



12 décembre 2016

---

# Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

## Fiche d'information « Renforcement du trafic d'agglomération »

---

### Sommaire

Rôle de la Confédération.....	2
Jusqu'à présent, à qui ont profité les projets d'agglomération ?.....	2
Le FORTA, garant du financement sur le long terme .....	3

Les villes et les agglomérations sont les moteurs économiques de la Suisse. La population, l'économie et les emplois vont continuer de s'y développer et par conséquent de peser sur les infrastructures de transport. Des investissements seront donc nécessaires pour maintenir la capacité du réseau. Cependant, les agglomérations à elles seules ne disposent pas de moyens financiers suffisants. C'est la raison pour laquelle la Confédération puise dans le fonds d'infrastructure pour subventionner leurs projets en matière de transport dans le cadre des programmes d'agglomération. Seulement, les moyens financiers prévus pour ces projets s'amenuisent. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) permettra de garantir ce financement sur le long terme.

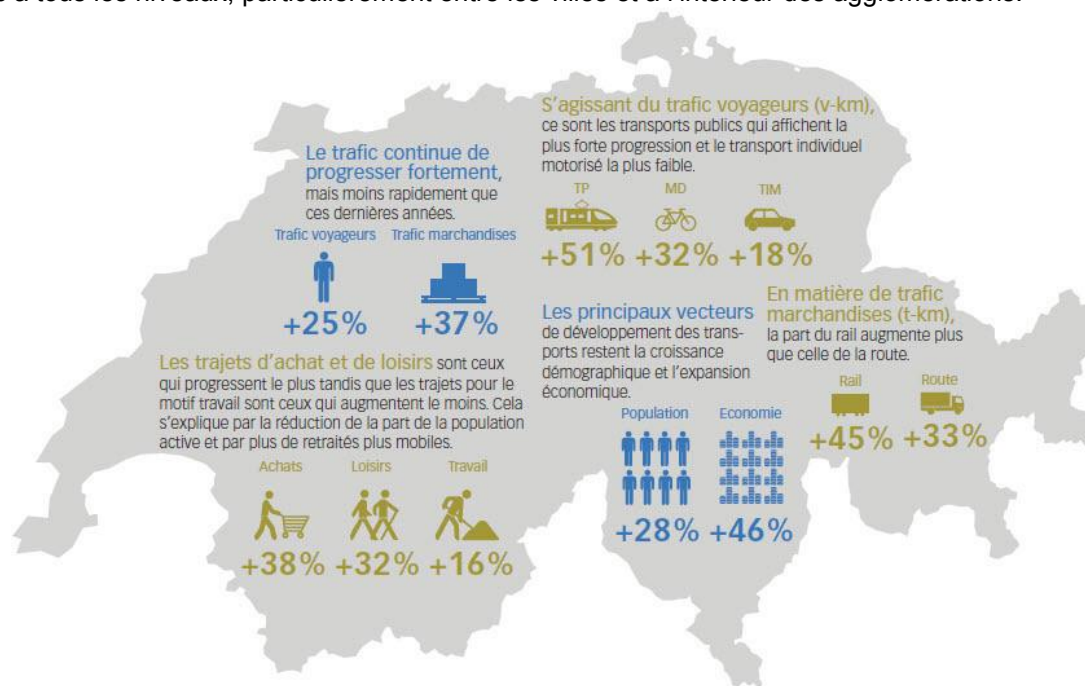
Les principales difficultés de circulation se retrouvent dans les villes et les agglomérations. La plupart des embouteillages sur les autoroutes et l'utilisation la plus forte des transports publics sont enregistrés autour des grands centres urbains. Pour pouvoir continuer à maîtriser le trafic dans les années à venir, il est nécessaire de réaliser des investissements ciblés dans les infrastructures de transport des agglomérations.

Dans ce contexte, la Confédération a donné naissance aux projets d'agglomération, un instrument permettant aux cantons, aux villes et aux communes de bien concilier l'évolution du trafic et le développement de l'urbanisation, et de planifier ensemble les investissements dans les infrastructures de transport<sup>1</sup>. Elle soutient ainsi quelques projets en matière de transport avec des contributions représentant entre 30 et 50 % des coûts d'investissement. De cette manière, elle encourage vivement les acteurs concernés à élaborer des projets d'agglomération. Les problèmes de trafic et les questions liées au développement de l'urbanisation nécessitent d'adopter une approche qui dépasse les frontières communales. Cette méthode a d'ailleurs fait ses preuves.

---

<sup>1</sup> « Qu'est-ce qu'un projet d'agglomération ? » : petit film à découvrir sur [www.projetdagglomeration.ch](http://www.projetdagglomeration.ch)

Les perspectives d'évolution du transport 2040<sup>2</sup> de la Confédération révèlent une nette croissance du trafic à tous les niveaux, particulièrement entre les villes et à l'intérieur des agglomérations.



De ce fait, les projets d'agglomération continueront de gagner en importance à l'avenir, puisque la population et le marché de l'emploi se développeront essentiellement dans les agglomérations. Les projets d'agglomération garantiront un fonctionnement optimal du système de transport et favoriseront un développement urbanistique maîtrisé et de qualité dans des zones où vivent près des trois quarts de la population suisse et où est réalisée 84 % de l'activité économique. Les ressources financières proviennent actuellement du fonds d'infrastructure. Comme ce dernier est de durée limitée et que les ressources sont en grande partie déjà attribuées, un nouveau système de financement est nécessaire. Dans un premier temps, la Confédération prévoit d'investir, via le FORTA, quelque 390 millions de francs par an en moyenne dans des projets d'agglomération.

## Rôle de la Confédération

Les contributions de la Confédération sont ciblées et ne sont pas versées selon le principe de l'arrosoir. Les exigences qualitatives sont très élevées. Ainsi, la Confédération s'assure que seuls les projets les plus efficaces en matière de transport bénéficieront de subventions. Les projets d'agglomération sont élaborés, contrôlés et mis en œuvre tous les quatre ans. Les projets actuellement sur la table sont ceux de première et de deuxième génération. Les contributions fédérales aux projets d'agglomération de troisième génération, qui doivent être déposés auprès de la Confédération d'ici fin 2016, devraient être discutées en 2019.

## Jusqu'à présent, à qui ont profité les projets d'agglomération ?

Ces dix dernières années, 45 des 55 agglomérations ont bénéficié de ressources fédérales provenant du fonds d'infrastructure. Sur les 6 milliards de francs dont il disposait, le Parlement en a déjà débloqué 5,8 milliards, qu'il a mis de côté pour des projets d'agglomération. Grâce à ces contributions, lesdits projets sont devenus un pilier central de la planification des transports et de l'aménagement du territoire en Suisse. De nombreux projets de lignes de RER, de tramway et de routes, mais aussi des projets relatifs à la mobilité piétonne et au trafic cycliste, n'ont pu être réalisés qu'avec le soutien de la Confédération.

Les grandes agglomérations de Zurich, Genève, Bâle, Lausanne et Berne doivent gérer des projets de grande envergure dans le domaine des transports, raison pour laquelle la Confédération leur a versé des contributions aussi importantes. Si l'on rapporte ces contributions au nombre d'habitants et de travailleurs, on constate cependant que les agglomérations de taille moyenne telles que Thoune, Yverdon, Zoug et Schaffhouse ont reçu les contributions par tête les plus élevées pour les projets d'agglomération de première génération.

<sup>2</sup> <https://www.are.admin.ch/> -> Perspectives d'évolution du transport 2040

Jusqu'à présent, des projets de lignes de RER, de bus et de tramway, des plateformes de transport multimodales, des projets d'accroissement des capacités routières, des systèmes de gestion du trafic ou encore des mesures en faveur de la mobilité piétonne et du trafic cycliste ont bénéficié de financements. Parmi les projets d'infrastructure subventionnés figurent notamment le prolongement de la ligne de tramway reliant la ville de Bâle à la gare de Saint-Louis en France, le tramway Berne ouest, la construction du métro M2 entre Ouchy et Les Croisettes à Lausanne ou encore la nouvelle liaison RER entre Genève et la région française périphérique (CEVA). Des projets routiers tels que le pont de la Poya dans le canton de Fribourg, la place du Wankdorf à Berne ou une route de délestage importante pour Olten ont aussi pu être réalisés, et des projets en faveur de la mobilité piétonne et du trafic cycliste ont par ailleurs été concrétisés.

Par le passé, la Confédération était loin de pouvoir répondre aux demandes des agglomérations concernant le cofinancement de mesures touchant aux transports. Ces dernières dépassaient largement les moyens financiers dont disposait la Confédération (plus de cinq fois le budget en 2012). La Confédération ne peut donc soutenir que les projets les plus urgents et les plus efficaces, ainsi que ceux qui sont prêts à être réalisés.

*Répartition en pourcentage des contributions fédérales aux projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> génération en fonction du type de projet et de la taille des agglomérations<sup>3</sup>*

	Tram / route	Bus / route	Plateforme multimodale	Mobilité douce	Gestion du trafic	Valorisation / sécurité de l'espace routier	Capacité des routes	Chemin de fer
Grandes agglomérations	34%	5%	6%	9%	2%	11%	6%	27%
Agglomérations de taille moyenne	2%	7%	12%	24%	9%	14%	16%	16%
Petites agglomérations	0%	2%	18%	25%	2%	34%	6%	12%
Ensemble des agglomérations	20%	6%	8%	15%	5%	13%	10%	22%

## Le FORTA, garant du financement sur le long terme

Le FORTA crée la base nécessaire à la poursuite des projets d'agglomération qui ont fait leurs preuves. Son rejet remettrait sérieusement en question la réalisation de nombreux projets dans le domaine des transports (routes, bus, tramways, chemins pour piétons et pistes cyclables), avec pour conséquence que le réseau de transport atteindrait ses limites de plus en plus fréquemment : les bus seraient encore plus bondés, les bouchons sur les routes s'allongeraient et il ne serait plus possible de créer des liaisons suffisamment sûres et attrayantes pour les cyclistes.

Les projets d'agglomération ont fait leurs preuves : ils renforcent les espaces économiques et les lieux de vie de la Suisse. C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral et le Parlement souhaitent les maintenir et en assurer le financement nécessaire grâce au FORTA.

- Le cofinancement par la Confédération des projets en matière de transport est un élément central pour la réussite des projets d'agglomération. En effet, les cantons et les villes ne peuvent souvent pas réaliser seuls les investissements nécessaires. Au vu des mesures qu'il reste à prendre, le Conseil fédéral et le Parlement considèrent que la Confédération doit continuer de s'investir financièrement.
- Les moyens prévus pour les contributions de la Confédération aux projets d'agglomération sont presque intégralement épuisés et ils sont en outre limités dans le temps (jusqu'en 2027). La

<sup>3</sup> Remarques concernant les différentes catégories : les plateformes multimodales concernent tous les moyens de transport et facilitent par exemple les correspondances entre le bus et le train ; la mobilité douce comprend des mesures en faveur de la mobilité piétonne et du trafic cycliste ; les mesures de gestion du trafic concernent tous les moyens de transport routier et englobent diverses mesures – essentiellement d'exploitation – visant à réguler le flux de trafic ; valorisation et sécurité de l'espace routier : la valorisation des traversées de localités permet d'améliorer sensiblement la sécurité routière moyennant des coûts relativement faibles. Dans le même temps, ces mesures contribuent également à améliorer la qualité de séjour et celle de l'habitat. La capacité des routes comprend des mesures en faveur du trafic individuel motorisé, telles que de nouveaux contournements par exemple.

NB : la somme des pourcentages arrondis de chaque type de projet par taille d'agglomération donne systématiquement 100 %.

participation financière de la Confédération doit donc reposer sur de nouvelles bases légales, comme le prévoit le FORTA.

- Le projet FORTA garantit des moyens suffisants pour permettre de cofinancer les projets. Dans un premier temps, quelque 390 millions de francs par an (valeurs nominales, renchérissement et TVA compris) seront affectés aux projets d'agglomération.

La Suisse a besoin d'un réseau de transport performant pour le bien de la population, de l'économie et de l'environnement.

### Qu'est-ce que les agglomérations ?

Les agglomérations sont des zones urbaines composées d'ordinaire d'une ville-centre et de zones d'habitation imbriquées avec elle. Elles sont définies d'après des calculs de l'Office fédéral de la statistique (OFS) datant de l'an 2000. Sur cette base, la Suisse compte 5 grandes agglomérations de plus de 300 000 habitants, 27 agglomérations de taille moyenne où vivent entre 50 000 et 300 000 personnes, et 18 petites agglomérations de moins de 50 000 habitants. À cela s'ajoutent 5 villes isolées. Ainsi, on dénombre aujourd'hui en Suisse 55 agglomérations au total. Compte tenu de l'évolution démographique et du développement de l'urbanisation, l'OFS a décidé en 2012 de revoir la définition des zones urbaines. Sur cette base, la Confédération, les cantons et les communes ont élaboré ensemble une proposition visant à adapter la définition des agglomérations ayant droit à des subventions, de sorte qu'elle soit pertinente du point de vue de la planification. Trois nouvelles agglomérations (Bad Säckingen-Stein, Glaris et Altdorf) s'ajoutent aux anciennes agglomérations, dont le périmètre a été parfois légèrement élargi. Enfin, le Parlement fédéral a décidé que tous les chefs-lieux cantonaux pouvaient bénéficier de subventions.



*Agglomérations suisses ayant droit à des subventions<sup>4</sup>  
(suivant les définitions données par l'OFS en 2000 et en 2012, chefs-lieux compris)*

Liens : [www.projetsdagglomeration.ch](http://www.projetsdagglomeration.ch)

<sup>4</sup> L'illustration montre les agglomérations ayant droit à des subventions avec les délimitations géographiques définies par l'OFS en 2000, les trois nouvelles agglomérations selon la définition formulée par l'OFS en 2012 (Bad Säckingen-Stein, Glaris et Altdorf) et les deux chefs-lieux que sont Sarnen et Appenzell. Le périmètre exact des agglomérations ayant droit à des subventions sera fixé à l'issue du vote sur le FORTA dans le cadre d'une modification d'ordonnance, selon une méthodologie définie conjointement par la Confédération, les cantons et les communes.

[www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

Renseignements : Office fédéral du développement territorial (ARE), communication,  
tél. : 058 462 40 60