



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Berne, le 19 juin 2026

Projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale : Transports '45

Rapport explicatif
en vue de l'ouverture
de la procédure de consultation

Vue d'ensemble

En vue de poursuivre le développement des infrastructures de transport, le Conseil fédéral soumet les arrêtés fédéraux relatifs : à l'étape d'aménagement 2027 pour l'infrastructure ferroviaire et les routes nationales, aux contributions de la Confédération au programme en faveur du trafic d'agglomération, aux crédits d'engagement correspondants, ainsi que d'autres arrêtés fédéraux connexes. Le Conseil fédéral propose de prolonger le pour mille de la TVA en vue de financer à long terme l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Contexte

Des infrastructures de transport performantes sont essentielles pour la population et l'économie. Actuellement, la Suisse dispose d'infrastructures de transport fiables et bien développées, qui sont très fréquentées. Les art. 81a et 83 de la Constitution fédérale prévoient que la Confédération, en collaboration avec les cantons, veille à garantir une infrastructure de transport suffisante, équilibrée et accessible sur l'ensemble du territoire, afin d'assurer la mobilité et un développement homogène de toutes les régions. Au vu de la croissance démographique et économique, le trafic continuera d'augmenter. Les réseaux ferroviaire et routier atteignent d'ores et déjà, voire dépassent, leurs limites de capacité sur certains tronçons. En l'absence d'aménagements ciblés, la sécurité d'exploitation, la capacité et la stabilité des infrastructures de transport sont menacées.

Contenu du projet

La proposition regroupe l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et des routes nationales ainsi que les contributions de la Confédération au programme en faveur du trafic d'agglomération dans un cadre commun.

En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, le projet comporte les éléments suivants : la mise à jour du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire avec l'étape d'aménagement 2027 et le réexamen de projets déjà approuvés ; une nouvelle réglementation des compétences en matière de mesures d'infrastructure complémentaires ; des adaptations du processus de planification ; un financement supplémentaire pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. En outre, le Conseil fédéral donne un aperçu de la prochaine étape d'aménagement 2031.

Dans le domaine des routes nationales, le projet comprend les éléments suivants : la mise à jour du programme de développement stratégique des routes nationales avec l'étape d'aménagement 2027 pour les routes nationales ainsi que le cadre de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et les adaptations des routes nationales pour la période 2028 - 2031. Dans le cadre de la planification, le Conseil fédéral souhaite par ailleurs renoncer à divers projets issus du programme de développement stratégique. À cet effet, une adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales est également nécessaire pour deux projets. En ce qui concerne la mise à jour du programme

de développement stratégique des routes nationales, le Conseil fédéral donne également un aperçu des horizons de réalisation ultérieurs 2045, 2055 et à plus long terme.

S'agissant du programme en faveur du trafic d'agglomération, le projet comprend les contributions fédérales pour la cinquième génération de programmes et le crédit additionnel destiné à financer la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » ainsi que les mesures d'accompagnement « Riqualifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) » dans le programme en faveur du trafic d'agglomération. De plus, le Conseil fédéral donne un aperçu des grands projets prévus dans le cadre des projets d'agglomération à partir de la sixième génération.

Table des matières

Vue d'ensemble	2
1 Contexte	6
1.1 Importance des infrastructures de transport	6
1.2 Défis dans le secteur ferroviaire	7
1.3 Défis liés aux routes nationales, au programme en faveur du trafic d'agglomération et à la coordination multimodale	8
1.4 Expertise de l'École polytechnique fédérale de Zurich	8
1.5 Planification coordonnée, englobant tous les modes de transport	9
1.6 Financement de l'exploitation et de l'entretien	10
1.7 Résumé des décisions	10
1.8 Relation avec le programme de la législature, la planification financière et les stratégies du Conseil fédéral	11
1.9 Classement d'interventions parlementaires	12
2 Grandes lignes du projet	17
2.1 Aménagement de l'infrastructure ferroviaire	17
2.2 Aménagement des routes nationales	41
2.3 Contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération	58
2.4 Financement supplémentaire des chemins de fer par la Confédération ..	70
2.5 Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028-2031 ..	72
3 Aperçu multimodal des aménagements prévus par territoire d'action	79
3.1 Coordination des transports et de l'urbanisation dans le contexte national	79
3.2 Suisse romande et agglomération de Berne	80
3.3 Suisse du Nord-Ouest	81
3.4 Agglomération de Zurich	81
3.5 Suisse centrale	82
3.6 Lac de Constance et Alpes orientales	82
3.7 Suisse méridionale	82
3.8 Axe ouest-est	82
3.9 Précisions concernant le plan sectoriel des transports	83
4 Commentaire des dispositions / arrêtés fédéraux	84
4.1 Rail	84
4.2 Route nationale	89
4.3 Programme en faveur du trafic d'agglomération	92
4.4 Approche et hypothèses en matière de renchérissement	94
5 Conséquences	95
5.1 Conséquences pour la Confédération	95

5.2	Conséquences pour les cantons, les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	100
5.3	Conséquences économiques	101
5.4	Conséquences sociales	101
5.5	Conséquences sur le territoire et l'environnement	101
5.6	Utilisation des ressources	103
5.7	Conséquences sur la transformation numérique	103
6	Aspects juridiques	104
6.1	Constitutionnalité et légalité.....	104
6.2	Forme de l'acte à adopter	104
6.3	Soumission au frein aux dépenses.....	105
6.4	Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale	105
6.5	Conformité à la loi sur les subventions	106
Index		108
	Liste des abréviations	108
	Glossaire.....	109
Annexe	Liste des mesures relatives à la cinquième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération	113

Rapport explicatif

1 Contexte

1.1 Importance des infrastructures de transport

Des infrastructures de transport performantes sont essentielles pour la population et l'économie. Elles contribuent de manière déterminante à la productivité et à la prospérité d'une société. Des infrastructures bien aménagées renforcent la compétitivité économique, ouvrent de nouvelles perspectives et garantissent des conditions de vie comparables dans toute la Suisse, ainsi qu'un développement territorial équilibré.

Aujourd'hui, la Suisse dispose d'infrastructures de transport fiables et bien développées, qui sont très fréquentées, mais qui sont soumises en de nombreux endroits à une charge très élevée, voire à une saturation. En 2024, environ 131 milliards de voyageurs-kilomètres ont été parcourus sur les réseaux de transport, dont 95 milliards (72 %) par le trafic individuel motorisé (TIM)¹. Au cours de la même période, la prestation du transport de marchandises s'est élevée à environ 26 milliards de tonnes-kilomètres, dont 37 % ont été acheminés par le rail et 63 % par la route². Les routes nationales revêtent une importance particulière pour la gestion de la circulation routière : sur moins de 3 % de la longueur totale du réseau routier, les routes nationales ont concentré, en 2023, un peu plus de 45 % des kilomètres parcourus dans le trafic individuel motorisé en Suisse et un peu plus de 72 % du kilométrage du trafic lourd de marchandises³.

Les Perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération constituent la base des programmes de développement stratégique des infrastructures de transport fédérales⁴. Elles indiquent que le trafic continuera d'augmenter. La planification des infrastructures de transport de la Confédération repose sur le scénario « Base ». Sur les routes nationales, ce scénario prévoit une augmentation du trafic de 10 % d'ici 2050. Dans ce même scénario, le transport ferroviaire de voyageurs augmentera de 33 % et le transport de marchandises de 40 %. Quant au scénario « Statu quo », qui part essentiellement du principe que l'évolution passée et les conditions-cadres de la politique des transports se poursuivront, il prévoit une croissance de 22 % sur les routes nationales et de 32 % sur le rail. Les perspectives d'évolution du transport sont en cours de révision.

Les art. 81a et 83 de la Constitution fédérale prévoient que la Confédération, en collaboration avec les cantons, veille à garantir une infrastructure de transport suffisante, équilibrée et accessible sur l'ensemble du territoire, afin d'assurer la mobilité et un développement homogène de toutes les régions. Sur cette base, la Confédération, les

¹ Office fédéral de la statistique (OFS) Prestations du transport de voyageurs 2024

² Office fédéral de la statistique (OFS) Prestations du transport de voyageurs 2024

³ Office fédéral des routes (OFROU) Évolution et fluidité du trafic en 2024, OFROU 2025

⁴ Office fédéral du développement territorial (ARE) Perspectives d'évolution du transport 2050. Rapport final du 8 avril 2022.

cantons et les communes investissent régulièrement dans le développement des infrastructures de transport. En adoptant le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ainsi que le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le peuple et les Chambres fédérales ont créé une base permettant de financer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure routière et ferroviaire.

Les infrastructures existantes ainsi que les projets d'aménagement en cours ne suffisent pas à absorber l'évolution prévue de la population et des transports. Les réseaux ferroviaire et routier atteignent d'ores et déjà, voire dépassent, leurs limites de capacité sur différents tronçons. En l'absence d'aménagements ciblés, la sécurité d'exploitation, la capacité et la stabilité des infrastructures de transport sont donc menacées. La mise en œuvre de la planification actuelle du Conseil fédéral et des Chambres fédérales se heurte toutefois à des défis, tant dans le domaine ferroviaire que routier.

1.2 Défis dans le secteur ferroviaire

L'aménagement et le développement du réseau ferroviaire sont réalisés progressivement sous la forme de programmes. L'Assemblée fédérale a jusqu'à présent débloqué quelque 28 milliards de francs pour mettre en œuvre les trois programmes d'aménagement ferroviaire (développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les étapes d'aménagement 2025 et 2035). L'étape d'aménagement 2035 reposait sur le projet d'offre 2035 (PO 35), qui prévoyait de nombreuses améliorations, notamment de nouvelles cadences au quart d'heure et à la demi-heure sur environ 60 tronçons. Entre-temps, des hypothèses essentielles ont toutefois changé, et il est apparu que le PO 35 entraînerait des mesures supplémentaires importantes, avec les conséquences financières que cela implique. De plus, les projets existants issus des programmes d'aménagement ferroviaire adoptés se révèlent plus coûteux que prévu. Les besoins supplémentaires (situation en juin 2025) se seraient élevés à environ 14,7 milliards de francs au total. Ce montant se compose de 3,7 milliards de francs de coûts supplémentaires pour les programmes déjà approuvés (cf. Tableau 1), de 1 milliard de francs de frais de planification et de 10 milliards de francs destinés aux mesures supplémentaires nécessaires.

Par ailleurs, concernant les mesures en faveur du PO 35, l'Assemblée fédérale a demandé que six grands projets soient examinés en priorité. Il s'agit de la liaison directe Aarau–Zurich, des nœuds ferroviaires de Lucerne et de Bâle, des tronçons Lausanne–Berne et Winterthour–Saint-Gall, ainsi que du tunnel multifonctionnel du Grimsel. Au total, le portefeuille des projets d'aménagement ferroviaires envisageables d'ici 2045 dépasse clairement les 60 milliards de francs. À l'heure actuelle, le FIF ne disposerait toutefois que d'environ 16 milliards de francs pour financer les projets d'aménagement jusqu'en 2045. Les moyens nécessaires pour financer les besoins supplémentaires ainsi que les six grands projets font donc défaut. Les capacités en matière de planification et de construction se révèlent en outre insuffisantes pour ces nombreuses mesures. Par conséquent, une priorisation ainsi que des recettes supplémentaires s'imposent.

1.3 Défis liés aux routes nationales, au programme en faveur du trafic d'agglomération et à la coordination multimodale

Dans le domaine routier, le programme de développement stratégique des routes nationales prévoit d'éliminer les goulets d'étranglement et de renforcer la résilience du réseau routier national. Le portefeuille de projets potentiels jusqu'en 2050 s'élève à environ 44 milliards de francs⁵. Toutefois, en novembre 2024, le peuple a rejeté l'étape d'aménagement 2023, qui comprenait six projets. Il s'agit donc désormais de regrouper, dans une nouvelle étape d'aménagement, des projets justifiés sur le fond et susceptibles de rallier une majorité politique. Par ailleurs, pour des raisons financières, une hiérarchisation des projets s'impose également dans le domaine routier.

La Confédération participe financièrement à des projets de transport relevant des villes et des agglomérations dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, dont le défi consiste, d'une part, à harmoniser les projets avec les plans fédéraux pour les routes nationales et les chemins de fer et, d'autre part, à les coordonner entre les différents modes de transport et à les adapter au développement urbain.

1.4 Expertise de l'École polytechnique fédérale de Zurich

Compte tenu des défis dans les domaines ferroviaire et routier, le Conseil fédéral a chargé l'École polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) d'examiner et de hiérarchiser la planification des infrastructures de transport de la Confédération.

Dans son rapport d'expertise « DETEC : Transports 2045 »⁶, l'EPFZ a analysé quelque 500 projets pour un volume total d'environ 113 milliards de francs. Seuls les projets pour lesquels aucune procédure d'approbation des plans n'avait encore été engagée à la date de référence du 15 janvier 2025 ont été pris en compte. Les projets qui faisaient déjà l'objet d'une procédure d'approbation des plans à cette date n'ont pas été examinés.

Dans son rapport, l'EPFZ recommande de se concentrer sur les projets dits « clés » d'ici 2045, ce qui permettrait d'aboutir à des améliorations durables et solides en termes de planification, qui ouvriraient de nouvelles perspectives pour l'avenir et amélioreraient la qualité de l'ensemble du réseau. À l'inverse, l'EPFZ recommande de renoncer à divers projets d'aménagement.

Le rail doit avant tout absorber la croissance du trafic, en particulier dans les grands centres et entre ces derniers, ce qui implique des capacités supplémentaires considérables. Pour ce faire, il s'agit de résorber le retard accumulé sur les projets clés dans les pôles de croissance. Dans le domaine routier, l'EPFZ considère que certains projets autoroutiers rejetés par le peuple, ainsi que d'autres projets sur des tronçons surchargés, sont appropriés et urgents. Selon l'EPFZ, les projets offrent aux villes concernées

⁵ État du projet et des prix de 2025, hors TVA, précision +/- 30 %.

⁶ Weidmann, Ulrich A.; Nold, Michael (2025) : Rapport final Transports 2045. Expertise destinée au chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Zurich. doi : 10.3929/ethz-c-000783536

une marge de manœuvre pour la mise en valeur, sur le plan de la construction et de l'urbanisme, de leurs réseaux de transport. En ce qui concerne le trafic d'agglomération, l'EPFZ estime que la plupart des grands projets proposés sont hautement prioritaires. Quant à leur calendrier de réalisation, il s'agit de les coordonner en partie avec les projets nationaux.

Du point de vue du Conseil fédéral, l'expertise de l'EPFZ constitue une base importante, scientifiquement étayée et solide pour la priorisation requise et le développement multimodal de l'infrastructure de transport suisse. Les priorités fixées sont fondamentalement compréhensibles et correspondent largement au Plan sectoriel des transports, partie Programme. Le Conseil fédéral ne souhaite donc s'écarter des priorités de l'EPFZ que dans des cas justifiés.

S'appuyant sur les conclusions de l'expertise de l'EPFZ ainsi que sur les évaluations et les analyses des offices fédéraux compétents, le Conseil fédéral poursuit, avec ce projet, la mise à jour coordonnée des programmes de développement stratégique pour le rail et la route. Parallèlement, il soumet à l'Assemblée fédérale les extensions de capacité prioritaires sur le rail et les routes nationales, ainsi que la prochaine génération du programme en faveur du trafic d'agglomération. Dans les cas où la priorisation conduit à la suppression des éléments prévus du réseau des routes nationales ou du réseau ferroviaire, le Conseil fédéral propose d'adapter l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (Arrêté sur le réseau) ou sur les étapes d'aménagement 2025 et 2035 pour l'infrastructure ferroviaire.

1.5 Planification coordonnée, englobant tous les modes de transport

La planification multimodale des infrastructures représente une priorité pour la Confédération. La coordination multimodale des aménagements et la correspondance avec l'aménagement du territoire sont réalisées dans le cadre du plan sectoriel des transports de la Confédération. Ce dernier définit le cadre du développement des infrastructures de transport suisses ainsi que les principes de coordination avec le développement territorial souhaité. La coordination étroite entre l'urbanisation et les transports, obtenue grâce à un développement compact de haute qualité des villes et des agglomérations, ainsi que la garantie de l'accessibilité des zones rurales et des régions de montagne, constituent des priorités fondamentales du développement à venir.

Les principes formulés dans le plan sectoriel des transports définissent la coordination spatiale et intermodale et tiennent compte des préoccupations environnementales. Ces principes, contraignants pour les autorités, sont intégrés dans les programmes de développement stratégique (PRODES) pour les routes nationales et l'infrastructure ferroviaire. Les chapitres du plan sectoriel des transports consacrés aux territoires d'action ont un caractère indicatif et ne sont pas contraignants pour les autorités.

Sur la base de l'expertise de l'EPFZ, le projet tient compte du besoin accru d'une planification multimodale des infrastructures de transport. En vue de simplifier cette procédure, les étapes d'aménagement pour la route et le rail ainsi que la cinquième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération sont regroupées en un seul projet, permettant ainsi de coordonner de manière optimale les planifications sur le plan

spatial. Par exemple, dans l'agglomération zurichoise, la priorité accordée à l'aménagement ferroviaire permet de renoncer au nouveau tronçon autoroutier au nord de Zurich, l'autoroute du Glattal. L'aménagement ferroviaire prioritaire de l'axe Genève–Lausanne permettra de réduire la croissance du trafic sur les routes nationales et de dégager les capacités nécessaires sur le rail.

1.6 Financement de l'exploitation et de l'entretien

Le financement de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire est décidé et assuré jusqu'à fin 2028 ; pour la période de 2029 à 2032, le Conseil fédéral soumettra un projet distinct à l'Assemblée fédérale. S'agissant de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales, le plafond de dépenses à disposition est défini jusqu'à fin 2027. Pour la prochaine période quadriennale de 2028 à 2031, le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale, par le présent projet, un plafond de dépenses pour l'exploitation et l'entretien ainsi que pour les adaptations des routes nationales.

1.7 Résumé des décisions

Le projet prévoit une révision de la loi sur les chemins de fer ainsi que les treize arrêtés fédéraux suivants :

Pour l'infrastructure ferroviaire :

- Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2027 de l'infrastructure ferroviaire et arrêté fédéral correspondant portant sur le crédit d'engagement ;
- Arrêtés fédéraux relatifs à la modification des étapes d'aménagement 2025 et 2035 de l'infrastructure ferroviaire et les arrêtés fédéraux correspondants concernant les crédits d'engagement ;
- Arrêté fédéral relatif à la garantie à long terme d'une infrastructure ferroviaire performante (prolongation du pour mille de la TVA).

Pour les routes nationales :

- Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales et arrêté fédéral correspondant portant sur le crédit d'engagement ;
- Modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales ;
- Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028-2031 ;

Pour le programme en faveur du trafic d'agglomération :

- Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2028 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération ;
- Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel pour une contribution à la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » ainsi qu'aux mesures d'accompagnement « Riquallifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) » prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

L'Assemblée fédérale peut continuer à se prononcer séparément sur les étapes d'aménagement du rail et de la route ou sur le programme en faveur du trafic d'agglomération, sans qu'il n'existe de lien juridique entre les différents arrêtés fédéraux. À l'opposé, l'arrêté fédéral relatif à la prolongation du pour mille de la TVA en faveur du FIF doit être juridiquement lié à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (cf. chap. 2.4.3).

1.8 Relation avec le programme de la législature, la planification financière et les stratégies du Conseil fédéral

1.8.1 Relation avec le programme de la législature

Le message du Conseil fédéral du 24 janvier 2024⁷ sur le programme de la législature 2023 à 2027 a pour ligne directrice n° 1 « La Suisse assure durablement sa prospérité et saisit les chances qu'offre le numérique ». En particulier l'objectif 6 revêt une importance de taille pour la politique en matière d'infrastructure : « La Suisse garantit un financement fiable et solide de ses infrastructures dans les domaines des transports et de la communication à l'ère numérique ».⁸

L'art. 7, ch. 40, de l'arrêté fédéral du 6 juin 2024⁹ sur le programme de la législature 2023 à 2027 renvoie à *l'adoption du message relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2028-2031 ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2027*. L'art. 23, ch. 116 fait quant à lui référence à *l'adoption du message concernant les projets d'agglomération de cinquième génération*. En outre *l'adoption du message sur la prochaine étape d'aménagement du programme de développement stratégique (PRODES)* est annoncée dans le message sur le programme de la législature 2023 à 2027. Ces travaux sont regroupés ici en un seul projet. Le mandat confié au Parlement par l'arrêté fédéral du 21 juin 2019¹⁰ sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (art. 1, al. 3), qui prévoit de présenter d'ici 2026 un message à cet égard, sera donc rempli plus tard que prévu.

1.8.2 Relation avec la planification financière

Le FORTA finance les dépenses d'exploitation, d'entretien et d'aménagement au sens d'adaptations, tant pour les grands projets que pour les projets d'extension du PRODES des routes nationales. Les contributions fédérales dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération sont également couvertes par le FORTA. Le FIF finance, pour sa part, les dépenses liées à l'infrastructure ferroviaire. Les fonds sont alimentés par des sources de financement affectées. Le budget fédéral n'est pas sollicité, et le frein à l'endettement est respecté.

⁷ FF 2024 525

⁸ FF 2024 1440

⁹ FF 2024 1440

¹⁰ RO 2019 3747

1.8.3 Relation avec les stratégies du Conseil fédéral

Les stratégies et les objectifs généraux de la Confédération exercent une influence sur l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau ferroviaire et des routes nationales, ainsi que sur le programme en faveur du trafic d'agglomération. Parmi les bases stratégiques principales figure le Projet de territoire Suisse¹¹, Mobilité et territoire 2050 : Plan sectoriel des transports, partie Programme, partie Infrastructure route, partie Infrastructure rail¹², la Perspective RAIL 2050¹³, la stratégie climatique à long terme 2050, la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI), la Stratégie Biodiversité Suisse (SBS) ainsi que la Stratégie Sol Suisse.

Le Plan sectoriel des transports constitue le cadre stratégique arrêté par le Conseil fédéral pour la coordination multimodale des projets d'infrastructure de transport et leur articulation avec le développement territorial. La stratégie climatique 2050 vise l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. Conformément à la loi sur le climat, les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports doivent être réduites d'au moins 57 % d'ici 2040 et de 100 % d'ici 2050 par rapport à 1990. La stratégie Biodiversité prévoit notamment d'améliorer la perméabilité des infrastructures de transport pour la faune, en construisant de nouveaux corridors à faune ou en optimisant les ouvrages existants.

1.9 Classement d'interventions parlementaires

Dans le cadre de la présente consultation, le Conseil fédéral met en discussion sa proposition de classer les interventions suivantes de l'Assemblée fédérale :

¹¹ Conseil fédéral suisse, CdC, DTAP, UVS, ACS : Projet de territoire Suisse. Berne 2026.

¹² Mobilité et territoire 2050 – Plan sectoriel des transports – partie Programme (admin.ch) - 2021 adopté par le Conseil fédéral, téléchargeable sous : www.are.admin.ch > FR > Mobilité > Mobilité et territoire 2050 : Plan sectoriel des transports - partie Programme. Plan sectoriel des transports - partie Infrastructure Route - partie conceptuelle, OFROU 2018 et Plan sectoriel des transports - partie infrastructure Route, - partie spécifique aux objets, OFROU 2018. Le Conseil fédéral mettra probablement en vigueur la mise à jour de la partie conceptuelle et des premières fiches d'objet d'ici à juin 2026.

¹³ FF 2023 2061 – Message concernant l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la Perspective Rail 2050.

1.9.1 Rail

2017	P	17.3262	Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire (CE 15.06.2017, CTT-E)
2022	M	22.4258	Perspective RAIL 2050. Concentration également sur la réalisation et l'achèvement de la « Croix fédérale de la mobilité » (CN 12.12.2022, CTT-N ; CE 09.03.2023)
Avec la Perspective RAIL 2050, qui existe depuis 2023, et sa concrétisation spatiale, le Conseil fédéral montre comment le rail doit évoluer à long terme et où les priorités seront fixées. Elle sert de base à la vision stratégique du PRODES, qui doit être élaborée avec les partenaires de planification d'ici au message 2031. Les visions requises pour la Croix fédérale de la mobilité et le réseau ferroviaire sont ainsi établies. De même, les potentiels des évolutions technologiques pour le système ferroviaire en Suisse à l'horizon 2050 ont été évalués, et des recommandations ont été formulées quant aux développements à poursuivre.			
2019	M	19.4443 19.4444 19.4445 19.4446	Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global (CN 17.06.2021, Candinas, Graf-Litscher, Schaffner, Töngi ; CE 07.12.2021)
En réponse à ces motions, l'Office fédéral des transports (OFT) a commandé une étude externe concernant les mesures possibles. Cette dernière a été publiée en mars 2025. Sur la base des résultats, le Conseil fédéral estime que le présent projet, ainsi que les mesures existantes et celles qui ont été décidées, prévoient la mise en œuvre d'activités suffisantes susceptibles d'augmenter la part des transports publics dans le trafic global. Il ne juge pas opportun d'initier de nouvelles mesures au niveau fédéral.			
2021	M	21.4584	Rail 2050. Assurer le raccordement des régions rurales (CN 18.09.2023, Rechsteiner T. ; 06.03.2024)
Avec la concrétisation spatiale de la Perspective RAIL 2050, l'Office fédéral des transports a précisé la stratégie à long terme pour le rail. Différentes cartes illustrent ce que la nouvelle orientation stratégique du rail signifie pour chaque région. L'accent repose sur une offre ferroviaire coordonnée à l'échelle du réseau, qui relie de manière fonctionnelle tous les types d'espaces – urbains, périurbains, intermédiaires et ruraux. La concrétisation spatiale de la Perspective RAIL 2050 constitue une base fondamentale pour la planification des futures étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Elle tient compte des préoccupations exprimées dans la motion 21.4584.			
2022	P	22.3261	Accélérer la numérisation des chemins de fer pour accroître et mieux exploiter leurs capacités (CN 13.03.2024, Schaffner)
La numérisation des chemins de fer suisses requiert la mise en œuvre de la stratégie ERTMS de l'OFT : l'implémentation de la signalisation en cabine (SCab) figure en ligne de mire. Le présent projet propose une première tranche d'un milliard de francs pour la mise en œuvre de cette stratégie, moyennant une numérisation accélérée et axée sur les corridors du réseau. Le rapport publié en parallèle à la consultation fournit de plus amples informations.			

2022	M	22.3827	Contre la dévalorisation des régions de Baden et de Brugg dans le PRODES 2035. Contre une extension par démantèlement. Privilégier la qualité plutôt que la quantité (CN 12.06.2024, Binder-Keller ; CE 11.03.2025)
Dans les planifications (février 2026) pour l'horizon de réalisation à moyen terme 2035, la liaison horaire sans changement Baden–Brugg–Berne demandée est maintenue. Les travaux de planification pour l'horizon 2035 se poursuivront jusqu'à l'automne 2026 en collaboration avec les cantons.			
2023	M	23.3668	Redondance et fiabilité pour l'axe ferroviaire Lausanne-Genève (CE 19.12.2023, Français ; CN 11.03.2024)
Le Conseil fédéral a déjà examiné des mesures visant à accroître la capacité et la flexibilité dans le cadre de l'étude « Genève–Lausanne, nouvelle ligne » (2020–2023). Le rapport, établi en réponse aux postulats 21.4518 et 21.4366, présente l'état d'avancement de l'aménagement d'une ligne ferroviaire redondante entre Genève et Lausanne. Les premières étapes ont déjà été décidées : une troisième voie sera construite sur la ligne Morges–Denges, et une nouvelle ligne à double voie est en projet sur le tronçon Perroy–Morges. Le Parlement pourra se prononcer sur la réalisation complète d'une ligne ferroviaire redondante sur l'axe Lausanne–Genève dans le cadre des prochaines étapes d'aménagement.			
2023	M	23.4209	Non à une détérioration massive des transports publics en provenance et à destination du canton de Glaris (CE 19.12.2023, Zopfi ; CN 11.06.2024)
Dans les planifications (de février 2026) pour l'horizon de réalisation à moyen terme 2035, l'offre de transport régional reste inchangée par rapport à l'offre actuelle (horaire 2026). Les liaisons sans changement Glaris–Zurich et Glaris–Rapperswil sont maintenues comme demandé.			
2024	P	24.3071	Rétablir la liaison directe des CFF entre Bâle et Genève (CN 14.06.2024, Imark)
Avec l'ouverture du tunnel de Gléresse en 2030, un troisième train grandes lignes circulera toutes les heures sur le pied sud du Jura. Des discussions sont en cours avec les cantons concernés et le concessionnaire du trafic grandes lignes au sujet des prolongements à Bienne. Ce train direct en provenance de Genève pourra, à partir de Bienne, être acheminé soit vers Bâle, soit (en échange avec un train en provenance de Lausanne) vers Zurich.			
2024	P	24.3136	Transports publics. Mieux intégrer le triangle de planification (offre, infrastructure et matériel roulant) dans le processus parlementaire et présenter les coûts subséquents de manière transparente (CE 10.06.2024, Würth)
Le triangle de planification « offre, infrastructure et matériel roulant » constitue un élément central de l'élaboration technique des étapes d'aménagement dans le cadre du programme de développement stratégique. Dans le présent message, le projet d'offre pour l'horizon 2035 s'accompagne d'une planification de la production plus détaillée que lors des précédentes planifications d'offre au moment de la publication du message. Les extensions d'offre proposées pour l'étape d'aménagement feront l'objet d'une évaluation globale d'un point de vue économique, y compris des coûts subséquents. Ainsi, ces derniers sont intégrés dans le calcul coûts-			

avantages des projets d'aménagement et font partie intégrante de l'évaluation de ces projets.			
2024	M	24.4037	Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale (CE 03.12.2024, CTT-E ; CN 12.06.2025)
2024	M	24.4042	Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale (CN 13.11.2024, CTT-N ; CN 06.05.2025)
Dans le cadre des étapes d'aménagement PRODES, des projets d'offre sont élaborés progressivement à différents niveaux d'agrégation pour divers horizons de réalisation, le présent projet portant à la fois sur l'horizon 2035 et l'horizon 2045. La concrétisation de la Perspective RAIL 2050 en matière de transport offre également un concept à long terme pour le transport de voyageurs sur de longues distances, y compris les liaisons avec l'étranger.			
2025	P	25.3710	Optimiser le fonds d'infrastructure ferroviaire. Faire plus avec moins (CE 25.09.2025, Zopfi)
Les champs d'action mentionnés dans le postulat ont été examinés. Avec ce projet, le Conseil fédéral propose de financer une première tranche visant à accélérer la numérisation du réseau axée sur les corridors. Sur le plan financier, toutes les propositions ont été examinées et rejetées, à l'exception de la prolongation du pour mille de la TVA. L'art. 58b de la loi sur les chemins de fer (LCdF) permet d'ores et déjà un financement commun des mesures d'infrastructure par la Confédération et les cantons. Pour ce faire, ils concluent une convention de financement (art. 35 de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur l'octroi de concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, OCPF). Le présent projet met en œuvre la prolongation du pour mille de la TVA. L'examen des normes et standards incombe au Conseil fédéral.			

1.9.2 Route nationale

2023	P	23.3497	Étude de corridor pour l'A2 en direction de l'Italie (Commission des transports et des télécommunications du Conseil national) :
Le projet général d'aménagement du tronçon Lugano-Sud et Mendrisio, adopté par le Conseil fédéral le 16 décembre 2022, permettra de remédier aux goulets d'étranglement les plus urgents de la N2 dans le trafic avec l'Italie. Pour garantir le développement durable de l'ensemble de la région à long terme, le Conseil fédéral a décidé, lors de l'adoption du projet général, que les offices concernés examineraient les différentes solutions actuellement à l'étude dans le cadre des projets d'infrastructure dans cette région.			
2023	M	23.3346	Autoroute A1 à six voies :
L'examen des projets figurant jusqu'à présent dans le PRODES des routes nationales a montré qu'un élargissement continu à six voies n'était pas réalisable. Le Conseil fédéral entend poursuivre le développement du réseau des routes nationales en misant plus fortement sur des optimisations opérationnelles, telles que la réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence, l'utilisation de dispositifs d'harmonisation de la vitesse ou de dispositifs de régulation du trafic sur les rampes d'accès. Lorsque			

ces mesures ne suffisent pas, et uniquement dans ce cas, des augmentations ponctuelles de capacité sont prévues afin de garantir la fonctionnalité des routes nationales.

1.9.3 Programme en faveur du trafic d'agglomération

S'agissant du programme en faveur du trafic d'agglomération, aucune intervention n'est à classer.

2 Grandes lignes du projet

2.1 Aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Contenu du présent projet dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire :

- poursuite du programme de développement stratégique grâce à l'étape d'aménagement 2027 (EA27) (cf. chap. 2.1.7) et au retour sur des projets déjà décidés (cf. chap. 2.1.8),
- modifications légales complémentaires en vue de l'amélioration du processus de planification, nouvelle réglementation des compétences en matière de mesures complémentaires (cf. chap. 2.1.9) et introduction de la condition qu'un projet soit à l'état d'avant-projet pour être inscrit dans un arrêté fédéral (cf. chap. 2.1.10),
- financement supplémentaire de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (cf. chap. 2.4).

Le Conseil fédéral fournit en outre une vue d'ensemble de l'étape d'aménagement 2031 (cf. chap. 2.1.12.1).

2.1.1 Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

La Confédération planifie le perfectionnement du réseau ferroviaire dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES Rail). Tous les quatre ans, il présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement et sur la prochaine étape d'aménagement prévue. Le PRODES Rail inclut l'aménagement progressif du réseau ferré suisse, basé sur les besoins attestés et les projets d'offre. Chaque projet d'étape d'aménagement est précédé de vastes études de planification et de projet, où les mesures indispensables en matière d'accroissement des capacités sont définies, puis coordonnées avec les services concernés. Les mesures qui sont nécessaires du point de vue des transports et judicieuses sous l'angle macroéconomique sont inscrites dans une étape d'aménagement. Le processus de planification est défini à l'art. 48 LCdF.

Figure 1 Fonctionnement du PRODES Rail



Selon la logique appliquée jusqu'ici au PRODES Rail, les différentes étapes d'aménagement étaient intitulées en fonction de leur horizon de planification respectif (par ex. étape d'aménagement 2035 en 2018). Le présent projet prévoit d'adopter une systématique analogue à celle du PRODES des routes nationales, de sorte qu'à l'avenir, les étapes d'aménagement seront désignées par l'année au cours de laquelle le Conseil fédéral adopte le message global sur tous les modes de transport. La terminologie des arrêtés fédéraux antérieurs est conservée, même si ceux-ci sont modifiés matériellement.

2.1.2 Fonctionnalité et résilience du réseau ferré

Selon les Perspectives d'évolution du transport 2050, les prestations de transport de voyageurs augmenteront de 33 % entre 2017 et 2050. Dans le scénario « Base » des dites perspectives, la part de transport public passera de 21 à 24 %. Dans le même temps, les prestations de transport de marchandises en tonnes-kilomètres augmenteront de 35 à 40 % par rapport à 2017, selon les scénarios. L'offre actuelle ne permet pas de couvrir la demande sur tous les tronçons du réseau ferré. Les Perspectives d'évolution du transport sont en cours de révision. Les résultats sont attendus en automne 2026.

La demande croissante et l'utilisation accrue du réseau augmentent les exigences en termes de stabilité de l'horaire et de production ferroviaire. Aujourd'hui déjà, les intervalles entre les trains sur le réseau très fréquenté sont très courts, ce qui ne laisse pratiquement aucune marge de manœuvre. Il peut rapidement en résulter des retards et, par conséquent, des réactions négatives en chaîne sur l'ensemble du réseau. De plus, il ne reste pratiquement plus de capacités disponibles pour les courses nécessaires à l'exploitation (par ex. vers les installations de garage, d'entretien ou de fret). À cet égard, les nœuds qui présentent une forte succession de trains et des liaisons de correspondance complexes sont particulièrement critiques. Ils requièrent des horaires particulièrement stables et une production ferroviaire extrêmement précise. Afin de garantir à l'avenir également un horaire stable, il est indispensable de procéder non seulement à une numérisation systématique du réseau ferroviaire, mais aussi à des aménagements ciblés.

2.1.3 État d'avancement des programmes d'aménagement

Trois crédits d'engagement ont été alloués pour réaliser les trois programmes d'aménagement ferroviaire « Développement de l'infrastructure ferroviaire », « Étape d'aménagement 2025 » et « Étape d'aménagement 2035 ». Le volume d'investissement des mesures décidées, y compris l'approfondissement des planifications d'autres mesures, s'élève à quelque 31,4 milliards de francs (prix de l'année d'allocation des crédits respectifs, sans renchérissement ni TVA, cf. Tableau 1).

Tableau 1 Moyens financiers libérés et prévision des coûts finals des trois programmes d'infrastructure ferroviaire en millions de francs

Crédit d'engagement	Moyens alloués	Prévision des coûts finals ⁴	Delta ⁴
NLFA	19 100	17 800	-1300
Corridor de 4 mètres	990	940	-50
Développement de l'infrastructure ferroviaire ¹	4810	4664	-146
Étape d'aménagement 2025 ²	6765	6923	+158
Étape d'aménagement 2035 ³	16 070	19 786	+3716

¹ Prix d'avril 2005 sans renchérissement ni TVA

² Prix d'octobre 2008 sans renchérissement ni TVA

³ Prix d'octobre 2014 sans renchérissement ni TVA

⁴ État au 30 juin 2025; état des prix de l'année d'allocation des crédits respectifs

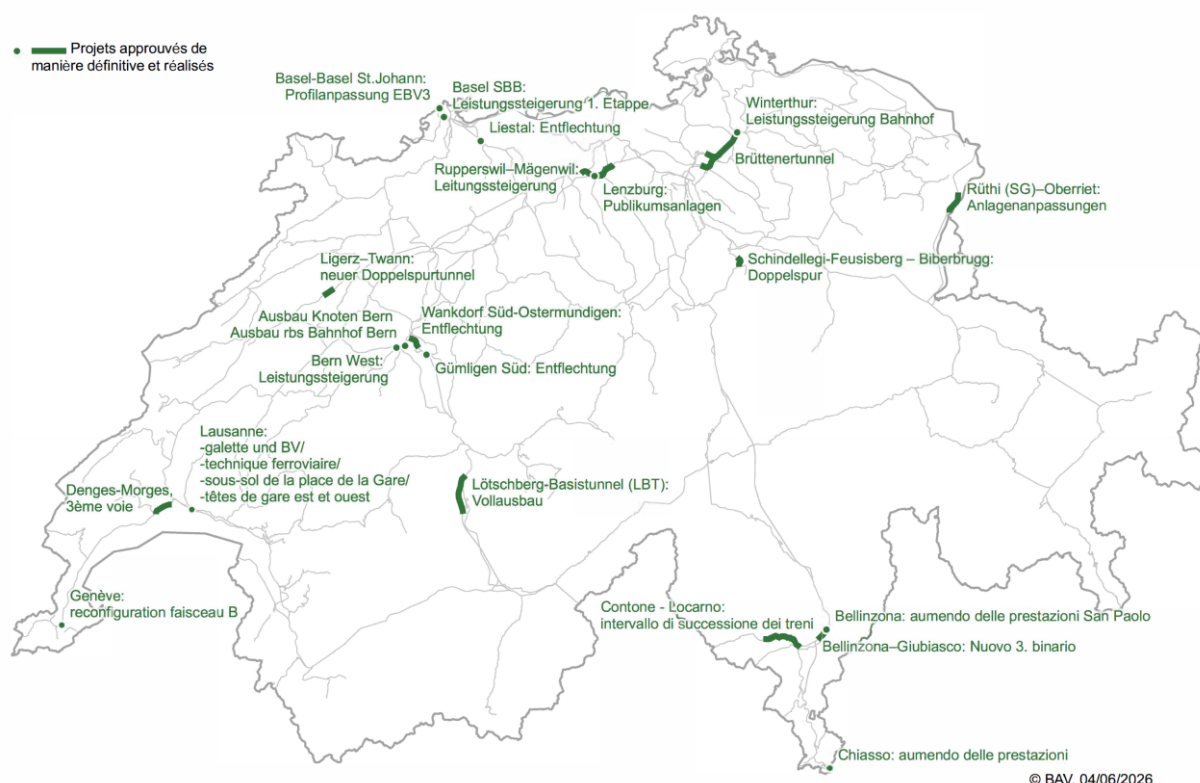
Du point de vue actuel, le programme « Développement de l'infrastructure ferroviaire » pourra être achevé avec les moyens financiers libérés. Pour les programmes « Étape d'aménagement 2025 » et « Étape d'aménagement 2035 », les coûts finals prévus dépassent les moyens financiers disponibles. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose d'adapter les programmes et d'allouer des moyens supplémentaires (cf. chap. 2.1.8).

L'OFT rend compte en détail de l'état d'avancement des mesures d'infrastructure dans ses rapports annuels sur les programmes d'aménagement ferroviaire; le rapport 2025 est actuellement disponible¹⁴. Comme celui-ci est fondé sur les prévisions de coûts constamment mises à jour, il peut comporter des indications différentes de celles inscrites dans les nouveaux arrêtés proposés. Dans son message à l'attention de l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral proposera de mettre à jour les crédits demandés sur la base des coûts prévisionnels disponibles à ce moment-là. L'OFT accompagne les projets d'aménagement en veillant au respect de leurs coûts.

Les aménagements sont mis en service par étapes. La planification de la mise en œuvre est mise à jour chaque année sur la base de l'avancement des projets, de la stabilité de l'horaire sur l'ensemble du réseau et des prévisions actuelles du FIF. Vu les expériences faites ces dernières années, les horizons de réalisation ne sont fixés que de manière succincte. Le cumul des chantiers et les conditions-cadres d'exploitation augmentent les risques en matière de délais ; le cas échéant, il faut prolonger ou reporter des phases de construction. Si les projets peuvent être réalisés conformément aux planifications des gestionnaires d'infrastructure, un manque de liquidité du FIF requerra un pilotage des dépenses probablement dès 2030. Étant donné que l'art. 7, al. 1, LFIF interdit un endettement du FIF, il faudrait échelonner les projets dans le temps si les liquidités viennent à manquer (cf. les commentaires du chap. 5.1.1.2).

¹⁴ Les rapports sur l'état d'avancement sont disponibles sous : <https://www.bav.admin.ch> > Moyens de transport > Chemin de fer > Infrastructure ferroviaire > Programmes d'aménagement (État : 15.01.2026).

Figure 2 Projets d'aménagement du PRODES Rail réalisés, décidés et qui ne sont plus vérifiés (> 100 mio. CHF)



2.1.3.1 NLFA

Acceptée par le peuple en 1992, la nouvelle ligne ferroviaire à travers les ALPES (NLFA) est en service. Quelques travaux de garantie et de finition doivent encore être effectués. Le crédit d'ensemble sera vraisemblablement décompté en 2029. En juin 2025, les coûts finals prévus s'élevaient à 17,8 milliards de francs (prix d'octobre 1998, hors TVA); ils sont couverts par le crédit d'ensemble de 19,1 milliards de francs.

2.1.3.2 Corridor de 4 mètres

En 2013, le Parlement a approuvé la construction d'un corridor de 4 mètres sur les lignes d'accès à la NLFA¹⁵. L'essentiel des extensions de profil sur le tronçon Bâle – Chiasso (– Ranzo) y compris sur la ligne de faîte du Ceneri ainsi que sur la partie financée par la Suisse de la ligne de Luino en Italie est réalisé. Il reste à mettre en œuvre des adaptations du profil dans la région de Bâle (tunnels de Schützenmatt et de Kannenfeld) et à Bellinzona (tunnels Svitto II et Dragonato II). En 2020, il a été convenu avec l'Italie¹⁶ que la capacité serait augmentée et le profil d'espace libre adapté sur la ligne du Simplon d'ici à 2029, et la Suisse a alloué une enveloppe financière à cet effet. En juin 2025, les coûts finals prévus s'établissaient à 0,94 milliard de francs

¹⁵ RS 742.140.4 Loi du 13 décembre 2013 sur le corridor de 4 m

¹⁶ RS 0.742.140.28 Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République italienne sur le développement des infrastructures du réseau ferré reliant la Suisse et l'Italie sur l'axe du Loetschberg-Simplon, conclu le 3 septembre 2020

(prix d'avril 2012, hors TVA), soit un peu en dessous du crédit d'engagement de 0,99 milliard.

2.1.3.3 Programme « Développement de l'infrastructure ferroviaire »

La loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire est entrée en vigueur¹⁷ en 2009 et a été modifiée en 2016. Les offres à réaliser font en principe partie du projet d'offre 2035, sauf la réduction du temps de parcours sur le tronçon Winterthour – Saint-Gall, qui doit préalablement faire l'objet d'un examen global de l'axe est-ouest. Le programme de développement de l'infrastructure ferroviaire prévoit actuellement 95 projets, dont les principaux se situent dans la région lausannoise ou concernent des investissements dans les accès à la NLFA entre Olten et Aarau (tunnel d'Eppenberg). Plus de 90 % des projets sont en cours de réalisation, voire déjà en service. En juin 2025, les coûts finals prévus s'élevaient à 4,7 milliards de francs (prix d'avril 2005, hors TVA); ils sont couverts par le crédit d'ensemble de 4,8 milliards de francs. Il n'est pas prévu de réduire le volume de ce programme ni nécessaire d'adapter le crédit d'ensemble (cinq crédits partiels).

2.1.3.4 PRODES Étape d'aménagement 2025

L'Assemblée fédérale a approuvé l'étape d'aménagement 2025 (EA25) en 2013¹⁸ et l'a modifiée en 2024¹⁹. L'objectif est d'éliminer les goulets d'étranglement et d'augmenter les capacités afin de maîtriser la demande croissante. Les offres prévues font en principe partie du projet d'offre 2035, sauf la réduction du temps de parcours sur le tronçon Lausanne – Berne, qui requiert un examen global de l'axe est-ouest et qui ne pourra être poursuivie que dans le cadre d'une étape d'aménagement ultérieure. L'EA25 comprend environ 70 projets de construction qui mettent l'accent sur les nœuds de Genève et de Berne (y c. Gümlingen – Münsingen) ainsi que d'autres mesures sur l'ensemble du réseau, notamment dans les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, de Saint-Gall et du Tessin. Plus de 70 % des projets sont en cours de réalisation, voire déjà en service. La réalisation de la majorité des aménagements progresse selon les planifications. En juin 2025, les coûts finals prévus se chiffraient à 6,9 milliards de francs (prix d'octobre 2008, hors TVA, sans les risques pondérés liés au programme), dépassant légèrement le crédit d'engagement de 6,8 milliards de francs. À ce jour, 2,5 milliards de francs ont été dépensés au titre de ce programme et les surcoûts potentiels s'élèvent à plusieurs centaines de millions de francs.

¹⁷ RS 742.140.2 Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) (état au 1^{er} janvier 2016)

¹⁸ RS 742.140.1 Arrêté fédéral du 21 juin 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

¹⁹ Arrêté fédéral du 15 mars 2024 relatif à la modification des étapes d'aménagement 2025 et 2035 de l'infrastructure ferroviaire

2.1.3.5 PRODES Étape d'aménagement 2035

L'Assemblée fédérale a approuvé l'étape d'aménagement 2035 (EA35) en 2019²⁰ et l'a modifiée en 2024²¹. Les objectifs prioritaires sont la réduction de surcharges actuelles ou prévisibles, l'élimination de goulets d'étranglement et l'aménagement de l'offre en transport grandes lignes, régional et de marchandises. Actuellement, l'EA35 comprend 155 projets de construction sur les réseaux des CFF et de 20 chemins de fer privés. Les travaux de planification ou d'étude de projet sont en cours pour environ 80 % des projets. 59 projets se trouvent dans le processus d'approbation des plans, sont en cours de réalisation ou déjà en service. Les phases en cours seront achevées comme prévu. En ce qui concerne les projets auxquels le Conseil fédéral souhaite renoncer, aucune nouvelle phase ne sera lancée avant que le Parlement n'ait statué sur le présent projet d'arrêté fédéral.

L'Assemblée fédérale a alloué un crédit total de 16,1 milliards de francs pour l'EA35²². En juin 2025, la prévision des coûts s'élevait à 19,8 milliards de francs, dépassant de 3,7 milliards le crédit d'engagement alloué. Le montant dépensé à ce jour s'élève à 0,9 milliard.

2.1.3.6 Mesures supplémentaires relatives au projet d'offre 2035

Comme expliqué au chapitre 1.2, le projet d'offre 2035 et les objectifs d'offre qu'il contient ne peuvent pas être réalisés sans mesures supplémentaires, qui ont des effets sur les coûts. Il faudrait des mesures pour mettre en œuvre le projet d'offre 2035 initial (« consolidation »), des moyens financiers additionnels pour assurer les flux de voyageurs dans les grandes gares et diverses mesures isolées. Avec les surcoûts des étapes d'aménagement actuelles, le besoin de fonds supplémentaires s'élèverait à 14 milliards de francs (sans TVA ni renchérissement).

2.1.4 Conclusions de l'expertise de l'EPFZ

2.1.4.1 Changement de stratégie

Les moyens financiers actuels ainsi que les ressources de planification et de construction ne sont pas suffisants pour mettre en œuvre les arrêtés fédéraux ni les objectifs d'offre. Dans son expertise « DETEC : Transports '45 », l'EPFZ recommande un changement de stratégie : au lieu de procéder à de petites améliorations sans grande plus-value structurelle, il s'agit de mettre l'accent sur les grands projets qui ont un impact structurel et sur des aménagements ciblés dans les domaines du réseau qui sont critiques en termes de capacité. À titre de mesure d'accompagnement, il faut intensifier l'exploitation des potentiels qu'offre la numérisation. Enfin, il s'agit de simplifier et d'appliquer de manière pragmatique les normes et standards fonctionnels et techniques.

²⁰ RS 742.140.5 Arrêté fédéral du 21 juin 2019 sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

²¹ Arrêté fédéral du 15 mars 2024 relatif à la modification des étapes d'aménagement 2025 et 2035 de l'infrastructure ferroviaire

²² Arrêté fédéral du 11 juin 2019 allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire et arrêté fédéral du 26 février 2024 concernant l'augmentation du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

2.1.4.2 Redéfinition des priorités du PRODES Rail

Sur la base de l'expertise de l'EPFZ, le Conseil fédéral propose de reclasser les projets d'aménagement par ordre de priorité, en renonçant à des projets déjà décidés par l'Assemblée fédérale. Il ne s'écarter des priorités fixées par l'expertise que dans des cas motivés.

Dans le domaine ferroviaire, il faut tenir compte du fait que

- l'infrastructure et l'offre doivent être coordonnées,
- les surcharges prévues à l'horizon 2045 doivent être contrées par des capacités correspondantes,
- les mesures d'aménagement sur les lignes principales très fréquentées ne doivent pas entraîner une perte de capacités précieuses ou de temps de parcours,
- les mesures d'aménagement doivent en partie être coordonnées avec la maintenance nécessaire des infrastructures et avec les projets de tiers,
- des aménagements d'infrastructure complémentaires sont nécessaires pour pouvoir tirer pleinement parti des projets efficaces ainsi que des projets actuellement en construction (« mesures complémentaires »).

2.1.5 Conséquences du changement de stratégie

Le Conseil fédéral souhaite aménager le réseau ferroviaire progressivement en visant des horizons d'offre et de réalisation échelonnés, ce qui permet des aménagements clairement définis, liés à des projets d'offre concrets pour les années 2030 et 2035. Les autres étapes intermédiaires seront présentées dans le message 2031. À l'horizon de réalisation 2045, le Conseil fédéral propose des projets clés et esquisse l'évolution potentielle de l'offre. L'orientation stratégique à long terme du perfectionnement du rail est définie par la stratégie à long terme Perspective RAIL 2050.

Figure 3 Évolution progressive de l'offre à quatre horizons



La Perspective RAIL 2050 dictera de manière plus forte et plus concrète que jusqu'ici l'orientation stratégique du perfectionnement du rail. L'aménagement ferroviaire continuera de se faire par étapes, mais à des horizons temporels différents. Grâce à cette démarche, il sera aussi possible de tenir compte de la numérisation et de l'évolution

technologique ainsi que de mettre en valeur rapidement les investissements en cours. Dans le cadre de l'aménagement du réseau, on distingue les projets d'infrastructure d'importance stratégique pour le réseau, appelés « éléments stratégiques du réseau », et les mesures complémentaires techniques nécessaires au bon fonctionnement du projet d'offre.

2.1.6 Critères de sélection des projets

Le classement par ordre de priorités lié au changement de stratégie se fonde sur les critères suivants :

- Finançabilité/cadre financier : pour tous les objectifs d'offre à poursuivre, les coûts doivent respecter le cadre financier stratégique posé par le FIF pour les horizons 2035 et 2045. Cela étant, il faut considérer comme prioritaires les moyens financiers requis pour les mesures qui ont déjà été décidées et ne sont plus examinées, pour les mesures complémentaires nécessaires à l'horizon de réalisation 2035 et pour la numérisation de l'infrastructure ferroviaire. Les coûts des éléments stratégiques du réseau ainsi que ceux des mesures complémentaires nécessaires ultérieurement lors de la planification détaillée de l'offre doivent aussi être pris en compte.
- Maturité des projets : la précision des coûts des éléments stratégiques du réseau dépend du degré de maturité des projets. Il sera proposé de ne réaliser que les éléments stratégiques du réseau pour lesquels un avant-projet finalisé, assorti d'une estimation précise des coûts, est disponible au plus tard à l'issue de la consultation. Des fonds de planification sont prévus pour les éléments stratégiques du réseau pour lesquels aucun avant-projet finalisé n'est encore disponible et dont la priorité est élevée. Les fonds destinés à la réalisation seront libérés dans le cadre d'un message ultérieur, dès que l'avant-projet finalisé sera disponible.
- Ordre de priorité selon l'expertise de EPFZ : l'ordre de priorité retenu dans l'expertise de l'EPFZ sert de référence, notamment pour les éléments stratégiques du réseau ayant un effet tant au niveau national que régional. Sauf exception, les éléments stratégiques du réseau jugés hautement prioritaires doivent être poursuivis sur la base des critères ci-après.
- Analyse coûts-utilité (ACU) : Aux termes de l'art. 48c LCdF, les mesures proposées sont fondées sur une évaluation macroéconomique. Lors des travaux précédents sur les étapes d'aménagement, toutes les mesures d'aménagement ont fait l'objet d'une ACU selon les indicateurs de durabilité des projets d'infrastructure ferroviaire (NIBA). Dans la perspective du message, une réévaluation à l'horizon 2035 aura lieu et les ACU des éléments stratégiques du réseau seront mises à jour.
- Réduction des surcharges : le projet et l'objectif d'offre afférent contribuent à réduire les surcharges prévues.
- Compatibilité vers le haut avec la Perspective RAIL 2050 : le projet est compatible vers le haut avec la concrétisation territoriale de la Perspective RAIL 2050 et avec la vision PRODES.
- Utilisation du sol et zones protégées : les mesures déjà évaluées dans l'EA35 n'ont pas d'emprise disproportionnée sur le sol ni ne touchent des zones protégées. Une mise à jour pour les éléments stratégiques du réseau aura lieu dans la perspective du message.
- Interdépendances avec la maintenance ou avec des projets voisins : la maintenance indispensable et de toute façon nécessaire, ou les projets voisins, par exemple ceux

relevant du programme « Trafic d'agglomération » ou concernant le réseau routier, justifient les besoins financiers supplémentaires liés à l'aménagement.

- Nécessité pour le fonctionnement du projet d'offre : le projet envisagé est indispensable pour que le projet d'offre fonctionne, en particulier à l'horizon 2035.
- Pas de perte de capacité sur les lignes principales : la mesure n'entraîne aucune perte de capacité sur les lignes principales du réseau ferroviaire ni aucune perte de temps de parcours sur de longues distances, ce qui requerrait des mesures de compensation supplémentaires immédiates ou lors de la prochaine étape d'aménagement ; cela concerne en particulier les nouvelles haltes.

2.1.7 Étape d'aménagement 2027 et modification des étapes d'aménagement 2025 et 2035

Comme des mesures décidées par l'Assemblée fédérale ont été confirmées, les moyens financiers se répartissent sur plusieurs arrêtés fédéraux relatifs respectivement à l'EA25, à l'EA35 et à l'EA27.

Compte tenu de la nouvelle démarche décrite ci-devant, le Conseil fédéral prévoit les mesures suivantes dans le présent projet :

- aménagement de l'offre à l'horizon 2030 (0,05 milliard de francs, prix de juin 2025, cf. chap. 2.1.7.1)
- aménagement de l'offre à l'horizon 2035 (3,0 milliards de francs, prix de juin 2025, cf. chap. 2.1.7.2)
- projets structurants aux niveaux national et régional (projets clés) à l'horizon 2045 (13,6 milliards de francs, prix de juin 2025, cf. chap. 2.1.7.3)
- infrastructures complémentaires en vue de l'aménagement de l'offre à l'horizon 2045 (1,8 milliard de francs, prix de juin 06/2025, cf. chap. 2.1.7.4)
- numérisation (1,0 milliard de francs, prix de juin 2025, cf. chap. 2.1.7.5)
- moyens financiers pour la planification, pour les installations à câbles et pour le cofinancement d'infrastructures à l'étranger (1,0 milliard de francs, prix de juin 2025, cf. chap. 2.1.7.6)

Le présent projet porte donc principalement sur des éléments stratégiques du réseau que l'Assemblée fédérale a déjà décidés et dont l'EPFZ a confirmé la priorité. À cela s'ajoutent la première étape de la gare de passage de Lucerne et le tunnel multifonctionnel du Grimsel en tant que nouveaux éléments stratégiques du réseau. Selon l'état actuel des planifications, il en résulte un paquet de mesures de 20 milliards de francs, prix de juin 2025, sans TVA ni renchérissement futur. Si l'on tient compte de la TVA et du renchérissement futur, le cadre financier s'élève à quelque 23 milliards de francs.

2.1.7.1 Aménagement de l'offre à l'horizon 2030

L'aménagement de l'offre à l'horizon 2030 prévoit l'introduction d'une liaison supplémentaire Bienne – Yverdon-les-Bains avec prolongement jusqu'à Genève. Cette mesure est tributaire de la mise en service d'un élément stratégique du réseau, le tunnel à double voie Gléresse – Douanne. Pour que cette offre puisse être introduite, il faut des mesures complémentaires de l'ordre de 50 millions de francs dans la région de Renens (projet « Tête Ouest »).

2.1.7.2 Aménagement de l'offre à l'horizon 2035

L'aménagement de l'offre à l'horizon 2035 met l'accent sur l'augmentation des capacités sur les lignes surchargées. Elle permettra la cadence au quart d'heure de l'IC Berne – Zurich, la cadence semi-horaire de l'IR Berne – Lucerne et de l'IR Bâle – Zurich et, sur le Plateau, la cadence semi-horaire systématique en transport régional. Dans les régions de Lausanne - Genève et de Bellinzzone - Locarno, des liaisons supplémentaires permettront d'augmenter les capacités en transport régional. Dans la région zurichoise, l'augmentation de la capacité se fera grâce à du matériel roulant plus long. Le transport de marchandises profitera de capacités supplémentaires ainsi que d'une meilleure qualité pour le trafic est-ouest entre Zurich et Lausanne. Cette extension correspond à l'utilité essentielle du projet d'offre 2035, contribue à la réduction des surcharges les plus urgentes et est indispensable du point de vue du Conseil fédéral. Elle tient compte des éléments du réseau en cours de construction et réalisables d'ici à 2035. Au titre de l'extension d'offre à l'horizon 2035, le Conseil fédéral prévoit des mesures complémentaires d'un montant d'environ 3 milliards de francs.

Tableau 2 Aménagement de l'offre, horizon de réalisation à moyen terme 2035

Objectifs stratégiques d'offre	Améliorations de l'offre au niveau de l'horaire
Extension de capacité en transport de voyageurs sur le Plateau	- Cadence ¼h IC Berne – Zurich – Zurich Aéroport - Cadence ½h IR Berne – Zofingue – Lucerne - Cadence ½h IR Bâle – Aarau – Zurich - 4 trains par heure Aarau – Zurich, Brugg AG – Baden – Zurich et Muri AG – Lenzbourg - Cadence ½h Baden – Olten – Zofingue – Sursee - Cadence ½h Langenthal – Lenzbourg – Rotkreuz
Extension de capacité en transport de marchandises sur le Plateau	- Élimination des exclusions réciproques du sens inverse sur la ligne Zofingue – Lenzbourg - +1 sillon marchandises Zofingue – TA – Soleure - +1 sillon marchandises GT Limmattal – Altdorf - +1 sillon marchandises Bâle GT – Stein Säckingen (continuation vers Koblenz ou aux heures creuses vers Suhr / GT Limmattal) - Capacité supplémentaire GT Limmattal – Rapperswil - Plusieurs liaisons améliorées entre des sillons du transport de marchandises
Extension de capacité en transport de voyageurs et de marchandises le long du pied du Jura	- 3^e train grandes lignes Bienne – Yverdon-les-Bains avec continuation directe vers Genève (<i>bypass</i>) - +1 sillon marchandises express GT Limmattal – Lausanne Triage y c. réduction du temps de parcours Lausanne Triage – Bienne - Suppression de la restriction du transport de marchandises aux heures de pointe entre Cornaux et Bienne - Plusieurs liaisons améliorées entre des sillons du transport de marchandises
Augmentation de capacité en transport de voyageurs sur la ligne Genève – Lausanne	- Densification de l'offre RE Genève – Renens - Densification de l'offre Annemasse–Lancy-Pont-Rouge (–La Plaine) - Trains à deux étages sur le tronçon Coppet – Genève – Annemasse
Extension de capacité en transport de marchandises dans la région de Genève et de Lausanne	- Élimination de l'exclusion réciproque du sens inverse La Plaine – Genève La Praille - +1 sillon marchandises Daillens – Lausanne Triage

Objectifs stratégiques d'offre	Améliorations de l'offre au niveau de l'horaire
Extension de capacité en transport de voyageurs sur la ligne Palézieux – Payerne	- Trains à deux étages
Extension de capacité en transport régional au Tessin en transport régional	- 4 ^e produit transport régional Bellinzone – Locarno - Prolongement de la cadence ½h Lugano – Riviera – Bironico – Giubiasco jusqu'à Bellinzone
Extension de capacité du RER zurichois en transport régional	- Trains plus longs dans la vallée de la Furt, dans l'Oberland zurichois et sur la ligne Winterthour – Schaffhouse

Remarque : état de planification : mars 2026. D'autres améliorations seront encore préparées d'ici au message.

2.1.7.3 Éléments stratégiques du réseau avec horizon de réalisation en 2045

Éléments stratégiques du réseau ayant un impact national

L'horizon 2045 vise à prendre les décisions stratégiques en vue des aménagements ferroviaires à réaliser d'ici à 2045. Il s'agira de définir les objectifs stratégiques d'offre à poursuivre jusqu'en 2045 et – si les projets sont suffisamment approfondis – de décider les éléments stratégiques du réseau nécessaires. Pour l'aménagement à l'horizon 2045, le Conseil fédéral prévoit les éléments stratégiques du réseau suivants : Tunnel de base du Zimmerberg II, 4^e voie Zurich Stadelhofen, Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, aménagements dans les nœuds de Genève et de Bâle, première étape de la gare de passage de Lucerne, tunnel du Grimsel et premières mesures complémentaires afin que le projet d'offre 2045 fonctionne.

Tableau 3 Objectifs stratégiques d'offre et éléments du réseau à l'horizon stratégique de réalisation 2045 (pour chaque bloc de coûts des différentes phases d'un projet, la fourchette de coûts maximale est indiquée)

Objectifs stratégiques d'offre	Éléments stratégiques du réseau ayant un impact national	Coûts en millions de francs ¹
Extension de capacité du RER zurichois	- 4 ^e voie Zurich Stadelhofen	1700 ³
Extension de capacité en transport régional Genève	- Gare souterraine de Genève	1800 ³
Extension de capacité et accélération Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds	- Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds: ligne directe	1600 ²
Accélération et extension de capacité Zurich – Zoug	- Tunnel de base du Zimmerberg II	1800 ³
Extension de capacité du nœud de Lucerne	- Tunnel de Dreilinden et gare terminus souterraine	3000 ³
Extension de capacité Bâle CFF et interface multimodale Margarethen	- Aménagement des installations d'accueil Bâle CFF - Renouvellement du pont de Margarethen	900 ²
Jonction des réseaux ferroviaires à voie étroite au nord et au sud des Alpes	- Nouvelle ligne ferroviaire Innertkirchen – Oberwald (tunnel multifonctionnel du Grimsel)	800 ²

¹ État du projet et des prix: juin 2025, hors TVA

² Précision des coûts : +/- 30 %

³ Précision des coûts : +/- 20 %

Selon les indicateurs de durabilité pour les projets d'infrastructure ferroviaire (NIBA), le tunnel du Grimsel obtient la note 0. Le Conseil fédéral propose néanmoins de le réaliser, vu les chances de synergies, le potentiel touristique et l'amélioration de l'accès à des régions touristiques. De plus, l'expertise classe le tunnel du Grimsel comme prioritaire. La décision de réaliser le tunnel du Grimsel ne sera toutefois prise que si un regroupement avec la ligne de transport électrique qui passe actuellement par le col du Grimsel est possible. Le résultat de ces vérifications est attendu au deuxième semestre 2026. D'ici à l'adoption du message, le Conseil fédéral attend aussi des cantons et des communes concernés qu'ils montrent comment ils souhaitent exploiter les potentiels du tunnel du Grimsel grâce à une gestion proactive de l'aménagement du territoire et du développement du site. Si les coûts devaient considérablement augmenter ou si les autres conditions visées à l'art. 48c LCdF devaient ne plus pouvoir être remplies, il faudrait éventuellement renoncer au projet dans le cadre d'une vision globale.

Éléments stratégiques du réseau ayant un impact régional

Outre les éléments stratégiques du réseau, constitués de grands projets présentant souvent un impact à l'échelle nationale, le Conseil fédéral prévoit aussi de confirmer des projets d'aménagement stratégiques et leurs éléments du réseau qui ont un impact régional.

Tableau 4 : Projets d'aménagement stratégiques ayant un impact régional à l'horizon stratégique de réalisation 2045 (pour chaque bloc de coûts des différentes phases d'un projet, la fourchette de coûts maximale est indiquée)

Objectifs stratégiques d'offre	Éléments stratégiques du réseau ayant un impact régional	Coûts en millions de francs ¹
Extension de capacité Täsch – Zermatt	- Täsch – Zermatt: tunnel d'Unnerchriz	470 ⁴
Extension de capacité du RER bernois	- <i>Aménagement du nœud de Berne (en cours de réalisation et non inclus dans les calculs)</i> - Münsingen : voie de rebroussement - Bern Brünnen : voie de rebroussement	210 ³
Extension de capacité Zurich – Schaffhouse	- Lottstetten - Jestetten : double voie	190 ⁴
Extension de capacité Lausanne – Bercher (LEB)	- Assens – Etagnières : Double voie et traversée souterraine	170 ⁴
Extension de capacité Berne – Soleure/Worb (RBS)	- <i>Aménagement de la gare RBS de Berne (en cours de réalisation et non inclus dans les calculs)</i> - Soleure : prolongement de quai - Deisswil – Bolligen : double voie - Boll-Utzen – Stettlen : double voie - Zollikofen : voie de rebroussement	170 ²
Nouveau tracé Fideris – Küblis (RhB)	- Fideris – Küblis : tunnel de Fideris (RhB)	160 ⁴
Extension de capacité Aigle – Leysin (TPC)	- Leysin-Village – Leysin-Télécabine : nouveau tracé	140 ⁴

Objectifs stratégiques d'offre	Éléments stratégiques du réseau ayant un impact régional	Coûts en millions de francs ¹
Augmentation des prestations St-Gall – Rorschach – Kreuzlingen	- Saint-Gall : augmentation des prestations en gare - Rorschach : 6^e bordure de quai - Münsterlingen – Scherzingen : 2^e bordure de quai	140 ²
Extension de capacité Zurich – Sihlwald / – Uetliberg (SZU)	- Zurich Binz – Borrweg : double voie - Zurich Leimbach Sud : double voie - Zurich Brunau – Höcklerbrücke : double voie	80 ³
Extension de capacité Frauenfeld – Wil (AB)	- Wil West : nouvelle halte - Jakobstal : nouveau croisement - Münchwilen EMS : transformation du croisement - Frauenfeld – Wil : adaptation des installations de sécurité	60 ³
Autres extensions de capacité sur voie métrique	- Kägiswil : double voie (zb) - Li Foppi : croisement (RhB) - Leimental – Bâle : Tram RER (BLT)	80 ⁴
Autres améliorations de l'offre régionale	- Kleinwabern : nouvelle halte - Le Noirmont Sous-la-Velle : nouvelle halte - Agy : nouvelle halte - Givisiez : nouvelle diagonale - Thörishaus gare – Niederwangen : voie de dépassement	80 ²

¹ État du projet et des prix: juin 2025, hors TVA

² précision des coûts : +/- 50 %

³ précision des coûts : +/- 30 %

⁴ précision des coûts : +/- 20 %

La Figure 4 et la Figure 5 présentent les améliorations de l'offre prévues jusqu'en 2045 ainsi que les éléments stratégiques du réseau ayant un impact national ou régional à l'horizon de réalisation 2045.

Figure 4 Améliorations de l'offre à réaliser jusqu'en 2045

- Amélioration du transport de marchandises
- Amélioration du transport de voyageurs
- Amélioration de l'accessibilité grâce à un nouvel arrêt

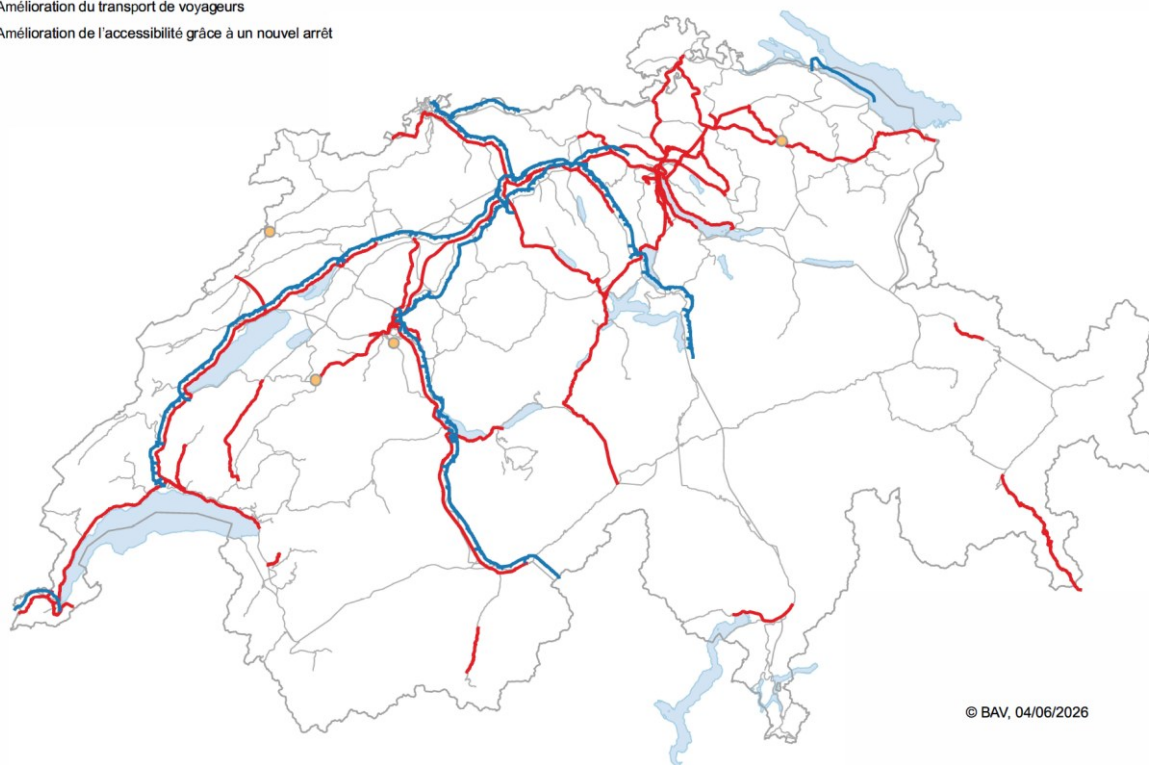
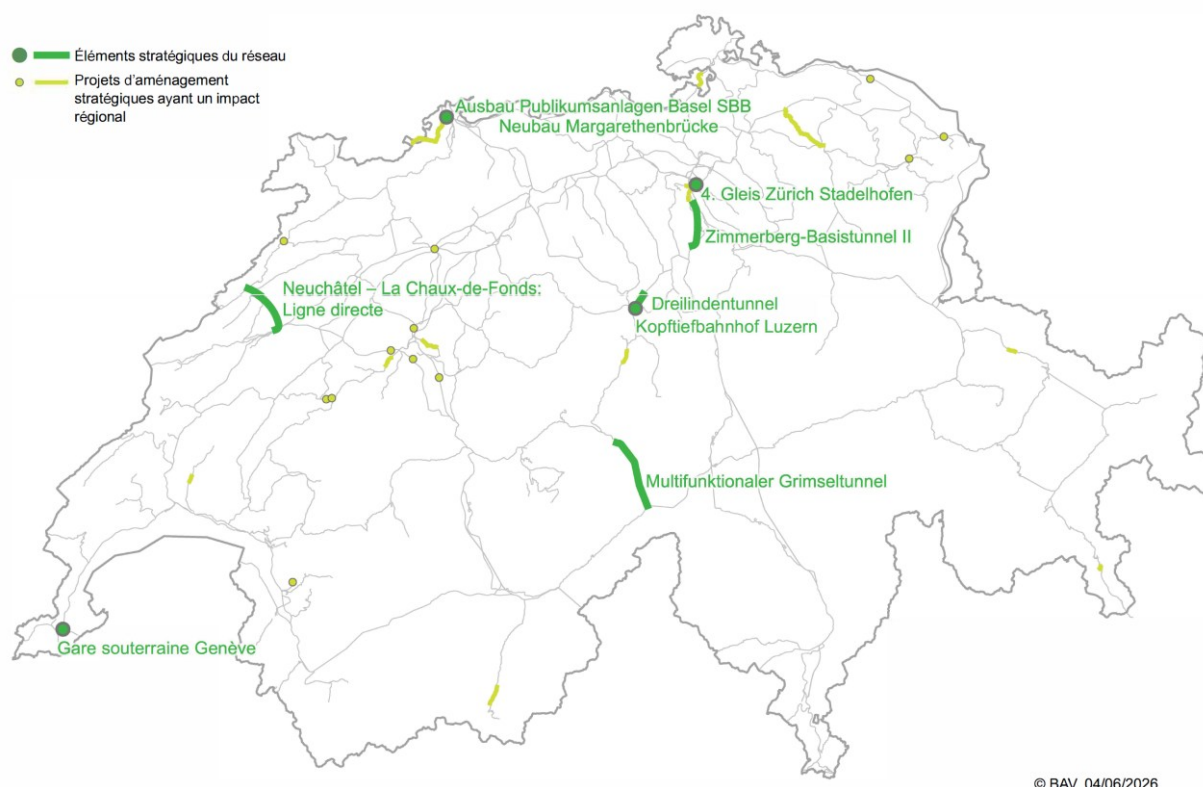


Figure 5 Éléments stratégiques du réseau ayant un impact national ou régional à l'horizon de réalisation 2045



2.1.7.4 Infrastructures complémentaires en vue de l'aménagement de l'offre à l'horizon 2045

Afin que l'objectif d'offre inhérent aux éléments stratégiques du réseau soit réalisable et que le projet d'offre 2045 fonctionne, il faut des moyens financiers pour des mesures complémentaires telles que des branchements, des installations de garage ou des adaptations de signalisation. Le présent projet propose donc un premier montant-cadre de 1,8 milliard de francs (env. 10 % de la somme totale des éléments stratégiques du réseau) pour les projets qui ont déjà bien progressé. La décision quant au choix des infrastructures complémentaires relèvera de la compétence du Conseil fédéral (cf. chap. 2.1.9).

Le besoin futur sera déterminé d'ici à l'élaboration du message 2031 (cf. chap. 2.1.12.1).

2.1.7.5 Numérisation

La numérisation du réseau ferroviaire suisse est décisive pour les futures augmentations de capacité. Dans ce contexte, il est crucial de mettre en œuvre le *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) et notamment d'introduire la signalisation en cabine de conduite (SCC) conformément au *European Train Control System Level 2* (ETCS L2), tous deux décrits dans la stratégie ad hoc de l'OFT. La SCC affiche toutes les informations pertinentes pour les conducteurs de locomotives en temps réel directement dans la cabine de conduite, ce qui permet un pilotage plus précis du train, une automatisation plus poussée et une fréquence plus élevée des trains. Grâce à la numérisation, davantage de trains peuvent circuler sur la même infrastructure. Il en résulte une hausse de capacité et il est possible de renoncer à des aménagements. Ainsi,

par exemple, la SCC permet de renoncer à un aménagement coûteux de la signalisation traditionnelle entre Yverdon-les-Bains et Boudry. Comme le montrent les travaux relatifs au postulat 22.3261 « Accélérer la numérisation des chemins de fer pour accroître et mieux exploiter leurs capacités », une transition systématique vers la SCC permet de réduire la complexité du système ainsi que les coûts. Le rapport technique est publié en même temps que la consultation. Étant donné que de nombreux postes d'enclenchement arrivent de toute façon en fin de vie au cours des prochaines années, qu'ils devront dès lors être remplacés et que seule la SCC permet une automatisation durable du transport ferroviaire, la transition vers la SCC doit se faire de manière systématique et sans plus attendre. À ce titre, le Conseil fédéral propose une première tranche de financement d'un montant de 1 milliard de francs. Des moyens financiers supplémentaires sont prévus pour l'augmentation de la capacité d'ici à 2045 grâce à la numérisation.

2.1.7.6 Moyens de planification, contributions aux installations à câbles et mesures transfrontalières

La planification et les études de projets qui ne sont pas encore approuvés sont une condition indispensable à la réalisation et durent en général plusieurs années. Pour que les projets puissent être réalisés en temps opportun, il importe que les moyens financiers requis leur soient alloués dès à présent. Afin de pouvoir poursuivre les planifications des projets d'extension sur le réseau ferroviaire ainsi que verser d'éventuelles contributions fédérales au titre de mesures transfrontalières (par ex. en vue d'une liaison directe Suisse – Londres ou pour des voies de réception du *gateway* Bâle nord) ou d'installations de transport à câbles ayant une fonction de desserte, le Conseil fédéral propose un montant total de 1 milliard de francs.

2.1.8 Retour sur des projets déjà décidés

2.1.8.1 Procédure et résultat

Du fait des moyens financiers limités, du nouveau classement par ordre de priorité proposé dans l'expertise de l'EPFZ et du changement de stratégie recommandé, il est indispensable que, dans un premier temps, le Conseil fédéral, puis l'Assemblée fédérale reviennent sur des mesures déjà décidées, ce qui entraîne des suppressions substantielles dans le projet d'offre 2035 initial.

Afin de déterminer les mesures sur lesquelles le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale de revenir, il a été procédé comme suit : les extensions d'offre stratégiques prioritaires ont été choisies sur la base des critères définis au chapitre 2.1.6. Les mesures complémentaires nécessaires prévisibles doivent être mises en œuvre en partie ou intégralement. Les arrêtés fédéraux relatifs à ces projets peuvent être maintenus. Tous les autres projets examinés dans Transports '45 issus des étapes d'aménagement déjà décidées qui ne satisfont pas aux critères définis au chapitre 2.1.6, ne sont pas réalisables dans le cadre financier fixé. Le Tableau 5 énumère les projets concernés.

Tableau 5 Projets de l'EA25 et de l'EA35 qui ne seront pas réalisés; les projets pour lesquels des moyens financiers restent réservés dans une mesure restreinte à l'horizon de réalisation 2045 sont en italique.

Région de planification	Projet	Gestionnaire d'infrastructure et programme	Coûts en millions de CHF ¹
Arc Jurassien Berne Fribourg	Agy : point de croisement	CFF, EA35	15.0
	Biel/Bienne : modifications tête ouest	CFF, EA35	31.4
	<i>Bowil – Signau : prolongement de la double voie</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>31.7</i>
	Langenthal Ouest : raccord Önz	CFF, EA35	220.2
	Aefligen : aménagement de la station de croisement	BLS, EA35	5.5
	Ins/Anet : voie de rebroussement	BLS, EA35	13.8
	Thoune Nord : nouvelle halte	BLS, EA35	37.1
	<i>Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz : double voie</i>	<i>BLS, EA35</i>	<i>56.8</i>
	Wäflerweid (anciennement Aebebi Weid): station de croisement (MOB)	MOB, EA35	15.8
	Melchenbühl – Gümligen : double voie	RBS, EA35	11.5
	ArcExpress (étude)	CJ, EA35	---
Arc lémanique	Ardon: voie de formation	CFF, EA35	23.9
	Collombey-le-Grand : nouvelle halte	CFF, EA35	5.4
	<i>Nyon : installations d'accueil et successions serrées</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>200.4</i>
	Onnens-Bonvillars : gare de réception/formation	CFF, EA35	35.2
	Vevey : désenchevêtrement des trafics	CFF, EA35	137.0
	<i>Vouvry : gare de croisement</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>12.0</i>
	Yverdon Y-Parc : nouvelle halte	CFF, EA35	25.6
	Yverdon-les-Bains – Boudry : amélioration du distancement	CFF, EA35	12.0
	Yverdon-les-Bains : nouvelle diagonale	CFF, EA35	4.4
	Planchamp, gare de croisement	MOB, EA35	30.8
	Martigny-Expo : nouvelle halte	TMR, EA35	5.0
	En Lugènes : station de croisement	TRA, EA35	11.5
	Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix : corrections de tracé	TRA, EA35	5.7
	Les Granges (Orbe) : 2 ^e quai et passage inférieur	TRA, EA35	12.7
	<i>bypass Bussigny (étude)</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>---</i>
Suisse du nord-ouest	<i>Aarau Est : diagonales d'échange rapides</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>15.3</i>
	<i>Aarau : entrées parallèles en tête de gare Ouest</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>8.8</i>
	<i>Baden : prolongement des quais des voies 4/5</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>19.4</i>
	Bâle Neuallschwil : nouvelle halte	CFF, EA35	18.2
	Dornach-Apfelsee : nouvelle halte	CFF, EA35	19.8
	Döttingen : prolongement des voies de croisement	CFF, EA35	5.2
	Egerkingen : prolongement de quai	CFF, EA35	2.4
	Désenchevêtrement de Pratteln (uniquement étude)	CFF, EA25	29.5
	Granges Sud : voie de rebroussement / adaptation des quais voie 3	CFF, EA35	32.5
	<i>Kölliken : voie d'évitement</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>28.5</i>
	Oensingen Dorf : nouvelle halte	CFF, EA35	11.5
	Othmarsingen : prolongement de quais et passage rapide	CFF, EA35	40.9
	<i>Rapperswil : entrée en gare rapide voie 1</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>7.6</i>
	Schinz nach Bad : voie de dépassement	CFF, EA35	26.2
	<i>Schönenwerd West : voies de rebroussement</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>55.3</i>
	<i>Soleure : adaptation des installations</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>133.9</i>
	Suhr Ouest : voie d'évitement	CFF, EA35	41.4
	<i>Wettingen : voie tampon</i>	<i>CFF, EA35</i>	<i>10.4</i>
	Zofingue : adaptation des installations	CFF, EA25	117.0

Région de planification	Projet	Gestionnaire d'infrastructure et programme	Coûts en millions de CHF ¹
Suisse orientale	Bâle Solitude : nouvelle halte	BEV, EA35	92.8
	Soleure – Biberist Est : double voie partielle	BLS, EA35	38.3
	Leuggelbach – Linthal : station de croisement et réduction du distancement des trains	CFF, EA35	54.1
	Lütisburg : station de croisement	CFF, EA35	31.1
	Rorschach – Rorschach Stadt : complément de la double voie	CFF, EA35	35.2
	Stein am Rhein : voie de rebroussement	CFF, EA35	7.9
	Tägerschen : station de croisement	CFF, EA35	22.5
	Weinfelden : extensions d'installations	CFF, EA35	75.3
	Weinfelden – Siegershausen : réduction du distancement des trains	CFF, EA35	10.0
	Wil SG : adaptation de la signalisation	CFF, EA35	1.9
	Winterthur – Weinfelden : réduction du distancement des trains	CFF, EA35	38.0
	Zurich – Coire : extension de capacité (étude du projet de doublement de la voie à Tiefenwinkel)	CFF, EA35	10.0
Suisse centrale	Ebikon : Extension des installations y c. densification du bloc	CFF, EA35	218.4
	Ebikon – Fluhmühle		
	Rothenburg : voie de dépassement/de réception	CFF, EA35	13.1
	Rotkreuz : 6 ^e bordure de quai avec diagonale d'échange	CFF, EA35	101.9
	Samstagern : 3 ^e voie de passage	SOB, EA35	26.1
	Winterthur Grüze Nord : nouvelle halte	CFF, EA35	33.0
	Oberwinterthur : nouveau quai voie 2	CFF, EA35	8.8
	Ossingen : station de croisement	CFF, EA35	26.7
	Gare de triage Limmattal – Dietikon : réduction du distancement des trains	CFF, EA35	3.9
	Turbenthal : station de croisement	CFF, EA35	16.2
Zurich	Wädenswil : arrêt de Reidbach	SOB, EA35	1.7

¹ État du projet et des prix: juin 2025, hors TVA

Au total, il est prévu de renoncer à des projets pour un montant total de 2,5 milliards de francs (état des projets et des prix: juin 2025, hors TVA). Les coûts de planification et d'étude déjà échus pour ces projets et assumés par la Confédération s'élèvent à 21,9 milliards de francs (état : juin 2025).

2.1.8.2 Modification d'arrêtés fédéraux et de crédits d'engagement

Le fait de revenir sur les projets susmentionnés requiert de modifier l'arrêté fédéral du 21 juin 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 ainsi que celui du 21 juin 2019 sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire, de même que les deux crédits d'engagement afférents, en tenant compte des résultats du nouveau classement par ordre de priorité et des prévisions actuelles des coûts finals des projets.

L'évolution des projets dans l'EA25 nécessite une augmentation du crédit d'engagement de 185 millions de francs. La hausse des coûts s'explique principalement par les fonctionnalités supplémentaires requises ainsi que par un état de connaissance imprécis dû au stade précoce des projets au moment de l'allocation du crédit. Une autre part

importante résulte de la nécessité d'adapter des installations, de la combinaison avec des mesures de maintenance ainsi que de la planification logistique.

Tableau 6 Modification du crédit d'engagement relatif à l'EA25 en millions de francs (prix d'octobre 2008, sans renchérissement ni TVA)

	Crédit d'engagement	Modification proposée	Crédit d'engagement après modification
Augmentation due à l'évolution des projets	6765	+ 185	6950
Total EA25	6765	+ 185	6950

Malgré la réduction du volume du programme, le crédit d'engagement de l'EA35 doit également être adapté en raison de l'évolution des coûts des mesures maintenues.

Tableau 7 Modification du crédit d'engagement relatif à l'EA35 en millions de francs (prix d'octobre 2014, sans renchérissement ni TVA)

	Crédit d'engagement	Modification proposée	Crédit d'engagement après modification
Réduction du volume du programme et augmentation due à l'évolution des projets		1630	
Total EA35	16 070	1630	17 700

2.1.9 Compétence pour les mesures infrastructurelles complémentaires

Afin de pouvoir mettre en œuvre un projet d'offre viable aux différents horizons temporels, des mesures complémentaires sont nécessaires en sus des éléments stratégiques du réseau. Il s'agit notamment de mesures à caractère essentiellement technique, telles que des installations de voie ou des gares de triage supplémentaires, qui ne doivent pas nécessairement se trouver à proximité immédiate de l'élément stratégique du réseau. L'ampleur et l'emplacement exact des mesures complémentaires ne seront connus, en particulier pour l'horizon 2045, qu'au fur et à mesure de l'avancement de la planification. C'est pourquoi des rubriques collectives générales sont proposées pour les mesures complémentaires concernant les différents horizons d'offre. Le crédit d'engagement permet de réserver l'ensemble des moyens financiers nécessaires à cet effet.

La décision relative à la réalisation des différentes mesures complémentaires sera prise après que l'Assemblée fédérale aura statué sur les éléments stratégiques du réseau. La compétence en la matière incombera au Conseil fédéral, qui devra libérer les fonds alloués par l'Assemblée fédérale et nécessaires à la mise en œuvre de la mesure complémentaire concrète dès qu'un avant-projet aura été finalisé. Le Conseil fédéral peut

déléguer cette décision au DETEC, ce qui fournira la souplesse nécessaire lors de la planification permanente de l'infrastructure ferroviaire et permettra de prendre les décisions à l'échelon approprié, de manière judicieuse et économique²³ en fonction du type et de l'ampleur des mesures infrastructurelles prévues. La modification des compétences et du processus nécessite une modification de loi (cf. chap. 4.1.2).

2.1.10 Avant-projet comme condition pour l'intégration à une étape d'aménagement

Par le passé, les coûts des projets d'infrastructure ferroviaire étaient souvent estimés à un stade précoce du projet et se sont souvent avérés imprécis. Or plus la planification d'un projet progresse, plus les coûts de celui-ci peuvent être estimés avec précision. C'est pourquoi le Conseil fédéral ne proposera plus à l'Assemblée fédérale que des projets d'infrastructure concrets sous forme d'éléments stratégiques du réseau pour lesquels un avant-projet a été achevé. Afin que la précision des coûts augmente aussi pour les mesures complémentaires, il est prévu que le Conseil fédéral ne libère les fonds alloués par l'Assemblée fédérale pour des rubriques collectives que lorsque l'avant-projet des différentes mesures infrastructurelles est achevé. À cet effet, le Conseil fédéral propose une modification de loi (cf. chap. 4.1.2).

2.1.11 Autres mesures en dehors du projet

2.1.11.1 Mesures pour augmenter la précision des coûts

Outre les modifications de la procédure (cf. chap. 2.1.10), l'OFT examine la méthodologie d'estimation des coûts. Il a commandé à cet effet des études internes et externes l'année passée et il envisage actuellement de modifier des processus et la méthodologie. Dans un premier temps, il a adapté le guide de calcul des coûts de projets d'aménagement²⁴ pour les nouveaux projets en ce qui concerne les suppléments pour risques à appliquer en se fondant sur les valeurs pragmatiques. Les projets mentionnés au chapitre 2.1.7.3 ainsi que dans les tableaux Tableau 3 et Tableau 4 présentent une précision des coûts de +/- 20 à 50 %, selon le degré de maturité. L'étendue, les plans de mise en œuvre et les prévisions des coûts finals de ces projets seront encore précisés d'ici à l'élaboration du message. Il se peut que les coûts devisés doivent alors être corrigés vers le haut. La réalisation des projets reste tributaire de l'évolution des coûts et des moyens financiers disponibles.

2.1.11.2 Faire baisser les coûts en réduisant la densité normative et grâce au « design to cost »

Le Conseil fédéral s'attelle à la simplification des normes et standards préconisée dans l'expertise de l'EPFZ. À cette fin, l'OFT a mis en place un groupe de travail en collaboration avec l'Union des transports publics (UTP). L'objectif est de mieux exploiter les marges de manœuvre et d'alléger la réglementation. Le cas échéant, les mesures à prendre au niveau législatif seront identifiées dans le cadre de l'exécution du postulat Würth ([23.3703](#)).

²³ RS 172.0.10 art. 3, al. 3, LOGA

²⁴ Le guide est disponible sous : www.bav.admin.ch > Thèmes généraux > Auxiliaires de travail > Guides (état : 16.03.2026).

De plus, le principe *design to cost* sera davantage appliqué. Autrement dit, on vérifiera s'il est possible de réduire l'étendue et la fonctionnalité des projets en cas de dépassement des coûts devisés. L'examen des projets et l'alignement sur le financement seront en principe vérifiés dès la phase conceptuelle ou d'avant-projet. L'approche *design to cost* peut aboutir à ce que des extensions d'offre prévues ne soient pas mises en œuvre.

2.1.11.3 Modification du processus de planification

Le processus de planification est défini à l'art. 48 LCdF. En 2021, une évaluation du processus de planification mettant l'accent sur le déroulement et la participation des partenaires de planification a montré une estimation largement positive. Au vu des résultats du processus de planification – un aménagement trop coûteux pour le FIF, un manque d'orientation stratégique et une mise en œuvre trop longue –, cette évaluation positive doit être relativisée. Dans la perspective du message 2031, l'OFT vérifiera le processus de planification et proposera, le cas échéant, de nouvelles adaptations.

2.1.12 Perspective pour le message 2031 et l'horizon de planification à long terme

2.1.12.1 Perspective du message 2031

Plusieurs éléments stratégiques du réseau doivent être prévus pour le message 2031, qui doivent encore être concrétisés. Il s'agit de l'aménagement entre Morges et Perroy, la deuxième étape de la gare de passage de Lucerne et la ligne diamétrale de Bâle. L'aménagement entre Morges et Perroy est un cas particulier : il a déjà été décidé par le Parlement. En 2019, celui-ci s'est prononcé en faveur d'un aménagement de capacité, dans un premier temps à l'aide d'une troisième voie. En 2024, il a intégré à l'arrêté fédéral une nouvelle variante incluant une double voie additionnelle et un tunnel. Ce projet est incontesté et sa réalisation se poursuivra sans changement. Cependant, de nombreuses questions juridiques et techniques doivent être élucidées. Les coûts dépassent aussi probablement de loin les moyens alloués par le Parlement dans le crédit d'engagement. Une fois l'avant-projet achevé, le Conseil fédéral déterminera le montant définitif du crédit d'engagement dans le message 2031. Le calendrier du projet ne change pas.

Tableau 8 Projet d'offre stratégique à poursuivre incluant un arrêté fédéral sur la mise en œuvre, à confirmer dans le message 2031 car le projet ne présente pas encore le degré de maturité suffisant.

Objectifs stratégiques d'offre	Éléments stratégiques du réseau	État d'avancement du projet
Augmentation de capacité Lausanne – Genève	Morges – Perroy	Avant-projet

Dans le cadre du message 2031, il sera en outre possible de proposer à l'Assemblée fédérale d'autres projets considérés comme prioritaires dans l'expertise de l'EPFZ et dont l'avant-projet sera achevé. Selon l'état actuel des planifications, le Conseil fédéral souhaite intégrer les éléments stratégiques du réseau ci-après au message 2031 :

Tableau 9 Objectifs d'offre stratégiques à poursuivre sans arrêté fédéral du fait du degré de maturité insuffisant

Objectifs stratégiques d'offre			Éléments stratégiques du réseau	État d'avancement du projet
Restructuration nœud de Lucerne			Gare de passage de Lucerne	Étude de la transformation de la gare terminus souterraine en gare de passage lancée
Augmentation RER bâlois	de	capacité	Ligne diamétrale de Bâle	Étude lancée

Les points déterminants de cette démarche sont notamment les suivants :

- L'échelonnement par étapes de la gare de passage de Lucerne permet de réduire les risques, car la deuxième étape n'a pas encore atteint un degré de maturité suffisant.
- Dans sa forme actuelle, le Maillon central de Bâle n'est pas réalisable en temps utile ni à des coûts appropriés. En collaboration avec les deux cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, il s'agit de trouver une solution alternative à ce projet, en l'échelonnant si nécessaire, avec comme objectif de décider la première étape dans le cadre du message 2031.

Le message 2031 prévoira en outre une première planification de l'aménagement de l'offre à l'horizon 2040 dans les régions où la mise en service d'éléments stratégiques du réseau déjà en construction est prévue peu après 2035 (notamment la ligne à plusieurs voies Zurich – Winterthour avec le tunnel de Brütten et le nœud de Berne). Ces éléments du réseau pourront ainsi être mis en service dans les meilleurs délais. Cela présuppose toutefois que les mesures complémentaires nécessaires soient financées et mises en œuvre au plus tard lors de l'étape d'aménagement 2031.

Lors de l'élaboration du message 2031, il faudra également prévoir un montant-cadre pour les mesures complémentaires, ainsi qu'une deuxième tranche pour l'ERTMS en vue de la poursuite de la numérisation du réseau, ainsi que des moyens financiers pour la planification, les installations de transport à câbles et le cofinancement de projets à l'étranger. Au total, il faut prévoir au moins 4 à 5 milliards de francs.

2.1.12.2 Révision de l'horizon de planification à long terme

D'ici au message 2031, l'OFT perfectionnera la perspective RAIL 2050 pour en faire la vision stratégique PRODES. La concrétisation territoriale de la Perspective RAIL 2050²⁵ explique l'orientation à long terme²⁶ de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Elle montre quelles zones et quels corridors recèlent un potentiel en termes d'aménagement ferroviaire et d'amélioration de la compétitivité.

La prochaine étape consistera à présenter la concrétisation du projet en matière de transport. Celle-ci décrira une offre possible pour le transport grandes lignes et pour le

²⁵ Perspective RAIL 2050 – Concrétisation territoriale, OFT, 2024

²⁶ Perspective RAIL 2050 – Vision, objectifs et orientation générale, OFT, 2023

fret, offre qui exploitera les potentiels mis en évidence lors des étapes précédentes. Une base importante sera ainsi disponible pour la conception à long terme de l'axe ferroviaire est-ouest, comme le préconise l'expertise de l'EPFZ (cf. chap. 3.8). Ces concrétisations visent à concilier les planifications générales de l'OFT concernant les transports sur de longues distances avec les visions régionales à long terme des régions de planification, ce qui aboutira à la vision stratégique PRODES.

2.1.13 Écarts par rapport à l'expertise de l'EPFZ dans l'étape d'aménagement 2027 et dans la planification de l'étape d'aménagement 2031

Bien qu'il suive en principe les priorités indiquées dans l'expertise de l'EPFZ, le Conseil fédéral s'en écarte sur les points suivants:

- Bâle : selon l'expertise, le Maillon central de Bâle n'est réalisable techniquement qu'après 2045. Vu l'importance nationale et internationale de l'espace économique transfrontalier de Bâle, le Conseil fédéral cherche avec les deux cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne une alternative moins coûteuse et techniquement réalisable. Il faut prévoir des moyens financiers pour une première étape dans l'étape d'aménagement 2031. Les travaux sont en cours sous le nom de projet « Gare souterraine et ligne diamétrale ».
- Augmentation de capacité Morges – Perroy : il n'existe pas encore d'avant-projet achevé pour cet élément stratégique du réseau ; la décision déjà prise est cependant maintenue et l'étude de projet se poursuit sans interruption (cf. chap. 2.1.12.1).
- Lucerne : l'EPFZ priorise l'aménagement complet de la gare de passage de Lucerne. Afin de réduire considérablement les risques en matière de délais et de projet, le Conseil fédéral prévoit toutefois un échelonnement par étapes, dont la première est prévue dans l'EA27. L'étude de projet de la deuxième étape doit démarrer sans délai pour que celle-ci puisse être soumise à la décision de l'Assemblée fédérale dans le cadre de l'étape d'aménagement 2031 (cf. chap. 2.1.12.1).
- Tunnel de Fideris : l'EPFZ ne priorise pas le nouveau tracé sous l'angle de l'offre ferroviaire. Le projet est maintenu au sens d'une vision globale des transports, car le tunnel de Fideris est une condition nécessaire à la construction de la dernière section de la N28 dans le Prättigau.
- Divers aménagements destinés à la production ferroviaire : l'expertise de l'EPFZ accorde systématiquement une faible priorité aux aménagements liés à la production ferroviaire, car il n'était pas possible de les évaluer. Or les installations de garage et de transport de marchandises ainsi que leur accessibilité sont une condition indispensable au bon fonctionnement de l'offre ferroviaire.
- Abandon de projets prévus : selon la planification actuelle de l'offre, certains projets prévus par l'OFT jusqu'à présent ne sont plus nécessaires. Ces projets n'ont pas encore été approuvés par l'Assemblée fédérale. Il est également prévu de renoncer aux deux mesures prioritaires définies par l'EPFZ concernant la gestion des flux de voyageurs aux gares d'Effretikon et de Genève Cornavin. Cette renonciation s'explique par de nouvelles conclusions tirées de l'évolution des projets.
- Double voie Tiefenwinkel : faible priorité car il n'existe actuellement pas d'objectif stratégique d'offre qui justifie cet élément d'infrastructure. Cette mesure est considérée comme prioritaire dans l'expertise de l'EPFZ car elle élimine une section à voie unique sur le réseau principal. Ladite section restreint la programmation de l'horaire, le corridor concerné Zurich – Coire est toutefois dicté dans une large mesure

par des contraintes de tracé dans la région zurichoise et aux nœuds de Sargans, de Landquart et de Coire. Dans les planifications effectuées jusqu'ici, une double voie continue n'apporte guère d'améliorations significatives. De plus, il n'existe aucun objectif stratégique prioritaire justifiant un aménagement de l'offre dans le corridor concerné. Compte tenu des moyens financiers limités, il convient de renoncer à une double voie continue qui n'aurait aucun impact en matière de transport.

- Augmentation de capacité et systématisation du chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) : faible priorité vu l'absence de problèmes de surcharge et vu le taux de couverture des coûts insuffisant dans l'exploitation.
- Optimisation et liaisons de correspondance en gare d'Interlaken Est : faible priorité vu que la sécurité dans le flux de voyageurs ne pose pas de problème.
- Nouvelle halte Bâle Neuallschwil : faible priorité vu la position sur une ligne principale internationale, qui pourrait entraîner une baisse de capacité lors de la future extension d'offre.
- Double voie Rorschach – Rorschach Stadt : faible priorité car la nécessité à l'horizon 2045 n'est pas encore avérée.
- Nyon, Installation d'accueil et successions serrées : L'ampleur du projet doit encore être précisée en fonction du projet Morges-Perroy.
- Diagonale d'échange Porrentruy : une offre identique n'est pas réalisable sans aménagement. Une distance à pied plus longue pour rejoindre les arrêts de bus est acceptée.
- Aménagements devenus superflus : d'autres projets de moindre envergure, auxquels l'EPFZ avait initialement donné la priorité, ne sont plus nécessaires selon la planification actuelle de l'offre. Ils devraient donc être supprimés ; les projets correspondants, déjà approuvés par l'Assemblée fédérale, sont répertoriés dans le tableau 5. Il s'agit des projets suivants : - Melchenbühl – Gümligen : double voie (RBS) ; RBL – Dietikon : réduction de l'intervalle entre les trains ; Kolliken : voie de croisement ; Suhr West : voie de croisement.

2.1.14 Autres solutions examinées

Le Conseil fédéral a examiné une variante sans financement supplémentaire du FIF. Compte tenu de l'expertise de l'EPFZ, le Conseil fédéral est arrivé à la conclusion que, sans financement supplémentaire, il faudrait renoncer à de nombreux aménagements prioritaires, parmi lesquels figurent également les grands projets déjà décidés par l'Assemblée fédérale, comme la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, le tunnel de base du Zimmerberg II et la quatrième voie à Zurich Stadelhofen. L'art. 81a de la Constitution engage le Conseil fédéral à veiller à ce qu'une offre suffisante de transports publics soit proposée dans toutes les régions du pays. Il a donc rejeté cette variante.

Il a également rejeté le maintien du projet d'offre 2035 initial (PO 2035). Les travaux de consolidation du PO 2035 menés de 2022 à 2024 ont montré que la mise en œuvre de ce projet d'offre entraînerait un besoin financier supplémentaire de 14 milliards de francs. Ces coûts dépassent de loin les moyens financiers supplémentaires. Il est donc indispensable de renoncer en partie aux objectifs fixés dans l'EA 35.

Enfin, une variante avec un PO 2035 réduit a également été rejetée. Elle avait été élaborée en 2025 parallèlement à l'expertise de l'EPFZ. Elle fait état d'un besoin financier supplémentaire de 7 milliards de francs et serait réalisable avec le financement supplémentaire prévu. Contrairement à la recommandation de l'EPFZ, elle mise sur des optimisations et améliorations à petite échelle et spécifiques à chaque situation. Il faudrait renoncer jusqu'après 2045 à la réalisation des éléments stratégiques du réseau tels que la gare souterraine de Lucerne, la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et le tunnel du Grimsel. Or cette variante n'est pas compatible avec le changement de stratégie visant à se concentrer sur la définition d'éléments stratégiques du réseau et sur une planification échelonnée des projets d'offre, différenciée en fonction de l'horizon de planification.

2.2 Aménagement des routes nationales

Dans le domaine des routes nationales, le projet porte sur les éléments suivants :

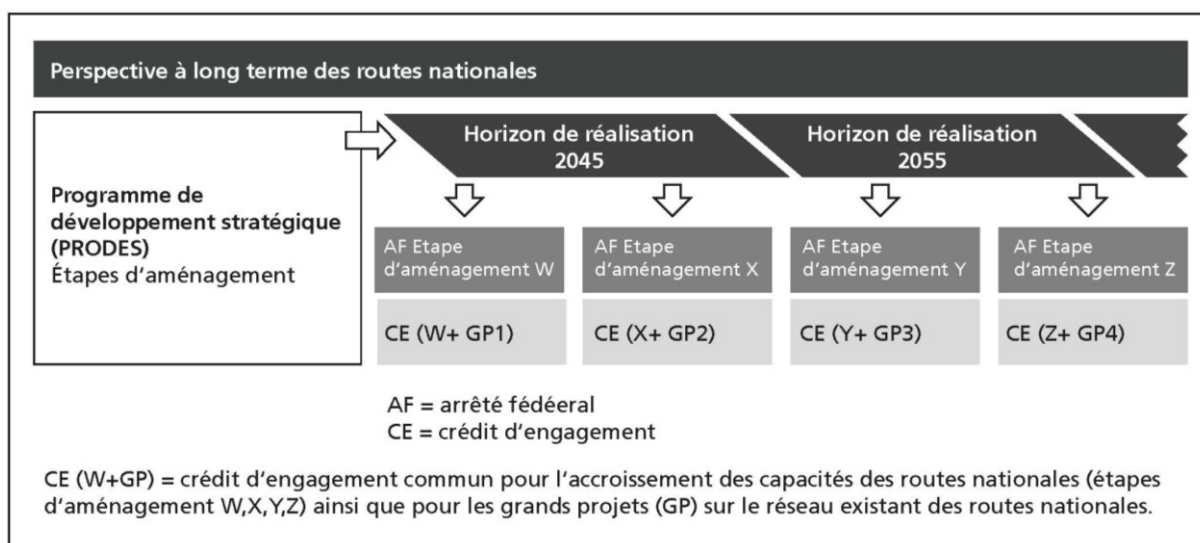
- la mise à jour du programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales, avec l'affectation des projets aux horizons de réalisation (cf. chap. 2.2.5.3) et l'étape d'aménagement 2027 (cf. chap. 2.2.6) ;
- l'abandon de plusieurs projets du PRODES des routes nationales dans le cadre des planifications ; pour deux projets, une adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales est requise à cet effet (cf. chap. 2.2.5.4) ;
- l'aperçu des futurs horizons de réalisation que fournit le Conseil fédéral lors de la mise à jour du PRODES des routes nationales (cf. chap. 2.2.5.3).

2.2.1 Programme de développement stratégique des routes nationales

La Confédération planifie le développement du réseau des routes nationales dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES) ad hoc. Tous les quatre ans, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement des projets approuvés et sur la prochaine étape d'aménagement (art. 7 et 8 LFORTA).

Le PRODES des routes nationales englobe tous les projets d'extension qui sont nécessaires pour assurer à long terme la fonctionnalité desdites routes. Il repose sur des études de planification et des études de projet approfondies, où les mesures indispensables en matière d'accroissement des capacités sont définies, puis coordonnées avec les services concernés. Les projets qu'il comporte sont essentiels pour les transports et pertinents du point de vue économique.

Figure 6: Fonctionnement du PRODES des routes nationales



Les projets du PRODES des routes nationales sont affectés à trois horizons de réalisation. Les projets prioritaires et les plus utiles sont affectés à l'horizon de réalisation à court terme 2045. Dès que les projets de cet horizon de réalisation atteignent le niveau de planification requis et que les ressources financières nécessaires sont disponibles dans le FORTA, le Conseil fédéral propose l'intégration de ceux-ci dans une étape d'aménagement ainsi que l'allocation du crédit d'engagement nécessaire.

L'horizon de réalisation 2055 englobe des projets qui deviendront prioritaires à moyen terme et/ou dont la planification n'est pas encore suffisamment avancée. L'horizon de réalisation à long terme « ultérieur » regroupe les projets certes potentiellement nécessaires du point de vue de la circulation routière, mais exigeant encore des analyses approfondies.

La planification des projets du PRODES des routes nationales évolue constamment. De nouveaux éléments ou enseignements peuvent en ressortir et, par exemple, retarder la mise en œuvre ou entraîner des conséquences financières inconnues jusque-là. Il faut également tenir compte des risques importants inhérents aux procédures dans le cadre de projets complexes d'infrastructures de transport, qui peuvent avoir des conséquences majeures sur le délai de réalisation des projets. Afin de pouvoir faire face à ces évolutions avec une flexibilité suffisante, l'affectation des projets aux différents horizons de réalisation est réexaminée lors de chacune des mises à jour du programme et adaptée si nécessaire. La perméabilité des horizons de réalisation offre la possibilité de reporter certains projets ou de les remplacer par des projets d'un horizon de réalisation ultérieur. L'affectation des projets aux différents horizons de réalisation garantit toutefois une certaine sécurité en matière de planification en vue de la coordination nécessaire avec les projets prévus pour d'autres modes de transport, les projets d'agglomération ou les mesures sur le reste du réseau routier.

2.2.2 Fonctionnalité, compatibilité et résilience des routes nationales

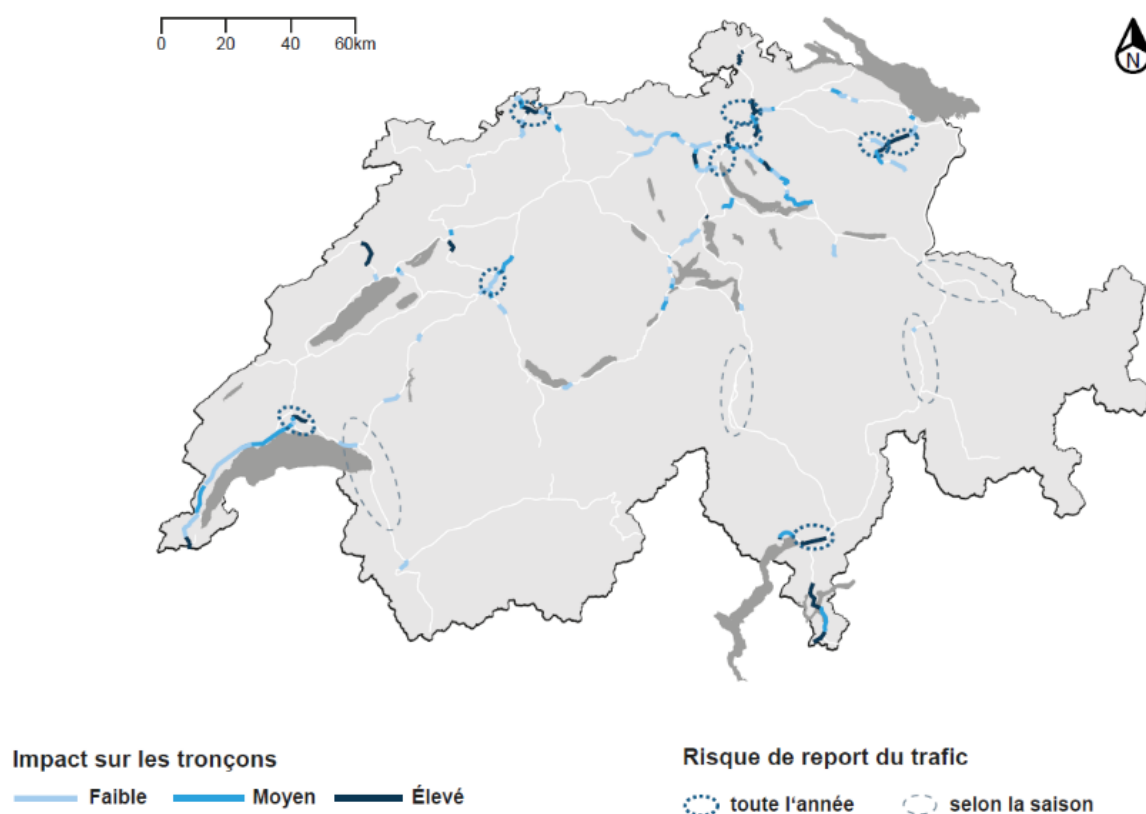
En Suisse, le trafic individuel motorisé représente 75 % des prestations du transport de personnes. Les routes nationales absorbent environ 45 % des kilomètres parcourus pour ce dernier et 72 % de ceux effectués pour le transport de marchandises. De ce fait, elles sont fortement sollicitées. Si la fonctionnalité du réseau des routes nationales est certes garantie dans l'ensemble, elle atteint de plus en plus ses limites sur les tronçons les plus chargés, en particulier dans les villes et les agglomérations.

Le trafic routier va continuer d'augmenter²⁷. Les analyses relatives aux routes nationales se fondent toutes sur le scénario de base. La croissance démographique et la prospérité économique sont les principaux moteurs de cette tendance haussière. Selon le scénario « Base », d'ici à 2050, les kilomètres parcourus sur les routes nationales vont augmenter de 10 % pour le transport de personnes. Pour le transport de marchandises, il faut s'attendre à une croissance de 31 %. La progression sera considérable s'agissant des voitures de livraison, avec une augmentation des véhicules-kilomètres qui devrait s'élever à 58 %. Par suite de cette évolution, la surcharge ponctuelle du réseau des routes nationales continuera de s'intensifier. L'OFROU a examiné en détail ledit réseau à l'horizon temporel 2050, en tenant compte des trois éléments suivants :

- la fonctionnalité des tronçons ainsi que des nœuds autoroutiers sous l'angle des capacités et de la fiabilité ;
- la compatibilité en ce qui concerne le développement de l'urbanisation, le bruit, les paysages, la mobilité piétonne et le trafic cycliste ainsi que les habitats naturels ;
- la vulnérabilité en cas d'évènements naturels ou d'accidents de la route (résilience) ainsi que la redondance par la flexibilité opérationnelle.

²⁷ Perspectives d'évolution du transport 2050, DETEC 2022.

Figure 7: Nécessité d'agir en raison de la sollicitation du réseau des routes nationales et du risque de report du trafic



Selon le scénario « Base », en l'absence de mesures correctives, près de 355 kilomètres du réseau des routes nationales seront régulièrement surchargés en 2050. Sur quelque 87 kilomètres, il faudra s'attendre tous les jours à plusieurs heures de bouchons, car la charge de trafic dépassera de plus de 20 % les capacités. Les tronçons routiers concernés se situent dans les grandes villes et les agglomérations, où le trafic suprarégional se superpose aux importants trafics d'origine, de destination et interne. Dans ces régions, il existe un risque que les routes nationales ne puissent plus remplir leur fonction dans une mesure suffisante et qu'un trafic d'évitement se développe.

En matière de compatibilité, les problèmes majeurs sont les entraves au développement de logements et d'espaces de travail ainsi que la pollution sonore. Une fois encore, ce sont les grandes villes et les agglomérations qui sont les plus touchées. Des points noirs apparaissent aussi bien dans les régions densément peuplées que dans les zones rurales. Dans les régions de montagne cependant, le réseau est vulnérable aux événements naturels et manque de structures redondantes.

Résultant d'une surcharge de trafic, d'accidents ou d'événements naturels, les perturbations sur les routes nationales engendrent un report du trafic sur le réseau secondaire. Sont concernées les routes cantonales et locales. Les grandes villes et les agglomérations en particulier sont régulièrement touchées par le phénomène. Le report du trafic affecte aussi, dans le cadre du trafic touristique, les villages de la région alpine situés le long des axes nord-sud. Il se traduit par des nuisances supplémentaires dans

les zones d'habitation attenantes, génère des risques accrus pour la sécurité des piétons et des cyclistes, et a des conséquences néfastes pour le trafic local et les transports publics routiers.

2.2.3 État de la mise en œuvre des projets déjà approuvés

Avec le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales²⁸ et le PRODES des routes nationales créé par la suite²⁹, l'Assemblée fédérale a approuvé trois crédits d'engagement pour des projets d'extension et la construction du second tube du tunnel routier du Gothard. Le volume d'investissement pour les projets approuvés et la planification des projets à approfondir atteint environ 8 milliards de francs, sur la base des états des prix indiqués dans le Tableau 10, sans tenir compte ni du renchérissement, ni de la TVA. Le Conseil fédéral est autorisé à augmenter les crédits d'engagement approuvés à hauteur du renchérissement et de la TVA, à intervalles réguliers.

Tableau 10 : Vue d'ensemble des crédits d'engagement existants pour l'accroissement des capacités des routes nationales, en millions de francs

Crédit d'engagement	Moyens alloués	Moyens engagés ⁶	Moyens engagés en %	Moyens restants ⁶
Élim. des goulets d'étranglement ¹	1415 ⁴	1325	94 %	90
Élim. des goulets d'étranglement, deuxième période ²	995 ⁴	363	36 %	632
Grands projets et étape d'aménagement 2019 ³	5651 ⁵	2556	45 %	3095

¹ Arrêté fédéral du 21 septembre 2010 concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires (FF 2010 6291)

² Arrêté fédéral du 16 septembre 2014 concernant l'allocation des moyens financiers nécessaires pour la deuxième période du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales (FF 2014 7607)

³ Arrêté fédéral du 19 juin 2019 relatif au crédit d'engagement pour les grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, pour l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés (FF 2018 7049)

⁴ État des prix en octobre 2005, hors TVA

⁵ État des prix en avril 2016, hors TVA

⁶ État au 30 juin 2025, hors TVA ; état des prix pour les crédits d'engagement

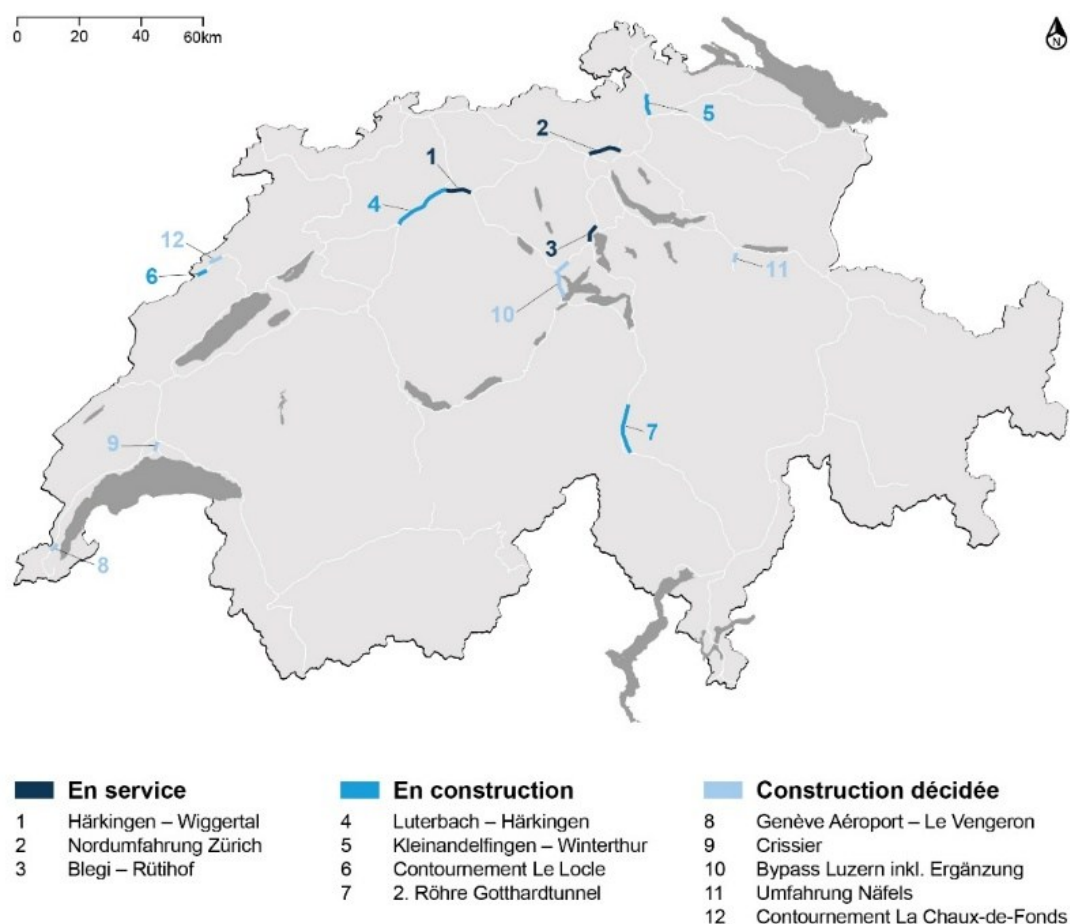
À fin juin 2025, près de 50 % des moyens alloués jusqu'alors avaient été engagés pour les travaux déjà exécutés et ceux en cours. Pour les autres chantiers, les crédits d'engagement débloqués comportent encore, hors TVA, quelque 720 millions de francs pour l'élimination des goulets d'étranglement (état des prix en octobre 2005) et près de 3,1 milliards de francs pour les grands projets et l'étape d'aménagement 2019 (état des prix en avril 2016).

²⁸ Cf. message du 26 février 2014 relatif à l'arrêté fédéral concernant l'allocation des moyens financiers nécessaires pour la deuxième période du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales ; FF 2014 2365

²⁹ Cf. message du 14 septembre 2018 relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023, à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales et au crédit d'engagement ; FF 2018 6939

À l'heure actuelle, il est impossible de déterminer définitivement si les moyens alloués suffiront pour la réalisation des projets. Des réserves sont émises en particulier pour les projets de contournement du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Näfels, que l'Assemblée fédérale a intégrés dans l'étape d'aménagement 2019 sur la base de projets définitivement autorisés par les cantons de Neuchâtel et Glaris. Il ressort des précisions obtenues depuis par l'OFROU que les projets doivent faire l'objet de diverses améliorations aux conséquences financières parfois considérables.

Figure 8: État d'avancement des projets d'extension des routes nationales définitivement approuvés



L'état d'avancement des projets d'extension des routes nationales définitivement approuvés est représenté sur la Figure 8 et expliqué en détail ci-après :

- Réalisées dans le cadre des travaux d'élargissement à 6 voies, les nouvelles voies des tronçons Blegi – Rütihof (N4) et Härkingen – Wiggertal (N1) sont déjà ouvertes à la circulation (respectivement depuis 2012 et 2015). Doté de trois voies, le troisième tube du tunnel du Gubrist a été mis en service en 2023 dans le contexte de l'élargissement du contournement nord de Zurich (N1). Depuis, les deux tubes antérieurs de l'ouvrage font l'objet d'une réfection.

- Les travaux de construction relatifs au projet de 2^d tube du tunnel routier du Gothard ont débuté en 2021. La construction du tunnel et la remise en état subséquente des tubes existants dureront probablement jusqu'en 2033.
- Le chantier relatif au contournement du Locle (N20), projet repris au canton de Neuchâtel en 2020, a commencé en 2022 ; la mise en service est prévue pour 2033.
- Lancés en 2025, les travaux de construction en vue de l'élargissement à 4 voies du tronçon Kleinandelfingen – Winterthour-Nord (N4) devraient prendre fin d'ici à 2028.
- Le chantier pour l'élargissement à 6 voies du tronçon Luterbach – Härkingen (N1) a démarré en 2025. La mise en service est prévue pour 2032.
- Le début de la construction du contournement de La Chaux-de-Fonds (N20), projet repris au canton de Neuchâtel en 2020, est prévu pour la seconde moitié des années 2030. Le chantier relatif au contournement de Näfels (N17), projet repris au canton de Glaris en 2020, devrait quant à lui commencer au début des années 2030. Dans les deux cas, des autorisations de construire cantonales sont entrées en force.
- Le 22 février 2024, le DETEC a approuvé les plans concernant le contournement de Lucerne (N2/N4), extension sud (Kriens – Hergiswil) et élargissement nord (accroissement de capacité Rotsee – Buchrain) inclus. Les travaux seront lancés en 2028 au plus tôt.
- Les plans pour l'accroissement des capacités à Crissier (N1) ont été approuvés par le DETEC le 30 janvier 2025. Douze recours sont encore pendants devant le Tribunal administratif fédéral (état en avril 2026). Le chantier devrait débuter en 2030. Le DETEC a par ailleurs lancé la procédure d'approbation des plans relative à l'élargissement du tronçon Genève-Aéroport – Le Vengeron (N1) en 2024. Le début des travaux de construction est prévu pour 2033.
- Après le rejet de l'étape d'aménagement 2023 par le peuple suisse, l'OFROU a suspendu les travaux sur les projets suivants : N1 Le Vengeron – Coppet – Nyon ; N1 Wankdorf – Schönbühl ; N1 Schönbühl – Kirchberg ; N1 3^e tube du tunnel de Rosenberg à Saint-Gall, raccordement de la gare de marchandises inclus ; N2 tunnel du Rhin à Bâle ; N4 2^e tube du tunnel de Fäsenstaub à Schaffhouse.

2.2.4 Concrétisation des projets dans le PRODES des routes nationales

Les projets qui n'ont pas encore été approuvés et que le Conseil fédéral propose d'intégrer dans la version actualisée du PRODES des routes nationales (cf. chap. 2.2.5.3) présentent le niveau de planification suivant :

- un projet général approuvé par le Conseil fédéral est disponible depuis 2022 pour le projet N2 Lugano-Sud – Mendrisio ;
- pour les sept projets ci-après, l'état d'avancement des travaux sur les projets généraux varie : N1 Perly – Bernex ; N1 Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport ; N1 Aarau-Est – Birrfeld ; N1 Wallisellen – Brüttsellen (comme partie intégrante de l'autoroute du Glattal) ; N6 Wankdorf – Muri (contournement Berne-Est) ; N13 liaison Bellinzzone – Locarno ; N15 autoroute de l'Oberland zurichois (Uster-Est – Betzholz) ;
- les travaux relatifs aux deux projets généraux ci-après ont été interrompus : N1 Winterthour-Töss – Winterthour-Est (réserves de principe du canton de Zurich et de la ville de Winterthour à l'égard de la solution proposée) ; N2 Hagnau – Augst (lien étroit avec le projet de tunnel du Rhin à Bâle, intégré dans l'étape d'aménagement 2023 rejetée) ;

- les projets généraux n'ont pas encore été lancés dans les cas suivants : N1 Weyermannshaus – Wankdorf ; Limmattal – N3 Urdorf-Sud (contournement ouest de Zurich) ; N14 liaison du Hirzel ; N17 contournement de Netstal ; N29 contournement de Bivio. Pour certains de ces projets, des études plus approfondies doivent être menées au préalable ;
- passés en mains fédérales en 2020, les projets de contournement N18 Delémont – Bâle, N23 Grüneck – Meggenhus et N25 Saint-Gall-Winkeln – Appenzell ont été examinés par l'OFROU dans le cadre d'études de corridor. Une étude de planification a par ailleurs été réalisée pour l'élimination du goulet d'étranglement N13 Reichenau – Rothenbrunnen. La mise à jour du PRODES des routes nationales tient compte des résultats obtenus.

2.2.5 Mise à jour du PRODES des routes nationales

2.2.5.1 Étendue et orientation

Jusqu'ici, le PRODES des routes nationales comprenait une soixantaine de projets. L'OFROU a procédé à un examen complet du portefeuille de projets selon la méthode uniformisée pour l'évaluation de projets relatifs aux routes nationales. Par ailleurs, les résultats de l'évaluation globale du réseau des routes nationales (cf. chap. 2.2.2) et la priorisation des projets opérée par l'EPFZ (cf. chap. 1.4) ont été pris en considération lors de la mise à jour.

Des travaux d'élargissement des routes nationales sont souvent inévitables, en particulier dans les cas suivants :

- afin de répondre aux exigences complexes au sein des agglomérations des métropoles et des grandes villes, notamment en ce qui concerne le délestage du réseau routier secondaire, l'amélioration de la qualité de vie dans les zones urbanisées et le maintien de la fonctionnalité des routes nationales ;
- afin de garantir un raccordement adéquat des agglomérations urbaines de taille moyenne et des régions périphériques ;
- afin de garantir l'accès au réseau routier européen ;
- afin d'éliminer des zones problématiques locales, comme des inhomogénéités sur le réseau routier ou des zones présentant des problèmes majeurs de compatibilité.

Toutefois, les travaux en question n'entrent en ligne de compte que lorsque toutes les mesures permettant une meilleure utilisation des infrastructures existantes, telles que l'amélioration de la gestion du trafic et des optimisations en termes d'exploitation, ont été entièrement épuisées et que les améliorations prévues de l'offre en matière de transports publics ne contribuent pas suffisamment à résoudre les problèmes de capacité. L'amélioration de la gestion du trafic passe notamment par des mesures d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger, qui accroissent la sécurité routière et la fluidité du trafic. La réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence constitue quant à elle une optimisation en termes d'exploitation et compte parmi les nombreuses mesures permettant de réduire la surcharge de trafic sur le réseau des routes nationales. Elle a vocation à limiter les embouteillages sur les tronçons autoroutiers très fréquentés. À cet effet, la bande d'arrêt d'urgence est réaménagée de sorte à pouvoir servir temporairement de voie de circulation aux heures de pointe.

Consécutivement à la révision complète, le Conseil fédéral propose de supprimer 31 projets du PRODES des routes nationales et, partant, de ne pas poursuivre les travaux en la matière. Les projets concernés sont listés au chap. 2.2.5.4. Pour la plupart d'entre eux, des mesures d'exploitation, comme la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence, permettront de maintenir la fonctionnalité des routes en question, du moins temporairement, même si la demande de transport continue à croître.

2.2.5.2 Conclusions de l'expertise de l'EPFZ

L'avis de l'EPFZ est conforme dans l'ensemble aux conclusions résultant de la mise à jour du PRODES des routes nationales et partagé dans une large mesure par le Conseil fédéral. L'expertise confirme la nécessité d'accroître la capacité sur les routes nationales particulièrement chargées. Parmi les projets confirmés figurent notamment quatre des six projets relevant de l'étape d'aménagement 2023 que le peuple a rejetée en novembre 2024. Cependant, l'expertise met aussi en évidence des tronçons sur lesquels les travaux d'élargissement pourront être reportés à une échéance postérieure à 2045, grâce à la mise en place de mesures d'exploitation (réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence) et au développement ciblé des transports publics. Les projets concernés seront supprimés du PRODES des routes nationales.

L'EPFZ considère le comblement des lacunes de l'actuel réseau des routes nationales comme hautement prioritaire. Celui-ci permettrait non seulement d'améliorer le maillage interrégional, mais également de délester les réseaux routiers régionaux et les zones urbaines très affectées. L'EPFZ se montre critique à l'égard des contournements de localités via des tunnels sur les tronçons que la Confédération a repris des cantons en 2020. Elle recommande l'examen de tracés en surface afin d'améliorer le rapport coûts-avantages.

2.2.5.3 Affectation des projets aux horizons de réalisation du PRODES des routes nationales

Sur la base des résultats des analyses effectuées, le Conseil fédéral a affecté les projets restants du PRODES des routes nationales à l'un des trois horizons de réalisation. Dans la plupart des cas, l'EPFZ attribue l'un des trois plus hauts niveaux de priorité aux projets jugés prioritaires par le Conseil fédéral. Parfois, des projets considérés comme moins prioritaires par l'EPFZ sont également maintenus dans le PRODES des routes nationales.

Le Conseil fédéral affecte à l'horizon de réalisation 2045 dix projets qu'il juge urgents.

Le Conseil fédéral donne la priorité absolue aux travaux d'élargissement des routes nationales sur les autoroutes urbaines, notamment l'aménagement de nouvelles voies de circulation à Genève sur l'axe Perly – Bernex (N1), le 3^e tube du tunnel du Rosenberg et la voie d'accès à la gare de marchandises à Saint-Gall (N1), le tunnel du Rhin à Bâle (N2) et le 2^e tube du tunnel de Fäsenstaub à Schaffhouse (N4). Lesdits travaux d'élargissement élimineront des goulets d'étranglement sur des tronçons de routes nationales régulièrement surchargés et réduiront ainsi le report indésirable du trafic d'origine et de destination ainsi que du trafic intérieur sur le réseau routier secondaire. En outre, les aires de circulation supplémentaires créeront la redondance nécessaire pour rendre plus acceptable la réalisation de vastes travaux de remise en état. Cela vaut en

particulier pour les nouveaux tunnels à Saint-Gall, Bâle et Schaffhouse, qui permettront de procéder à une réfection complète des tubes existants et de la tangente est à Bâle sans nuire massivement aux réseaux routiers urbains.

Le Conseil fédéral considère également comme hautement prioritaire l'aménagement de nouvelles voies de circulation sur les tronçons Wallisellen – Brüttisellen de la N1, et Limmattal – Urdorf-Sud de la N3 (contournement ouest de Zurich). Les deux projets permettront d'éliminer les goulets d'étranglement de gravité moyenne à maximale et d'éviter le report du trafic sur le réseau routier secondaire. Ils occasionneront des coûts de construction relativement faibles grâce à la réalisation des travaux en surface et présentent par conséquent un excellent rapport coûts-avantages. Le projet concernant le tronçon Lugano-Sud – Mendrisio (N2) éliminera lui aussi un goulet d'étranglement de gravité moyenne à maximale. Le délestage du réseau routier secondaire qui en résultera est une condition indispensable à différentes mesures prévues par la région dans ses projets d'agglomération. Par ailleurs, un projet général a déjà été approuvé pour ce tronçon de la N2.

Sur le Plateau central, l'élargissement du tronçon Aarau-Est – Birrfeld (N1) garantira la fonctionnalité de l'axe qui traverse la Suisse d'ouest en est. L'autoroute de l'Oberland zurichois (N15) comblera la lacune sur l'actuel réseau des routes nationales entre Uster et Betzholz. Elle corrigera une incohérence sur ledit réseau et contribuera significativement à délester du trafic les zones d'habitation attenantes. Il en ira de même pour le contournement d'Amriswil Nord (N23). Celui-ci soulagera la commune d'Amriswil du trafic de transit, garantira une meilleure accessibilité de Romanshorn par la route et sera également affecté à l'horizon de réalisation prioritaire 2045.

Le Conseil fédéral affecte neuf autres projets à l'horizon de réalisation 2055. Certains d'entre eux présentent des interdépendances avec d'autres projets. C'est notamment le cas de l'élargissement du tronçon de la N1 Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport, qui s'inscrit dans la continuité de celui réalisé sur la N1 entre Perly et Bernex. L'élargissement du tronçon de la N2 Hagnau – Augst impliquera la construction préalable du tunnel du Rhin (N2) à Bâle, et les travaux pour le contournement de Weinfelden (N23) ne seront lancés qu'à l'issue de la réalisation du contournement d'Amriswil (N23).

Les autres projets affectés à l'horizon de réalisation 2055 sont un peu moins urgents, présentent un niveau de planification encore insuffisant pour relever d'un niveau de priorité plus élevé ou sont affectés à cet horizon de réalisation pour des raisons financières.

Le Conseil fédéral propose d'affecter les projets ci-après aux horizons de réalisation 2045, 2055 et ultérieur :

Tableau 11 : Routes nationales, horizons de réalisation 2045, 2055 et ultérieur, en milliards de francs

RN	Can-ton	Nom du projet	2045 ¹	2055 ¹	Ultéri-eur ¹
N1	GE	Perly – Bernex	1,03		
N1	GE	Bernex – Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport		1,32	
N1	BE	Weyermannshaus – Wankdorf		0,28	
N1	BE	Wankdorf – Schönbühl		0,27	
N1	AG	Aarau-Est – Birrfeld	0,57		
N1	ZH	Wallisellen – Brüttisellen	0,16		
N1	SG	3 ^e tube du tunnel de Rosenberg, y c. voie d'accès à la gare de marchandises	1,51		
N2	BS-BL	Tunnel du Rhin à Bâle	2,35		
N2	BL	Hagnau – Augst		1,21	
N2	TI	Lugano Sud – Mendrisio	1,17		
N3	ZH	Limmattal – Urdorf-Sud (contournement ouest de Zurich)	0,14		
N4	SH	2 ^e tube du tunnel de Fäsenstaub	0,47		
N6	BE	Wankdorf – Muri (contournement Berne-Est)			1,97
N13	GR	Reichenau – Rothenbrunnen (Isola Bella)			2,13
N13	TI	Liaison Bellinzone – Locarno		1,70	
N14	ZG-ZH	Liaison du Hirzel			2,35
N15	ZH	Autoroute de l'Oberland zurichois	2,25		
N17	GL	Contournement de Netstal		0,41	
N18	JU	Contournement de Delémont			0,44
N18	BL	Désengorgement du centre de Laufon		0,22	
N18	BL	Contournement de Laufon et Zwingen			1,04
N18	BL	Tunnel du Muggenberg			0,46
N23	TG	Contournement d'Amriswil Nord, y c. raccordement à Romanshorn	1,28		
N23	TG	Contournement de Weinfelden		0,84	
N25	AR	Contournement de Wilen (Herisau)		0,16	
N29	GR	Contournement de Bivio			0,22
		Total par horizon de réalisation	10,93	6,41	8,61

¹ État des prix en avril 2025, hors TVA, précision des coûts de +/-30 %. Les coûts indiqués comprennent la part prévue pour l'accroissement des capacités dans le cadre du PRODES, à laquelle viennent s'ajouter les dépenses au titre des adaptations et de l'entretien des infrastructures routières existantes.

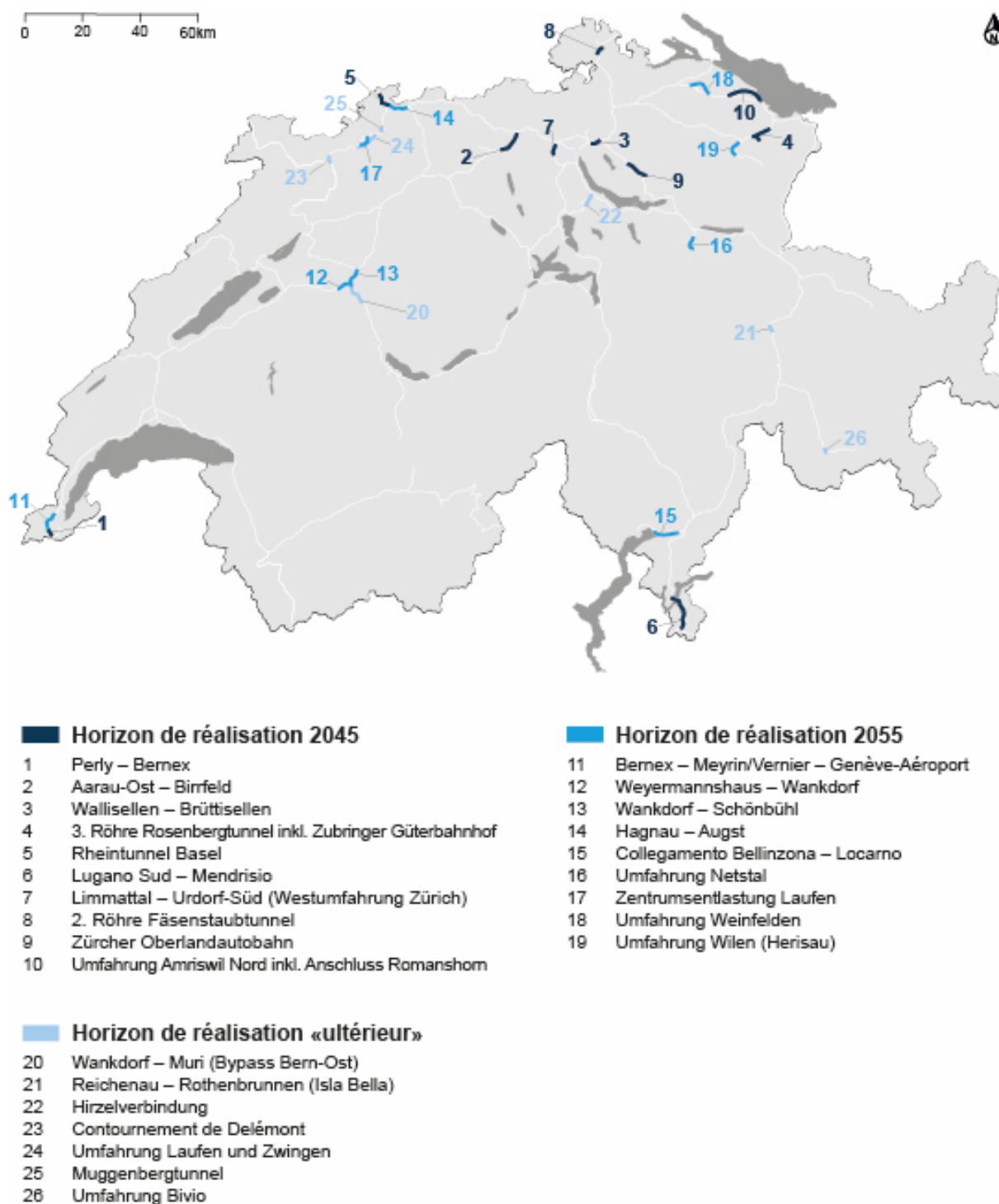
En répartissant les projets de cette manière, le Conseil fédéral prend ses distances avec les évaluations de l'EPFZ dans les cas suivants :

- Il donne une valeur plus importante au projet Aarau-Est – Birrfeld (N1) que l'EPFZ (niveau de priorité 2) en l'affectant à l'horizon de réalisation prioritaire 2045. Le projet

est bien avancé en termes de planification et éliminera un goulet d'étranglement sur l'axe ouest-est du Plateau central. Le degré d'avancement de la planification et la situation centrale sur le réseau justifient le niveau de priorité plus élevé.

- Il en va de même pour le 2^e tube du tunnel de Fäsenstaub (N4), que le Conseil fédéral affecte également à l'horizon de réalisation 2045. Grâce à ce projet, au moins un tube du tunnel sera toujours disponible à l'avenir en cas de travaux d'entretien dans la ville de Schaffhouse, ce qui empêchera le report du trafic dans les quartiers.
- Le Conseil fédéral affecte le projet de contournement d'Amriswil Nord incluant le raccordement à Romanshorn sur la N23, dans le canton de Thurgovie, à l'horizon de réalisation prioritaire 2045, alors que l'EPFZ l'avait classé en priorité 4 (*Les objectifs visés sont probablement prioritaires, mais ils peuvent être atteints par d'autres moyens*). Le contournement en question est le résultat de la vaste étude de corridor qui a été menée le long de la N23 et vient juste d'être achevée. La grande dynamique de développement dans cette région, la nécessité d'agir de manière générale et une prise en considération appropriée des territoires en dehors des principaux axes de circulation justifient un niveau de priorité plus élevé.
- Il en va de même pour le contournement de Weinfelden (N23) dans le canton de Thurgovie, auquel l'EPFZ a également attribué le niveau de priorité 4 et que le Conseil fédéral affecte à l'horizon de réalisation 2055.
- Le Conseil fédéral décline le projet de liaison Bellinzzone – Locarno (N13), qui relève selon l'EPFZ du niveau de priorité 1, pour l'affecter à l'horizon de réalisation 2055. Ce projet porte atteinte à un bas-marais protégé d'importance nationale, raison pour laquelle il nécessite des études supplémentaires. Toutefois, en fonction de l'avancement du projet, il est également envisageable de faire passer ce dernier avant l'autre projet tessinois concernant le tronçon Lugano Sud – Mendrisio.
- Le contournement Berne-Est / Wankdorf – Muri (N6) permettra de valoriser, sur le plan urbanistique, le secteur situé à l'est de Berne et potentiellement de délester davantage le réseau routier secondaire en libérant la route nationale existante. Le projet sera donc intégré à l'horizon de réalisation « ultérieur ». L'EPFZ lui a attribué le niveau de priorité 5.
- Le projet Reichenau – Rothenbrunnen / Isla Bella (N13) dans le canton des Grisons, classé en priorité 6 par l'EPFZ, sera également ajouté à l'horizon de réalisation « ultérieur ». Les villages situés le long de la N13 pâtissent du trafic d'évitement. En intégrant ce projet dans le PRODES des routes nationales, le Conseil fédéral entend se ménager des possibilités d'élargissement sur le long terme.
- Le Conseil fédéral relègue le tunnel de Hirzel (N14), qui relève selon l'EPFZ du niveau de priorité 2, parmi les projets affectés à l'horizon de réalisation « ultérieur ». Il reconnaît certes la nécessité d'agir concernant la traversée de Hirzel, mais se montre plutôt sceptique quant à une amélioration significative de la liaison entre la Suisse centrale et la N3, pour des raisons d'aménagement du territoire.
- S'agissant du tunnel du Muggenberg (N18) dans le canton de Bâle-Campagne, le Conseil fédéral maintient l'affectation du projet à l'horizon de réalisation « ultérieur », bien que l'EPFZ l'ait classé en priorité 6. Le projet est le résultat de la vaste étude de corridor concernant la N18 et résorbera un point noir de longue date.

Figure 9 : Projets d'extension du PRODES des routes nationales classés par horizon de réalisation



2.2.5.4 Suppression de projets du PRODES des routes nationales

Compte tenu du vaste remaniement du PRODES des routes nationales et des conclusions de l'expertise de l'EPFZ, il est prévu de supprimer les 31 projets ci-après du PRODES des routes nationales. Pour ces tronçons de routes nationales, d'autres me-

sures d'exploitation comme la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et/ou le développement accéléré des transports publics suffiront, du moins temporairement, à garantir une fonctionnalité et une fiabilité satisfaisantes et à éviter un report du trafic.

Tableau 12 : Projets supprimés du PRODES des routes nationales

RN	Canton	Nom du projet / Tronçon	Coûts en milliards de francs¹	Motifs
N1	GE-VD	Le Vengeron – Coppet	0,70	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	GE-VD	Coppet – Nyon	0,33	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	VD	Nyon – Aubonne	0,45	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	VD	Aubonne – Morges-Ouest	0,21	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	VD	Grand contournement de Morges	3,66	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence ; projet trop volumineux et trop onéreux
N1	VD	Villars-Ste-Croix – Cossonay	0,13	Faible nécessité d'agir après la mise en place d'une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence
N1	VD	Cossonay – La Sarraz	0,21	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	VD	La Sarraz – Chavornay	0,27	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	VD	Chavornay – Essert-Pittet	0,12	Faible nécessité d'agir
N1	BE	Schönbühl – Kirchberg	0,30	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	BE-SO	Kirchberg – Luterbach	0,45	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	AG	Wiggertal – Oftringen	0,10	Faible nécessité d'agir, travaux d'élargissement en surface
N1	AG-SO	Oftringen – Aarau-Ouest	0,30	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	AG	Aarau-Ouest – Aarau-Est	0,29	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	AG	Wettingen-Est – Dietikon	0,28	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	ZH	Dietikon – Limmattal	0,12	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation

RN	Canton	Nom du projet / Tronçon	Coûts en milliards de francs ¹	Motifs
N1	ZH	Autoroute du Glattal	2,76	Projet trop volumineux et trop onéreux ; désormais difficile à intégrer dans le réseau
N1	ZH	Brüttisellen – Winterthour-Töss	0,81	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N1	ZH	Winterthour-Töss – Winterthour-Est	1,10	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence ; nouvelles solutions envisagées par le canton et la ville ²
N1	SG	Saint-Gall-Neudorf – Meggenhus	0,14	Faible nécessité d'agir
N3	AG	Augst – Rheinfelden	0,05	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N3	ZH	Zurich-Sud – Thalwil – Wädenswil	0,50	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N3	ZH	Wädenswil – Richterswil	0,22	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N3	SZ	Schindellegi – Pfäffikon SZ	0,13	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N4	ZH-SH	Élargissement du tunnel du Cholfirst	0,67	Faible nécessité d'agir
N6	BE	Muri – Rubigen	0,16	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N8	OW	Sarnen-Nord – Alpnach – Lopper	0,20	Faible nécessité d'agir
N9	VD	Villars-Ste-Croix – Vennes	0,60	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N9	VD	Vevey – Montreux	0,22	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N11	ZH	Zurich-Nord – Kloten-Sud	0,36	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
N14	LU-ZG	Buchrain – Rütihof	0,28	Remplacement par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation
		Montant total des projets abandonnés	16,10	

1 État des prix en avril 2025, hors TVA, précision des coûts de +/-30 %.

2 Dans l'intervalle, le canton de Zurich et la ville de Winterthour ont rejeté les travaux d'élargissement de l'autoroute existante. Le tracé entièrement nouveau envisagé et l'intégration prévue de l'autoroute dans le paysage urbain occasionneront des coûts nettement plus importants.

La renonciation au projet « Grand contournement de Morges » et à l'autoroute du Glattal donne lieu à une adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (cf. chap. 4.2.3).

2.2.6 Étape d'aménagement 2027

Le Conseil fédéral vise à développer davantage le réseau suisse des routes nationales avec d'autres mesures de gestion du trafic ou des optimisations de l'exploitation. Cependant, dans certains cas, ces mesures ne sont pas suffisantes et des accroissements de capacité ponctuels sont indispensables pour garantir la fonctionnalité des routes nationales. C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral prévoit d'intégrer les projets Perly – Bernex (N1) et Aarau-Est – Birrfeld (N1) dans l'étape d'aménagement 2027.

Le projet Perly – Bernex (N1) comprend l'élargissement de la route nationale à Genève pour la faire passer de 4 à 6 voies de circulation sur une longueur de 3,1 kilomètres. Il inclut le prolongement et l'élargissement de certains tunnels, le déplacement de la jonction de Bernex en direction de Lausanne et une mise en tranchée couverte dans le secteur de Champs-Blancs, au sud du tunnel de Confignon. Ce projet permettra d'éliminer un goulet d'étranglement de gravité maximale et revêt donc une grande importance. Les travaux onéreux d'élargissement des tunnels concernés et les coûts d'investissement relativement élevés qu'ils impliquent pèsent sur le bilan économique du projet ; selon les indicateurs de développement durable pour les projets d'infrastructure routière qui ont été mesurés dans le cadre de l'élaboration du projet général, le rapport coûts-avantages du projet est de 1,02. Le rapport coûts-efficacité est également favorable.

Le bon rapport coûts-efficacité, l'impérieuse nécessité d'agir, la localisation sur le contournement de Genève et le bon état d'avancement du projet (le Conseil fédéral devrait pouvoir statuer en 2026 sur le projet général) justifient l'intégration dans l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales. Dans son expertise, l'EPFZ attribue au projet le premier niveau de priorité à condition que les moyens financiers nécessaires à sa réalisation puissent être alloués d'ici à 2045.

Le projet Aarau-Est – Birrfeld (N1) vise à élargir la route nationale existante entre la jonction Aarau-Est et l'échangeur de Birrfeld pour la faire passer de 4 à 6 voies de circulation sur une longueur de 12 kilomètres. Il permettra d'éliminer un goulet d'étranglement et d'améliorer la fonctionnalité et la résilience de la route nationale en question sur le Plateau central. Malgré une consommation d'espace non négligeable et d'importantes émissions de polluants atmosphériques, le projet présente un rapport coûts-avantages et un rapport coûts-efficacité favorables.

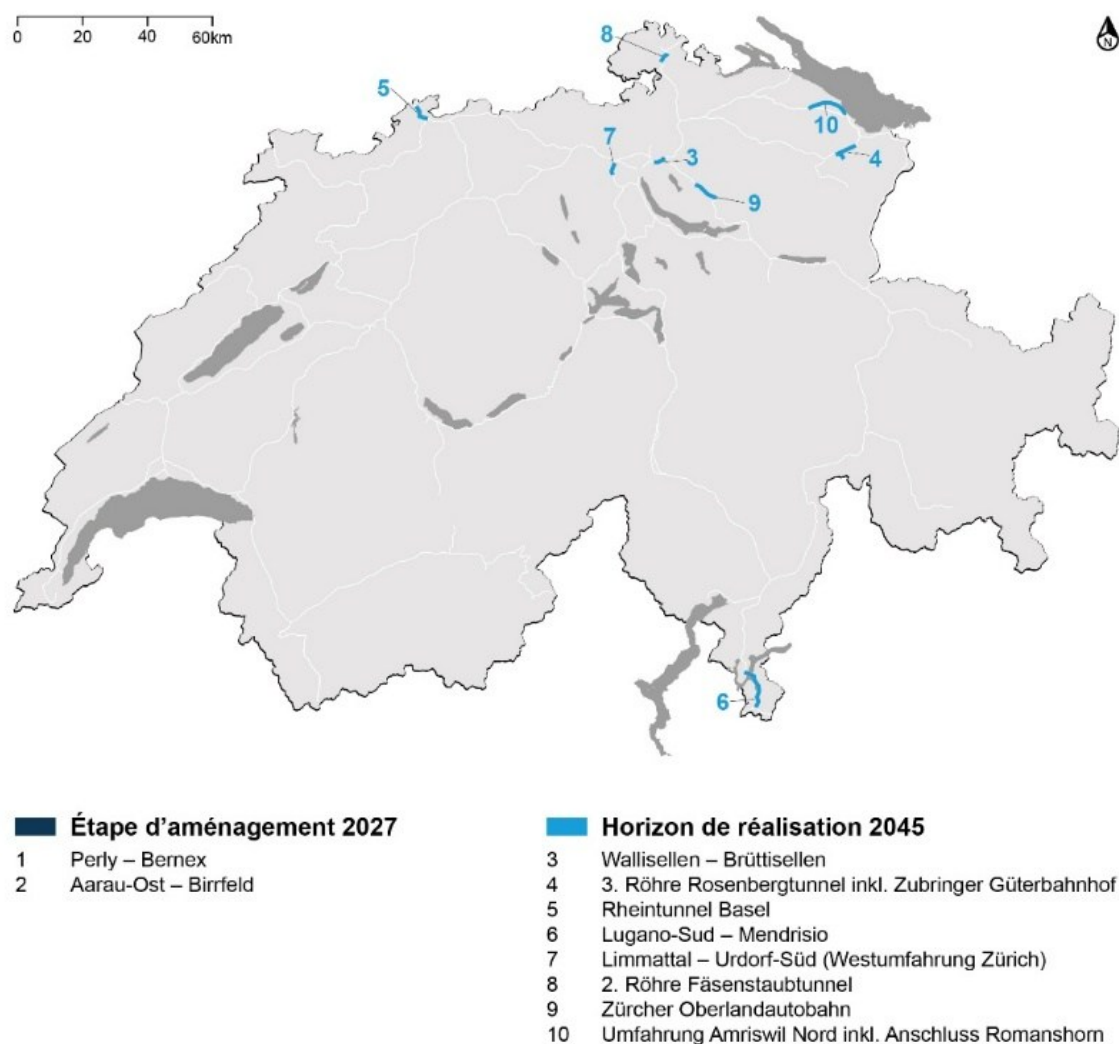
Le bilan économique positif, la localisation sur le Plateau central et le bon état d'avancement du projet (le Conseil fédéral devrait pouvoir statuer en 2026 sur le projet général) justifient l'intégration dans l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales. Dans son expertise, l'EPFZ attribue au projet le deuxième niveau de priorité.

2.2.7 Planification des projets pas encore approuvés

La planification des projets pas encore approuvés est une condition indispensable à la réalisation et dure en général plusieurs années. Pour que les projets puissent être réalisés en temps voulu, les moyens financiers nécessaires à ces travaux de planification doivent être alloués dès à présent. Le Conseil fédéral demande 200 millions de francs

pour poursuivre la planification des projets d'extension du réseau des routes nationales, soit 100 millions de moins que pour la période précédente. Pour les projets dont la planification est consolidée, il doit en outre être possible d'acquérir des terrains de gré à gré si des opportunités se présentent. Les dépenses devront être portées au compte des projets en question si ces derniers sont réalisés.

Figure 10 : Horizon de réalisation 2045 et étape d'aménagement 2027 du PRODES des routes nationales



2.2.8 Autres solutions examinées et écartées

Le Conseil fédéral a examiné et écarté la solution suivante :

- Renonciation à une étape d'aménagement 2027 des routes nationales : l'art. 83 de la Constitution impose au Conseil fédéral de préserver la fonctionnalité des routes nationales. En l'absence de travaux d'élargissement ponctuels, cette dernière est menacée du fait que la demande de transport continue d'augmenter, avec à la clé des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Or, la population considère que le trafic d'évitement pose problème. Seule une nette hausse des prix des carburants ou l'introduction d'une redevance d'utilisation supplémentaire

permettrait de réduire sensiblement la demande de transport. Une telle solution aurait toutefois des conséquences néfastes pour l'économie. En outre, elle ne dispose pas non plus d'un large soutien politique. L'EPFZ a confirmé, en toute indépendance, la nécessité de procéder à de nouveaux travaux d'aménagement ponctuels des routes nationales. Le Conseil fédéral estime donc qu'il est logique de continuer à soumettre à l'Assemblée fédérale des projets prioritaires et prêts à être réalisés.

2.3 Contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

S'agissant du programme en faveur du trafic d'agglomération, le projet comprend

- les contributions fédérales pour la cinquième génération de programmes (cf. chap. 2.3.4)
- Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel pour une contribution à la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » ainsi qu'aux mesures d'accompagnement « Riquilifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) » prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (cf. chap. 2.3.5)

Le Conseil fédéral donne également un aperçu des projets d'agglomération à partir de la sixième génération (cf. chap. 2.3.6).

2.3.1 Bases et déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération

Avec le programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération verse des contributions aux infrastructures de transport des villes et des agglomérations ayant droit à des contributions, qui permettent d'améliorer l'efficacité et la durabilité des transports et contribuent à un développement territorial à long terme en Suisse. Ces mesures créent les conditions nécessaires à des offres de transport flexibles, multimodales et économes en ressources, ainsi qu'à un développement compact de qualité des agglomérations. Les projets en question sont portés conjointement par la Confédération, les cantons, les villes et les communes et sont coordonnés entre eux.

Le soutien au programme en faveur du trafic d'agglomération se fonde sur les art. 86 Cst., art. 5, al. 1, let. B, LFORA et art. 17a à 17f LUMin. Des contributions financières sont versées pour des mesures d'infrastructure en faveur du trafic routier motorisé, de la mobilité douce et du transport ferroviaire, pour autant qu'elles ne soient pas déjà financées par d'autres fonds fédéraux. Elles peuvent également, sous certaines conditions, être versées pour des mesures dans des régions étrangères limitrophes. Les mesures relatives au transport ferroviaire sont financées en premier lieu par le FIF ; font exception à cette règle, conformément à l'art. 49, al. 3, LCdF (RS 742.101), les lignes qui servent uniquement à la desserte locale (par ex. les trams et les métros). Les contributions pour l'exploitation et l'entretien sont exclues du cofinancement.

Les contributions fédérales sont calculées en fonction de l'efficacité globale du programme et se situent entre 30 et 50 % du montant total des investissements

(art. 22 OUMin). Pour utiliser efficacement les fonds fédéraux, les programmes et les mesures prévues dans ce contexte sont classés par ordre de priorité sur la base des critères énoncés à l'art. 17d LUMin. Sont ainsi cofinancées les mesures qui contribuent à résoudre les principaux problèmes de circulation, présentent un rapport coût-utilité bon ou très bon et sont prêtes à être financées et mises en œuvre dans un délai de quatre ans. Le Conseil fédéral demande l'octroi d'un crédit d'engagement pour ces mesures.

L'Assemblée fédérale approuve les crédits d'engagement par étapes de quatre ans (art. 7, let. b, LFORTA), ce qui correspond à une génération de projets d'agglomération. Le présent projet porte sur l'octroi des crédits d'engagement pour la cinquième génération et prévoit la mise à disposition des fonds à partir de 2028.

2.3.2 Aperçu des générations précédentes dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération et état d'avancement de la mise en œuvre

Comme le montre le Tableau 13, l'Assemblée fédérale a décidé de consacrer 8,84 milliards de francs aux mesures d'infrastructure de transport dans les agglomérations au cours des vingt dernières années. Alors que les projets urgents ont été réalisés, la mise en œuvre des mesures des quatre premières générations est toujours en cours. Jusqu'à présent, les besoins financiers des agglomérations pour la réalisation se sont révélés inférieurs aux montants initialement demandés par les organismes responsables. La conclusion de conventions de financement pour un montant d'environ 2,51 milliards de francs reste en suspens. De plus, certains projets n'ont pas pu être réalisés dans les délais impartis en raison de rejets par le peuple ou d'autres décisions relevant de la politique et de l'aménagement du territoire.

Tableau 13 : Contributions fédérales décidées, conventions de financement conclues et restitutions en milliards de francs (au 31 décembre 2025)

	Fonds débloqués ⁶	Fonds engagés ⁷	Non réalisable
Projets urgents ¹	2,56	2,53	0,03
PTA première génération ²	1,51	1,16	0,04
PTA deuxième généra- tion ³	1,70	0,79	0,09
PTA troisième génération ⁴	1,49	0,83	0,30
PTA quatrième généra- tion ⁵	1,58	0,55	0,01
Total	8,84	5,86	0,47

¹ FF 2007 8019
² FF 2010 6993
³ FF 2014 7609
⁴ FF 2020 753 avec crédit additionnel pour une contribution à la mesure « contournement d'Oberburg » (FF 2021 2397)
⁵ FF 2023 2935
⁶ État des prix selon l'arrêté fédéral
⁷ Situation au 31 décembre 2025

Conformément aux conventions de prestations des deux premières générations, le droit aux fonds fédéraux alloués expire en 2027 si aucune convention de financement n'a été signée. L'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA³⁰) a fixé des délais pour le début des travaux à partir de la troisième génération. Selon l'art. 18 OPTA, le délai expirait fin 2025 pour la troisième génération ; pour la quatrième génération, il court jusqu'à fin mars 2029. Toujours au sens de l'article susmentionné, ces délais ont été prolongés pour des mesures d'un montant de 0,36 milliard de francs.

2.3.3 Recommandations de l'expertise de l'EPFZ

Dans son rapport d'expertise, l'EPFZ a évalué des projets dont le coût dépasse 50 millions de francs. Les projets proposés dans le cadre de la cinquième génération ont tous été classés comme hautement prioritaires. Ces derniers incluent plusieurs interfaces multimodales qui constituent, à l'échelle régionale, des solutions importantes pour la coordination entre l'urbanisation et les transports. L'EPFZ attribue une faible priorité à certains projets qui devraient être déposés en vue d'un cofinancement dans le cadre de générations de programme ultérieures, ou recommande d'en réduire l'ampleur ou de rechercher des alternatives. Il s'agit notamment de certains projets de tram dans la région bâloise ainsi que de la liaison Jura–Salève dans la région de Genève.

Le Conseil fédéral souhaite soutenir, dans le cadre de la cinquième génération, les projets suivants désignés comme prioritaires par l'EPFZ et dont le coût dépasse 50 millions de francs par mesure :

Tableau 14 : Cinquième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération (mesures impliquant des coûts de plus de 50 millions de francs)

Projet	Catégorie	Coûts en millions de CHF ¹
Aareland : Gesamtverkehrsprojekt Oensingen	TIM	59
Aareland : Neuer Bahnhofplatz Olten	Interface multimodale	79
Burgdorf : Burgdorf - Oberburg - Hasle / Umfahrung Hasle	TIM	77
Genève : paquet de mesures St-Genis – Pouilly	TP	27
Genève : paquet de mesures St-Genis – Pouilly	Interface multimodale	24
Genève : Interface multimodale Grand-Saconnex / Aéroport	Interface multimodale	57
Lausanne – Morges : acquisition de bus électriques	TP	50
Zürich : Franca-Magnani-Brücke	Mobilité douce	80
Uster : Unterführung Winterthurerstrasse	TIM	65
Total	Toutes les catégories	518

¹ Indications des agglomérations, état des prix d'avril 2024, hors TVA et renchérissement. Certaines estimations de coûts diffèrent des chiffres figurant dans l'expertise de l'EPFZ, car elles ont été actualisées sur la base d'avant-projets, remis dans les délais au sens de l'art. 5 OPTA.

³⁰ RS 725.116.214

Ces projets se sont également révélés prioritaires dans le cadre de l'examen mené par la Confédération. Le coût total de ces projets s'élève à environ 518 millions de francs. La contribution fédérale correspondante s'élève à 196 millions de francs (prix en avril 2024, hors TVA et renchérissement).

2.3.4 Mesures relatives à la cinquième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération

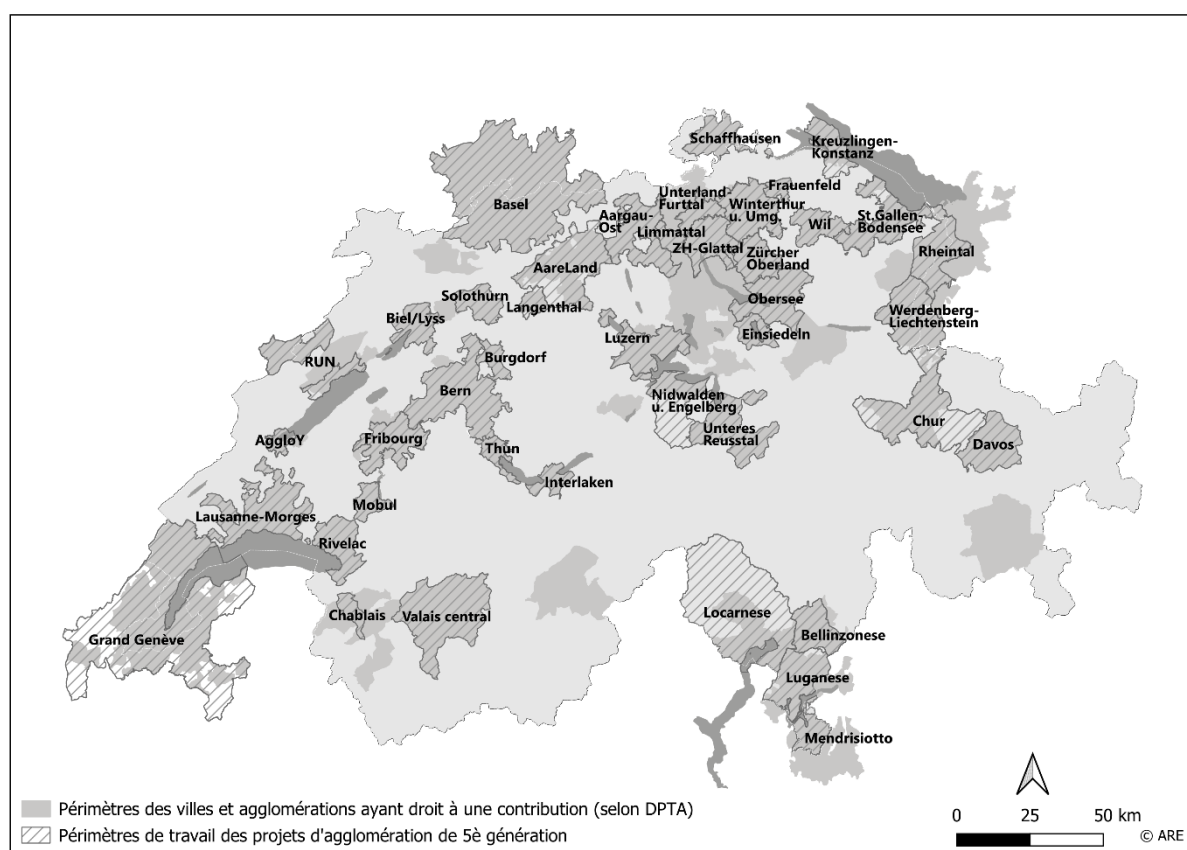
2.3.4.1 *Élaboration par les organismes responsables et soumission*

L'élaboration des projets d'agglomération et la planification des mesures pour lesquelles un cofinancement est demandé dans ces projets sont du ressort des organismes responsables. La Confédération a examiné les projets ainsi que les mesures qu'ils contiennent. L'OPTA définit les droits et les obligations des villes et des agglomérations ayant droit à des contributions lors de l'élaboration de leurs projets d'agglomération, ainsi que les principales étapes de l'examen de ces programmes par la Confédération. Les directives relatives au programme en faveur du trafic d'agglomération du 1^{er} février 2023³¹ précisent la méthode d'évaluation des projets d'agglomération. L'ordonnance et les directives sont étroitement liées et aident les organismes responsables à élaborer les projets d'agglomération.

Dans leurs projets d'agglomération, les organismes responsables présentent une analyse de la situation et des tendances ainsi que leur vision d'avenir en matière de transports et d'urbanisation. En outre, ils décrivent l'avancement de la mise en œuvre des mesures adoptées lors des générations précédentes et les incluent dans l'élaboration. Sur cette base, ils proposent des stratégies partielles pour les domaines des transports et de l'urbanisation, en tenant compte du paysage, de la nécessité d'agir et des mesures requises, définissent les actions qu'ils jugent essentielles et hiérarchisent les mesures qu'ils estiment indispensables.

³¹ Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), 1^{er} février 2023, ARE

Figure 11 Projets d'agglomération de cinquième génération proposés



Au total, 42 projets d'agglomération ont été soumis à l'ARE pour examen dans le cadre de la cinquième génération.

2.3.4.2 Contrôle par la Confédération

Les projets d'agglomération ont été examinés sous l'égide de l'ARE en collaboration avec les autres offices fédéraux impliqués : OFROU, OFT et Office fédéral de l'environnement (OFEV). En complément, un groupe de travail externe composé de spécialistes issus de bureaux privés de planification et de conseil a été mandaté pour accompagner la procédure d'examen et formuler un deuxième avis. Les offices fédéraux concernés et les spécialistes externes ont évalué les projets d'agglomération soumis, et ce, de manière indépendante les uns des autres, en trois étapes distinctes. En outre, pour chaque projet, la Confédération et les organismes responsables ont participé à une séance de présentation ainsi qu'à une séance de questions-réponses.

2.3.4.3 Examen préliminaire et vérification des exigences de base

Dans un premier temps, la Confédération contrôle l'exhaustivité des documents au sens de l'art. 11 OPTA. Certains organismes responsables ont dû fournir par la suite des documents manquants.

Par ailleurs, la Confédération examine si les projets d'agglomération soumis satisfont aux exigences de base. L'art. 12 OPTA définit la procédure. Si un projet d'agglomération ne satisfait pas aux exigences de base, il est exclu de la suite de l'examen et ne

peut prétendre à un cofinancement. Parmi les 42 projets d'agglomération, celui de Werdenberg–Liechtenstein a été exclu de la suite de l'examen de la cinquième génération, car il ne répondait pas aux exigences de base.

2.3.4.4 Examen des mesures

Le cofinancement par la Confédération est systématiquement axé sur les mesures qui, en application des objectifs d'efficacité formulés à l'art. 17d LUMin, présentent un bon, voire très bon, rapport coût-utilité. Il importe à cet égard de déterminer si une mesure contribue à améliorer la qualité des systèmes de transport, favorise le développement de l'urbanisation vers l'intérieur, réduit la pollution et la consommation de ressources et renforce la sécurité routière.

Compte tenu du nombre élevé de mesures déposées en vue d'un cofinancement dans le cadre de la cinquième génération, il est nécessaire d'établir des priorités. À cet égard, il a été tenu compte des visions et des stratégies élaborées par les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions, ainsi que des interdépendances entre les différentes mesures.

L'évaluation des mesures individuelles s'effectue conformément à l'art. 13 OPTA. Dans un premier temps, la Confédération examine si les mesures peuvent être cofinancées conformément aux dispositions légales. Elle contrôle ensuite leur cohérence, d'une part au sein de la cinquième génération et, d'autre part, avec les générations précédentes des projets d'agglomération. Enfin, elle vérifie si les mesures sont harmonisées avec les planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions frontalières, et si elles apportent une valeur ajoutée à la coordination globale des transports. À cet égard, les conclusions de l'expertise de l'EPFZ et les priorités qui en découlent pour l'aménagement du réseau routier national et ferroviaire ont également été prises en compte. Dans certains cas, il a fallu revoir les priorités et l'importance des mesures concernées dans les projets d'agglomération. Les agglomérations devront en tenir compte lors de la planification des mesures d'urbanisation et de transport de la prochaine génération. Les mesures d'infrastructure de transport sont ensuite évaluées en fonction de leur rapport coût-utilité. Par ailleurs, la Confédération vérifie si les mesures sont prêtes à être réalisées et financées.

Dans le cadre de son examen, la Confédération classe les mesures individuelles dans les listes A, B ou C. Pour les mesures de la liste A, le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale d'approuver les crédits d'engagement destinés au cofinancement dans la cinquième génération. Les mesures inscrites sur la liste B sont prises en compte lors de l'examen du projet. Les organismes responsables peuvent demander un cofinancement avec d'autres mesures dans le cadre de la prochaine génération du projet. S'agissant des mesures classées par la Confédération dans la liste C, l'absence partielle de nécessité d'agir, le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifient pas un cofinancement par la Confédération. Les mesures de la liste C ne sont pas prises en compte lors de l'examen du projet. Tout comme pour les mesures de la liste B, en cas de nécessité d'intervention avérée ou après optimisation, les organismes responsables peuvent soumettre une nouvelle fois ces mesures en vue d'un éventuel financement par la Confédération dans le cadre d'une prochaine génération.

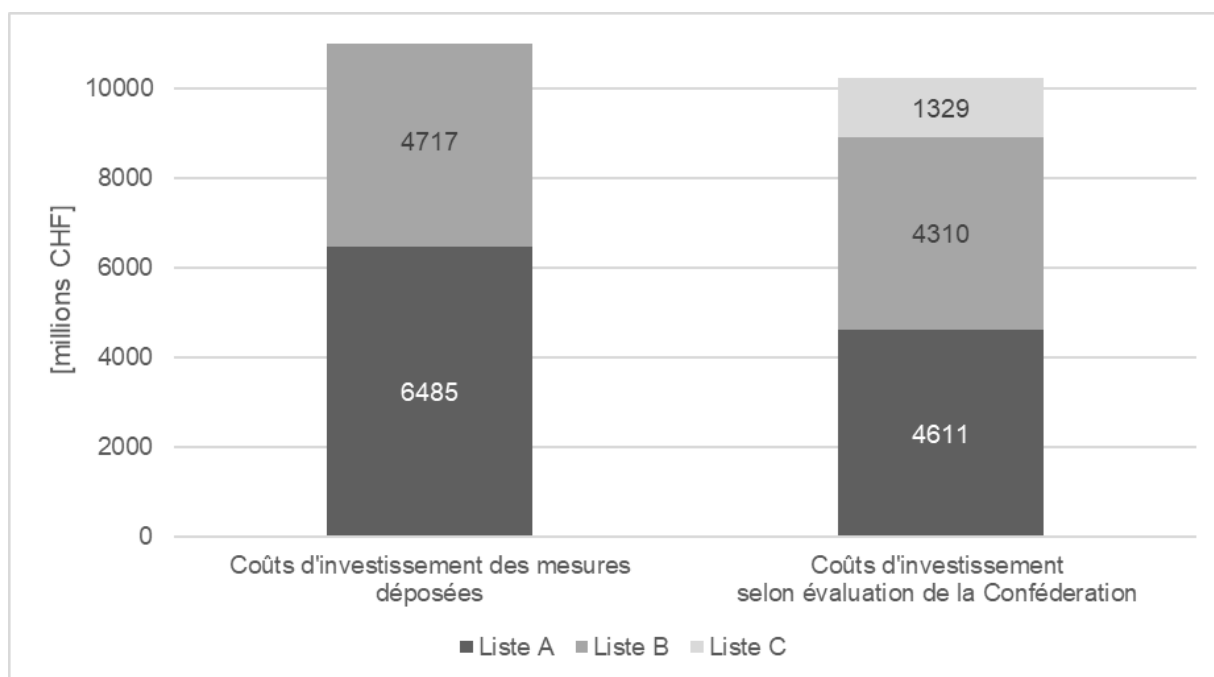
La Confédération n'accorde pas de cofinancement aux mesures d'urbanisation et du paysage dans le cadre du PTA. La Confédération procède néanmoins à une évaluation sommaire de ces mesures afin de déterminer l'efficacité globale du projet d'agglomération concerné et d'évaluer la coordination entre les transports et l'urbanisation, en tenant compte du paysage.

Dans les domaines de la mobilité douce, de la gestion du trafic, des arrêts de tram et de bus ainsi que de la valorisation et sécurité de l'espace routier, l'art. 21a OUMin permet de regrouper en paquets des mesures dont le volume d'investissement ne dépasse pas cinq millions de francs et de demander leur cofinancement au moyen de contributions forfaitaires de la Confédération. Cette procédure réduit la charge administrative liée au décompte et offre aux organismes responsables une plus grande flexibilité pour remplacer les mesures qui, lors de leur concrétisation ultérieure, se révèlent irréalisables. La Confédération vérifie que les coûts de référence standardisés sont respectés pour les mesures forfaitaires, tout comme la qualité de leur conception dans le cadre du projet d'agglomération concerné. Sur les quelque 2000 mesures d'infrastructures de transport inscrites sur la liste A qui ont été soumises, les organismes responsables en ont regroupé près de la moitié dans de tels paquets.

Les 41 projets d'agglomération examinés comprennent, sur les listes A et B, un peu plus de 4100 mesures, dont environ 1500 concernent l'urbanisme et le paysage. Au total, les coûts d'investissement des mesures d'infrastructure de transport proposées pour la cinquième génération sont supérieurs de 500 millions de francs à ceux de la quatrième génération : ils s'élèvent à 11,20 milliards de francs (prix d'avril 2024, hors TVA et renchérissement).

Le coût total des investissements liés aux mesures pour lesquelles les organismes responsables ont sollicité un cofinancement se monte à quelque 6,49 milliards de francs. Environ 70 % de ce montant concerne des mesures individuelles au sens de l'art. 21 OUMin. Les coûts d'investissement des mesures pouvant bénéficier de contributions fédérales forfaitaires en vertu de l'art. 21a OUMin s'élèvent à environ 30 %.

Figure 12 Coûts d'investissement déclarés pour les projets d'agglomération évalués et leur classification par la Confédération selon l'horizon



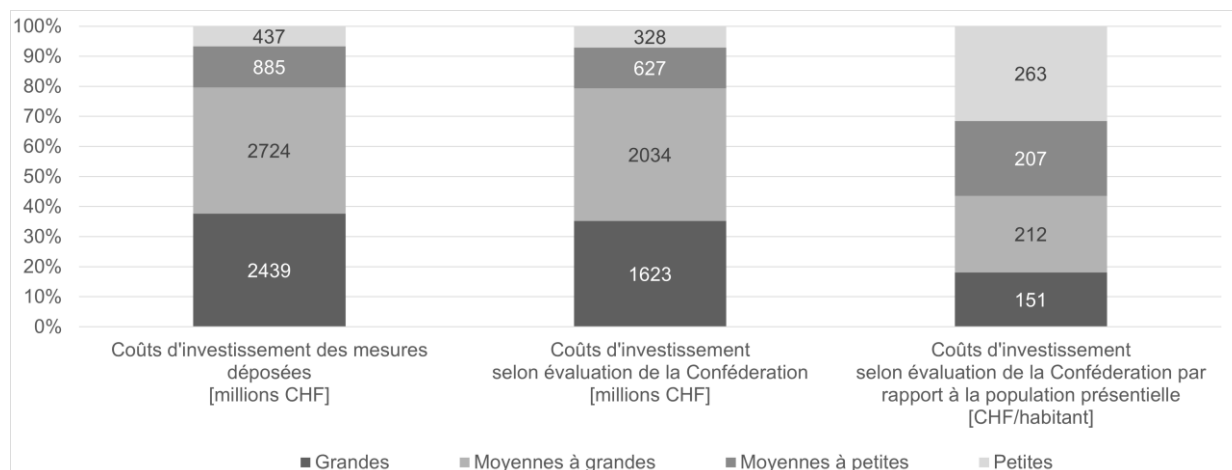
Comme le montre la Figure 12, l'examen effectué par la Confédération attribue au total 4,61 milliards de francs de mesures à la liste A (y compris les mesures de la cinquième génération du programme que l'EPFZ a évaluées comme prioritaires, pour un montant de 518 millions de francs) et 4,31 milliards de francs de mesures à la liste B. En principe, tous les montants s'entendent hors TVA et renchérissement (prix d'avril 2024). La seule exception concerne les coûts d'investissement des mesures de la liste A bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire, qui incluent ces deux éléments. Un peu plus de 10 % des mesures déposées présentent, selon l'examen de la Confédération, un rapport coûts-utilité qui n'est pas bon ou très bon, ne sont pas suffisamment abouties sur le plan technique et financier, ou encore relèvent d'une nécessité d'intervention jugée insuffisante. Elles ont été classées dans la liste C. En outre, des mesures ne donnant pas droit à des contributions ont également été identifiées parmi les propositions des organismes responsables. Ces mesures sont prises en compte dans l'examen du projet en tant que contributions propres des organismes responsables. Elles ne sont toutefois pas incluses dans les coûts d'investissement pour un éventuel cofinancement par la Confédération.

La Figure 13 montre que l'examen de la Confédération n'entraîne pas de changements significatifs dans la répartition des coûts d'investissement entre les grandes, moyennes et petites villes et agglomérations ayant droit à des contributions. Près de 40 % des coûts d'investissement déclarés pour les mesures concernent les cinq grandes agglomérations que sont Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich. Cette situation reflète les problèmes de circulation dans ces régions ainsi que la complexité et l'urgence des mesures nécessaires pour y remédier.

Toutefois, si l'on examine le rapport entre les contributions fédérales prévues et la population présente, il apparaît que les grandes agglomérations bénéficient d'un cofi-

nancement inférieur à la moyenne par rapport aux agglomérations des autres catégories de taille. Par habitant (population ainsi que 50 % des personnes actives), les petites agglomérations reçoivent la contribution la plus élevée.

Figure 13 Parts des coûts d'investissement et des contributions de la liste A par tailles d'agglomération

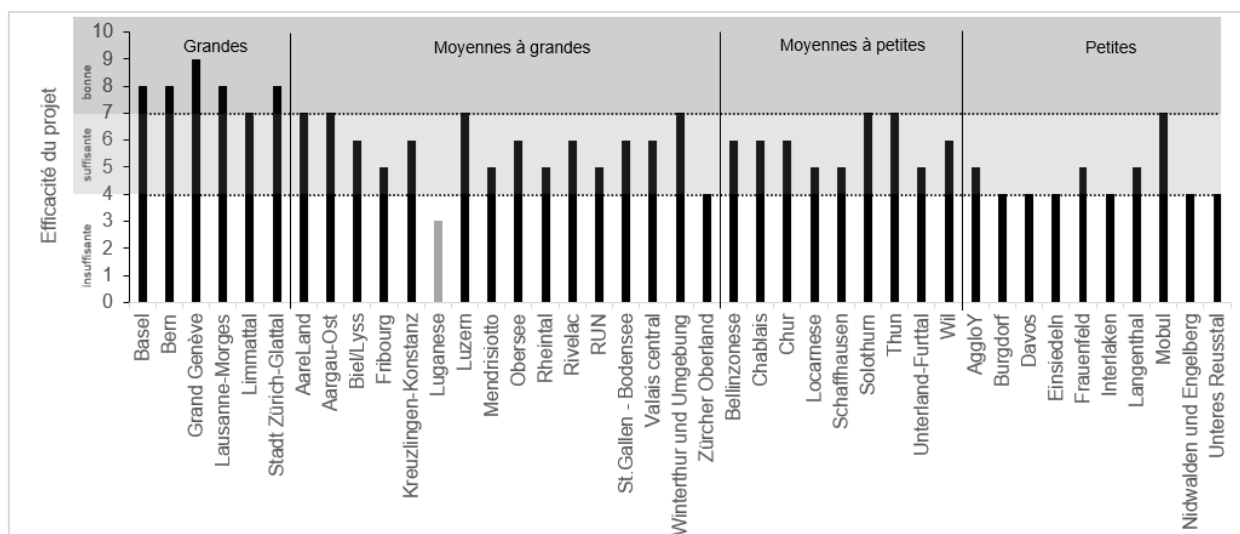


2.3.4.5 Évaluation de l'efficacité du projet

Conformément à l'art. 14 OPTA, l'efficacité globale d'un projet d'agglomération est évaluée sur la base des mesures d'infrastructure de transport classées par la Confédération dans les listes A et B, ainsi que des mesures d'urbanisation et du paysage. La procédure d'évaluation de l'efficacité du projet met en balance les avantages du projet d'agglomération et ses coûts. Pour tenir compte de la diversité des projets d'agglomération, aussi bien les avantages que les coûts sont évalués au regard des défis spécifiques et de la taille de chaque ville ou agglomération ayant droit à des contributions. L'état d'avancement de la mise en œuvre des générations précédentes est également évalué.

Pour qu'un projet d'agglomération bénéficie d'une participation fédérale, il doit avoir un effet suffisant en termes d'amélioration du système global des transports, de promotion d'un développement urbain vers l'intérieur, d'amélioration de la sécurité routière et de réduction des impacts environnementaux ainsi que de la consommation de ressources.

Figure 14 Points d'efficacité des projets d'agglomération



La Figure 14 montre que les projets d'agglomération dans la cinquième génération du PTA 27 atteignent une efficacité suffisante (quatre à six points). Treize programmes affichent une bonne efficacité (sept à neuf points). Aucun des projets d'agglomération soumis n'enregistre une très bonne efficacité (dix points ou plus). Le programme Luganese doit renoncer à une subvention fédérale en raison de son efficacité insuffisante.

Le montant du cofinancement fédéral est déterminé en tenant compte non seulement de l'effet obtenu, mais aussi du coût total du projet d'agglomération. Pour ce faire, les coûts totaux du projet en question sont mis en relation avec la taille de la ville ou de l'agglomération ayant droit à des contributions. Il est également tenu compte de l'avancement de la mise en œuvre des mesures de transport et d'urbanisation convenues jusqu'à présent. La priorité est accordée aux projets d'agglomération qui contribuent à résoudre les problèmes de transport et d'environnement les plus importants. Il convient, à cet égard, d'assurer une prise en compte adéquate de l'ensemble des régions du pays, y compris des petites et moyennes zones urbaines ainsi que des chefs-lieux.

Sur la base de l'examen du projet, deux agglomérations bénéficient d'une contribution fédérale de 45 %. Neuf agglomérations reçoivent des contributions fédérales à hauteur de 40 %. La Confédération verse des contributions de 35 % à vingt agglomérations et de 30 % à neuf autres. Ces taux de contribution s'appliquent aux mesures A de la cinquième génération, dont la réalisation est prévue à partir de 2028.

Si l'on extrapole les mesures priorisées par la Confédération sur la liste A en fonction du taux de cofinancement correspondant, la contribution fédérale s'élève à quelque 1682,52 millions de francs, qui contient les contributions à des mesures individuelles pour un montant de 1062,07 millions de francs (prix d'avril 2024, hors TVA et renchérissement). En partant d'un renchérissement annuel de 1 %, d'une durée de réalisation de 10 ans et d'un taux de TVA de 8,1 %, on obtient un montant d'environ 1312 millions de francs ainsi que des contributions pour des mesures bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire de 620,45 millions de francs (montants renchérissement et TVA compris). La répartition des contributions fédérales entre les différentes villes et agglomérations ayant droit à des contributions découle de l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2028 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du

programme en faveur du trafic d'agglomération. L'aperçu détaillé des différentes mesures figure en annexe.

2.3.5 Crédit additionnel pour une contribution à la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » ainsi qu'aux mesures d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) » prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

L'arrêté fédéral du 4 décembre 2023 sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération prévoit que le tunnel routier Moscia-Acapulco soit reconnu comme partie intégrante du projet d'agglomération Locarnese et que la conception du projet, y compris les mesures d'accompagnement, soit poursuivie dans le but de permettre le démarrage des travaux dans les délais prévus. À l'art. 3, al. 3, de l'arrêté fédéral susmentionné, le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un message visant à demander un crédit d'engagement pour le projet d'agglomération « Tunnel routier Moscia-Acapulco » si les trois conditions suivantes sont remplies :

- a. le projet comprend des mesures d'accompagnement à court et moyen terme, à savoir des mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce ;
- b. le projet est bien avancé et les phases ultérieures du projet seraient entravées par l'absence de possibilités d'engagement ;
- c. les moyens octroyés dans les arrêtés fédéraux du 21 septembre 2010, du 16 septembre 2014 et du 25 septembre 2019 sur la libération des crédits de programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les moyens accordés dans le présent arrêté fédéral pour les crédits d'engagement à partir de 2024 ne sont pas épuisés à hauteur des coûts de réalisation du projet.

Entre-temps, le canton du Tessin a pu démontrer que la planification du tunnel routier Moscia-Acapulco, y compris les mesures d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) », est bien avancée, ce qui satisfait à la première condition prévue par le Parlement pour une contribution à la mesure « Galleria Moscia-Acapulco ». La convention de prestations correspondante ne pourra être signée que lorsque la Confédération aura approuvé l'inscription de la mesure en tant que disposition dans le plan directeur du canton du Tessin.

Conformément à la deuxième condition fixée par le Parlement à l'art. 3, al. 3, let. c, les fonds débloqués ou approuvés dans le cadre des programmes en faveur du trafic d'agglomération de première, deuxième, troisième et quatrième générations ne doivent pas encore être épuisés. Les mesures à hauteur de plus de 400 millions de francs ne sont définitivement pas réalisables à fin 2025. Les fonds correspondant au présent crédit additionnel pour le tunnel routier Moscia-Acapulco avec les mesures d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) », sont donc à disposition.

Les conditions mentionnées dans l'arrêté fédéral du 4 décembre 2023 en faveur de la présentation d'un crédit additionnel pour le tunnel routier Moscia-Acapulco et les mesures d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) » sont ainsi remplies.

Dans ce contexte, avec l'arrêté fédéral allouant un crédit additionnel pour une contribution à la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » ainsi qu'à la mesure d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) » prises dans le cadre du

programme en faveur du trafic d'agglomération, le Conseil fédéral propose au Parlement d'approuver une contribution fédérale d'un montant maximal de 57,63 millions de francs (prix d'octobre 2020, hors TVA et renchérissement) et un taux de contribution de 40 %.

2.3.6 Perspectives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de la sixième génération

En règle générale, une nouvelle génération de projets d'agglomération peut être soumise à l'examen de la Confédération tous les quatre ans (art. 7, let. b, LFORA). À l'avenir, elles devront toujours être coordonnées avec les projets d'aménagement du réseau ferroviaire et routier. Dans la cinquième génération actuelle, des mesures dont les coûts d'investissement s'élèvent à environ 4,72 milliards de francs ont été soumises dans l'horizon B. On peut supposer que la majeure partie de ces mesures sera déposée en vue d'un cofinancement dans la sixième génération. D'ici 2045, trois autres générations devraient être soumises à décision.

Les projets de plus de 50 millions de francs, que l'EPFZ a qualifiés de prioritaires mais qui ne sont pas encore prévus pour un cofinancement dans la génération actuelle, seront également proposés au cofinancement dans le cadre d'une prochaine génération, en fonction des demandes des agglomérations et des moyens financiers disponibles. Pour les projets que l'EPFZ ne considère pas comme prioritaires, il appartiendra aux agglomérations de proposer des solutions adaptées, ce qui vaut également pour le projet genevois de métro Jura-Salève. Le DETEC examinera ces projets dès qu'ils auront été soumis, dans le cadre de la prochaine génération du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Tableau 15 À partir de la sixième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération de priorité 1 (mesures impliquant des coûts de plus de 50 millions de francs)

Projet	Coûts en millions de CHF ¹
Genève ; Tramway « la petite ceinture »	500
Genève ; Tramway « la tangentielle » Aéroport – Lancy	400
Genève ; Extension tramway « axe ouest » Lancy – Onex	200
Genève ; Extension tramway à Annemasse	50
Fribourg ; Neues Agglomerationsverkehrssystem, Variante Bus	250
Basel ; Zubringer Bachgraben– Allschwil	407
Basel ; Tramprojekt Bachgraben	160
Basel ; Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben - Steinengraben - Bahnhof SBB	90
Basel ; Tram Wettstein, Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	82
Basel ; ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West	60
Basel ; Tram Kleinbasel, Wettsteinplatz - Clarastrasse	25
Basel ; Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben – Petersgraben ² – Blumenrein	20
Aareland ; ERO+, Umfahrung Hägendorf / Rickenbach	160
Luganese ; Agglobus Lugano Centro- Pian Scaiolo	57
Locarnese ; Rete ciclopedonale Brissago / Ronco / Ascona	50

Projet	Coûts en millions de CHF ¹
Zürich ; Glattalbahn ; Dübendorf Giessen – Dietlikon	350
Zürich ; Tramtangente Nord	325
Zürich : Abstellanlage Tram Aargauerstrasse	250
Zürich : Glattalbahn Kloten-Industrie Bassersdorf	222
Zürich : Personenunterführung und Veloabstellplätze Zürich-Altstetten	50
Saint-Gall : Tram Etappe Stephanshorn	300

¹ Estimation approximative des coûts selon les données fournies par les agglomérations dans l'enquête de février 2025, hors TVA et renchérissement.

² Tram Petersgraben déjà financé dans le cadre de la quatrième génération.

2.4 Financement supplémentaire des chemins de fer par la Confédération

2.4.1 Contexte

Depuis le 1^{er} janvier 2016, l'exploitation, le maintien de la qualité des infrastructures et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est financé exclusivement par le FIF, conformément à l'art. 87a, al. 2, Cst. et en vertu de l'art. 4 de la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF; RS 742.140). Après la mise au net du programme d'allégement budgétaire 2027 et compte tenu de la suppression par le Parlement de projets déjà décidés, la planification à long terme actuelle du FIF (cf. chap. 5.1.1.2) fait état d'un besoin financier supplémentaire de 8 milliards de francs pour l'aménagement jusqu'en 2045.

Le DETEC a donc examiné plusieurs possibilités permettant un financement supplémentaire. Une de ces mesures présente l'impact le plus important: une prorogation au-delà de 2030 du pour mille de la TVA.

2.4.2 Prolongation du pour mille de la TVA

Lors de la création du FIF, la TVA a été augmentée durablement de 0,1 % afin d'assurer le financement ordinaire de l'infrastructure ferroviaire (art. 87a, al. 2, let. b, Cst. en relation avec l'art. 130, al. 3^{bis}, Cst.). De plus, en vertu de l'art. 196, ch. 14, al. 4, Cst., le Conseil fédéral relève la TVA de 0,1 point supplémentaire. Cet apport au FIF est limité à 2030.

Afin de combler la lacune de financement, le Conseil fédéral propose de prolonger durablement ce pour mille de la TVA, source de recettes du FIF actuellement limitée à 2030. Le maintien de ce pour mille de la TVA permettrait au FIF de générer environ 8 milliards de francs de recettes supplémentaires jusqu'en 2045. Il serait ainsi garanti que les apports au FIF suffiraient à couvrir les dépenses prévues pour toute la période de 2026 à 2045.

Contrairement aux recettes, les dépenses sont fonction de l'avancement des projets. Dès 2030, la phase de réalisation risque d'être lancée simultanément pour plusieurs projets. Si une telle cumulation se produisait, il ne serait pas réaliste d'exécuter les projets en même temps. De plus, le FIF manquerait de liquidités malgré la prorogation du pour mille de la TVA. Étant donné que l'art. 7, al. 1, LFIF interdit un endettement du

FIF, il faudrait échelonner les projets dans le temps si les liquidités viennent à manquer (cf. les commentaires du chap. 5.1.1.2).

La prorogation du pour mille de la TVA requiert de modifier la Constitution (art. 130, al. 3^{bis}, Cst. et d'abroger l'art. 196, ch. 14, al. 4 et 5, Cst., ce qui abrogerait l'actuelle limitation dans le temps.

2.4.3 Lien entre le financement et l'aménagement ferroviaire

L'aménagement proposé de l'infrastructure ferroviaire ne peut pas être financé sans les ressources supplémentaires issues de la prorogation du pour mille de la TVA. Si le Parlement ou le peuple rejette ladite prorogation, les fonds manqueront non seulement pour les nouvelles mesures proposées dans le cadre de l'EA 2027 (par ex. pour la première étape de la gare de passage de Lucerne), mais aussi pour la mise en œuvre complète de l'EA35 remaniée. Les décisions correspondantes relatives à l'aménagement du réseau ferroviaire doivent donc en principe être liées à la prorogation du pour mille de la TVA. En d'autres termes :

- La nouvelle EA 2027 n'entrera pas en vigueur si la prorogation du pour mille de la TVA est rejetée. Cela concerne notamment la première étape de la gare de passage de Lucerne et le tunnel du Grimsel.
- Dans le cadre de l'EA35 remaniée, les projets d'infrastructure pour lesquels un avant-projet achevé ne sera pas disponible avant la fin de 2026 seront subordonnés à la pérennisation du pour mille de la TVA. De plus, tous les éléments stratégiques du réseau ayant un impact national conformément au tableau 3 examinés par l'EPFZ devront être liés à ladite pérennisation. Cela concerne par exemple la quatrième voie à Zurich Stadelhofen, le tunnel de base du Zimmerberg II ou la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds.

Si la prorogation du pour mille de la TVA est rejetée, les projets concernés ne seront pas réalisés. Outre les éléments stratégiques du réseau ayant un impact national conformément au tableau 3, il s'agit de tous les projets examinés par l'EPFZ pour lesquels un avant-projet ne sera pas achevé à la fin de 2026. Dans ce cas, il faudrait replanifier toute l'infrastructure.

Par cette démarche, le Conseil fédéral poursuit un double objectif : d'une part, il s'agit de garantir que des moyens financiers suffisants soient disponibles pour le changement de stratégie axé sur des projets de grande envergure et à impact structurel. D'autre part, en excluant les projets pour lesquels un avant-projet sera achevé d'ici à la fin de 2026, le Conseil fédéral souhaite éviter que des projets d'aménagement déjà bien avancés ne doivent être interrompus à un stade tardif, alors que des coûts élevés de planification et d'étude de projet seraient déjà échus.

2.4.4 Autres solutions examinées

En ce qui concerne le financement supplémentaire, une augmentation des contributions cantonales a notamment été examinée. Plusieurs variantes ont été discutées: d'une augmentation forfaitaire à une compensation rétroactive du renchérissement

pour les années 2016 à 2019, en passant par une participation directe (totale ou partielle) des cantons aux installations destinées au public ou aux mesures d'infrastructure dans le transport régional de voyageurs.

Vu sa simplicité et la possibilité de mise en œuvre rapide, l'augmentation de la contribution forfaitaire des cantons a fait l'objet d'une analyse approfondie. Comme les dépenses augmenteront nettement plus vite que jusqu'à présent au cours des prochaines années, la part relative du financement assurée par les cantons diminuerait. Selon la méthode de calcul, une augmentation annuelle du forfait comprise entre 50 et 200 millions de francs serait envisageable.

Compte tenu des fortes incertitudes concernant l'évolution future des recettes du FIF, notamment en ce qui concerne celle de la redevance sur le trafic des poids lourds, le Conseil fédéral s'abstient actuellement de proposer une augmentation des contributions cantonales comme mesure supplémentaire.

Outre le financement, les ressources en personnel et en planification limitent également le volume des aménagements. Avec le volume de projets proposé par le Conseil fédéral pour un montant de 24 milliards de francs, en sus des projets déjà en cours de réalisation et des dépenses pour l'entretien des infrastructures, le volume des travaux dépassera 55 milliards de francs au cours des 20 prochaines années. Selon les estimations tant de l'EPFZ que du secteur ferroviaire, la limite des aménagements possibles est ainsi atteinte. Une variante prévoyant un volume d'aménagement ferroviaire plus important n'a donc pas été retenue.

2.5 Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028-2031

2.5.1 Contexte et définitions

Le Conseil fédéral propose un plafond des dépenses pour quatre ans pour la période 2028-2031 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptation des routes nationales conformément à la LFORTA. Ces prélèvements sont précisés dans la LUMin, ainsi que dans la LFORTA.

2.5.1.1 Exploitation

Aux termes de l'art. 10 LUMin, on entend par exploitation des routes nationales l'entretien courant, les travaux d'entretien ne faisant pas partie d'un projet (maintenance), la gestion du trafic et les services de protection.

L'entretien courant comprend l'ensemble des mesures pour que les routes nationales soient sûres et exploitables. Cela comprend notamment le service hivernal, l'entretien des espaces verts et des équipements d'exploitation et de sécurité ainsi que le nettoyage des conduites d'évacuation des eaux, des aires de repos et des lieux où sont survenus des accidents. La gestion du trafic assure un trafic sûr et fluide et comprend la gestion du réseau, la gestion opérationnelle et la régulation du trafic ainsi que l'information routière. Les services de protection comprennent l'ensemble des mesures et

des travaux nécessaires à la sécurité du trafic sur les routes nationales et à la protection des personnes et de l'environnement.

Si l'exploitation est négligée, la disponibilité opérationnelle et la sécurité sont directement impactés, des dommages croissants surviennent et les frais subséquents augmentent. C'est pourquoi les dépenses d'exploitation sont toujours prioritaires.

2.5.1.2 Entretien

Aux termes de l'art. 9 LUMin, on entend par entretien le renouvellement et l'entretien des routes lié à un projet. Cela comprend tous les travaux qui servent à conserver les routes nationales et leurs installations techniques (remise en état et conservation du réseau), y compris le remplacement des éléments dont la fonctionnalité n'est plus garantie. Un entretien insuffisant entraîne généralement une augmentation des dommages et des frais subséquents ainsi qu'une diminution de la sécurité routière. Au même titre que les dépenses d'exploitation, les dépenses d'entretien sont prioritaires conformément à l'art 5, al. 2, LFORTA.

2.5.1.3 Aménagement au sens d'adaptations

Aux termes de l'art. 8, al. 1, LUMin, on entend par aménagement toutes les mesures de construction relatives à une route en service. L'art. 5, al. 1, let. a, LFORTA distingue en outre l'aménagement au sens d'adaptations de l'aménagement au sens d'accroissement des capacités. Conformément à l'art. 6 LFORTA, le plafond des dépenses pour l'exploitation et l'entretien concerne uniquement l'aménagement au sens d'adaptations. Il inclut par exemple les mesures de protection contre le bruit, de filtration des eaux de chaussée, de construction de passages à faune, d'amélioration de la sécurité des tunnels ou d'adaptation de jonctions. Cette catégorie inclut également la mise en place d'une architecture système uniforme et standardisée pour les équipements d'exploitation et de sécurité, la construction d'aires de stationnement pour les poids lourds ainsi que la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence.

2.5.2 Objectifs

La Constitution et les lois fédérales correspondantes assignent les objectifs suivants à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales³². Les routes nationales doivent être *disponibles*, garantir une *capacité* à long terme pour le transport de voyageurs et de marchandises et *leurs valeurs et leurs substances* doivent être maintenues. *La sécurité* doit être assurée, *l'économicité* doit être garantie par un bon rapport

³² Selon l'art. 83 Cst., la Confédération assure la création d'un réseau de routes nationales et veille à ce que ces routes soient *utilisables* (al. 2). Selon l'art. 49 LRN, les routes nationales et leurs installations techniques doivent être entretenues et exploitées selon des principes *économiques* de telle façon qu'un trafic sûr et fluide soit garanti et que les routes puissent autant que possible être *empruntées* sans restriction. Conformément à l'art. 2 LFORTA, les moyens du fonds sont destinés à assurer le déroulement *efficace et écologique* des déplacements exigés par une société et une économie compétitives dans toutes les régions du pays. L'al. 3 précise les notions d'efficacité et d'écologie. Ce sont surtout ses let. c et d qui sont importantes pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales. Elles exigent notamment la prise en considération du *financement à long terme* et de la situation financière des pouvoirs publics ainsi que la *protection de l'environnement*. Cf. objectif 5.D de la Conception « Paysage suisse ».

coût-efficacité et *la compatibilité*, c'est-à-dire la minimisation des atteintes à l'être humain, à l'environnement et aux ressources naturelles, doit être assurée. Finalement, *la biodiversité* doit être préservée.

2.5.3 Contexte budgétaire actuel selon le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027

Dans le message du 22 février 2023 relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024 - 2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales³³, le Conseil fédéral a proposé, conformément à l'art. 6 LFORTA, un plafond des dépenses de 8,787 milliards de francs au total (valeurs nominales, renchérissement de 0,8 % pour 2024, 0,9 % pour 2025 et 2026, 1,0 % pour 2027, TVA incluse) pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales ainsi que leur aménagement au sens d'adaptations. Il a réparti les besoins financiers comme indiqué ci-dessous.

Tableau 16 Besoins financiers 2024-2027 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations, selon le message du 22 février 2023 relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, en chiffres bruts en millions de francs (valeurs nominal, TVA incluse)

Plafonds des dépenses	2024	2025	2026	2027	Total
Exploitation	449	453	457	462	1821
Entretien	1150	1166	1181	1197	4694
Aménagement au sens d'adaptations	557	564	572	579	2272
Total des besoins financiers 2024-2027 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement	2156	2183	2210	2238	8787

Les montants effectivement dépensés en 2024 ont été du même ordre de grandeur que ceux prévus. La légère augmentation des dépenses pour l'exploitation et l'entretien a en effet été compensée par une diminution des dépenses pour les aménagements au sens d'adaptations.

2.5.4 Besoins financiers pour la période 2028 - 2031

2.5.4.1 Introduction

Les besoins financiers indiqués ci-dessous constituent le plafond des dépenses proposé pour les années 2028 à 2031 ; ils incluent toutes les dépenses nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et à l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur cette période. Les dépenses effectives se réalisent dans les limites du plafond

³³ FF 2023 865

ainsi qu'en considérant les réserves financières du FORTA. Le FORTA, qui finance en effet l'entier des dépenses concernées ici, doit disposer d'une réserve appropriée et ne doit pas s'endetter conformément à l'art. 9 LFORTA.

2.5.4.2 Exploitation

Les besoins financiers pour l'exploitation du réseau des routes nationales s'élèvent à 465 millions de francs pour l'année 2028 et augmentent pour les années suivantes en raison du renchérissement, estimé à 0,8 % pour 2028 puis à 1 % par an sur la suite de la période. Ces moyens financiers sont prévus pour l'entretien courant (notamment le service hivernal, le nettoyage, l'entretien des espaces verts, l'entretien des équipements d'exploitation et de sécurité, les travaux mineurs du gros entretien), les travaux d'entretien ne faisant pas l'objet d'un projet, les services de protection et la gestion du trafic.

Les besoins financiers pour l'exploitation sur la période 2028 - 2031 correspondent à ceux de la période précédente, corrigé du renchérissement. L'augmentation des exigences, par exemple dans les domaines de la sécurité des infrastructures, de la compatibilité et de la gestion du trafic, ainsi que de la mise en service de nouvelles installations sont compensées grâce à des gains d'efficacité par des économies d'échelle ; ces optimisations sont mises en œuvre en collaboration avec les unités territoriales. D'autres gains d'efficacité se feront ressentir dans le plus long terme, notamment lors de futurs achats groupés entre différentes unités territoriales du réseau des routes nationales.

Ainsi, dans l'ensemble, les moyens financiers proposés correspondent à une continuité des chiffres effectifs sur la période 2024-2027 en suivant le renchérissement.

Tableau 17 Besoins financiers 2028-2031 pour l'exploitation, en millions de francs, TVA incluse

	2028	2029	2030	2031
Réseau sans les tronçons NAR	420	425	429	433
Tronçons NAR	45	46	46	47
Total	465	471	475	480

2.5.4.3 Entretien

Les besoins financiers pour l'entretien du réseau des routes nationales suivent l'évolution du renchérissement sur la base du plafond des dépenses actuels pour s'établir à 1'207 millions de francs pour 2028. Il s'agit en effet de poursuivre l'entretien tel que réalisé jusqu'ici. Le rapport sur l'état du réseau des routes nationales 2025 publié par l'OFROU établit que l'état du réseau des routes nationales est considéré comme bon à satisfaisant.

La forte augmentation des prix observée dans le génie civil entre 2021 et 2023 n'avait pas été prise en compte dans le plafond des dépenses pour la période 2024 – 2027,

celui-ci se basant sur un renchérissement estimé qui s'est révélé par la suite sous-évalué.

Dans ce contexte où le renchérissement n'avait pas été entièrement reflété pour les besoins en matière d'entretien, 150 millions de francs supplémentaires par an seront prévus à partir de 2030. C'est cette année que la mise en service du deuxième tube du tunnel du Gothard est attendue, ce qui permettra de commencer les travaux de rénovation du premier tube et rendra effectivement nécessaires les moyens supplémentaires.

Les besoins financiers pour l'entretien du réseau des routes nationales peuvent également être mis en relation avec la valeur de remplacement des routes nationales³⁴. Cette valeur, qui correspond au montant qu'il faudrait déboursier à ce jour pour remplacer complètement le réseau des routes nationales, s'élève à 146 milliards de francs en 2024. Sur la base des valeurs empiriques de l'OFROU, le maintien de la substance est garanti lorsque les charges d'entretien correspondent à 0,9 % de la valeur de remplacement ; ce montant correspond ainsi à 1,31 milliards de francs en 2024. Les dépenses proposées pour 2028 et 2029 sont inférieures à ce pourcentage de la valeur de remplacement. Cependant, si l'on prend en compte les besoins pour l'entretien du premier tube du Gothard, dont la réfection sera lancée en 2030, le total des besoins pour l'entretien restera conforme à la moyenne annuelle des dépenses nécessaires à long terme.

Concernant les tronçons NAR, ils étaient dans un état nettement plus mauvais que le reste des routes nationales lors de leurs reprises en 2020. Les défauts les plus urgents ont été corrigés depuis et, même si leur état n'est pas encore au même niveau que le reste des routes nationales, la différence est en train de se résorber. L'élaboration de grands projets d'entretien sur les tronçons NAR demande cependant du temps et ces projets ont tendance à prendre du retard vu leur ampleur.

Les besoins pour l'entretien pour la période 2028 à 2031 se situent ainsi entre 1,207 et 1,393 milliard de francs par an. Ils prennent en compte les besoins à venir pour la réfection du 1^{er} tube du Gothard et s'inscrivent dans une continuité des dépenses sur la base de la période précédente en prenant en compte le renchérissement.

³⁴ Selon le Rapport d'état des routes nationales de l'OFROU 2024

Tableau 18 Besoins financiers 2028-2031 pour l'entretien, en million de francs, TVA incluse

	2028	2029	2030	2031
Réseau sans les tronçons NAR	1108	1119	1280	1291
Tronçons NAR	99	100	101	102
Total	1207	1219	1381	1393

2.5.4.4 Aménagement au sens d'adaptations

Les dépenses prévues pour les aménagements au sens d'adaptations reposent sur une évaluation des besoins fondée. Pour y répondre, l'OFROU met en œuvre différents sous-programmes. Les dépenses correspondantes concernent notamment les réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence, les équipements d'exploitation et de sécurité, les passages à faune, la protection contre le bruit ainsi que les réaménagements de jonctions. Ces aménagements au sens d'adaptations comprennent également des mesures destinées à assurer la fluidité du trafic, à réduire les embouteillages grâce à une utilisation plus efficace de l'espace de circulation et à augmenter la sécurité.

Concernant les tronçons NAR, les besoins financiers pour leurs aménagements ont augmenté jusqu'en 2025, conformément à la mise en œuvre de projets pour les mettre à niveau ces tronçons. Les besoins subsistent avec des dépenses qui suivent le renchérissement.

Ainsi, les besoins financiers se situent entre 583 et 601 millions de francs par an sur l'ensemble de la période 2028 à 2031. Ils correspondent à la poursuite des dépenses engagées dans le cadre du plafond précédent, tout en tenant compte du renchérissement ainsi que, partiellement, de la hausse extraordinaire des prix observée entre 2021 et 2023, afin de permettre la poursuite de la mise en œuvre des projets visant à assurer un trafic fluide et sûr.

Sur la base des comptes annuels disponibles, il est estimé que ces moyens seront suffisants.

Tableau 19 Besoins financiers 2028-2031 pour l'aménagement au sens d'adaptations, en million de francs, TVA incluse

	2028	2029	2030	2031
Réseau sans les tronçons NAR	525	530	536	541
Tronçons NAR	58	59	60	60
Total	583	589	596	601

2.5.4.5 Total des besoins financiers sur la période 2028-2031

Conformément à l'art. 6 LFORTA, le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale pour 2028 à 2031 un plafond des dépenses de 9,460 milliards de francs au total (valeurs nominales, TVA incluse) pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales ainsi que pour leur aménagement au sens d'adaptations. Le plafond des dépenses repose une estimation du renchérissement de 0,8 % pour 2028 puis de 1 % par an sur la suite de la période.

Au total, 823 millions de francs sont prévus pour les tronçons NAR, soit en moyenne plus de 200 millions de francs par an. Ce montant est nettement supérieur à celui de la compensation des cantons, qui est de 60 millions par an.

Tableau 20 Besoins financiers 2028-2031 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations, en millions de francs, TVA incluse

	2028	2029	2030	2031	Total
Exploitation					
Exploitation du réseau sans les tronçons NAR	420	425	429	433	1707
Exploitation des tronçons NAR	45	46	46	47	184
Sous-total	465	471	475	480	1 891
Entretien					
Entretien du réseau sans les tronçons NAR	1108	1119	1280	1291	4798
Entretien des tronçons NAR	99	100	101	102	402
Sous-total	1207	1219	1381	1393	5200
Aménagement au sens d'adaptations					
Aménagement du réseau sans les tronçons NAR	525	530	536	541	2132
Aménagement des tronçons NAR	58	59	60	60	237
Sous-total	583	589	596	601	2369
Total sans les tronçons NAR	2053	2074	2245	2265	8637
Total des tronçons NAR	202	205	207	209	823
Total des besoins financiers 2028-2031 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement	2255	2279	2452	2474	9460

2.5.4.6 Comparaison du plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2028-2031 avec la période 2024-2027

Le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2028–2031 est supérieur de 7,7 % en valeurs nominales à celui de la période 2024–2027. Cette augmentation, nécessaire pour tenir compte du renchérissement estimé jusqu'en 2031 ainsi que des besoins supplémentaires liés à l'assainissement du premier tube du tunnel routier du Gothard, s'inscrit dans la continuité des investissements. Les montants investis jusqu'ici ont démontré leur nécessité et leur utilité ; la proposition de plafond

pour la nouvelle période est dès lors nécessaire pour assurer la poursuite de la sécurité, d'une exploitation fiable et de la pérennité des routes nationales.

Tableau 21 Différence entre les plafonds des dépenses 2024-2027 et 2028-2031, en millions de francs, TVA incluse

	Plafond des dépenses 2024-2027	Plafond des dépenses 2028-2031	Variation nominale en %
Exploitation	1821	1891	3,8
Entretien	4694	5200	10,8
Aménagement	2272	2369	4,3
Total	8787	9460	7,7

2.5.5 Alternatives examinées et écartées

Réduction du plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales

Le plafond des dépenses proposé pour l'exploitation et l'entretien se fonde sur des valeurs empiriques, tandis que celui pour l'aménagement sur l'estimation des besoins effectuée par l'OFROU. Les potentiels d'économies et les gains d'efficacité ont été pris en considération. Une réduction du cadre financier affecterait en premier lieu les travaux d'aménagement au sens d'adaptations, ce qui ralentirait la mise en œuvre des mesures visant à améliorer la compatibilité ou la sécurité routière ainsi que l'adaptation aux normes environnementales. Des réductions plus importantes affecteraient l'exploitation et l'entretien et auraient un impact négatif à court terme sur la sécurité routière et la disponibilité des routes nationales, ainsi qu'une détérioration de l'état des infrastructures à moyen et long terme.

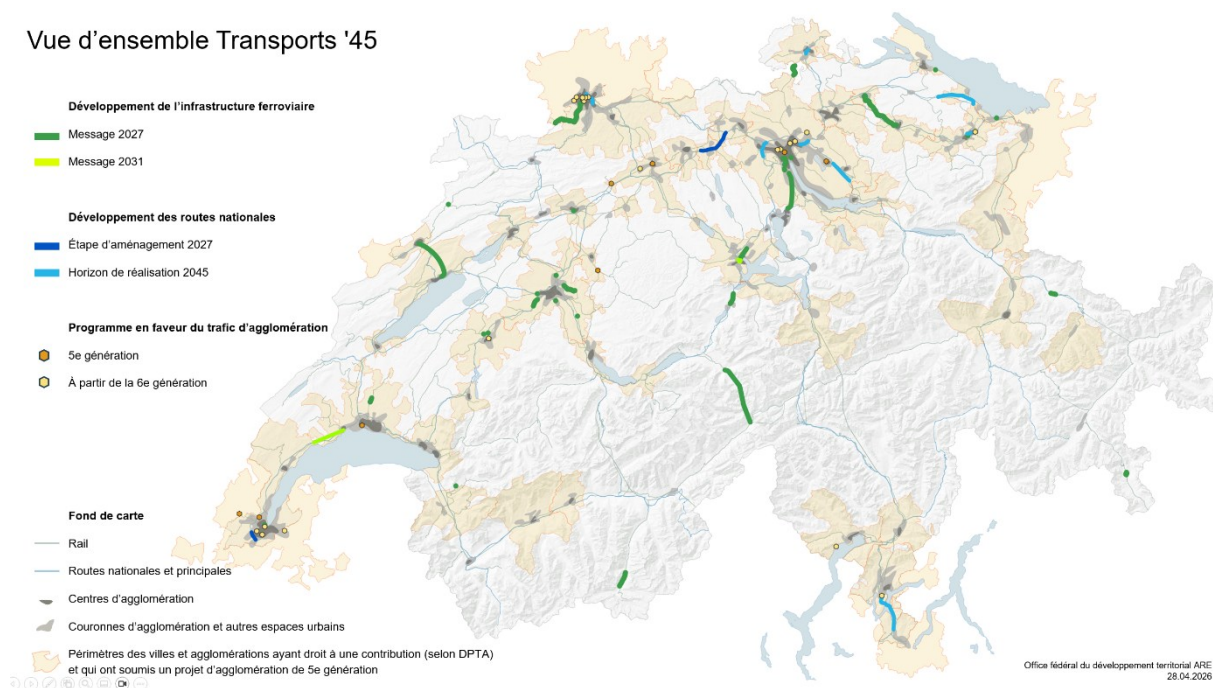
3 Aperçu multimodal des aménagements prévus par territoire d'action

3.1 Coordination des transports et de l'urbanisation dans le contexte national

Comme exposé au chapitre 1.5, la planification des infrastructures, coordonnée entre les différents modes de transport et harmonisée avec le développement urbain, constitue un objectif central du présent projet. Les extensions prévues du réseau ferroviaire et du réseau des routes nationales se complètent judicieusement et sont coordonnées avec les mesures du trafic d'agglomération. Les effets sur le développement urbain sont également pris en compte. Les projets de routes nationales, d'infrastructures ferroviaires et de projets d'agglomération proposés à la réalisation favorisent un développement compact de qualité des agglomérations et contribuent à limiter le mitage du paysage. Ils tiennent en outre compte de l'évolution du travail, des loisirs et de la mo-

bilité et créent les conditions nécessaires à des offres de transport flexibles, multimodales et respectueuses des ressources. La carte ci-dessous donne un aperçu des infrastructures nécessaires.

Figure 15: Aperçu multimodal des aménagements prévus



3.2 Suisse romande et agglomération de Berne

Au bord du lac Léman, le dynamisme économique est marqué, et la pression sur l'urbanisation et les infrastructures de transport est élevée. L'aménagement ferroviaire entre Genève et Lausanne permet de créer les capacités nécessaires sur le rail et de freiner la croissance du trafic sur la route nationale, ce qui contribue à dynamiser les centres urbains situés le long de l'Arc lémanique. Il sera ainsi possible de renoncer à l'élargissement de la route nationale entre Genève et Lausanne. Des mesures relatives à l'exploitation, telles que la réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence, améliorent la fluidité du trafic aux heures de pointe. Le projet Perly–Bernex permettra d'éliminer un goulet d'étranglement majeur sur le réseau routier dans la zone de la ville de Genève. Il n'entre pas en concurrence avec les projets de transports publics. En outre, il constitue une alternative plus économique qu'un contournement est de Genève passant par une nouvelle traversée du lac. Ce projet permet de désengorger les zones urbaines. L'aménagement du réseau de tramway à Genève et du métro à Lausanne permet d'absorber la croissance du trafic au cœur des agglomérations et engendre une marge de manœuvre pour le développement urbain vers l'intérieur ainsi qu'une revalorisation de l'espace routier.

Dans l'agglomération de Berne, des investissements majeurs dans les transports publics ont déjà été réalisés, et d'importantes infrastructures sont en cours de mise en œuvre (aménagement du nœud de Berne, achèvement du Lötschberg, axe au pied sud du Jura). Le tunnel multifonctionnel du Grimsel comble une lacune du réseau à voie étroite et crée une liaison plus sûre et plus rapide tout au long de l'année entre les

régions périphériques, ce qui favorise le tourisme. La liaison Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds renforce le réseau urbain. Ces deux projets ouvrent d'importantes perspectives de développement. Il appartient désormais aux cantons et aux communes concernés d'exploiter ces potentiels de manière appropriée grâce à un développement territorial et de site mené de manière proactive.

3.3 Suisse du Nord-Ouest

Bâle est un nœud central sur l'axe international du Rhin, où la route, le rail et la navigation fluviale sont particulièrement liés. La région se caractérise par un paysage de portée internationale en termes d'industrie et d'innovation, qui détermine ses interdépendances en matière de territoire et de transports. Un renforcement du rail et un développement du réseau sont nécessaires pour assurer un trafic d'agglomération de haute qualité dans cet espace métropolitain trinational étroitement lié à la France et à l'Allemagne. Les tramways et l'interface multimodale de la gare CFF Ouest à Bâle ne peuvent absorber que partiellement la demande sur les courtes et moyennes distances. Comme la pièce maîtresse ne pourra pas être réalisée jusqu'en 2045, il s'agit de préciser, d'ici la prochaine étape d'aménagement, l'approche consistant en une ligne diamétrale mise en œuvre par étapes. Pour soulager la ville de Bâle du trafic de transit sur la route nationale et améliorer la qualité de vie le long de la tangente Est, le tunnel sous le Rhin doit être réalisé à moyen terme.

3.4 Agglomération de Zurich

La forte dynamique de croissance de l'agglomération de Zurich impose des exigences particulières en matière de gestion du développement urbain. La priorisation des projets de tramway et de chemin de fer urbain est importante pour la poursuite de la densification et l'orientation du développement urbain vers l'intérieur. La quatrième voie à la gare de Zurich Stadelhofen permet d'augmenter la capacité du réseau RER à un endroit central. La ligne Glattalbahn et l'aménagement Zurich–Winterthur (tunnel de Brütten) créent des capacités supplémentaires de transports publics et permettraient de renoncer au nouveau tronçon de route nationale au nord de Zurich (autoroute du Glattal, dont les coûts élevés et les difficultés d'intégration dans le réseau des routes nationales existant plaident également contre sa réalisation. Du côté routier, la N1 sera, pour sa part, élargie entre Aarau Ost et Birrfeld. Fondamentalement, l'aménagement de la route nationale est en concurrence avec les éventuels projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sur le même axe. Pour les projets d'infrastructure ferroviaire, tels que la liaison directe Zurich–Aarau, il n'existe toutefois qu'une étude conceptuelle, tandis que le projet de route nationale est nécessaire et prêt à être réalisé. À moyen terme, un développement coordonné des capacités entre la route et le rail est nécessaire sur l'axe Zurich–Limmattal–Aarau. La Limmattalbahn a déjà permis, dans le cadre du projet d'agglomération, de réaliser une desserte intermédiaire efficace qui décharge efficacement le réseau routier. Dans ces zones intermédiaires situées en dehors des centres d'agglomération, la pression urbaine doit être gérée avec une attention particulière en matière d'aménagement du territoire.

3.5 Suisse centrale

Le développement du nœud ferroviaire de Lucerne et de l'axe Zurich–Zoug–Lucerne, avec le tunnel de base du Zimmerberg II ainsi que le contournement routier national déjà approuvé, constituent les éléments essentiels de la gestion à long terme du trafic dans l'agglomération de Lucerne et en Suisse centrale. Outre une résilience accrue, ces deux grands projets d'infrastructure ouvrent de nouvelles possibilités de mise en réseau territoriale. Compte tenu de la croissance continue, un développement urbain prévoyant et coordonné par les cantons et les communes compétents est déterminant.

3.6 Lac de Constance et Alpes orientales

Dans l'agglomération de Saint-Gall, la N1 forme (avec le rail) l'axe performant ouest-est qui relie la Suisse orientale aux autres régions du pays ainsi qu'à l'Autriche, au Liechtenstein et à l'Allemagne. Le tunnel du Rosenberg, avec la bretelle de la gare de marchandises, sert avant tout à soulager l'agglomération de Saint-Gall d'un trafic indésirable sur le plan spatial, à y créer de l'espace pour le développement des transports publics et à absorber le trafic régional et le trafic de transit sur la route nationale. Ces éléments améliorent la redondance. Le contournement d'Amriswil Nord avec la jonction de Romanshorn contribue également à désengorger la zone urbanisée, à améliorer la desserte et à regrouper le trafic. L'aménagement de la ligne ferroviaire Küblis–Fideris améliore la desserte de zones touristiques importantes telles que le Prättigau, Davos et la Basse-Engadine.

3.7 Suisse méridionale

Diverses mesures issues des projets d'agglomération ainsi que les extensions du réseau routier national entre Bellinzone et Locarno et au sud de Lugano viennent compléter le système de transport de la « Città Ticino », qui s'étend jusqu'en Italie voisine. Les vastes projets ferroviaires inscrits dans le plan sectoriel des transports et liés à AlpTransit n'ont pas fait l'objet d'un examen par l'EPFZ. Il conviendra de clarifier, dans le cadre des travaux ultérieurs (vision stratégique du PRODES), comment aborder ces projets initialement prévus et les surfaces nécessaires pour les lignes d'accès AlpTransit.

3.8 Axe ouest-est

L'EPFZ a examiné différents projets sur l'axe ouest-est, dont une deuxième double voie continue entre Genève et Lausanne, deux nouveaux tronçons entre Lausanne et Berne, un tunnel continu entre Aarau et Zurich ainsi que diverses améliorations du tracé entre Winterthour et Saint-Gall. Dans son rapport d'expertise, l'EPFZ a conclu que les mesures de construction sont très coûteuses. S'il a fallu quelque 100 millions de francs pour gagner une minute de trajet sur la nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist, l'investissement nécessaire entre Winterthour et Saint-Gall serait environ huit fois plus élevé. Dans son expertise, l'EPFZ recommande donc de reporter les projets, à l'exception de celui de Morges–Perroy, afin d'élaborer un concept global et multimodal pour l'axe ouest-est, qui soit compatible avec l'aménagement du territoire et susceptible d'être

mis en œuvre par étapes. Dans la perspective du prochain message sur le développement global des transports (message 2031), le DETEC présentera un projet pour le développement à long terme de l'axe ouest-est. La coordination globale entre les deux modes de transport, la route et le rail, doit s'inscrire dans le cadre de la mise à jour du plan sectoriel des transports, partie Programme. Au centre des réflexions figurent la coordination avec le développement territorial ainsi que la définition progressive des priorités d'aménagement pour la route et le rail le long de l'ensemble de l'axe ouest-est, de Genève à Saint-Gall. L'objectif général est d'apporter une contribution déterminante à la cohésion des différentes régions du pays grâce à un axe ouest-est plus rapide, performant et harmonisé entre les différents modes de transport. Il s'agit pour cela de viser des vitesses compétitives pour le rail sur l'ensemble de l'axe ouest-est. Il convient en outre d'intégrer des considérations visant à renforcer la redondance du système ferroviaire, afin de réduire sa vulnérabilité aux perturbations.

Ces travaux s'appuient sur le PRODES des routes nationales, sur la perspective RAIL 2050 ainsi que sur la concrétisation de RAIL 2050 en matière de territoire et de transport. L'OFT élabore cette dernière comme base essentielle pour les étapes de planification ultérieures, en traduisant les champs d'action et les approches identifiés dans la concrétisation spatiale en un concept à long terme pour le trafic grandes lignes et le transport de marchandises. Ces concepts montrent, à l'aide d'objectifs concrets en matière de temps de trajet et de qualité de l'offre, comment l'axe ouest-est peut s'intégrer dans un réseau couvrant l'ensemble de la Suisse et comment l'objectif général de cohésion entre les différentes régions du pays peut être atteint.

3.9 Précisions concernant le plan sectoriel des transports

Le projet s'appuie sur le plan sectoriel des transports, partie Programme, qui définit les principes d'une planification globale des transports adaptée au territoire. En complément, il convient de clarifier les questions en suspens soulevées dans l'expertise de l'EPFZ. Il s'agit notamment de la stratégie multimodale pour l'axe ouest-est ou de la gestion du trafic transfrontalier : précisions et adaptations ponctuelles des chapitres conceptuels du plan sectoriel ainsi que stratégies suprarégionales destinées à compléter les chapitres consacrés aux territoires d'action qui ne sont pas contraignants pour les autorités. Ces travaux seront entrepris à la suite de la consultation, en coordination avec les cantons et les autres milieux concernés.

4 Commentaire des dispositions / arrêtés fédéraux

4.1 Rail

4.1.1 Arrêté fédéral relatif à la garantie à long terme d'une infrastructure ferroviaire performante

Art. 130, al. 3^{bis}, Cst.

Afin de combler la lacune de financement de l'infrastructure ferroviaire et de garantir à long terme le financement d'une infrastructure ferroviaire performante, le pour mille supplémentaire de la TVA, limité jusqu'à 2030, doit continuer à alimenter le FIF au-delà de cette date pour une durée indéterminée. C'est pourquoi l'art. 130, al. 3^{bis}, Cst. est modifié en ce sens que les taux de la TVA sont augmentés durablement de 0,2 point au lieu de 0,1 point au profit du financement de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 196, ch. 14, al. 4 et 5, Cst.

Vu l'augmentation durable de 0,2 point des taux de la TVA destinée à financer l'infrastructure ferroviaire (art. 130, al. 3^{bis}, Cst.), ces deux dispositions peuvent être abrogées.

4.1.2 Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)

Art. 48c, al. 2^{bis}

Aujourd'hui déjà, les étapes d'aménagement et les mesures prévues reposent sur une analyse des besoins ainsi que sur un projet d'offre. Bien que la justification des besoins ait été requise, les mesures adoptées ne présentaient pas toujours, par le passé, un degré de maturité suffisant au moment de la décision. Il en est résulté une imprécision des coûts, ce qui a entraîné un besoin financier supplémentaire considérable. L'al. 2^{bis} est donc complété en ce sens qu'un avant-projet achevé sera requis pour que des éléments stratégiques du réseau puissent être décidés. Avec un avant-projet achevé, l'estimation des coûts atteint une précision de +/- 20 %, ce qui augmente la sécurité en matière de coûts et, partant, l'adéquation de l'aménagement et du financement.

Par ailleurs, des mesures complémentaires sont décidées (cf. chap. 2.1.7.4). Celles-ci contribuent à la réalisation des objectifs d'offre fixés pour une région ou un tronçon dans le cadre de l'étape d'aménagement (augmentation de la capacité, augmentation des prestations, etc.). Elles sont techniquement indispensables pour pouvoir mettre en œuvre efficacement l'offre visée par les éléments stratégiques du réseau.

Alors que les objectifs stratégiques en matière d'offre et les éléments du réseau qui y sont liés sont clairement définis au moment où la décision est prise, les mesures complémentaires nécessaires à cet effet ne sont pas encore suffisamment connues ou définitivement déterminées à ce stade. Elles ne se concrétisent généralement qu'au cours de la planification ultérieure de l'offre et de la production. Il n'est donc pas opportun que le Parlement se penche sur chaque mesure d'infrastructure de petite ou moyenne envergure. C'est pourquoi les mesures complémentaires nécessaires pour un horizon d'offre seront désormais proposées sous forme de rubriques collectives. Les moyens nécessaires à cet effet devront alors être approuvés globalement par le Parlement.

Comme auparavant, la concrétisation détaillée des mesures complémentaires nécessaires restera du ressort de l'OFT et se fera en étroite collaboration avec les entreprises ferroviaires ainsi qu'en concertation avec les cantons, conformément à l'art. 16 OCPF.

Afin de pouvoir également améliorer la précision des coûts dans le cadre des mesures complémentaires, il est prévu que les fonds approuvés par le Parlement pour les postes globaux ne soient libérés par le Conseil fédéral qu'à l'issue de l'avant-projet de chaque mesure d'infrastructure (cf. commentaire de l'art. 58, al. 4, LCdF). Le Conseil fédéral peut déléguer la libération au DETEC.

Par ailleurs, les travaux de planification et de conception pour les prochaines étapes d'aménagement seront également décidés dans le cadre d'une étape d'aménagement. À l'avenir, ces travaux de planification et de conception revêtiront d'autant plus d'importance que les éléments stratégiques du réseau devront, au moment d'une prochaine étape d'aménagement, présenter le degré de maturité requis pour leur décision (à savoir un avant-projet achevé). Les fonds alloués seront libérés par l'OFT.

Art. 58, al. 4

Au moyen du crédit d'engagement, le Parlement approuve les moyens financiers nécessaires à la réalisation des éléments stratégiques du réseau. Une fois l'avant-projet achevé, la précision des coûts pour ces projets infrastructurels est déjà élevée. En outre, le Parlement approuve également les moyens financiers nécessaires à d'autres mesures de niveau supérieur qui ne peuvent encore être déterminées de manière définitive au moment de la décision (notamment les mesures complémentaires, cf. commentaires relatifs à l'art. 48c, al. 2^{bis}, LCdF). Afin d'atteindre une plus grande sécurité en matière de coûts lors de la réalisation de ces mesures, les moyens effectivement nécessaires pour réaliser les projets infrastructurels concrétisés lors de l'étude de projet ne seront libérés que lorsqu'un avant-projet achevé pourra être présenté. La libération des fonds alloués par le Parlement incombe en principe au Conseil fédéral. Vu le grand nombre de projets infrastructurels et leur grande diversité en termes d'ampleur et de coûts, le Conseil fédéral doit pouvoir déléguer partiellement cette tâche au DETEC.

Art. 8^{bis} de la loi du 4 octobre 1991 sur le transit alpin (LTrAlp)

Cette disposition est abrogée. Le plan sectoriel visé a depuis été remplacé par le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure ferroviaire (SIS). Ce dernier a pour objectif de coordonner le développement à long terme prévu de l'infrastructure ferroviaire avec le développement territorial souhaité, afin que la Confédération, les cantons et les communes disposent d'une sécurité de planification. Le fait d'inscrire des projets au niveau de la loi (let. a à c) empêche d'adapter le SIS au fur et à mesure à la planification ferroviaire actuelle. L'al. 2 est en outre désormais couvert par les dispositions de la LCdF relatives à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (chap. 5a et 6) et est par conséquent obsolète.

4.1.3 Étapes d'aménagement

4.1.3.1 Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Art. 1, al. 2, let. e et h

Ces deux mesures sont reformulées en raison de modifications matérielles dues au retour sur des projets déjà décidés (cf. chap. 2.1.8).

4.1.3.2 Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

Art. 1, al. 2

Vu les besoins financiers supplémentaires exposés ci-dessus et la priorisation qui en découle, il faut revoir en profondeur cet arrêté fédéral. De nombreuses mesures déjà décidées doivent être supprimées ou, au moins, liées à la prorogation illimitée du pour mille de la TVA. L'*al. 2* n'énumère donc plus que les mesures dont la poursuite n'est pas tributaire du financement fédéral supplémentaire prévu (cf. chap. 2.4.3). Les seules exceptions sont l'aménagement de la gare de Brigue (ch. 6) en raison du lien contractuel avec l'Italie et les premières mesures visant à éliminer les effets négatifs de l'horaire 2025 en Suisse romande (let. k).

Art. 1, al. 2^{bis}

Le nouvel *al. 2^{bis}* énumère les mesures qui sont directement tributaires du financement supplémentaire par la Confédération (cf. chap. 2.4.3). Outre les mesures visant une augmentation des prestations et une extension des capacités, cet alinéa (let. c) indique notamment aussi les installations d'exploitation telles que les installations d'accueil à Olten et à Bâle CFF ainsi que les voies de réception à Cadenazzo. L'entrée en vigueur de cet alinéa et la mise en œuvre de ces projets sont liées à l'acceptation de la prorogation du pour mille de la TVA pour une durée indéterminée.

4.1.3.3 Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2027 de l'infrastructure ferroviaire

Art. 1

L'*al. 2* définit les mesures incluses dans l'EA27. La *let. a* indique les éléments stratégiques du réseau pour lesquels un avant-projet doit être disponible afin qu'ils puissent être intégrés à une étape d'aménagement. Les moyens financiers alloués à ces projets ne devront ainsi pas être libérés séparément par le Conseil fédéral.

La *let. b* indique d'une part la mesure d'aménagement dans la région bâloise (ch. 1). Il s'agit en l'occurrence d'un élément important du réseau qui présente un lien étroit avec des mesures prévues dans le même périmètre par l'EA35 et qui inclut une grande part de maintenance. Bien qu'aucun avant-projet ne soit encore disponible pour une mesure infrastructurelle concrète, le Conseil fédéral entend faire progresser l'aménagement dans cette région. Il s'agit de poursuivre l'élaboration et la concrétisation des projets d'infrastructure nécessaires à cet effet. Les fonds à allouer par le Parlement au titre de l'aménagement dans la région bâloise devront être libérés par le Conseil fédéral lorsqu'un avant-projet sera disponible.

D'autre part, la *let. b* énumère les mesures complémentaires en tant que rubriques collectives pour les horizons d'offre respectifs (ch. 2 et 3). Les fonds à allouer globalement à ce titre par le Parlement devront également être libérés par le Conseil fédéral une fois les avant-projets des différents projets d'infrastructure achevés. Il en va de même pour l'aménagement d'installations d'exploitation telles que celui de la gare d'Enge (ch. 4).

Les *chiffres 5 à 9* énumèrent d'autres mesures. Il s'agit en particulier de faire progresser la stratégie ERTMS de l'OFT (ch. 5). Des contributions fédérales sont aussi prévues pour des mesures transfrontalières telles qu'une potentielle liaison directe Suisse – Londres ou des voies de réception du *gateway* Bâle nord (ch. 6) ou encore pour des installations à câbles avec fonction de desserte (ch. 7). Il convient également d'entamer dès à présent les travaux relatifs aux prochaines étapes d'aménagement, afin que notamment les avant-projets requis pour les éléments stratégiques du réseau soient disponibles pour l'intégration de ces derniers dans une future étape d'aménagement (ch. 8). Enfin, les moyens financiers nécessaires à une surveillance efficace des coûts et des délais lors de la mise en œuvre du programme sont également prévus (ch. 9).

Art. 2

Compte tenu de l'ampleur des différentes étapes d'aménagement, cet arrêté fédéral est également sujet au référendum. Cela permet d'assurer la légitimité démocratique avérée des grands projets dans le domaine des transports publics.

Les décisions relatives à l'aménagement ferroviaire et à son financement doivent être juridiquement liées afin de garantir la transparence quant au coût de la poursuite dudit aménagement et quant à l'offre supplémentaire qui ne pourra être réalisée que si le pour mille de la TVA est maintenu. Il en résulte que l'arrêté fédéral sur l'EA27 de l'infrastructure ferroviaire n'entrera pas en vigueur si le peuple et les cantons rejettent la pérennisation du pour mille de la TVA (cf. chap. 2.4.3).

4.1.4 Crédits d'engagement

4.1.4.1 Arrêté fédéral concernant la deuxième augmentation du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

L'art. 1 porte le crédit d'engagement alloué pour l'EA25 de 6765 à 6950 millions de francs.

Compte tenu de la réduction obtenue par la suppression de projets (cf. chap. 2.1.8.1), le crédit d'engagement est augmenté de 185 millions de francs afin que les mesures résiduelles nécessaires puissent être financées.

Le crédit d'engagement est illimité dans le temps. Il est lié à l'EA25 approuvée et au catalogue des projets qu'elle contient, et reste valable jusqu'à ce que la réalisation soit terminée. Le crédit d'engagement est fondé sur les prix d'octobre 2008 (indice du renchérissement de la construction ferroviaire 2008 II).

4.1.4.2 Arrêté fédéral concernant la deuxième modification du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

L'art. 1 porte le crédit d'engagement alloué pour l'EA35 de 16 070 à 17 700 millions de francs. Compte tenu de la réduction obtenue par la suppression de projets (cf. chap. 2.1.8.1), le crédit d'engagement est augmenté de 1630 millions de francs afin que les mesures résiduelles nécessaires puissent être financées.

Cette augmentation de crédit présuppose toutefois l'entrée en vigueur du pour mille de la TVA prolongé pour une durée indéterminée. Étant donné que la modification de l'arrêté fédéral sur l'EA35 de l'infrastructure ferroviaire proposée dans le présent projet subordonne une partie des mesures proposées à la pérennisation du pour mille de la TVA, les moyens financiers prévus à cet effet sont également subordonnés à l'entrée en vigueur de l'al. 2^{bis} dudit arrêté (cf. chap. 4.1.3.2). Si la pérennisation du pour mille de la TVA n'entrait pas en vigueur et que, partant, les mesures visées à l'al. 2^{bis} de l'arrêté fédéral sur l'EA35 n'étaient pas réalisées, le crédit prévu pour l'EA35 ne serait pas augmenté mais réduit à 9660 millions de francs. Afin de présenter cela de manière transparente, l'art. 1 est subdivisé en deux alinéas.

En conséquence, l'art. 1, al. 2, n'entrera en vigueur et le crédit ne sera augmenté dans toute la mesure proposée que si le peuple et les cantons acceptent la prorogation pour une durée indéterminée du pour mille de la TVA (art. 3, al. 2).

Le crédit d'engagement est illimité dans le temps. Il est lié à l'EA35 approuvée et au catalogue des projets qu'elle contient, et reste valable jusqu'à ce que la réalisation soit terminée. Le crédit d'engagement est fondé sur les prix à fin 2014 (indice du renchérissement de la construction ferroviaire 2014 II).

4.1.4.3 Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2027 de l'infrastructure ferroviaire

Art. 1

Le crédit d'engagement de 8090 millions de francs est illimité dans le temps et réparti en rubriques dont la structure est fonction de l'arrêté fédéral sur l'EA27. Il restera valable jusqu'à ce que la réalisation soit terminée. Étant donné que l'EA27 est également liée à la pérennisation du pour mille de la TVA (cf. chap. 4.1.3.3), le crédit d'engagement proposé serait caduc en cas de rejet. Le crédit d'engagement est fondé sur les prix de juin 2025 (indice du renchérissement de la construction ferroviaire 2025 I).

Art. 2

Il s'agit d'investir le Conseil fédéral de la compétence de gérer le crédit d'engagement et notamment de procéder à de légers reports entre les différentes rubriques. Le Conseil fédéral doit aussi pouvoir augmenter le crédit d'engagement du renchérissement attesté et de la TVA. En l'état actuel des connaissances, l'étape d'aménagement 2027 coûtera quelque 9200 millions de francs, TVA et renchérissement inclus. Cette estimation se fonde sur les hypothèses suivantes : prix de 2025, indemnisation de la réduction

de l'impôt préalable de 1 % des coûts, renchérissement 1 % par an; projets achevés en 2046.

Art. 3

Au sens de l'art. 58, al. 4, LCdF proposé dans le présent projet (cf. chap. 4.1.2), cet article définit pour quelles mesures la décision quant à leur réalisation doit relever de la compétence du Conseil fédéral. Le Conseil fédéral libérera les moyens financiers alloués par l'Assemblée fédérale et nécessaires à la réalisation des mesures dès que l'avant-projet des mesures infrastructurelles concrètes sera achevé. Les mesures qui relèvent de la compétence du Conseil fédéral incluent notamment toutes les mesures complémentaires (cf. chap. 2.1.9) et la mesure dans la région de Bâle. Le Conseil fédéral peut déléguer la libération au DETEC, ce qui fournira la souplesse nécessaire lors de la planification permanente de l'infrastructure ferroviaire et permettra de prendre les décisions à l'échelon approprié, de manière judicieuse et économique en fonction du type et de l'ampleur des mesures infrastructurelles prévues.

4.2 Route nationale

4.2.1 Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales

Les projets Perly – Bernex (N1) et Aarau-Est – Birrfeld (N1) affectés à l'horizon de réalisation 2045 ont atteint l'état d'avancement nécessaire (cf. chap. 2.2.6). La mise en œuvre des projets d'extension proposés implique des investissements estimés à quelque 1601 millions de francs (état des coûts en avril 2025, hors TVA).

L'EPFZ recommande de réaliser les deux projets. Celui situé dans le canton d'Argovie concerne un tronçon majeur du réseau suisse des routes nationales entre les grandes agglomérations de Berne, Bâle et Zurich. Le projet d'extension en Suisse romande éliminera quant à lui un important goulet d'étranglement dans la région genevoise et contribuera à la résilience du réseau sur l'axe ouest-est ainsi que dans la deuxième plus grande agglomération de Suisse.

4.2.2 Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés

Art. 1, let. a

Pour l'étape d'aménagement 2027 (cf. chap. 2.2.6), le Conseil fédéral demande au Parlement un crédit d'engagement de 1601 millions de francs bruts (état des coûts en 2025, hors TVA).

Le crédit d'engagement se décompose comme suit :

Tableau 22 : Montant du crédit d'engagement en millions de francs (état des prix en avril 2025, hors TVA)

Région	RN	Projet	Montant
GE	N1	Perly – Bernex	1028
AG	N1	Aarau-Est – Birrfeld	573
Total			1601

Art. 1, let. b et c

En complément, le Conseil fédéral demande au Parlement un crédit d'engagement de 200 millions de francs pour la planification de projets pas encore approuvés et de 57 millions de francs pour l'investissement préalable dans la route nationale en lien avec le tunnel ferroviaire de Brütten.

Tableau 23 : Montant du crédit d'engagement en millions de francs (état des prix en avril 2025, hors TVA)

	Montant
Conception et acquisition de terrains (cf. chap. 2.2.7)	
Planification des projets de tous les horizons de réalisation, y c. acquisition de terrains	200
Tunnel de Brütten, investissement préalable en vue de la construction de l'autoroute du Glattal	
Déplacement de la ligne ferroviaire	57
Total	257

Le projet ferroviaire approuvé pour la construction du tunnel de Brütten comprend le déplacement de la ligne ferroviaire dans le secteur de Dietlikon, à titre d'investissement préalable en vue de la construction ultérieure de l'autoroute du Glattal. L'ancien arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement portant sur cet investissement préalable n'est pas entré en vigueur à la suite du référendum, étant donné qu'il faisait partie intégrante de l'étape d'aménagement 2023. Les coûts supplémentaires induits par le volet routier sont dus indépendamment de la suppression prévue du projet d'autoroute du Glattal et doivent être imputés au FORTA. Un crédit d'engagement d'un montant de 57 millions de francs est nécessaire à cette fin.

Si le fonds ne dispose pas de moyens financiers suffisants, le financement des charges d'exploitation et d'entretien des routes nationales devra être garanti en priorité, conformément à l'art. 5, al. 2, LFORTA.

Art. 2

La disposition en question habilite le Conseil fédéral à accroître le crédit d'engagement à hauteur du renchérissement effectif et de la TVA. En l'état actuel des connaissances, l'étape d'aménagement 2027 coûtera quelque 2011 millions de francs, TVA et renchérissement inclus. Cette estimation se fonde sur les hypothèses suivantes : TVA de

8,1 % ; renchérissement de 1 % par an ; achèvement des deux projets en 2047. La précision des coûts est de +/- 30 %.

Art. 3

Le décompte du crédit d'engagement est structuré en fonction non seulement des engagements visés à l'art. 1, al. 2, let. a et b, de l'arrêté fédéral du ... relatif à l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales, mais aussi de ceux visés à l'art. 1, let. b et c, de l'arrêté fédéral dont il est question dans ce chapitre.

Art. 4

Le crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales (art. 1, let. a) n'entrera en vigueur que si l'arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2027 entre en vigueur.

Aucune condition d'entrée en vigueur ne s'applique aux autres crédits (art. 1, let. b et c), qui ne sont pas liés à des projets relevant de l'étape d'aménagement 2027. Ils entreront donc en vigueur même en cas de référendum contre l'arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales.

4.2.3 Arrêté sur le réseau

Les liaisons routières d'importance nationale sont définies par le Parlement dans l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales (arrêté sur le réseau). À la suite du réexamen complet des projets du PRODES des routes nationales opéré par l'OFROU et conformément aux conclusions de l'EPFZ, le Conseil fédéral propose d'exclure les tronçons ci-après du réseau des routes nationales.

Tableau 24 : Adaptation de l'arrêté sur le réseau

Canton	Sections			
	Dans l'actuel arrêté sur le réseau		Adaptation	
Vaud	Aubonne/Morges (Ouest) – Villars-Ste-Croix	1 ^{re} classe	Aubonne/Morges (Ouest) – Villars-Ste-Croix	4 ^{re} classe
Zurich	Seebach/Zürich-Nord – Brüttisellen/Effretikon	1 ^{re} classe	Seebach/Zürich-Nord – Brüttisellen/Effretikon	4 ^{re} classe

S'agissant du contournement de Morges, des études préliminaires ont été réalisées entre 2010 et 2013. Les analyses approfondies ont révélé qu'aucune des solutions n'était satisfaisante à tout point de vue. En outre, le projet occasionne des coûts très importants chiffrés à environ 3660 millions de francs. Les travaux menés jusqu'ici concernant l'autoroute du Glattal dans la région zurichoise montrent qu'il est difficile d'intégrer le nouveau tronçon autoroutier dans l'actuel réseau des routes nationales, qui est déjà très complexe. Par ailleurs, ce projet dont les coûts sont estimés à quelque 3930 millions de francs n'est pas finançable dans un avenir proche.

Que ce soit à Morges ou dans le Glattal, des mesures d'exploitation et l'accroissement prévu des capacités sur le réseau ferroviaire ainsi que dans le domaine du trafic d'agglomération permettront de remédier suffisamment aux problèmes attendus sur l'autoroute (cf. chap. 3.4). À la suite de l'abandon définitif de ces deux projets, les liaisons routières en question seront supprimées de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

4.2.4 Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028-2031

Art. 1

Afin de pouvoir garantir l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations du réseau des routes nationales, un plafond des dépenses de 9460 millions de francs est proposé pour la période 2028-2031.

Art. 2

Le calcul du plafond des dépenses se fonde sur une évolution du renchérissement à partir de 2028 conforme aux prévisions de décembre 2025 concernant l'indice suisse des prix à la consommation. L'évolution du renchérissement pour les années 2026 et 2027 correspond à celle du message concernant le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Art. 3

Conformément à l'art. 163, al. 2, de la Constitution (Cst.), l'arrêté en question n'est pas sujet au référendum.

4.3 Programme en faveur du trafic d'agglomération

4.3.1 Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2028 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

L'arrêté fédéral approuve les crédits d'engagement à partir de 2028 pour les contributions aux mesures relevant du PTA et définit les villes et les agglomérations ayant droit à un cofinancement, ainsi que le taux de contribution correspondant et le montant maximal de la contribution fédérale pour les investissements dans les infrastructures de transport dans le cadre de la cinquième génération du PTA. Le Conseil fédéral est habilité à augmenter les crédits d'engagement pour tenir compte de la TVA et du renchérissement.

Les coûts totaux avec TVA et renchérissement s'élèveront probablement à 1312 millions de francs.

Pour les mesures financées de manière forfaitaire en vertu de l'art. 21a OUMin, le Parlement approuve une contribution forfaitaire maximale sous forme de crédit d'engagement, qui comprend la TVA et le renchérissement.

Les projets d'agglomération cofinancés par la Confédération, les taux de contribution respectifs ainsi que la contribution maximale par projet d'agglomération pour les mesures visées à l'art. 21 (prix d'avril 2024, hors TVA et renchérissement) et à l'art. 21a OUMin (contribution maximale) sont indiqués dans l'annexe de l'arrêté fédéral.

Le taux de contribution s'applique également aux mesures individuelles et aux paquets de mesures. La contribution maximale fixée par mesure ne peut toutefois pas être dépassée (cf. listes A en annexe). Les éventuels coûts supplémentaires sont à la charge des organismes responsables des projets d'agglomération.

En sa qualité d'arrêté fédéral simple, la décision de financement n'est pas soumise au référendum (art. 163, al. 2, Cst. et art. 141, al. 1, let. c a contrario, art. 163, al. 2, Cst. et art. 25, al. 2 de la loi du 13 décembre 2022 sur le Parlement, LParl³⁵).

4.3.2 Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel pour une contribution à la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » ainsi qu'à la mesure d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) » prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

Pour la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » et les mesures d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) », un crédit additionnel à hauteur de 57,63 millions de francs devrait être approuvé au sens de l'art. 7, let. b, LFORTA.

Il s'agit d'une participation de la Confédération aux coûts imputables, en vertu de l'art. 21 de l'ordonnance du 7 novembre 2007³⁶ concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin). Le taux de contribution pour le projet d'agglomération Locarnese de quatrième génération reste inchangé. La contribution en question correspond à 40 % des coûts déclarés par le canton du Tessin, qui s'élèvent à 144,08 millions de francs (prix d'octobre 2020, hors renchérissement et TVA).

Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit additionnel du renchérissement attesté et de la TVA. Les coûts totaux avec TVA et renchérissement s'élèveront probablement à 78 millions de francs.

En vertu de l'art. 25, al. 2, LParl³⁷, la décision de financement est un arrêté fédéral qui ne relève pas du référendum.

³⁵ RS 171.10

³⁶ RS 725.116.21

³⁷ RS 171.10

4.4 Approche et hypothèses en matière de renchérissement

4.4.1 Approche en matière de renchérissement

Les arrêtés fédéraux proposés concernant les crédits d'engagement ne comprennent ni la TVA ni le renchérissement. Ils donnent au Conseil fédéral la compétence d'augmenter ces crédits du montant correspondant au renchérissement constaté ainsi que de la TVA. La seule exception concerne les mesures du programme en faveur du trafic d'agglomération financées de manière forfaitaire en vertu de l'art. 21a OUMin, pour lesquelles le Parlement approuve une contribution forfaitaire maximale sous forme de crédit d'engagement, qui comprend la TVA et le renchérissement.

Contrairement au cadre de paiement, qui est décidé pour une durée fixe de quatre ans, la réalisation des projets s'étend sur un horizon temporel plus long. Les incertitudes liées aux prévisions de renchérissement augmentent, car le niveau cumulé dépend fortement de la période durant laquelle se déroule la phase de construction d'un projet. La date exacte de la construction dépend toutefois de l'approbation des plans. Étant donné les possibilités de recours à cet égard, il est difficile de prévoir avec précision le début des travaux. C'est pourquoi la procédure choisie, consistant à proposer les arrêtés fédéraux sans tenir compte du renchérissement et de la TVA, a fait ses preuves par le passé. Les coûts prévisionnels, TVA et renchérissement compris, sont indiqués dans le présent rapport explicatif pour chacun des arrêtés fédéraux correspondants de ce chapitre.

4.4.2 Hypothèses de renchérissement

Le plafond des dépenses pour les routes nationales 2028 - 2031 (cf. chapitre 4.2.4) repose sur une hypothèse de renchérissement, présentée dans l'arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028 - 2031 (art. 2) ; L'hypothèse de renchérissement se fonde sur le niveau de l'indice national des prix à la consommation de décembre 2025, le niveau de 106,9 points se rapportant à la série prenant comme base décembre 2020 = 100 points. Les crédits budgétaires sont ajustés chaque année en fonction des estimations relatives au renchérissement. Les crédits d'engagement proposés dans les autres arrêtés fédéraux ne comportent aucune hypothèse en matière de renchérissement.

L'évolution future du coût des crédits d'engagement est calculée, pour les chemins de fer, sur la base de l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire; pour les routes nationales, sur la base de l'indice du renchérissement pour les routes nationales: élimination des goulets d'étranglement, augmentation de la capacité et grands projets ; et pour les contributions en faveur du trafic d'agglomération sur la base de l'indice suisse des prix des travaux publics par grande région ou de l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire.

5 Conséquences

5.1 Conséquences pour la Confédération

5.1.1 Incidences financières

5.1.1.1 Introduction, prévisions et hypothèses

Le FORTA finance les dépenses liées à l'exploitation, à l'entretien et à l'aménagement des routes nationales, ainsi que les mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, tandis que le FIF finance celles liées à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Les deux fonds sont alimentés par des sources de financement affectées. L'objectif du Conseil fédéral est de faire correspondre autant que possible les moyens disponibles pour les aménagements avec les décisions relatives aux projets. Dans ce contexte, il s'agit de prévoir aussi bien les versements dans les fonds que les dépenses effectuées à partir de ceux-ci sur une période de plus de vingt ans, au-delà de 2045. En outre, les différentes bases relatives à la prise en compte de la taxe sur la valeur ajoutée et du renchérissement doivent être harmonisées et rendues cohérentes. L'établissement des prévisions requiert diverses hypothèses concernant l'évolution des recettes et des dépenses. Pour le FORTA, les hypothèses relatives aux recettes portent, par exemple, sur l'évolution de l'impôt sur les huiles minérales et l'entrée en vigueur de la redevance sur les véhicules électriques, tandis que du côté des dépenses, elles portent sur l'utilisation des fonds par les projets d'agglomération ainsi que sur l'avancement des projets d'aménagement en cours de réalisation. S'agissant du FIF, les hypothèses en termes de recettes portent, par exemple, sur l'évolution de la RPLP, tandis que celles relatives aux dépenses concernent l'avancement des grands projets. Des hypothèses ont également été formulées concernant l'évolution de la taxe sur la valeur ajoutée et du renchérissement. Il faut aussi tenir compte des coûts subséquents des aménagements pour l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures. La construction de nouvelles installations entraîne une augmentation des besoins d'entretien. Par ailleurs, les besoins d'entretien augmentent en raison de la part croissante des ouvrages d'art tels que les tunnels, les ponts et les tranchées couvertes, ainsi qu'en raison de l'augmentation du trafic et de la sollicitation accrue des infrastructures qui en résulte. Dans le domaine ferroviaire, l'aménagement entraîne également une augmentation des besoins financiers pour les offres commandées.

Le DETEC (OFT et OFROU) gère chaque année les prélèvements effectifs sur les fonds FIF et FORTA, de manière que ceux-ci ne s'endettent pas et que les liquidités nécessaires soient garanties. La planification financière s'effectue via la définition annuelle des programmes de construction et la décision annuelle du Parlement concernant les prélèvements et les apports aux fonds. Dans la gestion des prélèvements sur les fonds, les montants destinés à l'exploitation et au maintien de la qualité des infrastructures priment sur ceux affectés aux projets d'aménagement. S'il s'avère que les moyens disponibles ne suffisent pas, il convient, dans la mesure du possible, de réduire les coûts des projets ou de les reporter, afin que la liquidité des fonds soit toujours suffisante.

5.1.1.2 Financement de l'infrastructure ferroviaire

Le FIF est alimenté chaque année par des fonds fédéraux généraux, la taxe sur la valeur ajoutée et l'impôt sur les huiles minérales, la redevance sur le trafic des poids lourds, les contributions cantonales et l'impôt fédéral direct. Au total, environ 6 milliards de francs sont versés chaque année dans le fonds. Conformément à l'art. 4 de la loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF, RS 742.140), le fonds sert à financer l'exploitation, la maintenance de la qualité des infrastructures (à hauteur d'environ 4 milliards de francs par an) ainsi que l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le fonds doit encore rembourser les dettes liées aux avances du FTP de l'époque, d'un montant de près de 4 milliards de francs, et ne peut pas en contracter de nouvelles. Les apports et les dépenses doivent donc être équilibrés à long terme.

La planification actuelle à long terme du FIF repose sur les hypothèses suivantes : La plupart des recettes devraient croître à un rythme annuel de 2,5 à 3 %³⁸, tandis que les apports provenant de la redevance sur le trafic des poids lourds devraient, compte tenu des réaffectations et de la décarbonisation, stagner ou diminuer. Compte tenu de ces hypothèses, l'avance versée par le FTP devrait être remboursée d'ici fin 2032. Du côté des dépenses, il a été supposé que les coûts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire augmenteraient de 2 à 3 % par an. Ce calcul tient compte des besoins croissants en matière d'entretien, qui font actuellement l'objet d'un examen par l'OFT. En l'absence de prolongation du pour mille de la TVA, et une fois déduites les dépenses d'exploitation et de maintien de la qualité des infrastructures, aucun moyen ne serait disponible pour un développement supplémentaire de l'infrastructure ferroviaire d'ici 2045. De plus, tous les projets déjà approuvés ne pourraient pas être réalisés.

Avec la prolongation du pour mille de la TVA, sur la base des hypothèses retenues, des fonds suffisants seront disponibles pour l'ensemble de la période 2027 à 2045 afin, d'une part, de financer les projets liés à cette prolongation, y compris ceux de l'étape d'aménagement 2027 et, d'autre part, de pouvoir prendre de nouvelles décisions probablement en 2031.

Liquidités du FIF

Selon la planification à long terme actuelle du FIF, 24 milliards de francs sont disponibles jusqu'en 2045 pour les projets proposés dans la présente consultation. De plus, les projets déjà approuvés et non réexaminés, d'un montant d'environ 12 milliards de francs, devront également être réalisés au cours de cette période. Le volume total des projets s'élève ainsi à environ 36 milliards de francs. Grâce à la prolongation du pour mille de la TVA, des moyens financiers suffisants sont disponibles pour le financement. Il faudrait investir en moyenne 2 milliards de francs par an dans de nouveaux projets, ce qui correspond presque à un doublement du niveau actuel et implique un renforcement des capacités de construction.

³⁸ Prévisions du SECO, état 19 mars 2026

Du point de vue du financement sur l'ensemble de la période, depuis la décision jusqu'à la mise en service des projets, il s'agit de distinguer l'analyse de la liquidité de l'évolution annuelle de la fortune du fonds. Dans une telle analyse, une accumulation de grands projets devrait se dessiner à partir de 2030, ceux-ci entrant simultanément en phase de réalisation. La planification repose sur les informations fournies par les gestionnaires d'infrastructure³⁹. Dans le FIF, un risque de manque de liquidités pourrait apparaître dès les années 2030 si les planifications actuelles des exploitants d'infrastructure se confirment, et ce indépendamment de la prolongation demandée du pour mille de la TVA. Une telle situation pourrait rendre nécessaire une priorisation dans le temps et le report de certains projets. Ces dernières années, il est toutefois apparu que les retards pluriannuels constituent la règle pour les grands projets. Cette situation s'explique notamment par les procédures d'opposition et de recours, la complexité des négociations ou des procédures d'expropriation, les ressources limitées dont disposent les parties prenantes aux procédures ou encore les recours contre les attributions de marchés de construction. Il est donc impossible de prévoir avec précision le moment où un projet approuvé par l'Assemblée fédérale sera effectivement réalisé. Partant, les prévisions concernant la situation en matière de liquidités sont d'autant plus difficiles à établir. Si l'autorisation d'un grand projet est reportée, cette situation s'améliore pour la période concernée. À l'opposé, si plusieurs grands projets entrent simultanément en phase de réalisation, il peut en résulter un manque de liquidités dans le FIF, de sorte que certains projets ne pourraient être menés à bien qu'avec un certain retard.

Pour améliorer la situation en matière de liquidités, les travaux de mise en œuvre de la motion CTT-E 25.3953 « Garantir l'alimentation et les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire » sont en cours. Cette motion invite le Conseil fédéral à examiner, outre la prolongation du pour mille de la TVA, d'autres options d'action susceptibles d'améliorer les liquidités du FIF. Elle mentionne notamment la suppression de la réserve minimale de 300 millions de francs au sein du FIF, l'assouplissement du remboursement de la dette FTP ou des adaptations concernant les versements provenant de la redevance sur le trafic des poids lourds.

Par ailleurs, d'autres mesures sont à l'étude, notamment le préfinancement de projets par les cantons.

5.1.1.3 Financement des routes nationales et programme en faveur du trafic d'agglomération

Pour les routes nationales et le programme en faveur du trafic d'agglomération, le financement est assuré, sur la base de l'art. 5 LFORTA (RS 725.13), par les prélèvements prévus sur le FORTA. La principale source de revenus du FORTA provient de la surtaxe sur les huiles minérales. D'autres ressources proviennent des moyens affectés à la circulation routière, telles que la redevance pour l'utilisation des routes nationales et l'impôt sur les véhicules automobiles. À l'avenir, il est prévu de verser au

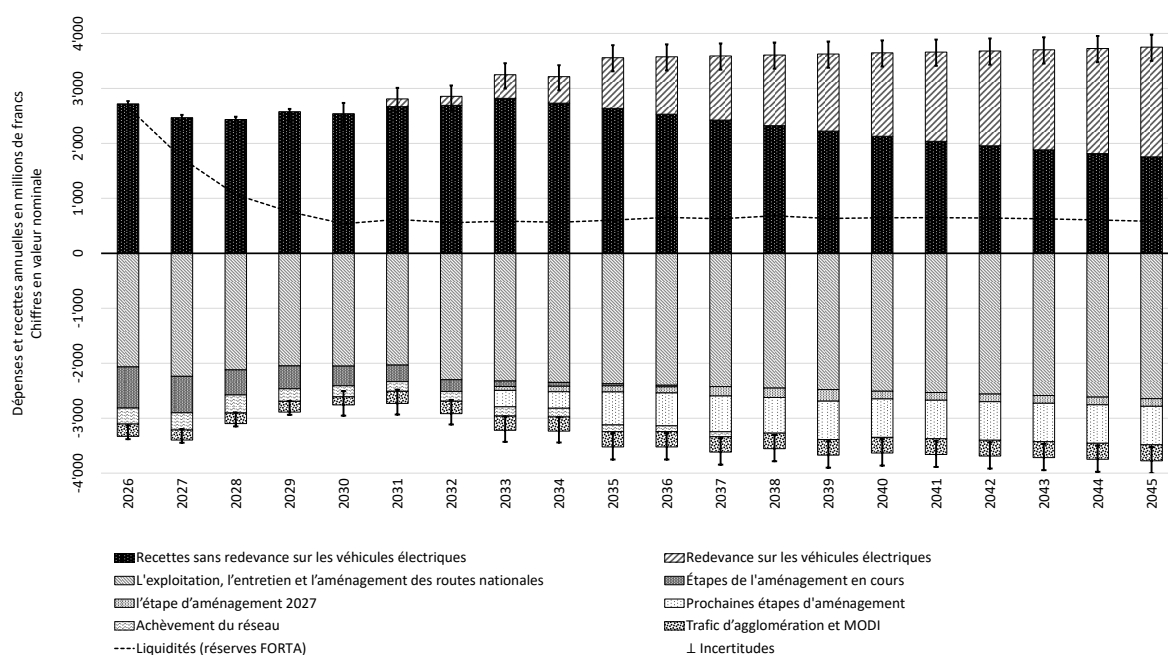
³⁹ OFT (2026), Rapport sur l'avancement des travaux 2025, disponible à :: <https://www.bav.admin.ch> > Moyens de transport > Chemin de fer > Programmes d'aménagement > État d'avancement des programmes d'aménagement > Rapport des trois dernières années > Rapport 2025 sur les programmes d'aménagement ferroviaire

FORTA des fonds supplémentaires provenant de la future redevance sur les véhicules électriques.

Les prévisions relatives aux liquidités du FORTA reposent sur différentes hypothèses : du côté des recettes, il a notamment été supposé que la redevance sur les véhicules électriques serait introduite progressivement à partir de 2031 et versée au FORTA à un niveau équivalent aux taxes sur les huiles minérales, que la surtaxe sur les huiles minérales ne serait pas augmentée et que l'impôt sur les huiles minérales serait versé à hauteur de 10 %. L'impôt sur les véhicules automobiles et la redevance pour l'utilisation des routes nationales seraient quant à eux versés à hauteur de 100 % au FORTA. Il est, en outre, supposé que les fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales utilisés pour rembourser l'avance du FIF en vertu de l'art. 196, ch. 3, al. 2, Cst. seront intégralement transférés au FORTA à partir de 2033. Conformément aux décisions du Conseil fédéral relatives à la suppression de l'exonération fiscale accordée aux véhicules automobiles électriques, les 10 % de la taxe sur les huiles minérales ne seront pas versés au FORTA jusqu'en 2028 au moins. Pour modifier cette situation, une nouvelle décision du Conseil fédéral serait nécessaire, laquelle devrait encore être prise en fonction, d'une part, des moyens requis pour l'aménagement des routes nationales et, d'autre part, de la situation financière du budget général de la Confédération. En ce qui concerne les dépenses, les hypothèses retenues sont notamment les suivantes : financement de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales ; définition de priorités pour les aménagements, tels que la transformation ou la construction de nouveaux raccordements aux routes nationales ; maintien du besoin annuel des programmes en faveur du trafic d'agglomération à un niveau comparable à celui observé jusqu'ici ; absence de nouveaux prélèvements sur le FORTA qui n'auraient pas encore été décidés ; renchérissement annuel moyen de l'ordre de 1 %.

La Figure 16 simule l'évolution du fonds entre 2026 et 2045. Elle montre que les projets déjà approuvés ainsi que ceux proposés dans l'étape d'aménagement 2027 peuvent être financés (TVA et renchérissement inclus). Il en va de même des contributions fédérales prévues pour le programme en faveur du trafic d'agglomération. En outre, il existe une marge de manœuvre financière pour d'autres étapes d'aménagement avec des projets relevant de l'horizon de réalisation 2045.

Figure 16 Simulation du FORTA sur la période 2026-2045



La planification à long terme comporte de nombreuses incertitudes, notamment en ce qui concerne l'évolution des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales ou de la redevance sur les véhicules électriques. Les prélèvements sur le FORTA sont régulièrement ajustés, dans le cadre de la planification budgétaire et financière, en fonction de la liquidité actuelle du fonds.

5.1.2 Conséquences sur l'état du personnel

Le projet n'entraîne pas de besoins supplémentaires en personnel au niveau de la Confédération. La responsabilité de la mise en œuvre des projets incombe à la Confédération pour les routes nationales, et aux organismes responsables pour les chemins de fer et le trafic d'agglomération. Le suivi technique et financier de ces travaux est assuré grâce aux ressources de l'ARE, de l'OFROU et de l'OFT. L'administration du fonds FORTA revient à l'OFROU et celle du FIF à l'OFT.

5.1.3 Conséquences sur l'exposition aux risques de la Confédération

Le projet exerce une influence positive sur l'exposition aux risques de la Confédération : la concentration des efforts dans ces trois domaines ainsi que l'actualisation des planifications relatives aux projets d'aménagement du réseau ferroviaire et des routes nationales permettent de réduire les risques. Les risques liés à des possibilités de pilotage insuffisantes et à des indications de coûts imprécises dans le cadre des projets d'aménagement du réseau ferroviaire sont atténués, car les projets sont mieux préparés au moment de la décision du Parlement.

5.2 Conséquences pour les cantons, les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Les cantons, les communes, les centres urbains, les agglomérations, les zones rurales et les régions de montagne bénéficient grandement, d'une part, d'un réseau ferroviaire disponible, performant, sûr et respectueux de l'environnement, et d'autre part, des routes nationales ainsi que des projets de transport des villes et des agglomérations. Il s'agit de maintenir et d'améliorer l'accessibilité des centres et des régions pour garantir leur attrait en tant que site d'implantation. Les régions de montagne bénéficient en particulier du comblement de la lacune entre les réseaux à voie métrique situés au nord et au sud des Alpes grâce à la nouvelle liaison ferroviaire entre Innertkirchen et Oberwald, des projets d'aménagement dans le Prättigau, aux cols de la Bernina et du Brünig, ainsi que des accès à Zermatt et à Leysin.

Les routes nationales délestent les réseaux routiers qui traversent les villes et les communes, ce qui contribue de manière notable à accroître la qualité de l'habitat et de la vie dans les zones d'habitation concernées. Les routes de contournement déchargent le cœur des localités et créent des espaces nouveaux pour la mobilité douce. Des coûts supplémentaires peuvent apparaître pour les cantons et les communes si la réalisation de projets relatifs aux routes nationales exige des travaux d'adaptation au niveau des zones de jonction entre les routes nationales et le réseau routier secondaire. Il en va de même lorsque des projets d'extension remplacent des routes nationales existantes qui sont ensuite reconstruites, ou lorsqu'une région impose à un projet des exigences qui vont au-delà des normes de construction des routes nationales et présentent essentiellement un intérêt régional.

Les améliorations apportées à l'infrastructure sur certaines lignes ferroviaires permettent de proposer des offres de transport régional supplémentaires. Si de telles offres de transport sont commandées, les indemnités que les cantons ainsi que les communes (et la Confédération) doivent verser augmentent. Plusieurs projets d'aménagement ferroviaire supprimés en raison d'une redéfinition des priorités pour des raisons financières compliquent ou retardent les développements en matière d'aménagement du territoire prévus par les cantons, les régions et les communes. En particulier, la non-réalisation de nouvelles gares dans les agglomérations et l'impossibilité de densifier l'offre de transport régional entravent les projets de développement souhaités et peuvent, dans certains cas, empêcher la valorisation des investissements préalables en matière de planification et de construction réalisés par les cantons et les communes.

Les contributions fédérales aux coûts d'investissement des infrastructures de transport dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération revêtent une importance de taille pour les cantons, les communes, les villes et les agglomérations, car les principaux problèmes de transports surviennent dans les agglomérations, qui ne seraient souvent pas en mesure de financer les investissements nécessaires à elles seules. La proposition d'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2028 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération accorde aux agglomérations un cofinancement substantiel pour les mesures présentant un rapport coût-utilité de bon à très bon.

5.3 Conséquences économiques

La qualité des infrastructures de transport suisses revêt une grande importance économique, constitue un facteur central dans la concurrence internationale entre les places économiques et est essentielle à la prospérité du pays. La place économique suisse dépend fortement d'une infrastructure de transport (routière et ferroviaire) performante et fiable. Une infrastructure ferroviaire moderne et efficace ainsi qu'un réseau routier bien développé permettent d'offrir une mobilité attrayante et intelligemment interconnectée pour le transport rapide, fiable, sûr et efficace des personnes et des marchandises. Les projets d'infrastructure pour lesquels le Conseil fédéral demande des crédits contribuent de manière significative à ce que l'infrastructure ferroviaire, les routes nationales ainsi que l'infrastructure du trafic d'agglomération puissent continuer à remplir leur rôle essentiel. La planification coordonnée de la route et du rail permet de résoudre les problèmes de circulation dans une perspective globale, grâce à une interaction intelligente entre tous les modes de transport et en tenant compte du développement urbain des agglomérations.

5.4 Conséquences sociales

Il est avéré que la population suisse, en particulier dans les villes et les agglomérations, souffre des effets du trafic, tels que les nuisances sonores, la pollution atmosphérique, les accidents et les embouteillages. La qualité de vie et la santé des personnes, en particulier celles qui habitent à proximité des rails ou des routes, s'en trouvent affectées. À cela s'ajoutent des coûts annuels se chiffrant en milliards de francs, liés à la perte de temps due à la saturation des routes ainsi qu'à la baisse du confort dans les transports publics⁴⁰. Des investissements ciblés dans les infrastructures de transport visent à regrouper le trafic, à réduire les embouteillages et à éviter le trafic de report dans les zones d'habitation. Ces mesures peuvent contribuer à réduire efficacement les nuisances en question.

L'étape d'aménagement 2027 renforce les liaisons entre les régions du pays et les régions linguistiques, favorisant ainsi la cohésion sociale en Suisse. Une infrastructure moderne et multimodale permet de choisir librement son moyen de transport. Les investissements dans les infrastructures de transport sont aussi des investissements dans l'avenir. Ils contribuent à la solidarité entre les générations en évitant que les problèmes et les coûts ne soient répercutés sur l'avenir. Les investissements d'aujourd'hui jettent les bases qui permettront aux générations futures de bénéficier elles aussi d'un système de transport performant et fiable.

5.5 Conséquences sur le territoire et l'environnement

Les infrastructures de transport occupent de l'espace, façonnent les paysages et les milieux de vie et génèrent du bruit. Avant leur réalisation, tous les projets sont donc soumis aux procédures courantes en matière de protection de l'environnement et

⁴⁰ ARE (2022), Coûts liés à la surcharge de l'infrastructure de transport 2019, téléchargeable (en allemand et en italien) sous: www.are.admin.ch > Brochures, publications et dépliants > Mobilité > Coûts liés à la surcharge de l'infrastructure de transport étude de base.

d'aménagement du territoire. À cet égard, les prescriptions légales en matière de protection de l'air, de protection contre le bruit, de protection des eaux ainsi que de protection de la nature et du paysage doivent notamment être respectées. De nombreux projets proposés doivent en outre faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement (cf. ordonnance du 19 octobre 1988⁴¹ relative à l'étude de l'impact sur l'environnement). Cette étude permet de vérifier si un projet de construction est conforme aux prescriptions en vigueur en matière de protection de l'environnement. Les projets sont planifiés de manière à respecter ces prescriptions. L'évaluation définitive est réalisée dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Les personnes directement concernées ainsi que les organisations de protection de l'environnement disposant du droit de recours des associations sont en outre habilitées à former opposition ou recours contre les projets.

L'augmentation des capacités, la densification des horaires et l'amélioration globale de l'offre de transport améliorent l'accessibilité de nombreux espaces. Elles resserrent les liens entre les localités, consolident les connexions et valorisent les régions périphériques. Ces évolutions peuvent entraîner un allongement des distances parcourues et faire émerger de nouveaux potentiels de développement territorial. Cette accessibilité accrue peut entraîner une pression urbaine nous souhaitée, à laquelle il convient de remédier par des mesures d'aménagement appropriées.

Les infrastructures de transport doivent être planifiées de manière à soutenir le développement territorial visé à l'échelle suprarégionale et nationale. L'harmonisation des aspects ayant une incidence sur l'aménagement du territoire s'effectue dans le cadre du Plan sectoriel des transports (PST). Ce dernier coordonne les activités de la Confédération dans le domaine des transports qui ont une incidence sur l'aménagement du territoire et garantit que la planification des différents modes de transport s'harmonise avec les objectifs d'un développement territorial durable. Les projets soumis à décision figurent dans le plan sectoriel des transports et sont conformes aux objectifs de développement généraux de la Confédération.

Le fait de renoncer à de nombreux projets prévus ou déjà décidés permet de ne plus solliciter l'espace et l'environnement au-delà de ce qui est nécessaire du point de vue de la politique des transports.

L'approche globale du projet favorise une utilisation optimisée des différents moyens de transport. Dans certains cas, on évite la construction de rails ou de routes. Par exemple, dans l'agglomération zurichoise, la priorité accordée à l'aménagement ferroviaire permet de renoncer au nouveau tronçon autoroutier au nord de Zurich, l'autoroute du Glattal. L'aménagement ferroviaire prioritaire de l'axe Genève–Lausanne permettra de réduire la croissance du trafic sur les routes nationales et de dégager les

⁴¹ RS 814.011

capacités nécessaires sur le rail. Les projets d'augmentation de la capacité sur ce tronçon sont supprimés du programme de développement stratégique des routes nationales. L'espace et l'environnement sont ainsi protégés.

5.6 Utilisation des ressources

La construction d'infrastructures de transport requiert des ressources, notamment du béton et de l'acier. Le béton est composé de ressources précieuses telles que l'eau, le ciment, le sable et le gravier. Le cycle des matériaux n'est pas encore bouclé. La consommation de ressources est inévitable, mais la Confédération prend des mesures pour la réduire.

Lors de l'appel d'offres pour les projets de construction, les gestionnaires d'infrastructures définissent les exigences relatives aux matériaux de construction. Lorsque ces matériaux de construction s'y prêtent et que la solution reste proportionnée, des matériaux recyclés sont intégrés à la planification. Les matériaux recyclés ne sont néanmoins pas adaptés à tous les ouvrages et éléments de construction. Toutefois, les expériences acquises dans ce domaine sont évaluées en permanence. La recherche promet de nouveaux progrès dans ces domaines au cours des prochaines années. La Confédération soutient ces travaux de recherche, notamment dans le cadre de la recherche routière.

5.7 Conséquences sur la transformation numérique

La mise en œuvre de la stratégie ERTMS⁴² de l'OFT représente l'élément-clé en matière de numérisation des chemins de fer suisses. La signalisation en cabine en est un élément essentiel. Les moyens prévus dans le projet offrent la possibilité d'accroître la performance du réseau suisse à voie normale interopérable et d'éviter des investissements dans des technologies non pérennes, telles que la signalisation optique. Ils permettent en outre de réduire la complexité du système ferroviaire ainsi que les coûts qui en découlent.

Dans le cadre du programme Architecture système suisse, l'OFROU travaille depuis longtemps à l'harmonisation et à la normalisation à l'échelle nationale des installations d'exploitation et de sécurité des routes nationales. La mise en œuvre du programme permet de réaliser des économies d'échelle lors de l'acquisition des installations, jette les bases d'un entretien moins coûteux et accroît la flexibilité pour l'exploitation et la maintenance des installations.

⁴² [https://www.bav.admin.ch/fr/interoperabilite#European-Rail-Traffic-Management-System-\(ERTMS\)](https://www.bav.admin.ch/fr/interoperabilite#European-Rail-Traffic-Management-System-(ERTMS))

6 Aspects juridiques

6.1 Constitutionnalité et légalité

La compétence de l'Assemblée fédérale en matière d'arrêtés financiers découle de l'art. 167 Cst.

Rail : l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2027 de l'infrastructure ferroviaire se fonde sur l'art. 48c LCdF. Les trois arrêtés fédéraux allouant un crédit d'engagement pour les étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire reposent sur l'art. 58 LCdF.

Route : l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales se fonde sur l'art. 11b LRN. L'arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés repose sur l'art. 7, let. a, LFORTA. L'arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028-2031 se base sur l'art. 6 LFORTA. L'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales se base sur les art. 1, al. 1, art. 8a, al. 3 et art. 11, al. 1.

Programme en faveur du trafic d'agglomération : l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2028 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération se fonde sur l'art. 7, let. b, LFORTA.

6.2 Forme de l'acte à adopter

Les trois arrêtés fédéraux sur les étapes d'aménagement pour l'infrastructure ferroviaire au sens de la LCdF n'ont pas de caractère normatif. Ils sont soumis au référendum facultatif en vertu de l'art. 141, al. 1, let. c, Cst. en lien avec l'art. 48c, al. 1, LCdF.

La modification de la loi sur les chemins de fer relève du référendum facultatif.

Les trois arrêtés fédéraux allouant un crédit d'engagement pour les étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire consistent en des arrêtés fédéraux simples). Ils ne sont pas soumis au référendum (art. 163, al. 2, Cst. et art. 29, al. 1, LParl).

L'arrêté fédéral relatif à la garantie à long terme d'une infrastructure ferroviaire performante, qui prévoit de modifier l'art. 196, ch. 14, al. 4, Cst. est soumis au référendum obligatoire.

L'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales au sens de l'art. 11b LRN n'a pas de caractère normatif. Conformément à cet article, il est soumis au référendum facultatif.

L'arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés ainsi que l'arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028 - 2031 consistent en des arrêtés financiers non normatifs (arrêtés fédéraux simples) qui, conformément à l'art. 163, al. 2, Cst., ne reposent pas sur le référendum. Est également considéré comme un arrêté fédéral simple au sens de cette disposition l'arrêté portant modification de l'arrêté sur le réseau des routes nationales.

En vertu de l'art. 141, al. 1, let. c, a contrario, et de l'art. 163, al. 2, Cst. ainsi que de l'art. 25, al. 2, LParl, l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2028 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération est un arrêté fédéral simple, c'est-à-dire non soumis au référendum.

6.3 Soumission au frein aux dépenses

Le frein aux dépenses vise à discipliner la Confédération dans sa politique de dépenses. À partir d'un certain montant, les dépenses doivent être approuvées par l'Assemblée fédérale à une majorité qualifiée. Conformément à l'art. 159, al. 3, let. b, Cst., l'approbation de la majorité des membres de chacune des deux Chambres est requise pour les crédits d'engagement et les plafonds de dépenses qui entraînent de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs ou de nouvelles dépenses récurrentes de plus de 2 millions de francs. Ces montants sont dépassés dans le cadre de la présente étape d'aménagement, de sorte que les arrêtés fédéraux suivants sont soumis au frein aux dépenses :

- Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2027 de l'infrastructure ferroviaire
- Arrêté fédéral concernant l'adaptation du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire
- Arrêté fédéral concernant l'adaptation du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire
- Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés
- Arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2028 - 2031
- Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2028 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération
- Arrêté fédéral allouant un crédit additionnel pour une contribution à la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » ainsi qu'à la mesure d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) » prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

6.4 Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale

L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire consiste en une tâche nationale, qui présente de fortes interdépendances intercantionales et internationales. La planification de

l'infrastructure requiert un développement efficace et cohérent du réseau. Des instruments de financement affectés à un usage précis et à l'échelle nationale garantissent en outre que les principaux bénéficiaires – le transport de voyageurs et de marchandises dans tout le pays – contribuent également au financement, ce qui permet de respecter le principe de l'équivalence fiscale.

L'*aménagement des routes nationales* constitue une tâche typiquement supracantonale présentant un intérêt majeur pour l'ensemble de la Suisse. Seule une planification centralisée peut garantir la capacité et la sécurité continues du réseau, tandis que les tâches d'exécution continuent d'être menées en collaboration avec les cantons. Le financement par des redevances nationales liées à l'utilisation est conforme au principe de l'équivalence fiscale, car le trafic longue distance, en tant que principal bénéficiaire, contribue également au financement de l'infrastructure.

Dans le cadre du *programme en faveur du trafic d'agglomération*, la souveraineté en matière de planification et la mise en œuvre opérationnelle restent du ressort des cantons, des villes et des communes, tandis que la Confédération assume un rôle de coordination et de cofinancement. Grâce au cofinancement échelonné, la Confédération et les cantons supportent les coûts en fonction des avantages respectifs, ce qui correspond au principe de l'équivalence fiscale.

6.5 Conformité à la loi sur les subventions

Les arrêtés fédéraux du présent projet sont conformes à la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions⁴³. Les art. 81a et 83 Cst. confient à la Confédération une tâche permanente. Le projet ne crée aucun nouveau cas de subvention ; le financement s'effectue dans le cadre des instruments existants et des bases légales en vigueur. En ce qui concerne les routes nationales, le projet porte exclusivement sur des tâches relevant de la compétence de la Confédération. Il ne prévoit aucune subvention. Avec le programme en faveur du trafic d'agglomération, des indemnités sont prévues pour les cantons ou leurs collectivités locales de droit public. Ces indemnités sont versées dans le cadre de conventions de prestations conclues entre la Confédération et les organismes responsables des projets d'agglomération. Les aménagements de l'infrastructure ferroviaire restent intégralement subventionnés. En vertu de l'article 58a LCdF, la Confédération met à disposition, par l'intermédiaire du FIF, les moyens approuvés pour le financement des mesures. Les moyens sont engagés dans le cadre des instruments existants, en particulier les étapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. Lorsque des contributions sont versées aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, elles le sont sur la base des formes de financement prévues par la législation en vigueur et des conventions correspondantes. Ces conventions précisent les dispositions en matière de subventions applicables au

⁴³ RS 616.1

rapport de financement concerné. L'OFT et les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire assurent conjointement leur mise en œuvre et leur contrôle dans le cadre de leurs compétences respectives.

Index

Liste des abréviations

AFTP	Arrêté fédéral sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics
ARE	Office fédéral du développement territorial
CFF	Chemins de Fer Fédéraux SA
Cst.	Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (RS 101)
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
EA 2025	Étape d'aménagement 2025
EA 2035	Étape d'aménagement 2035
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101)
LDIF	Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (RS 742.140.2)
LFIF	Loi fédérale du 21 juin 2013 sur le Fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (RS 742.140)
LFORTA	Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (RS 725.13)
LRN	Loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (RS 725.11)
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (RS 725.116.2)
NIBA	Indicateurs de durabilité des projets d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
OCPF	Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (SRS 742.120)
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OPTA	Ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (RS 725.116.214)
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (RS 725.116.21)
PRODES	Programme de développement stratégique
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
TIM	Trafic individuel motorisé
TP	Transports publics

TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
AFTP	Arrêté fédéral sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics

Glossaire

Agglomération	L'agglomération comprend une commune-centre (rarement plusieurs) et les communes d'agglomération qui lui sont liées sur le plan formel et fonctionnel (communes périphériques). L'OFS a défini des critères statistiques et actualise la délimitation des agglomérations après chaque recensement de la population (continuité du territoire urbanisé, forte densité combinée de population et d'emplois, croissance démographique supérieure à la moyenne, faible part de surfaces agricoles, interdépendances pendulaires avec la zone centrale).
Augmentation de capacité	Les mesures d'augmentation de capacité regroupent les interventions visant à accroître la capacité d'installations existantes ; dans le domaine ferroviaire, elles concernent notamment la réduction des intervalles entre les trains, la séparation des flux, les changements de voie et les liaisons d'aiguillages. Pour les routes nationales, il s'agit de mesures opérationnelles et de gestion du trafic, mais aussi d'adaptations des raccordements.
Centre d'agglomération	Le centre d'agglomération comprend la commune-centre et les communes de l'agglomération qui présentent, entre autres, un nombre élevé d'emplois et une forte interdépendance pendulaire avec la commune-centre.
Convention de prestations	Convention entre la Confédération et le gestionnaire de l'infrastructure dans laquelle les prestations à fournir ainsi que les indemnités et aides financières prévues à cet effet sont fixées au préalable de manière contraignante pour quatre ans. Pour le programme en faveur du trafic d'agglomération, les mesures et les paquets de mesures à mettre en œuvre, le calendrier, les contributions fédérales ainsi que d'autres aspects sont également prévus dans une convention de prestations entre la Confédération et les cantons.
Corridor	Espace de planification d'un tronçon.
Corridor 4 mètres	Le transfert du transport de marchandises transalpin de la route au rail est l'un des objectifs principaux de la politique suisse des transports. Une mesure importante pour atteindre cet objectif a été la réalisation d'un corridor 4 mètres sur l'axe Nord-Sud via le Gothard. Ce corridor permet d'acheminer par rail, de Bâle à Chiasso et Luino et inversement, des semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 mètres et d'une largeur de 2,60 mètres.

Coûts subséquents	Coûts d'exploitation et de maintenance qui apparaissent après la mise en service de l'infrastructure et l'activation des investissements.
Crédit d'engagement	Lorsqu'il est nécessaire de contracter des engagements financiers dont les effets s'étendent au-delà de l'exercice budgétaire en cours, un crédit d'engagement doit être sollicité. Cette situation concerne en particulier les projets de construction et les acquisitions immobilières, les projets de développement et d'acquisition, l'octroi de contributions entraînant des paiements dans des exercices ultérieurs, ainsi que la reprise de cautionnements et d'autres garanties.
Élément stratégique du réseau	Projets d'infrastructure d'importance stratégique pour le réseau, dont la réalisation ne peut toutefois être atteinte qu'au moyen de mesures complémentaires (investissements subséquents). L'expérience montre qu'il faut compter avec des investissements subséquents représentant environ +40 % des coûts totaux des éléments stratégiques du réseau. Il convient d'examiner dans quelle mesure cette valeur peut être réduite grâce à la numérisation et à d'autres optimisations.
Entretien	Mesures telles que la surveillance, la maintenance et la remise en état, qui garantissent la poursuite de l'utilisation des installations existantes.
Extension de capacité	L'extension de capacité regroupe des mesures visant à augmenter la capacité de l'offre ferroviaire.
Gestionnaire de l'infrastructure	Entreprise ou division d'une entreprise ferroviaire responsable de la construction et de l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire. La Confédération répond de la construction et de l'exploitation des routes nationales, tandis que les projets au sein des agglomérations incombent aux cantons ou aux communes.
Horizon de planification à long terme	Pour pouvoir choisir correctement les éléments stratégiques du réseau, une vision stratégique du PRODES est élaborée pour l'horizon de planification à long terme (> 2050), sur la base de la Perspective RAIL 2050. Elle présente la structure visée pour l'offre ferroviaire : volumes de trafic, temps de trajet et structures des nœuds dans le trafic longue distance et le transport de marchandises.
Horizon de réalisation à moyen terme	À moyen terme, un projet d'offre réalisable sur le plan technique et exploitable est en cours d'élaboration (à l'horizon de 10 à 15 ans ; actuellement 2035 et perspectives pour 2040). Le montant total des besoins financiers en faveur des mesures techniques sera arrêté dans le prochain message (actuellement, étape d'aménagement 2027). En raison de la longue durée de planification et de mise en œuvre des projets ferroviaires, aucun nouvel élément stratégique majeur du réseau ne pourra être réalisé dans les dix à quinze ans. Les planifications s'appuient sur les

infrastructures déjà approuvées dans le cadre des étapes d'aménagement précédentes et des conventions de prestations dans le domaine ferroviaire, qui seront mises en service d'ici à l'horizon de réalisation (actuellement 2035).

Horizon de réalisation stratégique	En fonction du développement de l'offre prévu à long terme (Perspective RAIL 2050 ou vision stratégique du PRODES), des objectifs sont définis, et les éléments de réseau stratégiques nécessaires à leur réalisation sont proposés (horizon d'environ 20 à 25 ans, actuellement 2045). À ce stade, toutes les infrastructures techniquement nécessaires pour une offre concrète ne sont pas encore définies ou approuvées, mais des moyens financiers correspondants sont réservés dans le FIF afin que leur réalisation soit possible après la planification ultérieure du projet d'offre. La mise en œuvre détaillée des objectifs stratégiques définis sera approfondie dans les planifications à moyen terme présentées dans les messages suivants et se déroulera en plusieurs étapes de réalisation.
Infrastructure ferroviaire	Selon l'art. 62, al. 1, LCdF, l'infrastructure comprend toutes les constructions, installations et équipements qui doivent être utilisés en commun dans le cadre de l'accès au réseau, notamment : a. les voies ; b. les installations d'alimentation en courant, notamment les sous-stations et les redresseurs de courant ; c. les installations de sécurité ; d. les installations d'accueil ; e. les installations publiques de chargement ; f. les gares de triage, y compris les véhicules moteurs de manœuvre ; g. les bâtiments de service et les locaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure visée aux let. a à f. En outre, conformément à l'art. 62, al. 2, LCdF, d'autres constructions, installations et équipements peuvent faire partie de l'infrastructure ferroviaire.
Installations destinées au public	Installations nécessaires à l'accès des voyageurs au réseau ferroviaire, régies par l'art. 62, al. 3, LCdF. Il s'agit notamment des quais équipés de toitures, du mobilier, des accès, des passages souterrains, etc.
Lignes d'accès	Lignes qui servent principalement au trafic d'apport.
Maintien de la qualité des infrastructures	Terme générique désignant l'entretien et le renouvellement.
Mesure complémentaire	Mesure technique nécessaire pour atteindre un objectif d'offre, notamment pour garantir la circulation des trains et assurer la fluidité des flux de voyageurs dans les gares. Elle découle de la planification des horaires dans une perspective de réalisation à moyen terme et complète les éléments du réseau adoptés de

manière que ces derniers puissent être utilisés de manière optimale. Exemples de mesures complémentaires : aire de garage, aiguillage, point de croisement, voie de retournement, prolongement de quai, voie de dépassement pour le fret.

Mesure d'aménagement	Sont considérées comme des mesures d'aménagement la modernisation ou l'extension d'installations existantes ainsi que la construction de nouvelles installations. Ces mesures entraînent une augmentation de la capacité d'utilisation de l'installation.
Plafond de dépenses	Montant maximal fixé pour plusieurs années en faveur des crédits budgétaires, qui doit être approuvé par le Parlement. Dans le cadre des conventions de prestations entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructure, il fixe le cadre destiné à la prise en charge de l'infrastructure pour une période de quatre ans.
Projet d'offre	Décrit l'offre de transport de voyageurs et de marchandises sur le rail. Les mesures d'infrastructure nécessaires à cet effet constituent l'étape d'aménagement correspondante pour le rail.
Systématisation	Dans le domaine ferroviaire, la systématisation signifie que les trains de chaque type circulent à intervalles réguliers (p. ex. toutes les heures ou toutes les demi-heures) et selon la même politique des arrêts.
Temps de parcours	Durée nécessaire aux voyageurs pour effectuer la liaison entre A et B (dans les transports publics, y compris les temps d'arrêt et de correspondance).
Temps de trajet	Durée nécessaire pour effectuer la liaison directe entre A et B.
Territoire d'action	Zone de coordination suprarégionale au sein de laquelle les protagonistes expriment la volonté de relever ensemble les défis territoriaux. Un territoire d'action regroupe des sous-territoires qui sont fonctionnellement interdépendants ou présentent des situations de départ et des défis comparables. Les territoires d'action ne correspondent pas aux frontières de la commune, du canton ou du pays. Par ailleurs, ils peuvent se chevaucher. Chaque territoire d'action englobe à la fois des zones urbaines et des zones à caractère rural.
Transport régional	Transport indemnisé à l'intérieur d'une région (à l'exception du transport strictement local), ainsi que transport vers des régions voisines, y compris à l'étranger. Le transport régional est assuré toute l'année, et ses lignes ont une fonction de desserte. Il peut être assuré par rail, par route (bus) et, dans certains cas, par bateau ou par téléphérique.

Annexe : Liste des mesures relatives à la cinquième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération

Remarque : les taux de contribution et les contributions fédérales (contribution maximale) pour toutes les listes relevant de la priorité B constituent une hypothèse fondée sur l'examen des projets d'agglomération de la cinquième génération. Ni le taux de contribution ni la contribution fédérale ne sont garantis. Sous réserve d'un futur cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération, les mesures peuvent être soumises à un nouvel examen dans le cadre des projets d'agglomération de la sixième génération ou des générations ultérieures.

A1-1 Transports publics

Tableau A1-1

Liste des mesures au sens de l'art. 21 OUMin - priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
AareLand	Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse	2,42	40	0,97
	Reiden, Neubau Buswendeplatz Kurhaus Richenthal	0,95	40	0,38
Aargau-Ost	Baden-Dättwil, Elektrifizierung Busdepot RVBW Segelhof	5,21	45	2,34
	RVBW, Ladeinfrastruktur Endhaltestellen	1,95	45	0,88
AggloY	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	7,36	30	2,21
Basel	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	0,22	35	0,08
	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	3,27	35	1,14
	BL: Elektrifizierung Buslinien	7,03	35	2,46
	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	0,72	35	0,25
	"BVB: ÖV-Programm 2025-2028 (Buselektrifizierung inkl, Lade- und Depotinfrastruktur)"	9,44	35	3,30
Bellinzonese	Corsia preferenziale su Via San Gottardo	0,07	35	0,02
	Corsia preferenziale TP Via Lepori	0,07	35	0,02
	Nuova fermata per la linea 1 nel nucleo di Arbedo	0,20	35	0,07
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Scuola elementare	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via Roccio/Via Taiada	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via alle Cascine/Via Gesero	0,02	35	0,01
	Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – Arbedo, Via Gesero/Via al Ronco	0,02	35	0,01
	Elettrificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)	10,16	35	3,56
	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Bern, Bernmobil	20,07	45	9,03
Bern	Agglomeration Bern, Elektrifizierung Ortsbuslinien RBS	5,76	45	2,59
	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal	4,98	45	2,24
	Wünnewil-Flamatt, Bushaltestellen Dorf Wünnewil	0,20	45	0,09
	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Lyss	29,67	30	8,90
Biel/Lyss	Nidau, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	0,50	30	0,15

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Burgdorf	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Burgdorf	9,05	30	2,72
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	4,82	35	1,69
Chur	Buserschliessung Tardis, Landquart	2,03	35	0,71
	E-Mobilität Ortsbusse (Chur und Maienfeld)	7,85	35	2,75
Davos	Elektrifizierung Ortsbusverkehr Horizont A	1,60	30	0,48
	Ladeinfrastruktur für Ortsbusverkehr (Horizont A)	1,18	30	0,35
Frauenfeld	Gachnang - neue Bushaltestelle Kefikon	0,12	35	0,04
	Gachnang - neue Bushaltestelle Greuterhof	0,13	35	0,05
	Hüttwilen - Bauliche Anpassung Kreuzung Frauenfelderstrasse / Kalchrainstrasse	0,50	35	0,18
Fribourg	Surcoûts pour le passage aux bus électriques	7,82	35	2,74
	Infrastructure pour la décarbonation du réseau TP urbain	8,81	35	3,08
Grand Genève	Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève	23,52	40	9,41
	Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève	13,27	40	5,31
	Electrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)	28,70	40	11,48
	Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France	26,65	40	10,66
	Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes	2,54	40	1,02
	Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine, préfigurant un tram tangentiel et un axe fort vélo	32,02	40	12,81
Kreuzlingen-Konstanz	Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Agglomeration CH-Teil	0,35	30	0,11
Langenthal	Elektrifizierung Ortsbuslinien Gartenagglo	2,07	40	0,83
	Thunstetten, Neubau Bushaltestelle Schorenmatte	0,20	40	0,08
Lausanne-Morges	MBC, Bornes de recharge en ligne pour bus électriques	3,56	40	1,42
	BHNS, Lausanne, place du Tunnel - Bellevaux, rue de la Borde	9,89	40	3,96
	Lutry, Réaménagement multimodal des routes cantonales RC780 et RC777 au profit d'un axe fort de transports publics urbains	32,64	40	13,06
	tl 21 - Prolongement Le Mont	7,22	40	2,89
	BHNS entre Prilly, Galicien et Ecublens, Vallaire	9,35	40	3,74

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Prolongement ligne tl 16 entre Lausanne, Provence Nord et Prilly, Piscine	2,37	40	0,95
	tl, Installations de supervision et de recharge aux dépôts pour bus électriques	18,30	40	7,32
	tl, Implantation 23 mâts de charge pour bus électriques	15,33	40	6,13
	m2, Doublement de la voie du métro m2 sous la gare CFF à Lausanne	34,98	40	13,99
	MBC, Acquisition de bus électriques, période 2028-2032	11,83	40	4,73
	tl, Acquisition de bus électriques, période 2028-2032	50,35	40	20,14
	tl, Acquisition de 4 trolleybus articulés à batterie, lignes tl 3 et tl 6	3,40	40	1,36
	MBC, Bornes de recharge pour bus électriques au dépôt de Denges	2,77	40	1,11
	Tolochenaz, Nouveau terminus Les Saux	1,29	40	0,52
Limmattal	Limmattal – Elektrifizierungsinfrastruktur Busgarage Limmattal	2,00	40	0,80
	Limmattal – Beschaffung Batterie-Busse	2,50	40	1,00
Locarnese	Nuovo servizio TP su gomma tra Intragna e Losone/Ascona e conseguente adattamento delle infrastrutture	0,12	35	0,04
	Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco-Gerra e collina e conseguente adattamento delle infrastrutture	0,20	35	0,07
	Nuova fermata bus Ronchini centro scolastico	0,38	35	0,13
	Misure per elettrificazione linee TP su gomma urbane	9,00	35	3,15
Luzern	Schenkon, Bushaltestelle und Bushub LUKS Sursee	2,00	40	0,80
	Luzern, Bushaltestelle und Buswende Ibach	1,00	40	0,40
	Ausbau Depots Weinbergli (1, Etappe), Root, Ruswil, Dierikon, Rothenburg, Malters, Kriens (1, Etappe), Depot Rickenbach	19,12	40	7,65
	Ersatz der Dieselbusse durch Depotlader-Batteriebusse im Ortsverkehr; Beschaffung von 48 Depotlader-Batteriebussen	18,98	40	7,59
	Kriens, Erweiterung der Durchfahrts-Höhe Gabeldingenstrasse (unter Sonnenbergbahn) für Elektrobusse	0,33	40	0,13
Mendrisiotto	Nuove fermate TP su gomma (Chiasso cimitero-Bissone-Brusino Arsizio-Ligornetto-Rancate)	1,20	35	0,42
	Riqualifica nodo Chiesa Sant'Anna (fermata Morbio Superiore, Posta)	2,15	35	0,75
	Velocizzazione attraverso riqualifica via Bellavista (Breggia - Morbio Inf.)	3,50	35	1,23
	Velocizzazione TP tratto dogana Brusata - via al Pero e tratto Croce Grande - Al Ponte (Novazzano-Genestrerio)	3,00	35	1,05
	Interventi per inversione bus terminale (Capolago)	0,35	35	0,12
	Elettrificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica)	4,55	35	1,59

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Mobul	Mobul (sauf Broc et le Pâquier) : Électrification du réseau TP urbain	2,48	35	0,87
	Bulle : Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain au Terraillet	0,60	35	0,21
Obersee	eBusse, Kanton ZH	0,50	35	0,18
	eBusse, Kanton SG	1,30	35	0,46
Rivelac	Equipement du dépôt VMCV pour l'électrification de la flotte, étape 1	2,97	30	0,89
	Surcoût pour le remplacement de la flotte par des bus électriques, étape 1	9,20	30	2,76
	Aménagement des infrastructures TP en lien nouvelle desserte Châtel-St-Denis	1,19	30	0,36
RUN	Prolongation de la liaison Le Locle - Les Brenets vers le bas du village (Parc des Pargots), avec aménagement d'arrêts et terminus	0,54	35	0,19
Schaffhausen	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	1,76	35	0,62
Solothurn	Elektrifizierung Buslinien BSU	1,61	40	0,64
St.Gallen Bodensee	- Elektrifizierung Ortsbus Gossau / Herisau	9,02	35	3,16
	St.Gallen, Busspur Martinsbruggstrasse (Favrestrasse - Schön- bülstrasse (stadtauswärts))	1,10	35	0,39
Stadt Zürich-	Zürich – Tramwendes Schleife Hermetschloo	9,00	40	3,60
Glattal	Zürich – Beschaffung Batterie-Busse und Batterie-Trolleybusse	20,60	40	8,24
	Bassersdorf / Volketswil – Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	5,81	40	2,32
	Zürich / Adliswil – Verlängerung Trolleybuslinie 72 nach Adliswil	3,00	40	1,20
	Glattal – Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Ortsverkehr	9,06	40	3,62
Thun	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Thun	7,62	40	3,05
Unteres Reusstal	Schattdorf: Erstellung Bushaltestelle Ried	0,40	35	0,14
Unterland-Furttal	Regensdorf – Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	0,21	30	0,06
	Regensdorf – Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Ortsverkehr	0,34	30	0,10
Wil	Elektrifizierung Buslinien: 729 (Wil-Rickenbach-Uzwil) / 731 (Wil-Rickenbach-Kirchberg)	1,34	35	0,47
Winterthur	Winterthur - Nachhaltige Mobilität, Elektromobilität, Rollmaterial	13,24	35	4,63
und Umgebung	Winterthur - Depotneubau: Erweiterung Depotkapazitäten (Depot Auwiesen)	40,00	35	14,00

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Winterthur - Verstärkung Gleichrichterstationen (GRS) für Bus- liniennetz Prio A	2,40	35	0,84
	Winterthur - Ladeinfrastruktur für Batteriebus (best, und neues Depot)	4,52	35	1,58
	Winterthur - Neues Bustrassee bei Kronastrasse (Fortsetzung Leonie-Moser-Brücke, Querung Grütze)	8,00	35	2,80
	Illnau-Effretikon - Ladestationen für die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Transportbeauftragten der VBG	0,43	35	0,15
	Illnau-Effretikon - Mehrkosten Rollmaterial Elektrifizierung Orts- verkehr	0,55	35	0,19
Zürcher Oberland	VZO - Ladeinfrastruktur für eBusse in den Depots Rüti ZH, Grünningen und Wetzikon	8,80	35	3,08
	VZO – Beschaffung eBusse	5,05	35	1,77
TOTAL		729.86		278,03

Liste des mesures cofinancées forfaitairement au sens de l'art. 21a OUMin - priorité A
Arrêts de tram et de bus

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse Montants maximaux
Aargau-Ost	Paket BUS A-Liste	0,42	45	0,19
Basel	Paket BUS A-Liste	4,40	35	1,54
Bellinzonese	Pacchetto BUS Lista A	0,71	35	0,25
Bern	Paket BUS A-Liste	8,89	45	4,00
Chur	Paket BUS A-Liste	0,97	35	0,34
Fribourg	Paquet BUS Liste A	6,97	35	2,44
Limmattal	Paket BUS A-Liste	1,33	40	0,53
Mobul	Paquet BUS Liste A	0,80	35	0,28
Obersee	Paket BUS A-Liste	2,51	35	0,88
Rivelac	Paquet BUS Liste A	0,30	30	0,09
Solothurn	Paket BUS A-Liste	1,33	40	0,53
St,Gallen Bodensee	- Paket BUS A-Liste	1,31	35	0,46
Unteres Reusstal	Paket BUS A-Liste	2,86	35	1,00
Unterland- Furttal	Paket BUS A-Liste	0,33	30	0,10
Valais cent- ral	Paquet BUS Liste A	4,06	35	1,42
Winterthur und Umge- bung	Paket BUS A-Liste	3,69	35	1,29
TOTAL		40.88		15,34

Liste des mesures - priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
AareLand	Zofingen, Verkehrsdrehscheibe (Busterminal, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung)	9,75	40	3,90
	Oftringen, ÖV-Drehscheibe Kreuzplatz (Luzerner-/Zürich-/Baslerstrasse)	4,48	40	1,79
	Wikon, Aufwertung Wendeplatz Bus Bahnhof	0,25	40	0,10
AggloY	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	7,26	30	2,18
Basel	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	9,92	35	3,47
	BS: Tramprojekt Klybeck	59,52	35	20,83
	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	158,73	35	55,56
	Saint-Louis : couloir de bus en site propre 2	1,51	35	0,53
Bellinzone	Nuova fermata TP: Carasso	0,20	35	0,07
	Nuova fermata TP: Ex Birreria	0,20	35	0,07
	Nuova fermata TP: Sasso Corbaro	0,15	35	0,05
	Adattamenti stradali per la linea 5 di collina	0,25	35	0,09
	Punto di attestamento linea 5	0,15	35	0,05
	Nuova fermata TP: comparto IRB/Liceo	0,15	35	0,05
	Nuovo collegamento viario	2,15	35	0,75
	Nuova fermata TP: via ai Lischèe	0,15	35	0,05
	Nuova fermata TP: OBI	0,15	35	0,05
	Riorganizzazione rete TP urbana/regionale nodo Castione	0,60	35	0,21
Bern	Urtenen-Schönbühl, Ausbau ÖV Buslinie Nr. 38 Infrastrukturbauten Shoppyland und Brücke Seedorfeldstrasse	1,99	45	0,90
	Wünnewil-Flamatt, Bushaltestellen mit Personenunterständen und Veloabstellplätzen	0,50	45	0,23
	Paket BUS B-Liste	11,44	45	5,15
Biel/Lyss	Elektrifizierung Depot VB in Agglomeration Biel	26,87	30	8,06
	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	3,98	30	1,19
	Studen/Busswil/Lyss, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	1,49	30	0,45
	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 2	2,99	30	0,90
Chablais	Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	13,67	35	4,78
	Axe fort TP Aigle - Raffinerie - Corbier (ARC)	3,12	35	1,09
Chur	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1,61	35	0,56
Davos	Elektrifizierung Ortsbusverkehr Horizont B	1,20	30	0,36

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Frauenfeld	Matzingen - neue Bushaltestelle Büel	0,12	35	0,04
	Matzingen - neue Bushaltestelle Bahnhof Matzingen	0,12	35	0,04
Grand Genève	Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex	12,49	40	5,00
Kreuzlingen-Konstanz	Erstellung Busdepot Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage	5,55	30	1,67
	Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen	0,79	30	0,24
Lausanne-Morges	BHNS, Lausanne, av, d'Echallens, Montétan - Chauderon	17,80	40	7,12
	Ligne de bus tangentielle tl 30 entre Prilly, Galicien - Epalinges, Croisettes	4,70	40	1,88
	BHNS PP10, étape 1 entre Crissier, Bré et Lentillières	31,06	40	12,42
Luzern	Ausbau Depots Weinbergli (2, Etappe), Kriens (2, Etappe)	1,09	40	0,44
	Ersatz der Dieselsebusse durch Depotlader-Batteriebusse; Beschaffung von 28 Depotlader-Batteriebusen	10,56	40	4,22
Mendrisiotto	Accessibilità alla stazione ferroviaria di Balerna (Balerna)	0,25	35	0,09
	Allargamento stradale Ponte di Castello - Chiesa Sant'Anna (Breggia)	2,95	35	1,03
	Velocizzazione attraverso riqualifica via dal Pulisin (Breggia)	1,50	35	0,53
	Nuovo capolinea Arogno (Arogno)	0,50	35	0,18
Mobul	Paquet BUS Liste B	0,40	35	0,14
Nidwalden und Engelberg	Stans - Bahnhofplatz Ost	2,32	35	0,81
Rivelac	Aménagement des infrastructures TP dans la zone d'activité de Villeneuve	1,48	30	0,44
	Equipement du dépôt VMCV pour l'électrification de la flotte, étape 2	0,79	30	0,24
	Surcoût pour le remplacement de la flotte par des bus électriques, étape 2	3,47	30	1,04
	Aménagement de stations de charge aux terminus des lignes régionales	1,68	30	0,50
	Aménagement des infrastructures TP en lien avec la ligne des Hauts de Blonay	0,99	30	0,30
	Paquet BUS Liste B	0,99	30	0,30
RUN	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2ème étape, y,c, route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès	5,57	35	1,95
	Amélioration de la ligne 303 à La Chaux-de-Fonds: suppression de la boucle à la patinoire	2,29	35	0,80

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Infrastructures pour le réseau d'axe structurant TP pour la desserte du pôle de développement économique cantonal Crêt-du-Loche, secteur Tourbillon - Alisiers	3,21	35	1,12
	Réorganisation du réseau de transports publics urbains de la Ville de La Chaux-de-Fonds : amélioration des lignes 303 et 311	0,74	35	0,26
	Amélioration de la desserte de la ligne 312 "Joux-Perret"	0,40	35	0,14
	Aménagement d'un nouveau arrêt de bus à la Gouille	0,30	35	0,11
Schaffhausen	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Flurlingen an Schaffhausen	1,29	35	0,45
Solothurn	Elektrifizierung Buslinien BSU	1,68	40	0,67
Stadt Zürich-Glattal	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn: Teil Kloten Industrie - Bassersdorf Bahnhof	222,00	40	88,80
	Wallisellen - Busbevorzugung Weststrasse	6,00	40	2,40
	Zürich – Neubau Busgarage Zürich-Nord, Teil Ladeinfrastruktur	12,20	40	4,88
	Zürich – Tramtangente Nord (Affoltern - Stettbach)	325,00	40	130,00
Unteres Reusstal	Paket BUS B-Liste	0,60	35	0,21
Valais central	Nendaz : Place de rebroussement à Fey	0,30	35	0,11
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Verstärkung Gleichrichterstationen (GRS) für Busliniennetz Prio	2,40	35	0,84
	Winterthur - Buswendeanlage Steig	4,00	35	1,40
	Winterthur - Buswendeanlage Technorama und Haltestelle Albert-Einstein-Strasse	7,00	35	2,45
TOTAL		1021,01		388,73

A1-2 Trafic individuel motorisé

Tableau A1-4

Liste des mesures au sens de l'art. 21 OUMin - priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
AareLand	Oensingen, GVP inkl, kant, FlaMas	59,17	40	23,67
	Aarau, BGK Tellstrasse	10,20	40	4,08
	Härkingen, BGK Fülenbacherstrasse – Boningerstrasse –	6,17	40	2,47
	Usserdorf			
Aargau-Ost	Lenzburg, Verlängerung Ringstrasse	5,29	45	2,38
	Mutschellen-Bremgarten, Verkehrsmanagement Mutschellen- Bremgarten	7,97	45	3,59
AggloY	Axe Principal d'Agglomération, tronçon Ouest	14,09	30	4,23
Basel	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse - Bromba- cherstrasse	9,69	35	3,39
Bern	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz	4,08	45	1,84
	Stadt Bern, Weissensteinstrasse, Pestalozzi-, Brunnmatt- strasse (Gleisersatz)	9,03	45	4,06
Biel/Lyss	Biel, Neugestaltung Oberer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Schleusenweg	2,99	30	0,90
	Lyss, Parkleitsystem	1,99	30	0,60
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle - Umfahrung Hasle	77,41	30	23,22
Chablais	Requalification de la route d'Outre-Vièze à Monthey	5,66	35	1,98
Chur	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	3,92	35	1,37
	Umgestaltung Reichsgasse, Karlihof und Hof-Platz, Stadt Chur	2,12	35	0,74
	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	0,98	35	0,34
	Umgestaltung Knoten Sägenstrasse/Schulstrasse, Landquart	0,96	35	0,34
	Industriestrasse inkl, Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6,67	35	2,33
	Engpassbeseitigung Felsenaustrasse, Stadt Chur	1,30	35	0,46
Davos	Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret	3,72	30	1,12
Einsiedeln	Umklassierung Grotzenmühle-/ Allmeindstrasse	2,08	30	0,62
	BGK Hauptstrasse	1,89	30	0,57
Frauenfeld	Frauenfeld - Sicherung der verkehrlichen Anbindung Siedlungs- gebiet "neues Werkhofareal"	2,33	35	0,82
Fribourg	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	17,46	35	6,11
	Aménagement de la TransAgglo et requalification de la route de la Glâne: secteur Bluefactory	2,47	35	0,86
	Requalification du centre de la traversée du village de Neyruz	4,34	35	1,52

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Requalification Sortie sud de Düdingen : carrefour Tschiemer et Jetschwilstrasse	2,55	35	0,89
	Requalification de la place de la Gare et ses abords - Périmètre 2	5,99	35	2,10
Grand Genève	Requalification de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (hors localité)	5,87	40	2,35
	Requalification de la route Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly	7,22	40	2,89
	Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)	8,67	40	3,47
	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV): première étape	12,24	40	4,90
	Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE	6,73	40	2,69
	Réaménagement de la place des Deux-Eglises et de la rue des Bossons entre la Place des Deux-Eglises et l'avenue du Gros-Chêne	6,99	40	2,80
	Réaménagement de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne	14,41	40	5,76
Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen	1,83	30	0,55
	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz	1,73	30	0,52
Lausanne-Morges	RC1 - Venoge-Morges / Tronçon 4, Etape 1, Temple - Blancherie à Morges	5,04	40	2,02
	Morges, Requalification place Dufour et av, Paderewski (RC77)	5,69	40	2,28
	Lausanne, Aménagement av, d'Ouchy (sud), place de la Navigation, rue du Liseron en faveur des modes actifs	2,40	40	0,96
	Lausanne, Aménagement des rues sous-gare (William-Fraisie, Grancy, rues attenantes) en accès à la gare CFF	7,22	40	2,89
	Lausanne, Réaménagement av, de la Gare, av, Ruchonnet et ch, de Mornex	7,05	40	2,82
	Romanel-sur-Lausanne, Barreau et giratoire de Fontany en lien avec la RC448	4,35	40	1,74
	Lausanne, Romanel-sur-Lausanne, Aménagement d'une route de desserte de la zone d'activités de Vernand, secteur Ouest	2,90	40	1,16
Limmattal	Oberengstringen – BGK Zentrum	2,09	40	0,84
	Spreitenbach – Aufwertung Zentrumsstrasse-Bahnhofstrasse (inkl, Knoten)	3,06	40	1,22
Locarnese	Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	3,83	35	1,34

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Luzern	K 17 : Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung We- semlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem	3,57	40	1,43
	K 17: Luzern, Löwenplatz – Einm, K 2, Zürichstrasse, Al- penstrasse, Löwenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssys- tem	4,59	40	1,84
	K 65/65c: Buchrain, Knoten K 65/65c	20,31	40	8,12
	K 14 / K 48: Schenkön, Zollhus bis Einmündung Krummba- cherstrasse , Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den ÖV und den FVV, Verkehrssteuerung	5,03	40	2,01
	K 14: Schenkön, Schwyzermatt, Optimierung Leistungsfähig- keit, Massnahmen für den ÖV in Koordination mit Erschliessung Kantonsspitalstandort Schwyzermatt	3,96	40	1,58
	K 16: Emmen, Einmündung K16/31a (Reusseggstrasse) – Em- men Dorf – Kreisel Waltwil	12,62	40	5,05
	Kriens, Umgestaltung Südallee Nord, Arsenalstrasse	7,74	40	3,10
	Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribtschenstrasse	16,83	40	6,73
	K 15a: Emmen/Rothenberg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmün- dung Hasenmoosstrasse	7,50	40	3,00
Mobul	Riaz : Réaménagement Valtraloc	9,37	35	3,28
Nidwalden und Engel- berg	Ennetbürgen - Verkehrliche Aufwertung und Neugestaltung Ortskern (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	4,92	35	1,72
Obersee	Aufwertung Wilen-, Wollerausstrasse zu neuem Zubringer Freienbach	12,19	35	4,27
	Bahnquerung Benknerstrasse, Reichenburg	3,47	35	1,21
	BGK Breitenhofstrasse, Rüti	4,08	35	1,43
	BGK (Begegnungszone) Bandwiesstrasse, Rüti	3,11	35	1,09
	Ortskernaufwertung (Dorfplatz), Wollerau	5,46	35	1,91
Rheintal	BGK Churerstrasse	4,08	35	1,43
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Feldwiesen- strasse	5,46	35	1,91
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Bahn- hofstrasse	1,88	35	0,66
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Kriessern- strasse	3,79	35	1,33
	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahme Kesselbach- strasse	1,24	35	0,43
	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	37,04	35	12,96
Rivelac	Réaménagement de l'axe Italie - Simplon - Vevey	6,02	30	1,81

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
RUN	Réaménagement RC780, traversée de Montreux (boulevard urbain)	10,88	30	3,26
	Réaménagement RC743, rte Rio Gredon - St-Légier	5,54	30	1,66
	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et réaménagement des carrefours en faveur des TP et de la mobilité douce	3,55	35	1,24
	Réaménagement du carrefour d'accès au plateau de la gare de Boudry (route du Vignoble RC5 - route des Conrardes), avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM	1,71	35	0,60
Schaffhausen	Aufwertung Rheinufer Ost, Etappe 1 (Erschliessungsstrasse)	13,84	35	4,84
	Anschluss Merishausen an H4 mit verbesserter Veloführung nach Schaffhausen	6,79	35	2,38
Solothurn	Gerlafingen, BGK Biberist- / Bahnhof- / Haupt- / Wilerstrasse	4,62	40	1,85
St.Gallen	- St.Gallen, BGK St.Leonhard-Strasse / Oberer Graben	3,90	35	1,37
Bodensee				
Stadt Zürich- Glattal	Zürich – Hofwiesenstrasse - Schaffhauserplatz bis Bucheggplatz	8,93	40	3,57
	Zürich – Uraniastrasse	12,50	40	5,00
	Kloten – BGK Schaffhauserstrasse (Ortszentrum, inkl. Knoten Wilder Mann)	4,64	40	1,86
	Adliswil - BGK Sihltalstrasse Sood mit Velobahn	5,50	40	2,20
	Adliswil – Soodring / Sood- / Sihltalstrasse	4,58	40	1,83
	Dübendorf - BGK Überlandstrasse Teil West (inkl. Memphis-Knoten)	9,00	40	3,60
	Greifensee / Uster - BGK Stationsstrasse und Greifensee-strasse	5,80	40	2,32
	Dübendorf / Wangen-Brüttisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	16,00	40	6,40
	Adliswil – Unterführung Sood	9,50	40	3,80
Thun	Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse	0,85	40	0,34
	Thun, BGK Siegenthalergut	10,15	40	4,06
Unteres Reusstal	Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B	3,80	35	1,33
	Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen	8,90	35	3,12
Unterland- Furttal	Bülach – BGK Schaffhauserstrasse (Abschnitt Glashüttenstrasse – Unterweg)	2,75	30	0,83
	Niederglatt – BGK Kaiserstuhl-und Zürcherstrasse	5,20	30	1,56
	Regensdorf – BGK Wehntalerstrasse, 2, Teil	41,75	30	12,53
	Sion : Pont multimodal de la Drague	15,32	35	5,36

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Valais cent- ral	Sion : Requalification T9 Sion Ouest	12,51	35	4,38
	Savièse : Requalification de la traversée de localité St-Germain et Roumaz (RC60 et RC61)	6,73	35	2,36
	Ayent : Requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (RC58)	7,43	35	2,60
Wil	Uzwil: BGK Gupfenstrasse (Teil Gemeindestrasse)	4,44	35	1,55
	Jonschwil: BGK Wilerstrasse Schwarzenbach	9,18	35	3,21
	Sirnach: BGK Zentrum (Winterthurerstrasse)	3,32	35	1,16
	Münchwil: Unfallschwerpunkt Q20	1,49	35	0,52
	Wil: Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen	4,71	35	1,65
Winterthur und Umge- bung	Winterthur - Neuwiesen III, klimaangepasste Strassenraumge- staltung	15,00	35	5,25
	Winterthur - Aufwertung Grüzefeldstrasse	2,00	35	0,70
	Winterthur - Aufwertung Schaffhauser-/ Lindstrasse	10,20	35	3,57
	Winterthur - Aufwertung Neuwiesen- / Schaffhauserstrasse	5,10	35	1,79
	Winterthur - Neugestaltung Strassenräume Sulzerareal	11,22	35	3,93
Zürcher	Uster - Unterführung Winterthurerstrasse	64,92	35	22,72
Oberland	Uster – Flankierende Massnahmen Unterführung Win- terthurerstrasse	3,06	35	1,07
TOTAL		943,41		341,47

Liste des mesures cofinancées forfaitairement au sens de l'art. 21a OUMin - priorité A
Gestion du trafic

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse Montants maximaux
AareLand	Paket VM A-Liste	2,70	40	1,08
Aargau-Ost	Paket VM A-Liste	0,11	45	0,05
AggloY	Paquet GT Liste A	1,63	30	0,49
Biel/Lyss	Paket VM A-Liste	5,37	30	1,61
Kreuzlingen- Konstanz	Paket VM A-Liste	3,17	30	0,95
Lausanne- Morges	Paquet GT Liste A	1,43	40	0,57
Luzern	Paket VM A-Liste	7,50	40	3,00
Mobul	Paquet GT Liste A	1,60	35	0,56
Nidwalden und Engel- berg	Paket VM A-Liste	0,31	35	0,11
Rivelac	Paquet GT Liste A	1,03	30	0,31
RUN	Paquet GT Liste A	1,89	35	0,66
Solothurn	Paket VM A-Liste	0,55	40	0,22
Thun	Paket VM A-Liste	9,43	40	3,77
Unterland- Furttal	Paket VM A-Liste	2,00	30	0,60
Valais cent- ral	Paquet GT Liste A	1,03	35	0,36
Winterthur und Umge- bung	Paket VM A-Liste	5,31	35	1,86
TOTAL		45,06		16,20

Liste des mesures cofinancées forfaitairement au sens de l'art. 21a OUMin - priorité A
Projets d'aménagement routier

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse Montants maximaux
AareLand	Paket BGK A-Liste	18,83	40	7,53
Aargau-Ost	Paket BGK A-Liste	46,16	45	20,77
AggloY	Paquet VSR Liste A	6,87	30	2,06
Basel	Paket BGK A-Liste	45,11	35	15,79
Bellinzone	Pacchetto RSS Lista A	3,71	35	1,30
Bern	Paket BGK A-Liste	29,98	45	13,49
Biel/Lyss	Paket BGK A-Liste	18,27	30	5,48
Burgdorf	Paket BGK A-Liste	7,60	30	2,28
Chablais	Paquet VSR Liste A	18,66	35	6,53
Chur	Paket BGK A-Liste	9,14	35	3,20
Davos	Paket BGK A-Liste	7,40	30	2,22
Einsiedeln	Paket BGK A-Liste	3,53	30	1,06
Frauenfeld	Paket BGK A-Liste	1,57	35	0,55
Fribourg	Paquet VSR Liste A	13,54	35	4,74
Grand Genève	Paquet VSR Liste A	41,73	40	16,69
Interlaken	Paket BGK A-Liste	6,97	30	2,09
Kreuzlingen-Konstanz	Paket BGK A-Liste	16,50	30	4,95
Langenthal	Paket BGK A-Liste	4,63	40	1,85
Lausanne-Morges	Paquet VSR Liste A	23,93	40	9,57
Limmattal	Paket BGK A-Liste	17,68	40	7,07
Locarnese	Pacchetto RSS Lista A	18,54	35	6,49
Luzern	Paket BGK A-Liste	59,15	40	23,66
Mendrisiotto	Pacchetto RSS Lista A	3,26	35	1,14
Mobul	Paquet VSR Liste A	22,17	35	7,76
Nidwalden und Engelberg	Paket BGK A-Liste	1,23	35	0,43
Obersee	Paket BGK A-Liste	29,91	35	10,47
Rheintal	Paket BGK A-Liste	21,03	35	7,36
Rivelac	Paquet VSR Liste A	24,60	30	7,38
RUN	Paquet VSR Liste A	28,29	35	9,90
Schaffhausen	Paket BGK A-Liste	14,51	35	5,08

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse Montants maximaux
Solothurn	Paket BGK A-Liste	3,50	40	1,40
St,Gallen	- Paket BGK A-Liste	45,49	35	15,92
Bodensee				
Stadt Zürich-	Paket BGK A-Liste	15,70	40	6,28
Glattal				
Unterland-	Paket BGK A-Liste	16,90	30	5,07
Furttal				
Valais cent-	Paquet VSR Liste A	31,43	35	11,00
ral				
Wil	Paket BGK A-Liste	1,51	35	0,53
Winterthur	Paket BGK A-Liste	15,06	35	5,27
und Umge- bung				
Zürcher	Paket BGK A-Liste	18,23	35	6,38
Oberland				
TOTAL		712,32		260,74

Liste des mesures - priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
AareLand	Suhr, VERAS Teil Süd	30,94	40	12,38
	Oftringen, Kernzone Umsetzung BGK K104	13,93	40	5,57
	Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, öV, Schwerverkehr)	10,00	40	4,00
	Aarau, Mühlemattstrasse	8,00	40	3,20
	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Ge-samtverkehrssystem	9,20	40	3,68
	Paket BGK B-Liste	7,90	40	3,16
Aargau-Ost	Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungsstrasse Seil-werkstrasse	7,73	45	3,48
	Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden	1,99	45	0,90
	Lupfig, ESP Eigenamt, Knoten Bachtelen	4,88	45	2,20
	Paket BGK B-Liste	13,59	45	6,12
AggloY	Modération rue des Prés-du-Lac	2,68	30	0,80
	Modération du centre des Tuileries	1,45	30	0,44
	Requalification de la rue de la Plaine et goulet du casino	3,56	30	1,07
Basel	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinallee	10,46	35	3,66
	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA)	406,95	35	142,43
	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	18,09	35	6,33
	CeA : Réaménagement des carrefours RD105-RD201 et RD105-fret EAP	4,82	35	1,69
	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	15,07	35	5,27
	"BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum"	7,84	35	2,74
	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	10,97	35	3,84
	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St, Jakobs-Strasse	7,24	35	2,53
	BS: Denkmal-Grosspeter-Dreispitz, Neuorganisation	28,56	35	10,00
	Paket VM B-Liste	4,02	35	1,41
Bellinzone	Paket BGK B-Liste	7,41	35	2,59
	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Lugano, Bellin-zona - Viale Olgiati, Giubiasco, Interventi infrastrutturali	9,18	35	3,21
	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Bellinzona - Via Zorzi (strada Cantonale) Interventi infrastrutturali	5,36	35	1,88
	Pacchetto RSS Lista B	2,70	35	0,95
Bern	Stadt Bern, BGK Bollwerk Aufwertung	0,99	45	0,45

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse - Lo- ryplatz	4,85	45	2,18
	Paket VM B-Liste	2,49	45	1,12
	Paket BGK B-Liste	12,44	45	5,60
Biel/Lyss	Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)	4,59	30	1,38
	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl, General-Guisan- Platz	2,30	30	0,69
	Biel, Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse	3,32	30	1,00
	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Spitalstrasse - See- ufer	5,10	30	1,53
	Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neu- marktstrasse	4,34	30	1,30
	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz	3,83	30	1,15
	Biel/Nidau, Konzept Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse	5,97	30	1,79
	Paket BGK B-Liste	17,62	30	5,29
Burgdorf	Paket BGK B-Liste	4,58	30	1,37
Chablais	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Giratoire - Chemin d'Arbignon (Le Verger)	2,60	35	0,91
	Paquet VSR Liste B	10,27	35	3,59
Chur	Einbahnregime Welschdörfli, Stadt Chur	2,45	35	0,86
	BGK Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	7,14	35	2,50
	Paket BGK B-Liste	8,09	35	2,83
Einsiedeln	Paket BGK B-Liste	6,00	30	1,80
Frauenfeld	Frauenfeld - Aufwertung Zürcherstrasse zwischen Kreisel Tal- bach und Messenriet	6,00	35	2,10
	Paket VM B-Liste	0,08	35	0,03
	Paket BGK B-Liste	0,55	35	0,19
Fribourg	Réaménagement centralité du Schönberg	1,53	35	0,54
	Paquet GT Liste B	1,49	35	0,52
	Paquet VSR Liste B	33,52	35	11,73
Grand Genève	Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin au Grand-Saconnex	6,38	40	2,55
	Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cher- pines) et du carrefour avec le chemin des Mattines	9,18	40	3,67
	Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fon- taine et la douane de Moillesullaz	12,75	40	5,10
Kreuzlingen-	Paket VM B-Liste	1,88	30	0,56
Konstanz	Paket BGK B-Liste	14,48	30	4,34

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Lausanne-Morges	Lausanne, Requalification de l'av, de Tivoli, des carrefours Montelly et Chauderon Sud	13,06	40	5,22
	Lausanne, Prilly, Requalification av, du Chablais, tronçon Gali-cien - Provence	6,06	40	2,42
	Ecublens, Echandens, Bussigny, Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens, aménagement modes actifs et transports publics (RC79 et RC76), giratoires de Poimboeuf et du Reculan (RC151)	4,18	40	1,67
Limmattal	Schlieren – BGK Goldschlägstrasse inkl, Velobahn und Velohauptverbindung	4,08	40	1,63
Locarnese	Pacchetto RSS Lista B	4,86	35	1,70
Luzern	K 2: Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai, Optimierung Strassenraum, Verkehrsmanagement, Förderung ÖV und FVV	5,10	40	2,04
	K 4 / 13: Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm, Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse	4,08	40	1,63
	K 2: Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse	5,16	40	2,06
	K 17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (inkl.) – Einmündung Industriestrasse (inkl.)	8,26	40	3,30
	K 31: Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Verkehrsmanagement, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil	5,47	40	2,19
	Küssnacht, Neue Zentrumsgestaltung (NZK)	7,14	40	2,86
	Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Kreuzbuch-/Würzenbachstrasse	5,36	40	2,14
	K 65a: Inwil, Ortsdurchfahrt	5,61	40	2,24
	Kriens, Umgestaltung Südallee Süd, Kuonimatt	3,83	40	1,53
	K 17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid, Busbezugung	9,45	40	3,78
	Paket VM B-Liste	20,28	40	8,11
	Paket BGK B-Liste	10,60	40	4,24
Mendrisiotto	Pacchetto RSS Lista B	7,61	35	2,66
Mobul	Paquet GT Liste B	2,07	35	0,72
	Paquet VSR Liste B	9,81	35	3,43
Obersee	FlaMa Zubringer Freienbach (Halten)	5,48	35	1,92
	Strassenraumgestaltung Alte Jonastrasse, Rapperswil-Jona	6,63	35	2,32
	Paket BGK B-Liste	15,06	35	5,27
Rheintal	Paket BGK B-Liste	1,04	35	0,36
Rivelac	Réaménagement de l'axe Nestlé - Vevey	7,42	30	2,23

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
RUN	Réaménagement RC780, secteur Chillon - Veytaux	8,93	30	2,68
	Paquet GT Liste B	2,78	30	0,83
	Paquet VSR Liste B	23,72	30	7,12
	Restructuration et valorisation de la Place Numa-Droz	4,34	35	1,52
	Requalification de la place Alexis-Marie Piaget	4,83	35	1,69
	Requalification du Quai Louis Perrier et Max-Petitpierre : réduction à 1 voie TIM par direction, élargissement et sécurisation de la bande cyclable, élargissement de la voie verte piétons - cycles au bord du lac	9,67	35	3,38
	Réaménagement et limitation des TIM entre la place de l'Hôtel-de-Ville et les rues du Docteur-Coullery / Casino	6,56	35	2,30
	Réaménagement urbain Marin-Village et piste cyclable entre les sites scolaires de Marin et Saint-Blaise	3,57	35	1,25
	Requalification de l'avenue de la Gare à Morteau et modification du schéma de circulation du centre-ville, avec réaménagement des rues de la Louhière, Pasteur et Grand-Rue	6,23	35	2,18
	Requalification des voiries existantes pour créer un boulevard urbain sud favorable au TP et MD	4,61	35	1,61
Schaffhausen	Requalification du Quai Philippe Godet : réduction à 1 voie TIM par direction, aménagement de bandes cyclables et valorisation des accès aux rives du lac et requalification de la rue de l'Evoles et de la rue de la Promenade-Noire	4,95	35	1,73
	Paquet VSR Liste B	17,63	35	6,17
	Aufhebung Bahnübergang und Entflechtung MIV/FVV Stein am Rhein	26,52	35	9,28
Solothurn	Paket BGK B-Liste	16,69	35	5,84
	Biberist/Solothurn, Neukonzeption Lackenhof – Rampe Bärenstrasse	31,87	40	12,75
	Kriegstetten, BGK Zentrum (Hauptstrasse, Gerlafingenstrasse)	1,79	40	0,72
	Paket VM B-Liste	1,00	40	0,40
St.Gallen Bodensee	Paket BGK B-Liste	4,33	40	1,73
	- St.Gallen, Stadtraum Platztor inkl, Personenunterführung	1,15	35	0,40
	Herisau, Neugestaltung Platz – Obstmarkt	3,84	35	1,34
	Paket VM B-Liste	4,59	35	1,61
Stadt Zürich-Glattal	Paket BGK B-Liste	13,76	35	4,82
	Dübendorf - BGK Überlandstrasse und Velobahn	9,69	40	3,88
	Dübendorf - Bahnhof Nord, Velobahn und Umgestaltung Strassenraum	2,04	40	0,82
	Kloten – BGK Dorf- / Bassersdorferstrasse	6,12	40	2,45

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Dietlikon - BGK Bahnhof-/Bassersdorferstrasse (inkl, Radweg ausserorts)	7,14	40	2,86
	Opfikon - BGK Schaffhauserstrasse, Teil Süd	6,12	40	2,45
	Bassersdorf / Nürensdorf - BGK Winterthurerstrasse / Alte Winterthurerstrasse	6,12	40	2,45
	Paket VM B-Liste	13,30	40	5,32
	Paket BGK B-Liste	22,50	40	9,00
Thun	Thun, BGK Innenstadt, 1, Etappe	3,67	40	1,47
	Thun, BGK Innenstadt, 2, Etappe	10,20	40	4,08
	Paket VM B-Liste	4,75	40	1,90
Unteres Reusstal	Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse	6,97	35	2,44
	Paket BGK B-Liste	3,68	35	1,29
Unterland-Furttal	Regensdorf – BGK Watt	10,22	30	3,07
	Regensdorf – Dosierungsstelle Höggerstrasse und Velomassnahme	9,01	30	2,70
	Bülach – LSA Knoten Schaffhauser-/ Winterthurerstrasse	6,00	30	1,80
	Paket VM B-Liste	8,20	30	2,46
	Paket BGK B-Liste	3,10	30	0,93
Valais central	Nendaz : Aménagement d'une zone piétonne à Haute-Nendaz	1,35	35	0,47
	Sion : Requalification RCR07 av, de la Gare à Sion	6,67	35	2,33
	Paquet VSR Liste B	19,26	35	6,74
Will	Wil: BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	5,61	35	1,96
	Paket BGK B-Liste	5,45	35	1,91
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Umgestaltung Wülflinger-/Neftenbachstrasse und Wülflinger-/Wässerwiesen-/Salomon-Hirzel-Strasse	7,65	35	2,68
	Winterthur - Neugestaltung Strassenraum Lindenplatz	9,18	35	3,21
	Illnau-Effretikon - Verkehrskonzept Eselriet	3,00	35	1,05
	Paket BGK B-Liste	0,86	35	0,30
Zürcher Oberland	Uster – Umgestaltung Berchtold-/Zürichstrasse	4,74	35	1,66
	Uster - Umgestaltung Winterthurerstrasse	3,14	35	1,10
	VDS: Bahnhofplatz Nord	0,61	35	0,21
	Uster - Fertigstellung Veloverbindung Uster - Riedikon	1,65	35	0,58
Total		1440,39		518,79

A1-3 Mobilité douce

Tableau A1-8

Liste des mesures au sens de l'art. 21 OUMin - priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
AareLand	Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Ab- schnitt West Aarauerstrasse	7,96	40	3,18
	Kantonale Velohauptroute H2,04: Korridor Olten-Trimbach	3,84	40	1,54
	Egerkingen, Gleisquerung FVV	5,75	40	2,30
	Olten, Stadtteilverbindung Winkel für Fuss- und Veloverkehr zwischen Bifang und Innenstadt	9,45	40	3,78
	Olten, Trimbachbrücke	3,15	40	1,26
Aargau-Ost	Dintikon/Villmergen, FVV-Passerelle über Knoten Langelen, K123/K387	10,25	45	4,61
AggloY	Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Gressy	4,50	30	1,35
	Franchissement de la route Ste Croix	1,48	30	0,44
Basel	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen Nau / Norimatt	7,03	35	2,46
Bellinzonese	Percorso ciclopedonale, Osogna - Claro	5,75	35	2,01
	Marciapiedi ciclopedonali sul ponte di Via G, Lepori	5,75	35	2,01
	Passerella pedonale a Cadenazzo, stazione FFS	10,00	35	3,50
Bern	Stadt Bern, Aufwertung Personenunterführung Untermattweg für den Fuss- und Veloverkehr	5,97	45	2,69
	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord, Teil 3 (Durchgehende In- dustriestrasse)	7,11	45	3,20
Burgdorf	Radweg Oberburg - Hasle	6,97	30	2,09
Chablais	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Saint-Maurice et le Rhône	9,61	35	3,36
	Traversée de la route cantonale 790-B-P pour les vélos	0,29	35	0,10
Chur	Veloachse Ost-West (Zentrum Bahnhof - Bahnhof Chur West), Stadt Chur	5,89	35	2,06
	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	2,27	35	0,79
	Teil Felsenaustrasse-Dalpweg			
Einsiedeln	FVV-Verbindung Ruostel - Euthal, Einsiedeln	8,15	30	2,45
Fribourg	Vélostation Ancienne Gare	7,62	35	2,67
	Franchissement MD : Tour-Henri - Rue du Criblet	7,00	35	2,45
	Liaison cyclable Matran - Villars-sur-Glâne	10,59	35	3,71
Grand Genève	Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins	9,47	40	3,79
	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	4,78	40	1,91

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix sur domaine public cantonal	23,33	40	9,33
	Aménagements pour les MD sur la route de l'Etraz tronçon Bio-lay - Mies	6,83	40	2,73
	Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève	17,18	40	6,87
	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération	21,77	40	8,71
	Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb	10,05	40	4,02
	Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard	8,49	40	3,40
	Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve	9,66	40	3,86
Langenthal	Roggwil - St, Urban: Neubau Radweg	0,80	40	0,32
Lausanne-Morges	Lausanne, Nouveau passage sous-voie m1 Bourdonnette - Vidy La Romaine	14,84	40	5,94
	Pully, Lutry, Franchissement Leisis - Landar	12,86	40	5,14
Limmattal	Schlieren – Velobahn, Abschnitt Altstetten - Schlieren	17,01	40	6,80
Luzern	K 13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Abschnitt Gemeindegrenze Neuenkirch – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	6,19	40	2,48
	K 13: Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrüti, Radverkehrsanlage	5,75	40	2,30
	K 48: Eich/Schenkon, Gemeindegrenze Eich – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	6,03	40	2,41
	K 18: Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage	8,88	40	3,55
	K 47: Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage	6,00	40	2,40
	Emmen, Velohauptverbindung und Veloabstellanlage Schützenmatt	4,02	40	1,61
	Luzern, SBB-Fluhmühlepasserelle – Fussverbindung Fluhmühle Reussinsel	6,03	40	2,41
Mobul	Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne	0,35	35	0,12

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Nidwalden und Engel- berg	Ennetmoos - Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl, Weiler St, Jakob	4,46	35	1,56
Rivelac	Réalisation d'un franchissement MD des voies CFF, secteur Pissot - Villeneuve	5,44	30	1,63
	Réalisation d'un franchissement MD des voies CFF, secteur Po-terlaz - Villeneuve	5,34	30	1,60
	Aménagement d'un cheminement piéton le long des rives du Lac - La Tour-de-Peilz	5,93	30	1,78
	Aménagement d'une liaison MD sécurisée RC 742 et 743, Hauteville - St-Légier	4,95	30	1,49
	Création d'un ascenseur urbain entre l'av, Alpes et la Grand-Rue - Montreux	0,89	30	0,27
	Aménagement d'une liaison MD entre Châtel-St-Denis et Palézieux, étape 1	4,95	30	1,49
	Réalisation d'un franchissement MD de la Veveyse à Châtel-St-Denis	2,97	30	0,89
Schaffhausen	Rheinufersteg Freier Platz-Salzstadel	5,03	35	1,76
Solothurn	Velovorrangroute V 3 Solothurn - Biberist - Gerlafingen – Recherswil	24,38	40	9,75
	Derendingen/Zuchwil, Alternative Veloführung Knoten Kreuzplatz, Querung Emme	5,87	40	2,35
St,Gallen	- Herisau, Knoten Schwänli	7,93	35	2,78
Bodensee	Rorschach, Unterführung Scholastikastrasse	6,27	35	2,19
	Goldach, Velosteg unter A1-Viadukt	7,32	35	2,56
	St,Gallen, Passerelle Kantonspital - Museumsquartier	7,14	35	2,50
	St,Gallen, Velovorzugsroute St,Leonhard-Brücke	12,39	35	4,34
Stadt Zürich- Glattal	Zürich – Franca-Magnani-Brücke (Verbindung Stadtkreise 4 und 5 / Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	80,00	40	32,00
	Zürich – Personenunterführung Mühlebachstrasse	17,85	40	7,14
	Zürich – Umsetzung Vorzugsroutennetz Velo, 2, Etappe	15,00	40	6,00
	Glattal - Fil Bleu Glattuferweg 3, Etappe	24,45	40	9,78
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fussverkehr, Polysteig	9,80	40	3,92
Thun	Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse	5,47	40	2,19
	Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 1, Etappe (Bahnhof - Gewerbestrasse)	4,58	40	1,83
Valais central	Sion : Ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)	6,62	35	2,32

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Sion : Passage inférieur mobilité douce Cour de Gare	21,04	35	7,36
Wil	Wil: Fuss- und Veloverbindung WILWEST mit Gleisunterquerung	7,79	35	2,73
	Sirnach: Pilot Velovorzugsroute Abschnitt Gde-Grenze Wil-Sirnach - 1, Etappe	2,30	35	0,81
Winterthur	Winterthur - Anpassungen Ohrbühlstrasse	3,30	35	1,16
und Umge-	Winterthur - Veloverbindung Auenrainstutz	3,20	35	1,12
bung	Winterthur - Anpassungen Hofackerstrasse	1,65	35	0,58
Zürcher	Uster – Unterführung Wermatswilerstrasse	14,00	35	4,90
Oberland	Wetzikon – Fuss- und Velowegverbindung Bahnhof Kempten	6,15	35	2,15
	Uster – Umsetzung VB Raum Uster Ost	8,00	35	2,80
	Mönchaltorf - Radweglückenschliessung Mönchaltorf - Gossau	5,20	35	1,82
TOTAL		694,36		263,66

Liste des mesures cofinancées forfaitairement au sens de l'art. 21a OUMin - priorité A
Mobilité douce

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse Montants maximaux
AareLand	Paket LV A-Liste	24,65	40	9,86
Aargau-Ost	Paket LV A-Liste	19,00	45	8,55
AggloY	Paquet MD Liste A	2,53	30	0,76
Basel	Paket LV A-Liste	48,51	35	16,98
Bellinzone	Pacchetto TL Lista A	18,37	35	6,43
Bern	Paket LV A-Liste	76,56	45	34,45
Biel/Lyss	Paket LV A-Liste	19,73	30	5,92
Burgdorf	Paket LV A-Liste	2,40	30	0,72
Chablais	Paquet MD Liste A	18,31	35	6,41
Chur	Paket LV A-Liste	36,57	35	12,80
Davos	Paket LV A-Liste	2,10	30	0,63
Einsiedeln	Paket LV A-Liste	4,83	30	1,45
Frauenfeld	Paket LV A-Liste	14,97	35	5,24
Fribourg	Paquet MD Liste A	16,74	35	5,86
Grand Genève	Paquet MD Liste A	54,35	40	21,74
Interlaken	Paket LV A-Liste	2,40	30	0,72
Kreuzlingen-Konstanz	Paket LV A-Liste	12,20	30	3,66
Langenthal	Paket LV A-Liste	10,40	40	4,16
Lausanne-Morges	Paquet MD Liste A	53,88	40	21,55
Limmattal	Paket LV A-Liste	31,33	40	12,53
Locarnese	Pacchetto TL Lista A	13,43	35	4,70
Luzern	Paket LV A-Liste	48,20	40	19,28
Mendrisiotto	Pacchetto TL Lista A	20,97	35	7,34
Mobul	Paquet MD Liste A	11,17	35	3,91
Nidwalden und Engelberg	Paket LV A-Liste	3,83	35	1,34
Obersee	Paket LV A-Liste	39,40	35	13,79
Rheintal	Paket LV A-Liste	20,06	35	7,02
Rivelac	Paquet MD Liste A	22,77	30	6,83
RUN	Paquet MD Liste A	35,54	35	12,44
Schaffhausen	Paket LV A-Liste	8,77	35	3,07
Solothurn	Paket LV A-Liste	4,45	40	1,78
St.Gallen - Bodensee	Paket LV A-Liste	72,43	35	25,35
Stadt Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	14,65	40	5,86
Thun	Paket LV A-Liste	19,85	40	7,94
Unterland-Furttal	Paket LV A-Liste	10,77	30	3,23
Valais central	Paquet MD Liste A	23,46	35	8,21

Agglomération	Mesure	Coûts d' investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 TVA incluse Montants maximaux
Wil	Paket LV A-Liste	13,23	35	4,63
Winterthur und Umgebung	Paket LV A-Liste	14,66	35	5,13
Zürcher Oberland	Paket LV A-Liste	16,86	35	5,90
TOTAL		884,33		328,17

Liste des mesures - priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
AareLand	Aarau, Fuss-/Velobrücke Aarenau-Telli	13,85	40	5,54
	Aarau, Aareufer Süd-Ost	7,15	40	2,86
	Kantonale Velovorrangroute V6: Korridor Dulliken – Olten, Ab- schnitt Aarauerstrasse Ost – Niederämterstrasse West	6,47	40	2,59
	Kantonale Velohauptroute H2,05: Korridor Olten – Winznau – Schönenwerd, Abschnitt Schachenstrasse	5,67	40	2,27
	Kantonale Velohauptroute H2,06: Korridor Stüsslingen/Lostorf - Winznau, Umgestaltung Zentrum Winznau	1,29	40	0,52
	Paket LV B-Liste	9,20	40	3,68
	Paket LV B-Liste	30,51	45	13,73
AggloY	MD Route de la Grève	4,42	30	1,33
Basel	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	7,84	35	2,74
	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2, Etappe	10,05	35	3,52
	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2, Etappe	10,05	35	3,52
	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	20,10	35	7,04
	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	8,04	35	2,81
	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persil- wegli	10,05	35	3,52
	BL: Velotunnel Angenstein	2,01	35	0,70
	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	1,74	35	0,61
	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	5,38	35	1,88
	Rheinfelden DE: Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	12,06	35	4,22
	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	5,02	35	1,76
	Paket LV B-Liste	10,05	35	3,52
Bellinzonese	Pacchetto TL Lista B	11,29	35	3,95
Bern	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zu- gang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord	4,48	45	2,02
	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse Etappe Ried- bach	6,97	45	3,14
	Radweg Gürbetal	6,72	45	3,02
	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse - Moosweg	11,44	45	5,15
	Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindungen Gaswerkareal, Lift Monbijoubrücke	5,97	45	2,69

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Radweg Konolfingen - Zäziwil	6,72	45	3,02
	Münsingen, Langsamverkehrsunterführung (PU Süd)	5,47	45	2,46
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Er- satzstandort Bollwerk	19,90	45	8,95
	Paket LV B-Liste	43,82	45	19,72
Biel/Lyss	Veloweg Biel Beaumont - Evilard	8,46	30	2,54
	Biel, Fuss- und Veloweg Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Pas- serelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)	9,45	30	2,84
	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	7,96	30	2,39
	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	6,57	30	1,97
	Paket LV B-Liste	19,72	30	5,92
Burgdorf	Burgdorf, LV-Anbindung Industriequartier Buchmatt (Südseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt und Kantonsstrasse, Kreisel Pulverweg	4,98	30	1,49
	Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung Industriequar- tier Buchmatt (Nordseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt	1,00	30	0,30
	Burgdorf, LV-Überführung Spital, Anbindung Schlossmattquar- tier an Spital und S-Bahnhaltestelle Steinhof	1,19	30	0,36
	Paket LV B-Liste	11,45	30	3,44
Chablais	Paquet MD Liste B	1,47	35	0,51
Chur	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur -Teil Haldensteinerstrasse	2,82	35	0,99
	Paket LV B-Liste	17,49	35	6,12
Davos	Paket LV B-Liste	2,09	30	0,63
Einsiedeln	Paket LV B-Liste	3,01	30	0,90
Frauenfeld	Paket LV B-Liste	5,55	35	1,94
Fribourg	Paquet MD Liste B	17,73	35	6,21
Grand Genève	Création d'aménagements MD sur la RC 24 entre Nyon et Genolier : étape 1 Nyon-Duillier	21,28	40	8,51
	Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens	12,49	40	5,00
	Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savon- nerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	13,47	40	5,39
	Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées	6,83	40	2,73
	Paquet MD Liste B	14,53	40	5,81
Interlaken	Neubau Radweg Leissigen-Därlichen-Interlaken West	34,83	30	10,45
	Paket LV B-Liste	1,40	30	0,42
	Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein	7,93	30	2,38

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Kreuzlingen- Konstanz	Neue Velostation Bahnhof Hafen	0,79	30	0,24
	Paket LV B-Liste	17,01	30	5,10
Lausanne- Morges	Bussigny, Voie verte au Nord des voies CFF	3,17	40	1,27
	Crissier, Franchissement mobilité active sur RC82, Oassis - En Chise	6,21	40	2,48
	RC151, Bussigny, Aménagements cyclables Bussigny-Aclens	32,15	40	12,86
	Paquet MD Liste B	2,71	40	1,08
Limmattal	Paket LV B-Liste	14,40	40	5,76
Locarnese	Asse di collegamento e transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	6,19	35	2,17
	Pacchetto TL Lista B	7,80	35	2,73
Luzern	K 13: Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse	7,07	40	2,83
	K 48: Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreiangel) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	15,48	40	6,19
	Sursee, Velohauptverbindung Nord, 1, Etappe	10,09	40	4,04
	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden – Seeacherweg	0,56	40	0,22
	K 65a: Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	10,32	40	4,13
	K 10: Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Velo- und Fussweg	10,07	40	4,03
	Sursee, Velovorzugsroute Süd, 2, Etappe	10,09	40	4,04
	Sursee, Velohauptverbindung Nord, 2, Etappe	5,04	40	2,02
	Paket LV B-Liste	19,46	40	7,78
Mendrisiotto	Pacchetto TL Lista B	1,35	35	0,47
Mobul	Paquet MD Liste B	5,04	35	1,76
Nidwalden	Buochs/Beckenried - Velohauptroute Buochserstrasse	17,67	35	6,18
und Engel- berg	Stans / Ennetbürgen - Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen	5,67	35	1,98
	Stansstad - Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	1,40	35	0,49
	Paket LV B-Liste	2,86	35	1,00
Obersee	FVV-Verbindung Tuggen Ost – Grynau, Tuggen	5,91	35	2,07
	Paket LV B-Liste	29,32	35	10,26
Rheintal	Paket LV B-Liste	5,39	35	1,89
Rivelac	Paquet MD Liste B	16,99	30	5,10
RUN	Prolongement du chemin des Rencontres entre la gare du Locle et les Brenets	3,41	35	1,19

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Paquet MD Liste B	12,33	35	4,32
Schaffhausen	Paket LV B-Liste	5,28	35	1,85
Solothurn	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Aarmatt	6,00	40	2,40
	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Schulhausstrasse - Dorfzentrum bis Brücke A5	4,00	40	1,60
	Velovorrangroute V 2 Solothurn – Zuchwil – Subingen: Teilabschnitt Zuchwil Ost – Derendingen	8,00	40	3,20
	Paket LV B-Liste	3,89	40	1,56
St.Gallen	- Herisau, Schwänli - Mooshalden	9,91	35	3,47
Bodensee	St.Gallen, Riethüsli - Teufen: Im Grund	5,65	35	1,98
	Teufen, Riethüsli - Teufen: Brücke Wattbach	5,65	35	1,98
	Paket LV B-Liste	29,24	35	10,23
Stadt Zürich-	Zürich – Quartierverbindung Seebach	20,00	40	8,00
Glattal	Dübendorf – Gleisquerung Säntisstrasse	8,40	40	3,36
	Wallisellen / Dübendorf - Velobahn, Autobahn (Wallisellen) bis Überlandstrasse (Dübendorf)	15,00	40	6,00
	Bassersdorf / Kloten - Velohauptverbindung Kloten-Bassersdorf, Teil Bassersdorf	9,50	40	3,80
	Kloten / Opfikon - Velobahn Flughafen bis Glattpark	28,00	40	11,20
	Paket LV B-Liste	13,50	40	5,40
Thun	Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 2, Etappe (Selve – Schwäbis, inkl, Brücke über Aare)	4,98	40	1,99
	Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 3, Etappe (Gewerbestrasse – Selve, inkl, Brückenschlag Allmendstrasse)	4,58	40	1,83
	Paket LV B-Liste	5,09	40	2,04
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	9,21	35	3,22
Unterland-	Bülach – Neubau Personenunterführung Ettersbühl	25,02	30	7,51
Furttal	Bülach / Bachenbülach / Winkel – Velohauptverbindung Bülach - Bachenbülach – Kloten	9,91	30	2,97
	Niederhasli – Aus-bau Fusswegnetz “Parkweg” und “Weg meiner Lieblingsorte”	1,80	30	0,54
	Paket LV B-Liste	4,90	30	1,47
Valais central	Chalais : Passerelle mobilité douce pour rejoindre le téléphérique de Vercorin	0,30	35	0,11
	Conthey : Passage inférieur sous les voies CFF	4,48	35	1,57
	Paquet MD Liste B	6,27	35	2,19

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Wil	Eschlikon/Sirnach: Pilot Velovorzugsroute Abschnitt B Eschlikon-Sirnach - 2, Etappe	6,63	35	2,32
	Paket LV B-Liste	5,69	35	1,99
Winterthur	Elsau/Elgg - Velohauptverbindung Elsau-Elgg	7,20	35	2,52
und Umgebungs-	Winterthur - Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Süd	36,80	35	12,88
	Winterthur - Städtische Veloroute Hegi, Abschnitt HB-Grüze	6,00	35	2,10
	Winterthur - Velo- und Fussverkehrsunterführung im Link	10,00	35	3,50
	Winterthur - Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord	14,30	35	5,01
	Illnau-Effretikon - Lückenschliessung Radweg Örmis, Bisikon bis Illnau	2,50	35	0,88
	Paket LV B-Liste	29,28	35	10,25
Zürcher	VDS: Veloparkhaus Ost	11,00	35	3,85
Oberland	VDS: Unterführung Bahnhof-/Brunnenstrasse	6,00	35	2,10
	Pfäffikon (ZH) – Bahnhof, neue Personenunterführung Ost	10,00	35	3,50
	Uster – Unterführung Gschwaderstrasse	14,00	35	4,90
	Paket LV B-Liste	8,00	35	2,80
TOTAL		1241,47		457,47

A1-4 Interfaces multimodales

Tableau A1-11

Liste des mesures au sens de l'art. 21 OUMin - priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
AareLand	Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen Etappe 1 Nord- seite	4,18	40	1,67
	Olten, Neuer Bahnhofplatz Olten	78,95	40	31,58
Aargau-Ost	Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg	45,87	45	20,64
	Döttingen, Verkehrsdrehscheibe Döttingen	3,78	45	1,70
	Wohlen, Verkehrsdrehscheibe Wohlen 3, Etappe – Aufwertung Bahnhofsplatz	3,63	45	1,63
AggloY	Réaménagement de l'interface de transport public de la gare d'Yverdon-les-Bains	12,33	30	3,70
Basel	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	6,28	35	2,20
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1, BA	3,37	35	1,18
	Murg: Erstellung P&R inkl, Umfeldverbesserung am Bahnhof	1,16	35	0,41
	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	1,78	35	0,62
	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	3,01	35	1,05
	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	2,05	35	0,72
Bern	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	3,98	45	1,79
Chablais	Plateforme multimodale à la gare CFF/AOMC de Monthey	7,13	35	2,50
	Plateforme multimodale à la halte AOMC de Clos-Donroux	0,88	35	0,31
	Plateforme multimodale de la gare CFF de Saint-Maurice	4,39	35	1,54
Einsiedeln	Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Einsiedeln	9,56	30	2,87
Grand Genève	Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève	0,39	40	0,16
	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	56,51	40	22,60
	Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St- Genis-Pouilly et Meyrin	23,82	40	9,53
Kreuzlingen- Konstanz	Umsetzung Mobilpunkte	0,10	30	0,03
Lausanne- Morges	Echallens, Passage inférieur sous les voies du LEB pour les piétons et les cycles	18,89	40	7,56
	Echallens, Aménagement interface gare	7,52	40	3,01
	Saint-Prex, Aménagement interface gare CFF	3,86	40	1,54

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Lausanne, Aménagement interface Chauderon, liaison pié- tonne souterraine entre métro m3, LEB, tramway et quartier du Flon	7,61	40	3,04
Limmattal	Dietikon – Erneuerung Bushof und Bahnhofplatz	20,02	40	8,01
Obersee	Weiterentwicklung VDS Blumenau, Rapperswil-Jona	9,81	35	3,43
Rivelac	Réaménagement de l'interface multimodale de Chailly	1,52	30	0,46
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Fon- tanivent	0,28	30	0,08
	Réaménagement de l'interface multimodale de la place de la Paix	0,57	30	0,17
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Blo- nay, étape 1	0,99	30	0,30
	Aménagement d'une nouvelle interface multimodale à la halte du Château d'Hauteville - St-Légier	0,89	30	0,27
RUN	Création d'une interface bus-train à la gare du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de dévelop- pement économique cantonal et amélioration de l'accessibilité MD	0,98	35	0,34
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0,75	35	0,26
	Agrandissement de la gare des bus au Locle et déplacement des taxis	0,68	35	0,24
St,Gallen Bodensee	- Egnach, Bahnhofplatz	1,39	35	0,49
Stadt Zürich-	Küsnacht – Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Küsnacht	8,00	40	3,20
Glattal	Meilen – Verkehrsdrehscheibe und Bushof beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen	15,32	40	6,13
	Uetikon am See – Ausbau Bahnhof Uetikon am See	4,42	40	1,77
	Bassersdorf - Infrastrukturen Bahnhof Nord	1,70	40	0,68
	Bassersdorf - Infrastrukturen Bahnhof Süd, Teil Vorplatz	5,30	40	2,12
Unterland-	Bülach – Neubau Bushof Mitte	17,39	30	5,22
Furttal	Niederhasli – Neubau Busbahnhof	1,20	30	0,36
Valais cent-	Sion : Interface sud de la gare de Sion	5,00	35	1,75
ral	Sierre : Liaison gares routière-ferroviaire-funiculaire	1,48	35	0,52
Wil	Wil: Bahnhof Wil Bahnhofplatz, Platzgestaltung (Modul 1)	40,48	35	14,17
	Kombinierte Mobilität - Bahnhof Lütisburg	0,16	35	0,06
Winterthur und Umge- bung	Winterthur - Ausbau Bahnhofplatz Töss	2,50	35	0,88

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Zürcher Oberland	VDS: Bushof Uster	10,00	35	3,50
TOTAL		461,86		177,99

Liste des mesures - priorité B

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Aargau-Ost	Baden (Turgi), Verkehrsdrehscheibe Turgi	7,46	45	3,36
Basel	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	4,02	35	1,41
	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	21,10	35	7,39
	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	20,05	35	7,02
	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Ve- lounterführung	17,33	35	6,07
	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	26,93	35	9,43
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2, BA	5,53	35	1,94
	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3, BA	1,76	35	0,62
	SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	1,51	35	0,53
Bern	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	5,97	45	2,69
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Per- ron West	5,87	45	2,64
Biel/Lyss	Biel, Bahnhof Mett, Mobility-Hub und Velokomfortroute, Velo- parkierung	2,99	30	0,90
	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	4,93	30	1,48
Burgdorf	Hasle bei Burgdorf, Bahnhofplatz Hasle (Verkehrsdrehscheibe)	3,98	30	1,19
Chablais	Plateforme multimodale de la halte CFF de Collombey-le-Grand	0,59	35	0,21
	Plateforme multimodale de la halte CFF/AOMC de Collombey- Corbier	2,05	35	0,72
Fribourg	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte d'Agy	8,96	35	3,14
	Requalification de la place de la Gare et ses abords - Périmètre 1	17,99	35	6,30
Grand Genève	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)	5,86	40	2,34
	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimo- dale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)	64,13	40	25,65
Kreuzlingen- Konstanz	Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadt- bahnhof	2,48	30	0,74
Lausanne- Morges	Lausanne, Aménagement interface Chauderon, requalification de la place Chauderon en lien avec l'arrivée du m3 et du tram	25,22	40	10,09
	Allaman, Aménagement interface gare au nord des voies CFF	5,44	40	2,18
	Allaman, Aménagement interface gare au sud des voies CFF (P+R, B+R)	0,59	40	0,24
	Epalinges, Aménagement interface Croisettes	23,74	40	9,50

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Oron, Aménagement interface de Palézieux-Gare à l'est des voies CFF	8,01	40	3,20
	Oron, Aménagement parking d'échange et B+R à l'interface de Palézieux Gare	1,98	40	0,79
Luzern	Emmen, Kreisel Waltwil – Waldibrücke, Wendeanlage ÖV, Anlagen FVV	5,62	40	2,25
Mobul	Broc : Interface multimodale type 5 du Liaubon (rabattement TIM)	1,64	35	0,57
Obersee	Bahnhofsentwicklung Schübelbach-Buttikon, Schübelbach	1,49	35	0,52
Rivelac	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Ville-neuve	2,23	30	0,67
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Vevey, étape 1	17,71	30	5,31
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Vevey, étape 2	6,92	30	2,08
	Aménagement d'une interface multimodale à Bossonnens	3,21	30	0,96
RUN	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	1,71	35	0,60
	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c, réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	1,33	35	0,47
	Amélioration de l'accessibilité à l'interface multimodale de St-Blaise Lac - Etape 1: requalification du chemin de la Plage et place de la gare en Est et réaménagement du passage sous-voies	3,41	35	1,19
	P+R Morteau (gare)	3,96	35	1,39
	Création d'une interface bus-train à la gare de Corcelles-Pe-seux, création d'espaces publics de qualité autour de la gare et rabattement de la mobilité douce	4,44	35	1,55
	Amélioration de l'interface bus-train à la gare des Deurres, création d'espaces publics de qualité autour de la gare et rabattement de la mobilité douce	3,41	35	1,19
	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	1,59	35	0,56
Solothurn	Riedholz, Verkehrsdrehscheibe	1,91	40	0,76
St.Gallen	- Degersheim, Bahn- und Bushof	2,48	35	0,87
Bodensee	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	7,93	35	2,78
	St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz Bohl	14,87	35	5,20
	St.Gallen, Bahnhof Winkeln, Bahnhofplatz und Bushof	2,97	35	1,04
Stadt Zürich-Glattal	Dübendorf – Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	40,00	40	16,00
	Küsnacht – Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Forch	6,00	40	2,40

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
	Dübendorf – Bushof Bahnhof Dübendorf	20,00	40	8,00
Thun	Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2, Etappe	15,52	40	6,21
	Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1, Etappe, Teilbereich Südseite	10,65	40	4,26
	Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1, Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffplände	9,05	40	3,62
Unteres Reusstal	Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6,47	35	2,26
Valais central	Sion : Interface Bramois en lien avec la liaison Bramois – Nax	1,20	35	0,42
	Mont-Noble : Interface Nax en lien avec la liaison Bramois – Nax	0,30	35	0,11
	Chalais : Interface téléphérique CBV, gare de Chalais	1,00	35	0,35
Winterthur und Umgebung	Illnau-Effretikon - Neubau Bushof Effretikon	10,44	35	3,65
TOTAL		505,93		189,01

A1-5 Autres mesures (transport de marchandises, électromobilité)

Tableau A1-13

Liste des mesures au sens de l'art. 21 OUMin - priorité A

Agglomération	Mesure	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Basel	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	0,07	35	0,02
	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	0,10	35	0,04
Biel/Lyss	eMobilität Nidau	0,20	30	0,06
Fribourg	Installation de bornes de recharges pour véhicules électriques	0,23	35	0,08
Luzern	Elektromobilität Gemeinde Horw	0,12	40	0,05
Mobul	Équipement de bornes publiques de quartier	1,01	35	0,35
Obersee	Ladestationen, Galgenen	0,06	35	0,02
	Ladestationen, Hombrechtikon	0,03	35	0,01
Valais cent- ral	Agglomération : mise en place de bornes de recharges de stationnement électriques	0,84	35	0,29
TOTAL		2,66		0,92

Tabelle A1-14

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität B

Agglomération	Massnahme	Coûts d'investissement [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA	Taux de contribution fédérale [%]	Contribution fédérale [millions de francs] ; Prix d' avril 2024 hors TVA, Montants maximaux
Mobul	Équipement de bornes publique de quartier (horizon B)	0,19	35	0,07
TOTAL		0,19		0,07