fixation de priorités très strictes par la Confédération, couvrir les besoins futurs déjà connus aujourd'hui en matière de cofinancement du trafic d'agglomération. Les mesures qui n'ont pas encore atteint le degré de maturité suffisant et qui nécessitent encore des analyses approfondies ou celles dont le rapport coût-utilité doit être nettement amélioré ont quant à elles été différées et ne figurent pas dans les listes susmentionnées.

### **1.3.2 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<sup>e</sup> génération. Elle a été affinée grâce aux expériences tirées de la procédure d'examen des projets de 1<sup>re</sup> génération.

### 1.3.2.1 Procédure d'examen

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 leur projet d'agglomération. Par ailleurs, les organismes responsables de nouveaux projets d'agglomération 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.

La procédure d'examen des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération a été, pour l'essentiel, identique à celle appliquée lors de l'examen des projets de 1<sup>re</sup> génération, 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<sup>e</sup> génération comporte plus de projets à examiner que la 1<sup>re</sup> génération (41 au lieu de 30) et, d'autre part, les agglomérations qui ont révisé leurs projets de 1<sup>re</sup> génération se sont vu accorder un délai supplémentaire de six mois, ce qui a nécessité une concentration des travaux sur une période bien plus courte de la part de la Confédération. L'examen des projets en tant que tel a été mené sous l'égide de l'ARE, en étroite collaboration avec les autres offices fédéraux impliqués, à savoir l'OFROU, l'OFEV et l'OFT. Par ailleurs, un groupe d'experts 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 a été sélectionné au moyen d'un appel d'offres ouvert.

Lors d'un examen préliminaire des projets d'agglomération, l'ARE s'est assuré du respect des exigences de base. La Confédération a ensuite constitué, pour chaque projet, un catalogue de questions qui a été remis aux organismes responsables concernés afin qu'ils y répondent. Les offices impliqués dans la procédure d'examen ont 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 série de questions a été envoyée.

Les offices associés à la procédure et le groupe d'experts externes ont ensuite procédé, chacun de leur côté, à une évaluation des projets d'agglomération et des mesures individuelles. 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 comparaison 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 tout en 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.

Les résultats de l'examen ont été résumés dans le rapport pour la consultation relative à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015. La procédure de consultation s'est déroulée de fin juin à fin octobre 2013. Sur la base des entretiens menés avec les organismes responsables des projets d'agglomération et du résultat de la consultation, quelques reconsidérations ont été effectuées fin 2013 lors d'une conférence d'approbation qui a réuni les offices fédéraux concernés et les experts externes. Les résultats de la procédure d'examen ont été adaptés en conséquence.

### **1.3.2.2 Méthode**

Conformément aux directives du DETEC du 14 décembre 2010 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération, la Confédération procède en trois étapes pour examiner si un projet d'agglomération remplit les critères d'octroi d'une contribution fédérale. Elle commence par vérifier si le projet répond aux exigences de base. Ensuite, elle évalue si les mesures sont cofinancables et examine leur degré de priorité en se fondant sur leur pertinence pour l'agglomération, leur niveau de maturité et leur rapport coût-utilité. 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 (qui va de 30 à 50 %) augmentant de pair avec le rapport coût-utilité.

#### **Première étape: exigences de base**

L'évaluation englobe les six exigences de base définies dans les directives du DETEC mentionnées plus haut:

- démarche participative;
- définition d'un organisme responsable;
- analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action;
- développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil rouge) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation;
- description et argumentation de la priorisation des mesures;
- mise en œuvre et procédure de contrôle (dans ce contexte, les rapports de mise en œuvre relatifs aux projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération ont également été demandés).

Lorsqu'elle examine le respect des exigences de base, la Confédération vérifie si le projet d'agglomération bénéficie auprès de tous les acteurs déterminants (cantons, régions, communes) d'un ancrage politique suffisant pour garantir sa mise en œuvre. Elle vérifie également si la planification a été menée de manière systématique et cohérente pour tous les thèmes spécifiques et pour toutes les étapes, de la vision aux mesures, et si le projet d'agglomération contient tous les éléments pertinents.

#### **Deuxième étape: examen de la 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 et si elle est pertinente

pour le projet d'agglomération. 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 et doit être optimisé; ces mesures devront donc être redemandées par les agglomérations et feront l'objet d'un nouvel examen avant la libération éventuelle d'une prochaine tranche de crédits (3<sup>e</sup> 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-utilité; les mesures dites C\* sont une sous-catégorie dont la Confédération reconnaît, sur le principe, la nécessité d'agir avérée, mais dont le rapport coût-utilité et/ou le degré de maturité ne justifient pas le classement dans la liste A ou B; elles devront elles aussi être redemandées par les agglomérations et feront l'objet d'un nouvel examen avant la libération éventuelle d'une prochaine tranche de crédits (3<sup>e</sup> génération).

L'appréciation de l'utilité de chacune des mesures repose sur les mêmes critères d'efficacité que l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération (voir ci-après). Les coûts indiqués par les organismes responsables sont mis en regard de catégories de coût définies pour les différentes tailles d'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 petites mesures en faveur de la mobilité douce; par ailleurs, des comparaisons quantitatives sont effectuées entre tous les projets d'agglomération.

### **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 %. Aucun cofinancement ne sera en revanche accordé à un projet dont l'utilité est jugée insuffisante ou dont le coût est jugé trop élevé.

Sont déterminantes pour évaluer l'utilité d'un projet: une vision conforme aux principes de la planification durable de l'urbanisation et des transports, une formulation claire des défis rencontrés et la définition, sur cette base, de stratégies et de mesures cohérentes (y compris pour les mesures d'urbanisation et de transports non cofinancées par la Confédération). La cohérence avec les mesures de la Confédération (en particulier les projets de routes nationales et de chemin de fer) ainsi qu'avec les mesures concernant les tronçons compris dans l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (arrêté sur le réseau) a également été pris en considération. La reprise et le financement par la Confédération de nouveaux tronçons routiers (arrêté sur le réseau des routes nationales) ont été refusés par la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent du ressort cantonal. La plani-

fication et le financement ultérieurs des mesures devront être examinés. Le projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération – s'il y en a un – est également pris en considération. Il n'a toutefois pas été tenu compte des projets urgents (voir ch. 1.2.2). Quant à l'évaluation des coûts, elle a porté sur les mesures des listes A et B se prêtant à un cofinancement par la Confédération et sur les mesures de la liste A figurant dans les projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération. Ont été considérés à cet effet les coûts d'investissement, compte tenu du nombre d'habitants et de personnes actives de l'agglomération.

L'évaluation de l'utilité se base sur les critères d'efficacité suivants (art. 17d, al. 1 et 2, LUMin):

1. amélioration de la qualité du système de transport;
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 de 2<sup>e</sup> génération, les critères d'efficacité sont assortis d'indicateurs et de paramètres d'appréciation concrets sous forme de questions.

Chacun des quatre critères d'efficacité rapporte un maximum de trois points. Au final, le score maximal est donc de douze points.

La procédure tient également compte de la nature différente des projets: tant l'utilité que le coût sont évalués à l'aune des défis spécifiques qui se posent à l'agglomération et de sa taille, ce qui permet aux projets de petites et moyennes agglomérations d'atteindre eux aussi une grande efficacité. Au niveau des grandes agglomérations, les coûts plus élevés sont relativisés car ramenés au nombre d'habitants et de personnes actives. L'évaluation tient également compte de la tendance dans chaque agglomération.

### **1.3.3                    Résultat de la procédure de consultation; explications**

#### **1.3.3.1                Prises de position**

La procédure de consultation s'est déroulée entre le 26 juin et le 31 octobre 2013. Les documents ont été soumis à l'avis des cantons, Conférence des gouvernements cantonaux comprise, des partis représentés à l'Assemblée fédérale, des organisations faïtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie, des associations de transports et d'autres organisations intéressées. Parmi les organisations consultées, 24 cantons, cinq partis politiques, deux associations faïtières de communes, de villes ou de régions de montagnes, trois associations faïtières de l'économie, six associations de transport et sept autres organisations invitées à se prononcer ont pris position. De plus, la Confédération a reçu 55 prises de position spontanées d'organisations, de régions et de villes n'ayant pas été invitées à se prononcer. Quatre organisations dont deux cantons ont déclaré renoncer à émettre un avis propre.

La majorité des 102 organisations qui se sont exprimées (61) ont indiqué soutenir le projet mis en consultation ou l'ont salué explicitement; seule une minorité d'organisations (28) a émis un avis critique, voire négatif. Quelques organisations (13) n'ont pas pris de position claire. Un grand nombre d'organisations (40 prises de position) ont salué explicitement le rapport mis en consultation, les rapports d'experts établis sur les différents projets d'agglomération et la procédure et la méthode d'évaluation dans leur ensemble. Seule une prise de position rejette explicitement la méthode<sup>14</sup>.

### **1.3.3.2 Propositions et commentaires**

Les 102 prises de position contiennent une multitude de propositions. Les principaux thèmes abordés sont la valeur intrinsèque des projets d'agglomération, la gestion des défis spécifiques rencontrés par les agglomérations, l'égalité de traitement entre la route et le rail et le financement futur des projets d'agglomération. Par ailleurs, un grand nombre de propositions porte sur le relèvement de la priorité de certaines mesures ou l'inscription de mesures supplémentaires sur les listes A et B, et un petit nombre sur une hausse du taux de la contribution fédérale accordée à certains projets d'agglomération. Quelques prises de position demandent un abaissement de la priorité, voire une suppression pure et simple, de certaines mesures. Les points soulevés sont résumés et commentés dans ce qui suit.

#### **Les projets d'agglomération, garants de la politique des agglomérations**

Un grand nombre de participants à la consultation saluent de manière explicite le fait que la politique des agglomérations de la Confédération contribue à coordonner la planification de l'urbanisation et des transports dans les zones urbaines. Ils considèrent que les projets d'agglomération sont garants d'une politique des agglomérations durable et tournée vers l'avenir et d'une planification par-delà les limites régionales et administratives. Les projets d'agglomération favoriseraient ainsi l'élaboration d'objectifs de développement communs aux différents partenaires et rendraient possible une planification interdisciplinaire concertée. De nombreux participants à la consultation soulignent notamment l'importance de la coordination globale des transports et le rôle que jouent à ce titre les projets d'agglomération. Les projets d'agglomération permettraient d'atteindre ce qui devrait également être l'objectif poursuivi par la politique des transports – organisée par mode de transport – de la Confédération, à savoir une planification des mesures sur la base d'une vision d'ensemble de la mobilité couvrant les trois niveaux administratifs de l'Etat. La coordination des différents dossiers ayant trait à la politique des transports devrait par conséquent être améliorée. Quelques participants estiment en outre que le trafic d'agglomération devrait passer avant la suppression des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Les objectifs essentiels des projets d'agglomération sont explicitement salués par différents organismes. En revanche, les associations de transports routiers, en premier lieu, critiquent le fait que le report du trafic vers les transports publics et la mobilité douce et que l'objectif de rendre aussi supportable que possible le trafic individuel motorisé restent ne reposent sur aucune base constitutionnelle.

<sup>14</sup> Rapport sous [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation et d'audition terminées > 2013 > DETEC

Tout aussi nombreuses sont les prises de position qui considèrent les projets d'agglomération comme un instrument très efficace pour surmonter les défis qui se posent aux zones urbaines grâce à une étroite collaboration entre la Confédération, les cantons, les villes et les communes. D'une manière globale, les participants à la consultation estiment que les projets d'agglomération ont engendré une dynamique positive forte allant parfois bien au-delà des attentes. Par ailleurs, un effort grandissant de la part des agglomérations aurait été constaté en faveur d'une gouvernance régionale mieux coordonnée et plus efficace. Plusieurs agglomérations soulignent l'importance du signal positif envoyé par la Confédération pour ce qui est de la coopération régionale, lequel vient soutenir les porteurs de solutions de consensus parfois difficilement trouvées.

Un grand nombre de participants à la consultation soulignent de manière explicite que les projets d'agglomération doivent impérativement être poursuivis. Par ailleurs, nombre de prises de position indiquent clairement que les projets d'agglomération doivent impérativement être garantis et financés sur le long terme (c'est-à-dire au-delà de 2028) et qu'il est primordial d'augmenter les fonds fédéraux correspondants. Il est souvent fait référence aux besoins d'intervention – requérant des mesures dont le coût dépasse nettement les moyens disponibles – suscités par les problèmes de transports dans les agglomérations. Certains font toutefois remarquer que de nouveaux problèmes de liquidités sont à escompter dès 2015, ou au plus tard en 2016, au sein du fonds d'infrastructure.

Le Conseil fédéral est conscient de la signification de la politique des agglomérations en général et des projets d'agglomération et de leur cofinancement en particulier, qui contribuent de manière significative à un développement durable de la Suisse. Les objectifs essentiels des projets d'agglomération sont arrêtés par les critères d'efficacité (art 17*d*, al. 1 et 2, LUMin) appliqués lors de l'examen. Le report du trafic sur les transports publics et sur la mobilité douce et le fait de rendre aussi supportable que possible le trafic individuel motorisé restant ne font pas partie desdits critères d'efficacité mais s'imposent du fait de la raréfaction de l'espace disponible dont les agglomérations souffrent, ainsi que de l'efficacité des transports publics et de la mobilité douce en termes de ressources.

Grâce aux projets d'agglomération, il a été possible, tout en respectant les principes du fédéralisme, d'améliorer de manière sensible la collaboration au sein des et entre les différents niveaux de l'Etat afin de permettre une gestion efficace des défis actuels et à venir.

Avec la cohérence du développement territorial et la collaboration verticale et horizontale entre toutes les parties prenantes, le cofinancement par la Confédération est le troisième grand pilier des projets d'agglomération.

Le Conseil fédéral a par ailleurs chargé l'ARE et le SECO de lui soumettre d'ici fin 2014 pour décision un rapport et une proposition d'orientation de la politique des agglomérations de la Confédération à compter de 2016. Il souhaite que soient notamment mises en lumière les possibilités de consolidation et d'amélioration de la politique des agglomérations – et, partant, des projets d'agglomération – de la Confédération. Dans le cadre du processus de développement de la politique des agglomérations de la Confédération, la Conférence tripartite sur les agglomérations a élaboré une stratégie tripartite relative à la politique suisse des agglomérations dans laquelle sont formulées des recommandations à l'intention de la Confédération, des

cantons, des villes et des communes. Les projets d'agglomération y jouent un rôle central.

### **Traitement des défis spécifiques**

Plusieurs participants à la consultation estiment que les défis spécifiques inhérents aux différents types d'espaces et aux différents contextes institutionnels dans les espaces fonctionnels ne sont pas toujours pris en compte comme ils le devraient. D'autres estiment en outre que les moyens seraient trop concentrés sur les grandes agglomérations de Zurich, Genève, Bâle, Lausanne et Berne et que les agglomérations moyennes et plus petites, notamment dans les régions périphériques, profiteraient trop peu du cofinancement apporté par la Confédération. En revanche, certains manifestent explicitement leur accord à une concentration des investissements sur les grandes agglomérations présentant les problèmes de trafic les plus aigus.

Des représentants de régions frontalières demandent une meilleure prise en compte de la complexité et de la charge accrue de travail auxquelles doivent faire face les agglomérations transfrontalières. Du fait de leurs spécificités, celles-ci auraient de grandes difficultés à respecter les exigences de la Confédération. Les acteurs régionaux seraient en effet tributaires de la coopération de leurs partenaires étrangers pour pouvoir initier un projet d'agglomération. D'autre part, si la possibilité de cofinancer des mesures à l'étranger est saluée, d'aucuns craignent que les restrictions découlant des prescriptions légales ne diminuent d'autant la mesure d'incitation financière en faveur de la collaboration des partenaires étrangers.

Le Conseil fédéral estime que la procédure et la méthode d'examen ont été conçues et appliquées de manière à permettre une prise en compte des défis spécifiques qui sont au cœur des projets d'agglomération tout en assurant une égalité de traitement. Pour autant, le fait que le cofinancement par la Confédération ne se fasse pas selon le principe de l'arrosage mais en fonction du ratio coût/utilité des projets soumis peut susciter des interrogations dans certaines régions, notamment dans le cas des projets d'agglomération transfrontaliers, pour lesquels, du fait des prescriptions légales en vigueur, le financement de mesures à l'étranger n'est possible que si ces mesures déploient principalement leurs effets en Suisse.

Le fonds d'infrastructure a notamment pour vocation d'aider les agglomérations à résoudre leurs problèmes de transports les plus importants. Au vu de la situation, il est donc indispensable qu'une part importante de ses moyens soit allouée aux agglomérations présentant les problèmes de transports et d'environnement les plus aigus, c'est-à-dire aux plus grandes d'entre elles. Pour autant, la comparaison entre les agglomérations de grande, moyenne et petite tailles montre que les grandes agglomérations ne sont pas excessivement privilégiées (voir figure 8).

### **Egalité de traitement entre route et rail**

Différents participants à la consultation pensent que le principe de l'égalité de traitement entre la route et le rail n'est pas respecté de manière suffisamment rigoureuse. Quelques-uns demandent par conséquent que des fonds notamment destinés à des projets ferroviaires soient injectés dans l'amélioration de l'infrastructure routière et estiment même que les critères présidant au choix des projets ont été fixés de manière à contraindre les cantons à ne soumettre que des projets concernant les transports

publics. A l'opposé, différents organismes saluent de manière explicite le fait qu'une partie significative des investissements soit destinée aux transports publics et à la mobilité douce. Certains demandent même plus de retenue vis-à-vis des projets concernant le trafic individuel motorisé.

Le Conseil fédéral fait remarquer que le cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération n'obéit pas à une clé de répartition fixe entre la route et le rail mais qu'il s'appuie sur les critères énoncés à l'art. 4 LFinfr et à l'art. 17d LUMin, lesquels visent à promouvoir des solutions durables destinées à orienter l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti et à faire face à la demande future de transports dans les zones densément peuplées des villes et des agglomérations. Le présent message souligne que la répartition des moyens entre les différents modes de transport est plus équilibrée que la consultation ne pouvait le laisser supposer. Il convient en premier lieu de noter que, exception faite des mesures de la catégorie rail, toutes les catégories comportent des investissements destinés à la route. Mais ceux-ci ne se limitent pas à une augmentation pure et simple des capacités dans la mesure où le caractère supportable et la sécurité du trafic sont des sujets tout aussi importants pour le mode de transport qu'est la route. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que les transports publics et la mobilité douce contribuent de manière importante au bon fonctionnement et au délestage du réseau routier, notamment lorsque ce dernier ne peut plus être amélioré de façon efficace et rationnelle, comme cela est le cas dans les espaces densément urbanisés. Les mesures importantes concernant le renforcement des capacités du réseau routier qui ont été soumises ne présentent que rarement le niveau de maturité nécessaire pour la liste A et figurent donc en partie dans les listes B ou C\*. Un projet important a même été retiré par l'organisme responsable qui l'avait soumis à la Confédération. Au vu des considérations qui précèdent et de l'analyse des projets d'agglomération soumis, il ressort que les cantons n'ont pas été obligés de présenter exclusivement des projets concernant les transports publics.

### **Cofinancement des prochaines générations de projets d'agglomération**

Un grand nombre de participants à la consultation souhaitent résolument la poursuite des projets d'agglomération dans la mesure où ils ont déjà prouvé qu'ils contribuent à la cohérence de la politique d'aménagement du territoire et de transports mise en place. Ils, à savoir les cantons, mais aussi des partis et des associations, demandent par conséquent que la Confédération garantisse un cofinancement fédéral continu et sans limitation dans le temps des projets d'agglomération à venir. Plusieurs participants jugent même que ces questions doivent être abordées de toute urgence. La croissance démographique et économique et la mobilité grandissante qui va de pair devraient en effet entraîner, tant au niveau de la route que du rail, un besoin durable d'amélioration des infrastructures de transport, en premier lieu dans les agglomérations. Si les tranches sont réduites, le financement des grands projets, notamment, deviendrait plus difficile. Différents participants demandent donc que les fonds disponibles à l'avenir soient au moins équivalents à ceux actuellement mis sur la table. D'après le projet mis en consultation, il manquerait plus d'un milliard de francs pour assurer le cofinancement des seuls projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération (2019 à 2022). Quelques organismes demandent un engagement supplémentaire de la Confédération, par exemple via la libération des 200 à 300 millions de francs restant dans le fonds d'infrastructure pour les modifications des mesures de la liste A demandées dans le cadre de la consultation, ou appellent la Confédération à participer à l'avenir au financement des mesures non infrastructurelles telles que les mesures d'urbanisation ou encore l'exploitation et l'entretien des

offres de transport public dans la mesure où cela contribuerait à réduire la pression sur le besoin de nouvelles infrastructures.

Un grand nombre de participants à la consultation saluent le fait que le Conseil fédéral envisage la création d'un fonds durable pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Il est explicitement demandé que le cofinancement de mesures dans la partie étrangère d'une agglomération reste possible à l'avenir. Plusieurs participants à la consultation souhaitent d'autre part que le nouveau fonds FORTA soit doté d'une réserve ou qu'un endettement de sa part soit possible par la suite afin d'éviter tout problème de liquidités et ainsi prévenir tout préfinancement par les cantons et les communes. Différents intervenants demandent en outre un cofinancement de la Confédération en matière de maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et périphériques.

Plusieurs participants à la consultation saluent le désenchevêtrement du financement des mesures ferroviaires et des mesures relatives au trafic d'agglomération au moyen de fonds séparés FIF et FORTA. D'après eux, les mesures relatives à l'infrastructure ferroviaire restent néanmoins un élément important des projets d'agglomération et il convient, entre autres au travers d'un financement correspondant à partir de 2019 et de l'adaptation des critères d'évaluation, de faire en sorte que les projets infrastructurels en matière de RER puissent, en fonction de leur degré de priorité, également être financés via le FIF dans le délai prévu. Et d'ajouter que le cofinancement de RER situés à l'étranger mais déployant principalement leurs effets en Suisse devrait rester possible sans complications via un fonds ou un autre.

Le Conseil fédéral est conscient de la nécessité de garantir un cofinancement pérenne et continu des projets d'agglomération. Il a pris une décision de principe à ce sujet en janvier 2013, et un message à propos du FORTA est depuis lors en cours d'élaboration. En la matière, il convient également de définir une délimitation avec le FIF, lequel ne prévoit par exemple aucun financement de mesures à l'étranger. La procédure de consultation relative au FORTA a été lancée en février 2014 et permettra donc de recueillir directement les remarques à ce sujet.

#### **Autres remarques**

##### *Montant de la contribution fédérale*

Certains participants à la consultation regrettent ou s'étonnent de voir que des projets d'agglomération soumis ne bénéficient d'aucune contribution de la part de la Confédération. Nombre d'intervenants demandent une contribution fédérale plus substantielle ou une meilleure évaluation de l'effet d'un projet ou, d'une manière générale, un relèvement du taux de contribution pour certains projets d'agglomération. Inversement, quelques participants saluent de manière expresse les évaluations faites et les contributions fédérales prévues.

Le Conseil fédéral indique que les arguments nouvellement avancés dans le cadre de la consultation ont été examinés pour tous les projets d'agglomération concernés, ce qui a dans certains cas entraîné une nouvelle évaluation.

##### *Reclassement ou hiérarchisation des mesures en matière de transports*

La majorité des participants ayant pris part à la consultation demandent le reclassement d'une ou plusieurs mesures ou une révision de la priorité attribuée. Les demandes de rétrogradation de mesures et les demandes de suppression pure et simple de mesures sont très rares. Inversement, de nombreux participants à la

consultation demandent l'inscription de mesures supplémentaires ou un reclassement à la hausse d'une ou plusieurs mesures.

Le Conseil fédéral indique que les arguments nouvellement avancés dans le cadre de la consultation ont été examinés pour toutes les mesures concernées, ce qui a dans certains cas entraîné une modification de l'évaluation.

*Mesures entièrement assumées par l'agglomération, mesures non cofinçables*

Quelques participants à la consultation demandent que certaines mesures ne soient plus classées comme des mesures entièrement assumées par l'agglomération ou comme des mesures non cofinçables mais qu'elles soient intégrées aux listes A ou B des mesures cofinçables par la Confédération. Le principe même d'un reclassement dans la catégorie des mesures entièrement assumées par l'agglomération est en outre critiqué par quelques milieux consultés. D'aucuns demandent que les critères d'évaluation en la matière soient adaptés et qu'ils soient conçus de manière différenciée.

Le Conseil fédéral indique qu'après un réexamen des critères, qui a conclu à la pertinence de ceux-ci, les arguments nouvellement avancés dans le cadre de la consultation ont été examinés pour toutes les mesures concernées, ce qui a pour certaines mesures entraîné une nouvelle évaluation.

*Remarques concernant la mise en œuvre des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations*

Quelques intervenants demandent qu'aucune date précise ne soit prescrite pour le début des travaux de construction afférents aux projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération et que, dans des cas dûment justifiés, les travaux réalisés avant 2015 puissent également être pris en compte. D'autres soulignent l'importance de la mise en œuvre et du contrôle de l'efficacité des projets. Il serait ainsi possible de contraindre les autorités responsables au niveau local à faire avancer la mise en œuvre des mesures dans le sens du concept global. Plusieurs prises de positions demandent que les tâches administratives liées à la mise en œuvre des projets restent proportionnées à la taille de chaque participant et raisonnables. La plate-forme d'échange réunissant des représentants de la Confédération et des cantons et chargée d'examiner des simplifications administratives est saluée par la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, selon qui elle a déjà permis de réelles améliorations.

Le Conseil fédéral fait remarquer que, comme pour les projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération, il est présumé que les travaux démarreront durant la période 2015 à 2019 mais qu'aucune date butoir n'a été fixée pour le début des travaux. A l'inverse, conformément à la législation sur les subventions, aucun cofinancement ne sera octroyé à des mesures dont la réalisation a été lancée avant l'autorisation de la Confédération. Pour que celle-ci puisse être accordée, il faut que les fonds soient débloqués par le Parlement et que les accords sur les prestations soient préalablement signés avec les organismes responsables des projets d'agglomération. Par ailleurs, le contrôle de la mise en œuvre demeure alors même que le contrôle des effets est appelé à jouer un rôle de plus en plus important dans la mise en œuvre des projets d'agglomération. Le souhait de voir les tâches administratives rester modestes est justifié. De bonnes solutions à ce sujet ont d'ailleurs été trouvées pour la mise

en œuvre des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération. Sans compter que la plateforme d'échange entre les représentants de la Confédération et des cantons va également permettre la recherche de solutions constructives.

#### *Elaboration des prochaines générations de projets d'agglomération*

Certains participants à la consultation demandent que les tâches administratives liées à l'élaboration des projets d'agglomération à venir soient limitées, notamment afin de ne pas ôter toute légitimité à cet innovant instrument de politique des transports de la Confédération. Un certain désaccord règne en ce qui concerne l'élargissement des projets d'agglomération à de nouveaux thèmes. Plusieurs participants à la consultation demandent enfin que la définition des agglomérations (leur périmètre) soit adaptée pour les projets de 3<sup>e</sup> génération et que les périmètres soient actualisés.

Le Conseil fédéral est conscient de la lourde charge de travail qu'induit l'élaboration d'un projet d'agglomération mais aussi de l'utilité qu'elle a pour les parties impliquées (cantons, villes et communes), au-delà-même d'un cofinancement des mesures par la Confédération, que ce soit pour mettre un frein à la consommation de surface, pour favoriser une urbanisation de qualité à l'intérieur du milieu bâti, pour garantir une allocation efficace des ressources en matière de transport, pour valoriser le paysage et réduire les atteintes à l'environnement ou encore pour améliorer la collaboration au-delà des frontières institutionnelles. Il sera toutefois tenu compte de cet appel à une limitation de la charge de travail dans les exigences à venir. Le périmètre des agglomérations, tel que défini par la Confédération en vue d'un cofinancement fédéral, est arrêté dans l'OUMin. La définition de «l'agglomération» est en train d'être réexaminée, et une éventuelle adaptation de l'OUMin devrait avoir lieu, en même temps que d'autres adaptations, suite à l'élaboration des dispositions légales relatives au FORTA.

### **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 des prochaines générations, 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 des priorités**

Le soutien de la Confédération doit se concentrer 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 des priorités aboutit à la définition de mesures à cofinancer dans les catégories suivantes:

- Rail, tram/route, bus/route et capacités routières: l'idée maîtresse du fonds d'infrastructure est d'aider les agglomérations à se doter d'infrastructures essentielles et conséquentes visant à améliorer le système de transport en leur sein. La plus grande part des fonds versés par la Confédération doit

donc être destinée à ce type d'infrastructures. Compte tenu de leur consommation de surface plus faible que celle du trafic individuel motorisé et de leur efficacité en termes de ressources, les transports publics jouent un rôle clé, en particulier dans les grandes agglomérations ou dans le cœur ou les pôles de développement des moyennes et petites agglomérations, le but étant également d'enrayer l'augmentation du trafic individuel motorisé sur un réseau routier qui ne saurait guère être étendu davantage.

- Mobilité douce: vu le peu de surface qu'elle consomme par rapport aux autres modes de transport et sa grande efficacité en termes de ressources, la mobilité douce peut contribuer de manière sensible à améliorer le fonctionnement du système global de transport dans les agglomérations. De plus, avec des moyens relativement limités, il est possible d'obtenir des effets considérables, notamment via la compensation des répercussions négatives du trafic individuel motorisé. 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.
- 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 de façon optimale tous les potentiels d'un système de transport.
- Gestion des transports: dans le cadre des projets d'agglomération, les mesures d'exploitation priment sur les mesures de construction. 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 et, partant, pour améliorer le système global de transport.
- Valorisation/sécurité des espaces routiers: la sécurité du trafic 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 mesures de priorité A et, à titre de perspective quant aux besoins d'investissement à moyen terme, de priorité B et C\* qui concernent les catégories chemin de fer, plateformes multimodales, bus/route, tramway/route, capacité routière, systèmes de gestion du trafic, valorisation/sécurité des espaces routiers et mobilité douce sont énumérées dans les annexes 1 à 22. Les prévisions concernant la priorité C\*, en particulier, sont toutefois entourées de grandes incertitudes.

D'autres mesures, qui selon la loi et les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération pourraient être cofinancées par le fonds d'infrastructure, ont été définies comme «prestations assumées entièrement par l'agglomération». Il s'agit en principe de mesures ponctuelles ayant un effet local et des coûts supportables pour les agglomérations. Conformément au principe de subsidiarité, leur financement peut être laissé aux organismes responsables.

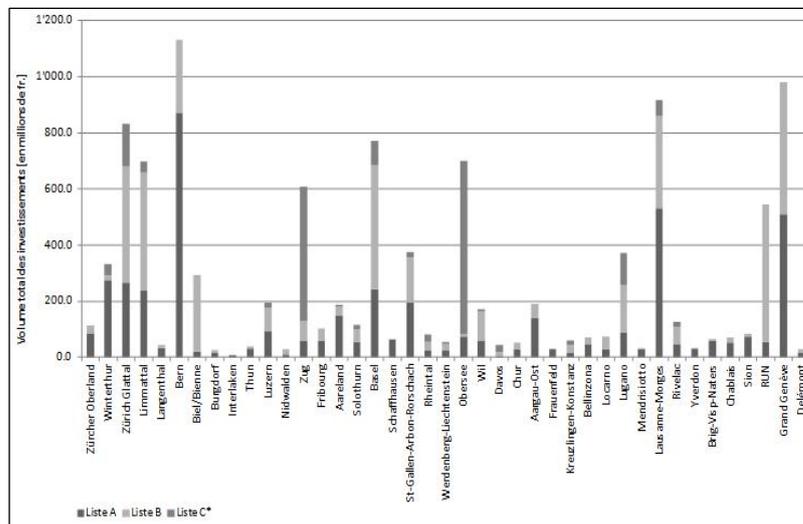
Après la priorisation des mesures, on obtient un volume total d'investissements de 4,71 milliards de francs au titre des mesures de la liste A et de 6,03 milliards de francs au titre des mesures des listes B et C\*, ce qui représente une diminution de

près de 50 % par rapport aux coûts d'investissement qui avaient fait l'objet de demandes de cofinancement.

La figure ci-après présente le volume total d'investissements par projet d'agglomération pour les mesures des listes A, B et C\*.

Figure n° 2

### Mesures des listes A, B et C\*: 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. ch.

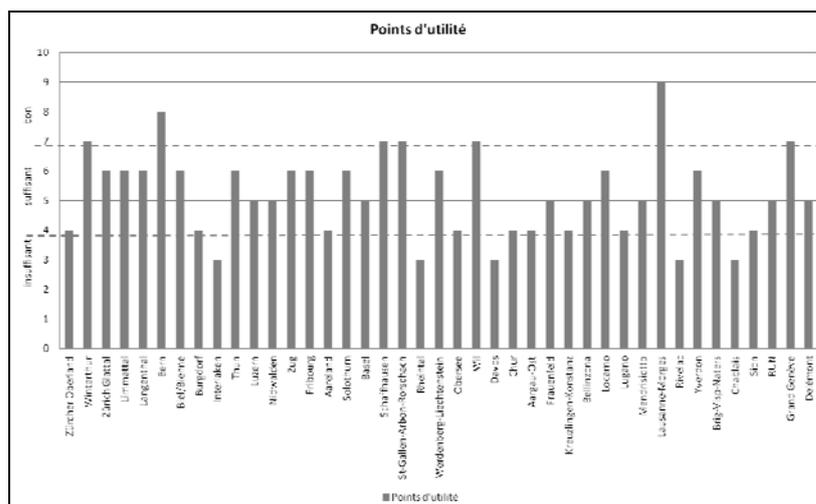
1.3.3.2). Les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération prévoyant des exigences plus élevées que pour la 1<sup>re</sup> génération de projets, l'évaluation a elle aussi été plus stricte. En raison de ce durcissement et du fait qu'aucun point n'a été accordé aux mesures antérieures (contrairement à ce qui avait été fait pour la 1<sup>re</sup> génération), le total moyen de points n'a pas été plus élevé alors même que les projets sont généralement de meilleure qualité:

- Pour le critère d'efficacité «amélioration de la qualité du système de transport», des points ont par exemple été retirés lorsque des mesures n'étaient pas suffisamment intégrées dans une conception globale visible ou 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 déficiences ont été constatés: hiérarchisation insuffisante des pôles de développement ou orientation insuffisante de ces pôles autour de la desserte, absence de mesures permettant de gérer les installations à forte fréquentation ou encore 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<sup>re</sup> 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 une réduction trop faible des émissions polluantes et l'impossibilité d'escompter un revirement net en termes de consommation de sol. 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 sensibles en matière d'accidents lors de l'analyse. Par rapport à la 1<sup>re</sup> génération, la pondération attribuée à l'amélioration de la sécurité subjective a en outre été revue à la hausse.

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.

Points attribués aux projets d'agglomération



On constate que la majorité des projets d'agglomération (29 sur 41) présente une efficacité suffisante (entre 4 et 6 points). Un sixième des projets (7 sur 41) est crédité d'une bonne efficacité (7 points ou plus). Le nombre maximal de points attribués à un projet est de 9. Cinq projets obtiennent moins de 4 points et sont donc considérés comme ayant une efficacité insuffisante.

Les résultats de l'évaluation de l'effet des projets ainsi que ceux de la priorisation des mesures, sur lesquels se basent entre autres 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.

La comparaison entre l'effet des projets et leur coût montre que, faute d'efficacité suffisante, cinq projets (Interlaken, Rheintal, Davos, Rivelac, Chablais) n'obtiennent pas de contribution fédérale du fonds d'infrastructure. Sur les autres projets d'agglomération, quatre sont jugés onéreux, 22 présentent un coût considéré comme moyen et dix sont jugés avantageux. Par conséquent, 15 agglomération obtiennent un taux de contribution fédérale de 40 %, 19 un taux de 35 % et deux un taux de 30 %.

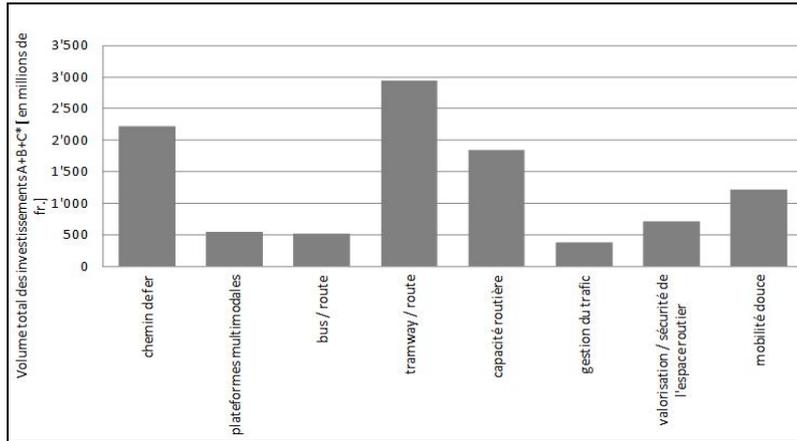


Les contributions fédérales seront donc avant tout affectées aux cinq grandes agglomérations de Zurich (Glattal et Limmat), Bâle, Grand Genève, Berne et Lausanne-Morges, qui font état d'un urgent besoin d'infrastructures de transport coûteuses mais touchant également un large périmètre. Si les besoins d'investissement des agglomérations de Berne et de Bâle à travers des mesures de liste A avaient déjà été mis en évidence par les mesures de liste B présentées dans le cadre de la 1<sup>re</sup> génération de projets d'agglomération, le développement dynamique enregistré par les agglomérations de Zurich, du Grand Genève et de Lausanne-Morges y a fait croître les besoins d'investissement (cf. figure 7). Les contributions fédérales permettent toutefois 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 assez équilibrée entre mesures des listes A et B garantit un échelonnement raisonnable des investissements. Les contributions fédérales accordées aux mesures de liste A des petites et moyennes agglomérations s'inscrivent pour la plupart en hausse – parfois marquée – par rapport aux attentes basées sur les mesures de liste B des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération. De plus, 13 nouveaux projets de petites et moyennes agglomérations se sont ajoutés à ceux de 1<sup>re</sup> génération. Le volume, plus faible en valeur absolue, des investissements par agglomération s'explique par le fait que leur système de transport peut en général être amélioré sans investissements coûteux et par le fait que ce volume est fortement relativisé lorsque la contribution fédérale est mise en regard du nombre d'habitants et de personnes actives (cf. figure 8).

#### **1.3.4.4 Interprétation des résultats**

L'interprétation des résultats de l'évaluation des priorités et l'allocation des sommes investies pour chaque catégorie de mesures) donnent le tableau suivant:

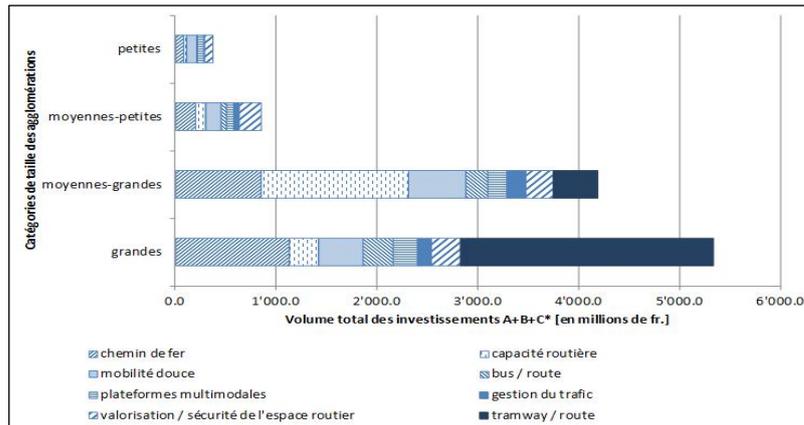
**Volume total des investissements, par catégorie de mesures, pour les mesures des listes A, B et C\***



Les investissements en faveur des catégories de mesures chemin de fer, tramway/route et capacité routière représentent la majeure partie des contributions.

Les mesures des catégories chemin de fer, tramway/route et capacité routière concernent principalement les grandes agglomérations (Zurich, Bâle, Grand Genève, Berne, Lausanne-Morges) et les agglomérations de taille moyenne à grande («Réseau urbain neuchâtelois» RUN, Bienne, Aareland, Lucerne, Aargau Ost, Winterthur, Saint-Gall-Arbon-Rorschach, Lugano), soit là où l'offre en surface disponible est réduite, la demande forte et où la nécessité d'un usage rationnel des ressources fait pencher la balance en faveur du tram et du RER. D'importants investissements dans l'extension des capacités routières sont aussi à attendre dans les agglomérations de taille moyenne à grande. Les autres catégories de mesures drainent des volumes d'investissements moindres mais répartis de manière plus uniforme entre les diverses catégories de taille d'agglomération (cf. figure 7). On mentionnera ici spécialement l'engagement de la Confédération en faveur de la mobilité douce qui, grâce à sa faible consommation de surface, à sa grande efficacité en termes de ressources, à sa facilité d'intégration dans le territoire et à son coût relativement faible recèle un bon potentiel en tant que mode de transport alternatif sur les routes des villes et des agglomérations.

**Volume total des investissements par catégorie de mesures, pour les mesures des listes A, B et C\*, selon les catégories de taille des agglomérations**



En mettant en regard les contributions fédérales avec le nombre d'habitants et de personnes actives (cf. figure 8), on obtient une image plus parlante de la répartition des fonds entre les diverses catégories de taille d'agglomération et entre les agglomérations. Cette dispersion reflète d'une part la nécessité relative de prendre des mesures et d'autre part le rapport coût-utilité de chaque projet. Certains projets d'agglomération prévoient, à moyen terme (listes B et C\*), des investissements coûteux par rapport à la taille de l'agglomération. Il s'agit en particulier des projets Obersee, réseau urbain neuchâtelois RUN et Zoug.



### **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 – dans le cadre de la 3<sup>e</sup> génération de projets (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 1,68 milliard de francs et ceux de la liste B pour environ 1,47 milliard, soit un total de quelque 3,15 milliards de francs. Si l'on additionne les 2,56 milliards de francs libérés par l'arrêté fédéral du 4 octobre 2006 (voir ch. 1.2.3) pour les projets urgents, les 1,51 milliard de francs libérés le 21 septembre 2010 pour la 1<sup>re</sup> génération et les 1,68 milliard de francs demandés par le biais du présent arrêté fédéral, le montant total libéré s'élève donc à 5,75 milliards de francs, ce qui laisse une réserve d'environ 0,25 milliard de francs dans le fonds d'infrastructure en vue des futurs projets d'agglomération. Or, les mesures de type B de la 2<sup>e</sup> génération avoisinent déjà 1,47 milliard de francs, les mesures de type C\*, qui ne sont pas détaillées ici, 1,76 milliard de francs et c'est sans compter les nouvelles mesures des éventuelles prochaines générations de projets d'agglomération. Le Conseil fédéral a par conséquent soumis une proposition pour le financement futur des projets d'agglomération dans le cadre du projet mis en consultation relatif à la création d'un « fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), de comblement du déficit et de mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales ».

**Listes A et B et coût par projet d'agglomération  
(prix 2005, hors renchérissement et TVA)**

Agglomération <sup>15</sup>	Taux de contribution de la Confédération	Liste A (projets prêts à être réalisés et financés), proposition de libérer la contribution; contribution de la Confédération [en millions de fr.]	Liste B (projets prévus); montants bloqués [en millions de fr.]	Total [en millions de fr.]
Zürcher Oberland	40 %	33,02	11,83	44,85
Winterthur	40 %	109,81	7,69	117,50
Zürich Glattal	35 %	92,92	144,21	237,13
Limmattal	35 %	82,91	147,49	230,40
Langenthal	35 %	11,89	3,22	15,11
Bern	35 %	304,62	91,24	395,86
Biel/Bienne	30 %	5,76	82,30	88,06
Burgdorf	40 %	5,74	4,42	10,16
Thun	35 %	10,42	3,56	13,98
Luzern	35 %	32,26	29,81	62,07
Nidwalden	40 %	3,53	7,77	11,30
Zug	35 %	20,50	24,11	44,61
Fribourg	40 %	23,24	17,89	41,13
Aareland	40 %	58,52	14,48	73,00
Solothurn	35 %	18,84	15,91	34,75
Basel	35 %	84,94	154,78	239,72
Schaffhausen	40 %	24,94	1,61	26,55
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40 %	78,85	64,87	143,72
Werdenberg-Liechtenstein	35 %	7,80	8,09	15,89
Obersee	40 %	29,07	4,71	33,78
Wil	40 %	23,98	40,76	64,74
Chur	40 %	10,93	10,28	21,21
Aargau-Ost	35 %	49,11	17,17	66,28
Frauenfeld	35 %	9,52	0,36	9,88
Kreuzlingen-Konstanz	35 %	5,27	10,06	15,33
Bellinzona	40 %	18,60	8,07	26,67

<sup>15</sup> La liste des projets d'agglomération est établie en fonction de la numérotation de l'Office fédéral de la statistique.

Agglomération <sup>15</sup>	Taux de contribution de la Confédération	Liste A (projets prêts à être réalisés et financés), proposition de libérer la contribution; contribution de la Confédération [en millions de fr.]	Liste B (projets prévus); montants bloqués [en millions de fr.]	Total [en millions de fr.]
Locarno	40 %	11,66	17,56	29,22
Lugano	35 %	31,23	59,22	90,45
Mendrisiotto	35 %	9,85	2,12	11,97
Lausanne-Morges	35 %	185,48	116,12	301,60
Yverdon	35 %	10,94	0,30	11,24
Brig-Visp-Naters	35 %	20,42	2,69	23,11
Sion	40 %	29,25	4,34	33,59
RUN (Réseau urbain neuchâtois)	30 %	16,63	145,41	162,04
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40 %	204,07	187,54	391,61
Delémont	35 %	4,80	4,78	9,58
<b>Total</b>		<b>1681,32</b>	<b>1466,77</b>	<b>3148,09</b>

Des listes recensant les mesures des listes A, B et C\* ainsi que leur coût sont fournies aux annexes 1 à 22. Le cas de chaque agglomération est par ailleurs documenté en détail et fait l'objet d'un rapport d'examen et de comparaisons croisées; ces documents ont été remis aux agglomérations.

## 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). 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 mesures non cofinancées dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Les points suivants doivent notamment être réglés dans l'accord sur les prestations: mesures et paquets 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). L'accord doit également traiter des bases qui permettent d'effectuer le contrôle d'efficacité et le contrôle financier.

L'ARE 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 compétente<sup>16</sup>, 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.

#### **1.4.3 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. Ce dernier point suppose toutefois qu'une solution puisse être trouvée afin de poursuivre le cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération.

## **2 Commentaire des dispositions**

### *Art. 1*

Cette disposition prévoit la libération des fonds nécessaires aux mesures de la liste A de 2<sup>e</sup> génération; ces fonds sont prélevés sur le crédit bloqué, conformément à l'art. 2 de l'arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011<sup>17</sup>. Le fonds ne doit pas s'endetter (art. 9, al. 1, LFINfr). 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, listes 1 à 22) 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.

<sup>16</sup> En vertu de l'art. 2 de loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451) et de l'art. 41 de la loi du 7 octobre 1983 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.

<sup>17</sup> FF 2010 6293

#### *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 (prix de 2005, hors TVA et renchérissement). 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 chaque mesure et paquet 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. 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, utilisables exclusivement pour les mesures et paquets de mesures définis (voir annexe, listes 1 à 22). 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 sujet 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 LFIInfr). Il a été alimenté par un premier versement de 2,6 milliards de francs 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 LFIInfr). En 2011, il a par ailleurs été alimenté par un versement unique de 0,85 milliard de francs. 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 du chemin de fer.

Selon le rapport du 21 août 2013 sur le plan financier 2015-2017<sup>18</sup>, la situation du point de vue de la Confédération est la suivante:

Tableau n° 4

**Fonds d'infrastructure (rapport du 21 août 2013 sur le plan financier 2015-2017)**

Millions de francs	Budget 2013	Budget 2014	Budget 2015	Plan financier 2016	Plan financier 2017
<b>Apports au fonds</b>	<b>1026</b>	<b>1049</b>	<b>1005</b>	<b>1113</b>	<b>1202</b>
Apport provenant de sanction appliquée aux voitures de tourisme dans cadre réduction CO <sub>2</sub>	–	–	1	2	4
Apport annuel	1026	1049	1004	1111	1198
<b>Prélèvements sur le fonds</b>	<b>147</b>	<b>1272</b>	<b>1242</b>	<b>1134</b>	<b>1063</b>
Routes nationales (achèvement du réseau)	730	670	590	485	400
Routes nationales (suppression des goulets d'étranglement)	130	115	155	210	230
Trafic d'agglomération	566	447	457	398	392
Routes principales dans les régions de montagnes et les régions périphériques	45	40	40	41	41
<b>Liquidités du fonds</b>	<b>1296</b>	<b>1073</b>	<b>836</b>	<b>815</b>	<b>953</b>

### 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<sup>e</sup> génération de financement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Comme les problèmes de transport 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 infrastructures 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 1,68 milliard de francs. Cette contribution permet de générer un volume total d'investis-

<sup>18</sup> [www.efv.admin.ch](http://www.efv.admin.ch) > Documentation > Rapports sur l'état des finances > Plan financier > Plan financier 2015-2017

sements de quelque 4,71 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 3,03 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<sup>e</sup> génération de projets (cf. ch. 1.3.3.2). 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 – à l'exception des infrastructures de RER (cf. ch. 3.1) – 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 réglé 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)<sup>19</sup>; il est donc superflu de revenir sur cette question dans le présent message.

### **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. La population, l'environnement et l'économie en supportent les répercussions: aujourd'hui, les engorgements et la perte de temps qu'ils génèrent représentent un coût qui dépasse largement le milliard de francs par année.

Le fonds d'infrastructure garantit les financements fédéraux nécessaires à l'amélioration du système de transport dans les villes. L'arrêté fédéral règle la libération des moyens financiers requis pour la réalisation de la deuxième génération de projets en faveur du trafic d'agglomération. 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 le rapport coût-utilité est bon à très bon et qui seront vraisemblablement prêtes à être réalisées et financées dans un délai de quatre ans. Le cofinancement du trafic d'agglomération fournit ainsi une contribution essentielle pour le maintien de la fonctionnalité des réseaux de transport.

<sup>19</sup> 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 habitants et 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 4,71 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 transport 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 transport. 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.

### **Réglemmentations 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 transport, 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<sup>bis</sup>, 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. L'arrêté fédéral proposé 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 transport et d'aménagement du territoire a pour effet de résoudre les problèmes de transport dans une perspective globale; il fait interagir efficacement tous les modes de transport et coordonne les transports avec le développement de l'urbanisation dans les agglomérations. Le développement des modes de transport se poursuit en fonction de leurs avantages comparatifs. Une telle approche permet d'utiliser efficacement des ressources financières restreintes.

Les contributions de la Confédération sont versées à titre de cofinancement. La responsabilité de la mise en œuvre incombe aux agglomérations. Cette démarche correspond à une répartition des tâches conforme au 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 va en effet entraîner une meilleure utilisation des différents modes de transport dans les agglomérations. On peut dès lors s'attendre à un report modal au profit des transports publics et de la mobilité douce, ce qui va rendre la gestion du trafic plus supportable en termes d'occupation du sol, de consommation énergétique, de bruit et de pollution atmosphérique. Favoriser le développement urbain de qualité à l'intérieur du tissu bâti permet de lutter contre le mitage et contre la disparition des terres cultivables et des espaces naturels et de renforcer les centres. Le transfert du trafic 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 du 23 décembre 2011 sur le CO<sub>2</sub><sup>20</sup> et le protocole de Kyoto. De plus, les concepts paysagers, avec les mesures qui en découlent, contribuent à la valorisation des espaces vitaux et améliorent la qualité de vie.

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 Relation 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 2015<sup>21</sup> et dans l'arrêté fédéral du 15 juin 2012 sur le programme de la législature 2011 à 2015<sup>22</sup>.

## **5 Aspects juridiques**

### **5.1 Constitutionnalité et légalité**

L'Assemblée fédérale a adopté la LFinfr 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, LFinfr, 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.

Le présent arrêté propose à l'Assemblée fédérale de poursuivre 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 n'a eu aucune incidence sur les engagements de la Suisse envers les pays étrangers.

Le financement des mesures sur territoire étranger dans les régions frontalières est prévu par les dispositions de l'art. 17a, al. 3, LUMin. Les projets d'infrastructure qui s'étendent au-delà des frontières nationales peuvent être financés par le programme dans la mesure où ils permettent en premier lieu d'améliorer la situation du trafic dans la partie suisse de l'agglomération et dans la mesure où l'Etat voisin, qui doit être intégré dans l'organe de pilotage du projet de manière appropriée, s'engage lui aussi financièrement<sup>23</sup>.

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

### **5.3 Forme de l'acte à adopter**

Conformément aux dispositions de la LFinfr, 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 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.

<sup>21</sup> FF **2012** 349 423

<sup>22</sup> FF **2012** 6667 6676

<sup>23</sup> FF **2006** 753 782

## **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 chambre 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 global de 20,8 milliards de francs. Il n'est donc pas nécessaire de soumettre une nouvelle fois le présent arrêté à la clause du frein aux dépenses.

## **5.5 Conformité à la loi sur les subventions**

Les dispositions de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions<sup>24</sup> s'appliquent au fonds d'infrastructure à titre subsidiaire.

## **Liste des abréviations**

ARE	Office fédéral du développement territorial
DETEC	Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
FAIF	Arrêté fédéral du 20 juin 2013 portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire; FF 2013 4191)
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire

<sup>24</sup> RS 616.1

FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LFInfr	Loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure; RS 725.13
LPE	Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (; RS 814.01
LPN	Loi fédérale du 1 <sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage; RS 451
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire; RS 725.116.2
NEB	Arrêté du 10 décembre 2012 sur le réseau; FF 2012 669
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; 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; FF 2003 6035
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie

Remarque: les taux de contribution et les contributions fédérales (montant maximal) indiqués dans toutes les listes de priorités B et C\* sont des hypothèses basées sur l'examen des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération. Ni le taux de contribution, ni la contribution fédérale ne sont garantis. Sous réserve d'un cofinancement futur du trafic d'agglomération par la Confédération, les mesures pourront être à nouveau soumises pour examen dans le cadre des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération ou d'une génération suivante.

### 1. Liste des mesures dans le domaine du chemin de fer, priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon – Ausbau Bushof: Teil Personenunterführung Ost	12.55	40 %	5.02
0230 Winterthur	4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe	116.58	40 %	46.63
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Realisierung Quartier- anbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	35.85	35 %	12.55
	Zürich – Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)	26.88	35 %	9.41
	Dübendorf – Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite	2.06	35 %	0.72
0261-2 Limmat- tal	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
	Realisierung Publikumsanlagen SBB	309.17	35 %	108.21
0371 Biel/ Bienne	Schienegebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestel- len Busswil 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: Mobilitätsdreh- scheibe Bahnhof Cham (Teil Bahn)	8.96	35 %	3.14
	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 5: Mobilitäts- dreh-scheibe Bahnhof Cham (Teil Bus und Vorplatz)	2.69	35 %	0.94
1711 Zug	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr – Teilmassnahme 11: Mobilitätsdreh-scheibe Bahnhof Cham (Teil Langsamverkehr)	0.90	35 %	0.31

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Quartierverbindungen in der Agglomeration – Teilmassnahme 2: Quartierverbindung Theilerplatz	9.01	35 %	3.15
	Quartierverbindungen in der Agglomeration – Teilmassnahme 5: Quartierverbindung Bahnhof Rotkreuz Ost mit Perronaufgang	15.32	35 %	5.36
2196 Fribourg	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1.01	40 %	0.40
2581 Aareland	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrasse mit Aufwertung Ortsdurchfahrt – Teil: Eigentrasse	9.64	40 %	3.86
2939 Schaffhausen	Leistungssteigerung Bahn Schaffhausen–Neuhausen	32.71	40 %	13.08
	Schaffung zusätzliche Personenunterführung Süd in Neuhausen Bad Bhf.	2.24	40 %	0.90
	Personenunterführung Beringen Bad Bhf.	2.33	40 %	0.93
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	St.Gallen, Bahnhof St.Fiden	2.69	40 %	1.08
	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof	0.90	40 %	0.36
	Rorschach, Stadtbahnhof	25.99	40 %	10.40
	Goldach, Bahnhof	2.24	40 %	0.90
	Gossau, Umsteigepunkt Arnegg	0.27	40 %	0.11
	Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB	1.17	40 %	0.47
	Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperon	1.97	40 %	0.79
	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
4566 Frauenfeld	S-Bahnhalte Frauenfeld Langdorf	10.95	35 %	3.83
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

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6266 Sion	Interface de la gare d' Ardon	0.60	40 %	0.24
	Interface de la gare de Châteauneuf-Contthey	0.40	40 %	0.16
	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 Grand 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
	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1 <sup>ère</sup> étape)	4.48	40 %	1.79
	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	7.51	40 %	3.00
	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland: passage sous voie Est au bout des quais	9.86	40 %	3.94
	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
<b>Total</b>		<b>1257.17</b>		<b>448.09</b>

## 2. Liste des mesures dans le domaine du chemin de fer, priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0230 Winterthur	Winterthur – Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhof Grüze	3.14	40 %	1.25
	Winterthur – Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhof Oberwinterthur	2.69	40 %	1.08
	Winterthur – Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhof Hegi	4.93	40 %	1.97
0371 Biel/Bienne	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	28.21	30 %	8.46
	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – 2. Bahnhofspassage Biel	9.96	30 %	2.99
1061 Luzern	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	24.89	35 %	8.71
	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	4.06	35 %	1.42
1509 Nidwalden	Haltestelle Bitzi	5.84	40 %	2.34
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
	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
	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	Bahnhalt Frauenfeld-Wil-Bahn	10.75	40 %	4.30
	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn – Doppelspurabschnitt Jakobstal	4.12	40 %	1.65
	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn – Trasseverlegung Wil-West	25.99	40 %	10.40
3901 Chur	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen	16.85	40 %	6.74
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
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Förderung der kombinierten Mobilität	1.17	35 %	0.41

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
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 %	–
	réaménagement interface régionale halte de Clarens	1.22	0 %	–
6002 Brig-Visp-Naters	Unterführung Bahnhof Visp	3.58	35 %	1.25
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey	0.29	0 %	–
	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz	0.42	0 %	–
6458 RUN	Nouvelle liaison ferroviaire rapide Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle	385.35	30 %	115.60
	Mise hors service de la ligne existante Neuchâtel/Vauseyon – La Chaux-de-Fonds/Bas-du-Reymond	8.07	30 %	2.42
	Bôle: voie de croisement	26.88	30 %	8.07
	Electrification tronçon Col-des-Roches – Morteau	32.26	30 %	9.68
	Boudry/Perreux: nouvelle halte	5.83	30 %	1.75
	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	3.58	30 %	1.08
6621 Grand Genève	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.24	40 %	0.90
<b>Total</b>		<b>696.08</b>		<b>223.05</b>

### 3. Liste des mesures dans le domaine du chemin de fer, priorité C\*

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Ausbau Bahnhof Hardbrücke	134.42	0.35 %	0
	Bassersdorf – Aufwertung Bahn- hofsumfeld – Fussgängerunterführungen am Bahnhof	6.72	0.35 %	0
0261-2 Limmat- tal	Dietikon – Optimierung Erschliessung Gebiet SLS	30.47	0.35 %	0
1061 Luzern	Ausbau S-Bahnsystem Luzern (Teil B-Liste) Luzern – Sursee Luzern – Hochdorf Luzern – Wolhusen Luzern – Rotkreuz Luzern – Küssnacht	16.60	0.35 %	0
1711 Zug	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung – Teilmassnahme 3: Erweiterung des Stadtbahnnetzes	9.86	0.35 %	0
2601 Solothurn	Lohn-Lüterkofen RBS	4.98	0.35 %	0
	Langendorf BLS	12.45	0.35 %	0
2701 Basel	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgarten- ring	10.75	0.35 %	0
	Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitu- de	20.61	0.35 %	0
	Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen- Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	0.90	0.35 %	0
	Regio-S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	15.23	0.35 %	0
3203 St. Gallen- Arbon- Rohrschach	Flawil, Bahnhof	2.24	0.40 %	0
3851 Davos	S-Bahn Davos – Klosters	26.88	0 %	0
4671 Kreuzlin- gen-Konstanz	Ausbau Haltestelle Sternenplatz	5.56	0.35 %	0
	Ausbau Zweigleisigkeit	8.96	0.35 %	0
5890 Rivelac	rèaménagement de la gare GoldenPass	10.75	0 %	0
<b>Total</b>		<b>317.38</b>		<b>0</b>

#### 4. Liste des mesures dans le domaine de la capacité routière, priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261-1 Zürich Glattal	Wallisellen – Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum	12.38	35 %	4.33
0351 Bern	Bern / Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse	15.00	35 %	5.25
	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
	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
	Bibersit, Bürenstrasse/Westtangente (Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr)	1.24	35 %	0.43
	Solothurn, Baselstrasse	20.59	35 %	7.21
2701 Basel	Basel-Dreispietz: Knotenanpassungen	24.32	35 %	8.51
	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	46.69	35 %	16.34
	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis – P+R	6.25	35 %	2.19
3336 Obersee	Zentrumsentlastung Lachen	27.30	40 %	10.92
	Kreisel Bergstrasse-Beichlenstrasse Samstagern	0.94	40 %	0.37
3901 Chur	Optimierung Strassennetz in Chur West – Sommeraustasse	2.11	40 %	0.84
	Optimierung Strassennetz in Chur West – Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	0.42	40 %	0.17
4021 Aargau-Ost	Handlungsprogramm Sanierung Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen	3.24	35 %	1.13
4021 Aargau-Ost	Berikon/Widen/Rudolfställen: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen – Knotensanierung Mutschellen	3.74	35 %	1.31
4566 Frauenfeld	Erschliessung Langdorf (Oststrasse)	3.35	35 %	1.17

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Kreisel Scheidwegkreuzung, Münsterlingen	1.26	35 %	0.44
5586 Lausanne-Morges	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	19.75	35 %	6.91
	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, tronçon Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.31	35 %	3.26
	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	14.07	35 %	4.92
	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 %	–
	élargissement et réaménagement du chemin des Boulingrins TIM-MD	3.40	0 %	–
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis	0.99	35 %	0.35
	Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig	0.66	35 %	0.23
6266 Sion	Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen	0.70	40 %	0.28
6458 RUN	Elimination des points noirs en matière d'accidents	5.34	30 %	1.60
6621 Grand Genève	Requalification de la route Suisse (2 <sup>ème</sup> étape): Bellevue-Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)	13.92	40 %	5.57
	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
6711 Delémont	Boucle de circulation urbaine, Delémont	2.47	35 %	0.86
<b>Total</b>		<b>332.36</b>		<b>118.81</b>

## 5. Liste des mesures dans le domaine de la capacité routière, priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261-2 Limmattal	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse	6.02	35 %	2.11
	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Schlieren, Ausbau Engstringerkreuzung	8.48	35 %	2.97
0351 Bern	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4.45	35 %	1.56
	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	35 %	4.73
	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.40	35 %	0.84
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
2701 Basel	Verkehrerschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	38.91	35 %	13.62
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	63.17	40 %	25.27
	Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof	14.82	40 %	5.93
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Haag / Bändern – Eschen	10.95	35 %	3.83
3336 Obersee	Abzweiger St. Gallerstrasse-Feldmoosstrasse Lachen	2.73	40 %	1.09
3425 Wil	Autobahnanschluss Wil-West	13.58	40 %	5.43
	Netzergänzung Grünastrasse	4.89	40 %	1.95
	Knotensanierung Schwankenkreisel	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 (concetto urbanistico e riassetto viario) – seconda tappa: riorganizzazione viaria asse via Brere, collegamenti mobilità lenta	2.01	40 %	0.80
	Riorganizzazione svincolo S. Materno	5.44	40 %	2.18
<b>Total</b>		<b>254.44</b>		<b>92.02</b>

## 6. Liste des mesures dans le domaine de la capacité routière, priorité C\*

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0230 Winterthur	Winterthur – Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	38.17	0.40 %	0
0261-2 Limmattal	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Dietikon, Ausbau Überlandstrasse	8.48	0.30 %	0
1711 Zug	Stadttunnel Zug inkl. ZentrumPlus	468.84	0.35 %	0
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrossierung St.Gallen West / Gossau Ost	16.85	0.40 %	0
3336 Obersee	Zentrumsentlastung Pfäffikon Variante 2	109.18	0.40 %	0
	Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona	506.92	0.40 %	0
3425 Wil	Netzergänzung Nord	9.43	0.40 %	0
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrsverflüssigung Seetal- und Hafenstrasse	1.85	0.35 %	0
5192 Lugano	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	114.51	0.35 %	0
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant RC726c entre RC780a et hôpital de Rennaz	6.77	0 %	0
<b>Total</b>		<b>1281.00</b>		<b>0</b>

## 7. Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0121 Zürcher Oberland	Uster – Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamver- kehr	2.54	40 %	1.02
	LV A-Liste	20.70	40 %	8.28
0230 Winterthur	Winterthur – Langsamverkehrsmass- nahmen Masterplan Stadtraum Bahn- hof – Veloquerung Nord	15.27	40 %	6.11
	Winterthur – Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz – Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi-Grütze und Winterthur Mitte)	7.63	40 %	3.05
	Winterthur und Umgebung – Optimie- rung regionales Velonetz und Anbin- dung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung Seuzach	5.09	40 %	2.04
	LV A-Liste	27.57	40 %	11.03
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Verbindung Sihlsteg / Giess- hübel (Netzlückenschliessung Haupt- routen Velo)	4.24	35 %	1.48
	Zürich – Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl-HB-Limmat	10.01	35 %	3.50
	Glattal – «Fil Bleu» Langsamverkehrs- verbindung entlang der Glatt	10.18	35 %	3.56
	Opfikon – Realisierung Fussgänger- brücke über die Autobahn A1	1.95	35 %	0.68
	LV A-Liste	7.63	35 %	2.67
0261-2 Limmat- tal	Limmatthal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A – Schlie- ren	5.09	35 %	1.78
	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
	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
	LV A-Liste	12.43	35 %	4.35

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch – Eigentrossierung LV	4.87	35 %	1.70
1509 Nidwalden	LV A-Liste	1.65	40 %	0.66
1711 Zug	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr – Teilmassnahme 10: Entflechtung Rad-/Fussweg mit Park- platz vor dem Schiessstand Choller	2.19	35 %	0.77
	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
	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
	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	3.71	40 %	1.48
	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des vois ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	2.47	40 %	0.99
	LV A-Liste	16.50	40 %	6.60
	Réaménagement du passage du Cardi- nal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités – MD	1.65	40 %	0.66
2581 Aareland	Olten: Attraktivierung Aareraum «andaare»	6.18	40 %	2.47
	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	4.94	40 %	1.98
	LV A-Liste	17.26	40 %	6.90
2601 Solothurn	Solothurn Westbahnhof, Neue Lang- samverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahn- hofs	2.96	35 %	1.04
	LV A-Liste	3.50	35 %	1.23
2701 Basel	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfeldern	5.84	35 %	2.04
	LV-Massnahmen Birsfelden – Schwei- zerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	6.81	35 %	2.38
2701 Basel	Münchenstein: Fuss- und Velowegver- bindung Dreispitz-Brüglingen- GrosseAllee	4.86	35 %	1.70
	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	4.86	35 %	1.70

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	3.89	35 %	1.36
	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
	Bahnhof Winkeln – Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung)	1.94	40 %	0.77
	Fuss- und Veloverbindung Gründemoosweg – Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse	1.94	40 %	0.77
	Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln – Bruggen	1.43	40 %	0.57
	St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung	2.53	40 %	1.01
	Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse	1.77	40 %	0.71
	Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie	1.94	40 %	0.77
	Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle	1.68	40 %	0.67
	Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung	0.84	40 %	0.34
	Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg	4.04	40 %	1.62
	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
	LV A-Liste	8.40	35 %	2.94
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe – Lachen	1.87	40 %	0.75
	Zugang/Querung Bahnhöfe – Richterswil	1.09	40 %	0.44
3336 Obersee	LV A-Liste	14.33	40 %	5.73
3425 Wil	Schliessen von Netzlücken	5.07	40 %	2.03
	LV A-Liste	20.33	40 %	8.13
3851 Davos	LV A-Liste	2.84	0 %	–

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
3901 Chur	Optimierung und Koordination Langsamverkehr – Verbindung Chur – Haldenstein	2.19	40 %	0.88
	Optimierung und Koordination Langsamverkehr – Querung RhB Domat/Ems	0.84	40 %	0.34
	LV A-Liste	11.37	40 %	4.55
4021 Aargau-Ost	Ennetbaden/Baden, Mättelisteg	1.44	35 %	0.50
	LV A-Liste	19.72	35 %	6.90
4566 Frauenfeld	LV A-Liste	1.47	35 %	0.51
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fussverbindung Bahn-Haltestelle – Klinikareal	0.84	35 %	0.29
	LV A-Liste	4.61	35 %	1.61
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
	Completamento collegamenti ciclopedonali; mobilità ciclopedonale «Castione – Gorduno, Bellinzona» – ML 2.3.1 passerella sul fiume Ticino	3.07	40 %	1.23
	ML Lista A	4.97	40 %	1.99
5113 Locarno	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A – Nuova passerella ciclopedonale tra i paesi di Maggia e Moghegno (2.17)	1.09	40 %	0.44
	ML Lista A	11.68	40 %	4.67
5192 Lugano	Rete ciclabile regionale, Fase 2 – passerella ciclopedonale sulla Tresa	1.67	35 %	0.59
	Pista ciclabile quartiere NQC	8.37	35 %	2.93
	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
	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; 4d.OL12a; 4d.OL110; 4d.OL112; 4d.OL113; 4d.OL114; 4d.OL115; 4d.RM8)	28.30	35 %	9.90

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [Confédération] [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	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
	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	2.12	35 %	0.74
	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.05	35 %	1.77
	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1.50	35 %	0.53
	Réouverture du passage St-Roch	0.94	35 %	0.33
	MD Liste A	1.81	35 %	0.63
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Verbindung Brig-Glis – Eyholz (Rote Meile)	6.96	35 %	2.44
	LV A-Liste	8.37	35 %	2.93
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	1.13	0 %	–
	MD Liste A	7.72	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
	La Tène: Nouveau passage inférieur protégé (PIP) Rue des Sugiez-Epagnier	1.33	30 %	0.40
	Boudry: amélioration réseau MD: Passerelle MD le long du viaduc CFF de Boudry	3.56	30 %	1.07
	MD Liste A	7.73	30 %	2.32
6621 Grand Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle: passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet	4.70	40 %	1.88
	Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglomération et celle de Bernex pour piétons et cycles: secteur de la Jonction	7.52	40 %	3.01
	Voie verte d'agglomération – section tranchée couverte Ville de Genève – centre de Vernier	5.64	40 %	2.26
6621 Grand Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon: élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	3.76	40 %	1.50
	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	13.17	40 %	5.27

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Maillage mobilité douce et aménage- ments paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	13.92	40 %	5.57
	MD Liste A	5.71	40 %	2.29
6711 Delémont	MD Liste A	0.54	35 %	0.19
<b>Total</b>		<b>748.13</b>		<b>272.27</b>

## 8. Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0121 Zürcher Oberland	Oberland – Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie – 2. Priorität: Teil Hinwil Dürnten	5.51	40 %	2.21
	LV B-Liste	10.52	40 %	4.21
0230 Winterthur	LV B-Liste	–	40 %	–
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Gleisquerung Negrellisteg (Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	25.45	35 %	8.91
	Zürich – Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	14.42	35 %	5.05
	Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten – PU West	7.17	35 %	2.51
	LV B-Liste	–	35 %	–
0261-2 Limmattal	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B – Schlieren	1.27	35 %	0.45
	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B – Killwangen	3.39	35 %	1.19
	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B – Würenlos, Erholungsweg Sulperg-Rüsler	3.39	35 %	1.19
	Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B – Würenlos, Limmattsteg	5.09	35 %	1.78
	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
	Bern, LV-Brücke Breitenrain – Länggasse	12.45	35 %	4.36
	Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	11.12	35 %	3.89
	LV B-Liste	3.41	35 %	1.19
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Bahnunterführung Lyss	6.59	30 %	1.98
	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: BGK Oberer Quai	5.76	30 %	1.73
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 %	–

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0942 Thun	LV B-Liste	4.59	35 %	1.61
1061 Luzern	Dierikon – Udligenswil; Götzentalsstrasse	5.68	35 %	1.99
	K30: Luzern, Brüel (Velounterführung)	0.89	35 %	0.31
	Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)	3.25	35 %	1.14
	Luzern, Velostation Altstadt Luzern (unterirdisch)	2.11	35 %	0.74
	LV B-Liste	2.98	35 %	1.04
1509 Nidwalden	LV B-Liste	7.68	40 %	3.07
1711 Zug	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr – Teilmassnahme 4: Personenunterführung Blickensdorferstrasse Lorzenuferweg beim Schulhaus Wiesental	1.75	35 %	0.61
	LV B-Liste	18.05	35 %	6.32
2196 Fribourg	LV B-Liste	5.10	40 %	2.04
2581 Aareland	Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	8.24	40 %	3.29
	LV B-Liste	5.90	40 %	2.36
2601 Solothurn	Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr	2.06	35 %	0.72
	LV B-Liste	4.41	35 %	1.54
2701 Basel	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	1.95	35 %	0.68
	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse	2.43	35 %	0.85
	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke	7.78	35 %	2.72
	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	1.95	35 %	0.68
	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer	9.73	35 %	3.40
	Basel: Seevogelbrücke	7.78	35 %	2.72
	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	16.54	35 %	5.79
	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck	4.86	35 %	1.70
2701 Basel	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	15.56	35 %	5.45
	Fuss- und Velohochweg Grenzach-Wyhlen-Basel	4.38	35 %	1.53
	LV B-Liste	1.52	35 %	0.53

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
2939 Schaffhausen	Munotlift	2.11	40 %	0.84
	LV B-Liste	0.76	40 %	0.30
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verbindung Gaiserwaldweg – Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Sântispark	2.02	40 %	0.81
	Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld	0.84	40 %	0.34
	Kantonsspital SG – Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung	1.43	40 %	0.57
	LV B-Liste	23.96	40 %	9.58
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr – Verbindung Au/St. Margrethen – Lustenau	11.79	0 %	–
	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
	Umsteigeknotenpunkte Wollerau	4.68	40 %	1.87
	Umsteigeknotenpunkte Blumenau	3.12	40 %	1.25
	LV B-Liste	–	40 %	–
3425 Wil	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd	1.26	40 %	0.50
3425 Wil	LV B-Liste	2.11	40 %	0.84
3851 Davos	LV B-Liste	1.85	0 %	–
3901 Chur	LV B-Liste	–	40 %	–
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
	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	4.21	35 %	1.47
	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	0.93	35 %	0.32
	LV B-Liste	5.29	35 %	1.85
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
	ML Lista B	4.44	40 %	1.78
5192 Lugano	ML Lista B	–	35 %	–

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
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
	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
	MD Liste B	35.52	35 %	12.43
5890 Rivelac	St-Légier: passage sous-voie Golden-Pass + route d'Hauteville RC743b	1.16	0 %	–
	Villeneuve: passage sous-voies CFF ch. du Pissot	0.87	0 %	–
	Villeneuve: passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	0.87	0 %	–
	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
	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 %	–
	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)	1.74	0 %	–
	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)	0.87	0 %	–
	MD Liste B	2.97	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
	Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec	1.96	40 %	0.78
	MD Liste B	–	40 %	–
6458 RUN	MD Liste B	1.78	30 %	0.53
6621 Grand Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon: passerelle Prangins-Gland	2.82	40 %	1.13
	MD Liste B	–	40 %	–
6711 Delémont	Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	5.35	35 %	1.87
	Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	1.65	35 %	0.58
	MD Liste B	3.34	35 %	1.17
<b>Total</b>		<b>508.33</b>		<b>171.04</b>



## 9. Liste des mesures dans le domaine de la mobilité douce, priorité C\*

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261-1 Zürich Glattal	Kloten – Verbesserung Langsamverkehrerschliessung Flughafen	13.15	0.35 %	0
2581 Aareland	Olten: Winkelunterführung; Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr	4.12	0.4 %	0
5002 Bellinzona	Sistemazione della rete viaria: sistemazione sotto-passo «tirata» di Cadenazzo	2.15	0.4 %	0
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (quartier d'Arche)	0.87	0 %	0
<b>Total</b>		<b>20.29</b>		<b>0</b>

## 10. Liste des mesures dans le domaine bus/route, priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0121 Zürcher Oberland	Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 1. Priorität	2.12	40 %	0.85
0230 Winterthur	Effretikon – Aufwertung Umsteige- punkt	4.24	40 %	1.70
	Winterthur – Optimierung städtisches Busnetz – Buslinie 1 Ruchwiesen und Buslinie 2 Wülflingen	5.09	40 %	2.04
0261-1 Zürich Glattal	Dietlikon – Eigentrossierung Bus Dietlikon Süd	8.06	35 %	2.82
0261-2 Limmat- tal	Limmatall – Busbeschleuni- gung/Umsteigeoptimierung – Unte- rengstringen	1.70	35 %	0.59
0942 Thun	Stärkung des öffentlichen Agglomera- tionsverkehrs: 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
	Infrastruktur Emmenbrücke Sprengi (1. Etappe)	0.81	35 %	0.28
	Verlängerung Linie 1	7.30	35 %	2.56
	Stärkere Vernetzung durch Tangential- linien	0.65	35 %	0.23
	ÖV-8.1 Neue Linie 3 Kriens-Emmen- brücke			
	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			
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 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
	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	1.98	40 %	0.79
	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	1.52	40 %	0.61

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
2196 Fribourg	Réalisation d'un nouvel accès à Ma- tran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics	1.24	40 %	0.49
2939 Schaff- hausen	Erweiterung Trolleybusnetz Schaff- hausen	10.95	40 %	4.38
3203 St. Gallen- Arbon- Rohrschach	St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil	5.05	40 %	2.02
	Trolleybusfahrleitung 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	40 %	0.67
	Busbeschleunigung auf den Ein- fallsachsen von Chur – Masanserstras- se	3.37	40 %	1.35
	Busbeschleunigung auf den Ein- fallsachsen von Chur – Kreisel Masans	0.84	40 %	0.34
4021 Aargau-Ost	Baden, Busachse Ost	29.36	35 %	10.28
	Wohlen / Villmergen, Infrastruktur zur Optimierung Busangebot	1.80	35 %	0.63
	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zent- rumsentwicklung Knoten Mutschellen – Umorganisation Bushof	0.72	35 %	0.25
	Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten – Mellin- genstrasse	4.32	35 %	1.51
4566 Frauenfeld	Anpassung Stadtbusnetz	2.73	35 %	0.96
5002 Bellinzona	Ottimizzazione del sistema dei traspor- ti 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 Mendri- siotto	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
	Adeguamento e accessibilità fermate TP	2.01	35 %	0.70
5586 Lausanne- Morges	t2 / Lausanne, Pully – tronçon St-François – Pully Reymondin	28.60	35 %	10.01
5890 Rivelac	prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	0.38	0 %	–
6002 Brig-Visp- Naters	Busnetz Visp und Umgebung – Etappe 1	1.27	35 %	0.45

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6266 Sion	Réseau de transports publics routiers d'agglomération	2.53	40 %	1.01
6621 Grand Genève	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchis- sement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	23.51	40 %	9.40
	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
	Transports publics d'agglomération: Courrendlin	0.17	35 %	0.06
	Transports publics d'agglomération: Delémont	1.20	35 %	0.42
<b>Total</b>		<b>225.25</b>		<b>84.86</b>

## 11. Liste des mesures dans le domaine bus/route, priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
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 ÖV-Anbindung Kandergrien	0.45	35 %	0.16
1061 Luzern	Kapazitätssteigerung und ev. Elektrifizierung Linie 12 Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern ÖV-10.1 Pilatusplatz ÖV-10.2 Kreuzstutz ÖV-10.3 Schlossberg, 2. Etappe	5.19	35 %	1.82
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 4: Bustrasse Steinhausen Bahnhof-Zugerland ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil – Teilmassnahme 1: Neubau Bustrasse Rotkreuz Forren-Hünenberg Bösch	19.28	35 %	6.75
2196 Fribourg	Réaménagement du boulevard de Pérolles Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités – TP	3.49	40 %	1.40
2701 Basel	Linien-schiffahrt auf dem Rhein	1.24	40 %	0.50
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil	0.95	40 %	0.38
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) – Bushof St. Margrethen Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) – Umbau Kreuzung	8.42	0 %	–
3425 Wil	Bushaltestellen ESP Wil-West Ausbau Unterführung Wilen / Rickenbach	0.84	0 %	–
3901 Chur	Neue Busführung in Landquart Tardis	0.42	40 %	0.17

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
3901 Chur	Neue Busführung in Domat/Ems	0.42	40 %	0.17
	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur – Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse	8.00	40 %	3.20
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 / Crissier, Bussigny – tronçon Bré – Croix-de-Plan	31.65	35 %	11.08
	t2 / Bussigny – Electrification tronçon Croix-de-Plan – Bussigny	3.30	35 %	1.16
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung – Etappe 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 Grand Genève	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	22.76	40 %	9.10
	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	64.47	40 %	25.79
	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
<b>Total</b>		<b>259.48</b>		<b>92.69</b>

## 12. Liste des mesures dans le domaine bus/route, priorité C\*

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) – Neue Rheinbrücke zwischen St. Margrethen und Lustenau	25.27	0 %	0
5586 Lausanne- Morges	t4 / Renens, Prilly – tronçon Perrelet – Bugnon (Florissant)	54.62	0.35 %	0
5890 Rivelac	prolongement trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz	3.10	0 %	0
<b>Total</b>		<b>82.99</b>		<b>0</b>

### 13. Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0121 Zürcher Oberland	Uster – Umsetzung Velostrategie – Veloparkhaus	4.66	40 %	1.87
	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
	Winterthur und Umgebung – Ausbau Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur	9.33	40 %	3.73
0329 Langenthal	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nut- zungsplanung, Umsetzung	1.65	35 %	0.58
	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nut- zungsplanung, Umsetzung	1.48	35 %	0.52
	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	1.89	35 %	0.66
	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.40	35 %	0.49
0351 Bern	Velostation S-Bahnhaltestelle Wank- dorf	2.14	35 %	0.75
	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen – Bernstrasse und PU Mitte	29.40	35 %	10.29
0404 Burgdorf	Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	5.87	40 %	2.35
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Ebikon	4.87	35 %	1.70
	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
	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
	Ofringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal)	2.47	40 %	0.99
	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	3.29	40 %	1.32
	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2.47	40 %	0.99

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
2581 Aareland	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz – Teil: ÖV/LV	26.00	40 %	10.40
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	5.84	35 %	2.04
	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	7.78	35 %	2.72
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, Hauptbahnhof	2.53	40 %	1.01
	südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation	0.42	40 %	0.17
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Entwicklung Bahnhofsgelände 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
4021 Aargau-Ost	Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn	11.26	35 %	3.94
	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
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) – 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	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	18.81	35 %	6.58
	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.40	35 %	2.24
	Renens / Aménagement interface gare CFF	7.81	35 %	2.73
	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	1.32	35 %	0.46
	Vélo station Morges (400 places)	2.63	35 %	0.92
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey: place des Bosquets	2.50	0 %	–
	réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	2.12	0 %	–
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	8.45	35 %	2.96

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
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 Nordzugang Bahnhof Brig	28.21 4.04	35 % 35 %	9.88 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 (1 <sup>ère</sup> étape)	10.28	40 %	4.11
6458 RUN	Neuchâtel: accès MD et B+R Gare de Neuchâtel	0.44	30 %	0.13
6621 Grand 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
	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	9.35	40 %	3.74
<b>Total</b>		<b>386.49</b>		<b>144.12</b>

## 14. Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0351 Bern	Velostation Bahnhof Ostermundigen	1.77	35 %	0.62
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	4.06	35 %	1.42
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
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bahnhof Konstanz	4.46	35 %	1.56
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	t12 / Lausanne – Aménagement interface Bourdonnette	3.29	35 %	1.15
	Lausanne – Aménagement interface Blécherette	2.82	35 %	0.99
	Vélo station Lausanne CFF Sud, 2 <sup>ème</sup> 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 (2 <sup>ème</sup> 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 Grand 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
	Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin	2.35	40 %	0.94
	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2 <sup>ème</sup> étape)	4.48	40 %	1.79
	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	56.43	40 %	22.57

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6621 Grand Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	4.48	40 %	1.79
<b>Total</b>		<b>141.23</b>		<b>50.58</b>

## 15. Liste des mesures dans le domaine des plateformes multimodales, priorité C\*

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261-1 Zürich Glattal	Bülach – Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach	0.85	0.35 %	0
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Laufen – öV-Drehscheibe	38.52	0.35 %	0
6458 RUN	Neuchâtel: amélioration interface bus-train / K + R, Gare de Neuchâtel (Sud du Rocher)	3.94	0.3 %	0
<b>Total</b>		<b>43.31</b>		<b>0</b>

## 16. Liste des mesures dans le domaine de la gestion des systèmes de trafic, priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung – Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe – Winterthur	4.24	40 %	1.70
	Winterthur und Umgebung – Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe – Region	0.85	40 %	0.34
0261-2 Limmattal	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Limmattal, Ausfahrtsteuerung	1.65	35 %	0.58
	Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management – Limmattal – RVS Dietikon-Spreitenbach	7.04	35 %	2.46
	Limmattal – Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung – Dietikon	1.52	35 %	0.53
	Limmattal – Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung – Schlieren/Dietikon	1.70	35 %	0.59
0351 Bern	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	7.78	35 %	2.72
	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	4.45	35 %	1.56
0371 Biel/Bienne	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomération Biel)	1.65	30 %	0.49
0942 Thun	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	0.45	35 %	0.16
	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	0.90	35 %	0.31
	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	0.45	35 %	0.16
	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	1.80	35 %	0.63
	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	0.09	35 %	0.03
	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	2.70	35 %	0.94
	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	1.30	35 %	0.45
	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	5.85	35 %	2.05
1061 Luzern	Optimierungen Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz GV-1.2a Bussystem (betrieblich) GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur	4.06	35 %	1.42

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Busbevorzugung Agglomeration Luzern – 1. Priorität	29.21	35 %	10.22
1509 Nidwalden	Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (+ Bahnübergang → nicht in den Kosten enthalten)	0.66	40 %	0.26
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 2: Busspur Bahnmatt, Baar	1.31	35 %	0.46
	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil – Teilmassnahme 3: Busspur Blegistrasse, Rotkreuz	1.31	35 %	0.46
2196 Fribourg	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic (11.4–11.11; 41.14; 42.1; A)	8.29	40 %	3.32
2581 Aareland	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	4.94	40 %	1.98
2601 Solothurn	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraum- bewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.48	35 %	0.52
	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirt- schaftung und Busbevorzugung)	1.76	35 %	0.62
	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Deren- dingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	1.48	35 %	0.52
	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuauftei- lung des Strassenraums, Stauraumbewirt- schaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	4.32	35 %	1.51
	Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Sied- lungsrand Derendingen Ost, Busbevor- zugung mittels LSA bei der Einmün- dung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	1.24	35 %	0.43
2701 Basel	Verkehrsmanagement Rheinfelden- Kaiseraugst	4.49	35 %	1.57
3203 St. Gallen- Arbon- Rorschach	Anpassung / Aktualisierung LSA- Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	2.53	40 %	1.01
	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraumanagement	12.63	40 %	5.05
3203 St. Gallen- Arbon- Rorschach	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon – Rorschach Stufe 1: Staumana- gement	4.21	40 %	1.68
3271 Werden- berg-Liechten- stein	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität – Teil CH	0.84	35 %	0.29

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
3336 Obersee	Buspriorisierung Rapperswil-Jona	3.90	40 %	1.56
	Buspriorisierung Pfäffikon	7.72	40 %	3.09
3425 Wil	Verkehrsmanagement Wil – Etappe 1	3.16	40 %	1.26
3851 Davos	Busbeschleunigung Dorf – Platz	0.84	0 %	–
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur – Kreuzung Somme- rau	0.34	40 %	0.13
	Busbeschleunigung auf den Einfalls- achsen von Chur – Kasernenstrasse	1.68	40 %	0.67
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Limmattal, Teil Neuenhof	4.95	35 %	1.73
	Verkehrsmanagement Region Lenz- burg – Bünzthal	14.41	35 %	5.04
	Verkehrsmanagement Region Mut- schellen (abgestimmt mit VM Limmat- tal)	8.25	35 %	2.89
4671 Kreuzlin- gen-Konstanz	Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel	0.59	35 %	0.21
	Romanshorerstrasse zwischen Ziilkreisel und Bärenkreisel Bottigho- fen	0.51	35 %	0.18
	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlin- gen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlin- gen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuz- lingen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuz- lingen	0.25	35 %	0.09
	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottigho- fen	0.25	35 %	0.09
	5002 Bellinzona	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato	2.71	40 %
Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Sant'Antonino – Cadenazzo		0.46	40 %	0.18
Sistemazione della rete viaria: viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate		0.04	40 %	0.01
5250 Mendri- sotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzo- ni / Via Livio	0.40	35 %	0.14

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	0.41	35 %	0.14
5586 Lausanne-Morges	t12 / Lausanne – Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.13	35 %	0.40
	Pully – Aménagements pour bus – Phase 1	0.66	35 %	0.23
	Cheseaux – Route de Genève / Voie bus	0.56	35 %	0.20
	GCTA / Mise en œuvre	25.39	35 %	8.89
6002 Brig-Visp-Naters	MIV-Leitsystem (inkl. Leitsystem Autoverlad)	0.71	35 %	0.25
6621 Grand Genève		4.31	40 %	1.73
<b>Total</b>		<b>213.81</b>		<b>77.58</b>

## 17. Liste des mesures dans le domaine des systèmes de gestion du trafic, priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0351 Bern	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	4.00	35 %	1.40
	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
	Busbevorzugung Agglomeration Luzern – 2. Priorität	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
	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
	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
3425 Wil	Verkehrsmanagement Wil – Etappe 2	5.26	40 %	2.11
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Emmishoferzoll	0.08	35 %	0.03
	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.59	35 %	0.21
	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.42	35 %	0.15
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.01	35 %	0.35
	Verkehrssteuerung	5.90	35 %	2.06
6458 RUN	Neuchâtel: amélioration de la liaison Gare – Centre Ville	0.27	30 %	0.08

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6621 Grand 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
<b>Total</b>	<b>Mesure</b>	<b>155.59</b>		<b>56.93</b>

## 18. Liste des mesures dans le domaine des systèmes de gestion du trafic, priorité C\*

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Sevelen / Vaduz	8.42	0.35 %	0
3851 Davos	Optimierung RhB-Querungen MIV – Dischmastrasse	1.74	0 %	0
<b>Total</b>		<b>10.16</b>		<b>0</b>

## 19. Liste des mesures concernant la requalification/sécurisation de l'espace routier, priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon – Umgestaltung Bahnhofstrasse	2.70	40 %	1.08
	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten – 1. Priorität – Gossau Grüningerstrasse	2.46	40 %	0.98
	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten – 1. Priorität – Fehraltorf	2.70	40 %	1.08
	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten – 1. Priorität – Hinwil Zürcherstrasse / Dürntnerstrasse	3.00	40 %	1.20
0230 Winterthur	Winterthur – öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität	30.88	40 %	12.35
	Winterthur – Umgestaltung Zentrum Wülflingen	1.95	40 %	0.78
	Winterthur und Umgebung – Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe – Effretikon Bahnhofstrasse – Rikonstrasse (2. Teil)	3.38	40 %	1.35
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof – Altstetterstrasse)	7.20	35 %	2.52
	Wangen-Brütisellen – Aufwertung Dorfplatz	1.27	35 %	0.45
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Bassersdorf	3.38	35 %	1.18
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Schwerzenbach	2.97	35 %	1.04
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Wangen-Brütisellen	2.97	35 %	1.04
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Bülach	1.70	35 %	0.59
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Falländen	1.80	35 %	0.63
	Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Opfikon/Glattbrugg	2.70	35 %	0.95
0261-2 Limmattal	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität A – Morgental	1.32	35 %	0.46
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Dietikon, Überlandstrasse	1.50	35 %	0.53

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Schlieren, Engstringerstrasse – Süd	3.00	35 %	1.05
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Oetwil bis Unteringstringen, Limmattalstrasse	3.39	35 %	1.19
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse	5.16	35 %	1.81
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Oberengstringen. Zürcherstrasse	1.35	35 %	0.47
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Würenlos, Landstrasse	1.86	35 %	0.65
	Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A – Würenlos, Schulstrasse	2.64	35 %	0.92
0351 Bern	Ittigen, Grauholzstrasse	1.78	35 %	0.62
	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/Krauchtalstrasse	4.45	35 %	1.56
	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	1.33	35 %	0.47
	Stadt Bern, Breitenrainplatz	3.60	35 %	1.26
	Stadt Bern, Eigerplatz	6.00	35 %	2.10
	Stadt Bern, Viktoriaplatz	5.40	35 %	1.89
0371 Biel/Bienne	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Biel-/Hauptstrasse	2.10	30 %	0.63
	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Kreuzplatz	2.06	30 %	0.62
	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Ipsach	2.40	30 %	0.72
0581 Interlaken	Interlaken, Klosterstrasse – Kreuzung Beauivage	0.91	0 %	–
	Unterseen, Stadthausplatz – Grosse Aare	0.98	0 %	–
	Interlaken, Grosse Aare – Postplatz	0.88	0 %	–
	Interlaken, Postplatz – Kreuzung Savoy	1.15	0 %	–
	Interlaken, Kreuzung Savoy – Gemeindegrenze Matten	1.07	0 %	–
0581 Interlaken	Matten, Gemeindegrenze bis Hirschenplatz	1.19	0 %	–

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurch- fahrt vor Bau Umfahrung	1.83	0 %	–
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	1.78	35 %	0.62
1061 Luzern	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse	2.19	35 %	0.77
1509 Nidwalden	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	1.44	40 %	0.58
	Stans, Robert-Durrerstrasse (NKB – Karliplatz)	4.09	40 %	1.64
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	2.02	40 %	0.81
	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	1.52	40 %	0.61
	Réaménagement de la place Vignettaz – Daler et de ses arrêts	0.94	40 %	0.38
	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	2.20	40 %	0.88
	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase 1.a	2.47	40 %	0.99
2581 Aareland	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungs- konzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	2.88	40 %	1.15
	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungs- konzept Altstadtring (K104)	4.12	40 %	1.65
	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungs- konzept Bahnhofstrasse (K310)	2.07	40 %	0.83
	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	9.69	40 %	3.88
	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskon- zept Tellistrasse	4.20	40 %	1.68
	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestal- tungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	2.88	40 %	1.15
	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP- Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) – Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs	3.29	40 %	1.32
2601 Solothurn	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	1.76	35 %	0.62
2601 Solothurn	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuz- platz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	8.44	35 %	2.95

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu einem Kreisell und Sanierung Kreisell Bahnhofstrasse	2.57	35 %	0.90
2701 Basel	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Basel SBB – Gundeldinger Quartier – ABAC	7.78	35 %	2.72
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	5.40	35 %	1.89
	Strassenraumgestaltung Bachgraben	7.20	35 %	2.52
	Liestal: Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse	1.46	35 %	0.51
2939 Schaffhausen	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	2.53	40 %	1.01
	Erweiterung Zentrumsaufwertung Neuhausen am Rheinflall	3.60	40 %	1.44
	Aufwertung Klettgauerstrasse Bereich ESP RhyTech-Areal, inkl. Knoten Kreuzstr.	2.10	40 %	0.84
	Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen (Rheinbrücke – Ortszentrum)	0.84	40 %	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.21	40 %	1.68
	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach	1.26	40 %	0.51
	BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)	0.90	40 %	0.36
	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)	5.76	40 %	2.30
	St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse	1.26	40 %	0.51
	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML	2.70	40 %	1.08
	Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	4.05	40 %	1.62
	Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse	4.21	40 %	1.68
	Flawil, BGK Wilerstrasse	2.53	40 %	1.01
	BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt	0.42	40 %	0.17
	BGK Ortsdurchfahrt Horn	0.84	40 %	0.34
	BGK Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil	1.52	40 %	0.61
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	16.85	0 %	–
3271 Werden-	BGK St.Galler-/Churerstrasse Buchs	1.68	35 %	0.59

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
berg-Liechtenstein	BGK Staatsstrasse Grabs	1.26	35 %	0.44
3336 Obersee	Aufwertung Dorfkern Lachen	3.12	40 %	1.25
	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.05	40 %	3.62
3425 Wil	BGK Toggenburgerstrasse	2.53	40 %	1.01
	BGK Konstanzerstrasse	2.53	40 %	1.01
	BGK Obere Bahnhofstrasse	1.26	40 %	0.51
	BGK Frauenfelderstrasse	6.30	40 %	2.52
	BGK Winterthurerstrasse	3.00	40 %	1.20
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallssachsen von Chur – Grabenstrasse und Postplatz	2.48	40 %	0.99
4021 Aargau-Ost	Gebenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept K117/K272	1.71	35 %	0.60
	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	7.95	35 %	2.78
	Brugg, Betriebs- und Gestaltungskonzept K112 Zurzacherstrasse	7.57	35 %	2.65
	Brugg, Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt und Busterminal Nord	4.50	35 %	1.58
	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Henschiker-/Niederlenzerstrasse (K123)	0.90	35 %	0.32
	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247)	2.25	35 %	0.79
	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Schafisheim (K246) inkl. Knoten Schoren	3.42	35 %	1.20
	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen – BGK Bellikerstrasse Widen	3.96	35 %	1.39
	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) – BGK	2.10	35 %	0.74
4566 Frauenfeld	Konzept Innenstadt, Phase 2	2.70	35 %	0.95
	Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse	1.80	35 %	0.63
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	2.10	35 %	0.74
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshonerstrasse, Kreuzlingen	2.53	35 %	0.88
5002 Bellinzona	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Arbedo-Castione	4.88	40 %	1.95

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
5113 Locarno	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno – SOLDUNO	1.67	40 %	0.67
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4)	2.16	35 %	0.76
	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico	1.54	35 %	0.54
	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Vacallo, moderazioni Via Guisan – Piazza San Simone	0.75	35 %	0.26
5586 Lausanne-Morges	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	4.70	35 %	1.65
	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand – Grand-Pont (RC777) – Phase 1	3.76	35 %	1.32
	Pully / Boulevard de la Forêt	3.29	35 %	1.15
	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	3.60	35 %	1.26
	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2: Mèbre – Tir-Fédéral (RC76)	4.97	35 %	1.74
	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien – Provence	4.19	35 %	1.46
	Morges / Aménagement interface gare CFF – Phase 1	4.70	35 %	1.65
	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu: itinéraire mobilité douce	5.55	35 %	1.94
5890 Rivelac	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	0.72	0 %	–
	réaménagement traversée centre de Montreux: RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc Rouvenaz)	9.71	0 %	–
	réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	4.23	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	2.45	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	5.61	0 %	–
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	3.60	35 %	1.26
	Begegnungszone Bahnhof Brig	3.47	35 %	1.21

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9.00	0 %	–
	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	6.27	0 %	–
	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	3.53	0 %	–
	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	6.27	0 %	–
	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	4.50	0 %	–
	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1.65	0 %	–
	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	1.80	0 %	–
	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	1.08	0 %	–
	Réaménagement du centre-ville de Monthey – Etape 1/2	6.99	0 %	–
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare	6.88	40 %	2.75
	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)	5.23	40 %	2.09
	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)	5.93	40 %	2.37
	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne	2.82	40 %	1.13
	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)	1.96	40 %	0.78
	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)	2.20	40 %	0.88
	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz	1.38	40 %	0.55
	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9	5.10	40 %	2.04
	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9	9.35	40 %	3.74
	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9	4.31	40 %	1.73
Saint-Léonard – Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9	4.91	40 %	1.96	
6458 RUN	Neuchâtel Rue de l'Ecluse: requalification	3.11	30 %	0.93
6458 RUN	La Chaux-de-Fonds: mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18	3.40	30 %	1.02

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	Le Locle Entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste): requalification	1.20	30 %	0.36
	Neuchâtel: Amélioration réseau MD – Av.de la Gare: réaménagement	0.90	30 %	0.27
	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et vieille ville: requalification de l'espace public (I2-013, I2-014, K2)	5.16	30 %	1.55
6621 Grand Genève	Axe fort tangentiel petite ceinture: Ring PAV: requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	16.88	40 %	6.75
	Requalification de l'avenue de la Praille: croix verte est-ouest (1 <sup>ère</sup> étape) – du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	2.34	40 %	0.94
	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération: place des Eaux-Vives	3.06	40 %	1.22
	axe fort tangentiel petite ceinture: requalification de l'axe place des Nations – place des Charmilles	7.06	40 %	2.82
	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD: route de Signy, route de la Morèche, route de Divonne et route du Stand	8.08	40 %	3.23
	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	3.51	40 %	1.40
	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	9.62	40 %	3.85
	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture: requalification de la route de Pré Bois	4.95	40 %	1.98
	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	2.25	40 %	0.90
	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	18.45	40 %	7.38
6711 Delémont	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière, Delémont	4.12	35 %	1.44
6711 Delémont	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 1 <sup>ère</sup> étape	2.47	35 %	0.86
<b>Total</b>	<b>Mesure</b>	<b>606.35</b>		<b>194.85</b>



## 20. Liste des mesures concernant la requalification/sécurisation de l'espace routier, priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0121 Zürcher Oberland	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten – 2. Priorität – Pfäffikon Hoch-/Kemptalstrasse	4.20	40 %	1.68
0230 Winterthur	Winterthur – öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität	8.48	40 %	3.39
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	5.09	35 %	1.78
	Glattal – Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B – Bassersdorf, Klotenstrasse	2.70	35 %	0.95
	Glattal – Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B – Bassersdorf, Winterthurerstrasse	2.25	35 %	0.79
	Glattal – Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B – Wallisellen	1.27	35 %	0.45
	Glattal – Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B – Kloten	3.39	35 %	1.19
	Glattal – Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B – Bülach	1.27	35 %	0.45
	Glattal – Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B – Fällanden	2.40	35 %	0.84
	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B – Meierhofplatz	3.60	35 %	1.26
	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B – Wipkingerplatz	2.40	35 %	0.84
0261-2 Limmat-tal	Limmattal – Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B – Dietikon, Badener-/Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	2.12	35 %	0.74
0329 Langenthal	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse – Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse – Aarwangenstrasse)	1.80	35 %	0.63
0351 Bern	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	2.49	35 %	0.87
	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	1.50	35 %	0.53
	Bern-Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse – Neuhausplatz	8.89	35 %	3.11
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Mett Zentrum	3.29	30 %	0.99
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Bahnhofstrasse	3.29	30 %	0.99

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	0.90	35 %	0.31
	Umgestaltung Mönchplatz	0.84	35 %	0.29
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2.26	40 %	0.91
	Réaménagement de la centralité de Schönberg	2.63	40 %	1.05
	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly – Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	3.00	40 %	1.20
	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	2.74	40 %	1.10
	Réaménagement de l'avenue Général- Guisan	3.23	40 %	1.29
	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
	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse – Haupt- strasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düringen, VALTRALOC, phase I.b)	2.71	40 %	1.08
2581 Aareland	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	2.43	40 %	0.97
	Aarburg: Aufwertung Oltnenstrasse K103	7.20	40 %	2.88
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	1.50	35 %	0.53
	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	1.80	35 %	0.63
3203 St. Gallen- Arbon- Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	3.37	40 %	1.35
	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	4.21	40 %	1.68
	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	4.21	40 %	1.68
	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	2.53	40 %	1.01
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	5.05	0 %	–
3271 Werden- berg-Liechten- stein	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität – Teil CH	8.42	35 %	2.95
3425 Wil	BGK Zürcherstrasse	2.02	40 %	0.81
	BGK St. Gallerstrasse	3.87	40 %	1.55
3425 Wil	BGK Tonhallenstrasse	2.27	40 %	0.91

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
	BGK Hauptstrasse	3.54	40 %	1.41
	BGK Bahnhofstrasse	5.05	40 %	2.02
	BGK Im Dorf / Unterdorf	1.77	40 %	0.71
	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
	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 / Rte des Plaines-du-Loup	9.40	35 %	3.29
	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence – Bourdonnette	3.95	35 %	1.38
	Morges / Contournement urbain Nord	9.40	35 %	3.29
5890 Rivelac	réaménagement centre Vevey: place du Marché – secteur Ceresole	10.57	0 %	–
	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	5.29	0 %	–
	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	1.88	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprés	1.37	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	1.74	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	6.20	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville – Vevey	2.94	0 %	–
	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère – Entre-deux-Villes	9.82	0 %	–

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey – Etape 2/2	6.19	0 %	–
6621 Grand Genève	Requalification de l'avenue de la Praille: croix verte est-ouest (2 <sup>ème</sup> 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
	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture: secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	2.79	40 %	1.12
	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture: secteur Etang (y.c espace rue)	4.68	40 %	1.87
	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
	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 2 <sup>ème</sup> étape	1.65	35 %	0.58
<b>Total</b>	<b>Mesure</b>	<b>257.60</b>		<b>77.79</b>

## 21. Liste des mesures A dans le domaine tramway/route, priorité A

Agglomération	Mesure	Coût investisse- ment [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribu- tion de la Confédéra- tion [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	91.41	35 %	31.99
	Zürich – Realisierung Tramnetzergän- zung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	29.57	35 %	10.35
0261-2 Limmattal	LimmattalBahn – Etappe 1/3	164.00	35 %	57.40
2701 Basel	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint- Louis	87.82	35 %	30.74
5192 Lugano	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 1	59.91	35 %	20.97
5586 Lausanne- Morges	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	166.69	35 %	58.34
	m3 / Réalisation du métro – Etape 1	134.28	35 %	47.00
6621 Grand 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
<b>Total</b>	<b>Mesure</b>	<b>943.56</b>		<b>340.74</b>

## 22. Liste des mesures B dans le domaine tramway/route, priorité B

Agglomération	Mesure	Coût investissement [millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA	Taux de contribution de la Confédération [%]	Contribution de la Confédération [en millions de fr.]; prix d'octobre 2005, hors TVA; montants maxima
0261-1 Zürich Glattal	Zürich – Tramnetzergänzung Affoltern	224.04	35 %	78.41
	Kloten / Bassersdorf – Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf – Etappe 1	116.50	35 %	40.78
0261-2 Limmattal	Limmattalbahn – Etappe 2/3	263.47	35 %	92.21
	Limmattalbahn – Etappe 3/3	128.15	35 %	44.85
0351 Bern	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	41.68	35 %	14.59
	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	95.17	35 %	33.31
0371 Biel/Bienne	Regiotram	210.10	30 %	63.03
2701 Basel	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	36.74	35 %	12.86
	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	71.69	35 %	25.09
	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, «Spiesshöfli» / Binningen	22.40	35 %	7.84
	Neue Tramverbindung Dreispitz	53.77	35 %	18.82
	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	53.77	35 %	18.82
	Tramverlängerung Allschwil-Letten	17.92	35 %	6.27
	Expresstram Linie 10	17.92	35 %	6.27
	Neue Tramverbindung Claragraben	17.92	35 %	6.27
5192 Lugano	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 2	169,19	35 %	59,22
5586 Lausanne-Morges	m3 / Réalisation du métro – Etape 2	206.51	35 %	72.28
6621 Grand Grand Genève	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	58.03	40 %	23.21
	Prolongement du Tram Annemasse – secteur Dusonchet Perrier	36.81	40 %	14.73
	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
	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	37.64	40 %	15.06
<b>Total</b>	<b>Mesure</b>	<b>2001,51</b>		<b>702,67</b>

