



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral du développement territorial ARE**

30 octobre 2009

---

# **Projet d'agglomération de Fribourg**

## **Rapport d'examen de la Confédération**

---

N° de référence: 321.1 / I411-0237

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi  
Directrice

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet, but, procédure .....</b>	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen .....	4
1.2	Objectif de l'examen.....	4
1.3	Procédure d'examen .....	4
<b>2</b>	<b>Résumé des résultats .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Examen des exigences de base.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération.....</b>	<b>6</b>
4.1	L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité .....	6
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	9
<b>5</b>	<b>Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération.....</b>	<b>10</b>
	<b>ANNEXE.....</b>	<b>11</b>

---

# 1 Objet, but, procédure

## 1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du projet d'agglomération de Fribourg, intitulé plan directeur de l'agglomération de Fribourg. Il se compose du document suivant :

- Plan directeur de l'agglomération de Fribourg, Décembre 2007

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 21 décembre 2007. Le dépôt du projet par l'entité responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transports définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

## 1.2 Objectif de l'examen

L'examen a un triple objectif:

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies.
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale.
3. Examiner la priorité des mesures, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que sera élaboré le message sur les projets d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération) en vue de la libération des contributions de la Confédération par le Parlement fédéral et de l'élaboration des conventions de prestations.

Le présent rapport d'examen ne préjuge pas du respect des dispositions légales en matière de réalisation des infrastructures de transport.

## 1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est fixée par le document intitulé Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du 12 décembre 2007 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Lors de l'application pratique des Directives, certains aspects ont été précisés et spécifiés. Par ailleurs, pour différents groupes de mesures, les lignes de tram par exemple, des comparaisons transversales entre tous les projets d'agglomération ont été menées afin de s'assurer d'une évaluation cohérente et équitable.

Des approfondissements concernant les différentes étapes de cette procédure sont apportés dans le rapport explicatif du 30 octobre 2009.

## 2 Résumé des résultats

### Appréciation générale du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération de Fribourg, nommé Plan directeur de l'agglomération de Fribourg, se fixe comme objectif de mettre à disposition suffisamment de terrains à bâtir dans l'agglomération dans le but d'accroître la part de la population cantonale résidant au sein du centre cantonal principal. Pour ce faire, le projet d'agglomération identifie de nombreux pôles d'urbanisation pour lesquels il propose des objectifs en terme d'urbanisation et de desserte par les réseaux de transport.

En matière de transports, le projet d'agglomération de Fribourg propose une amélioration de l'offre ferroviaire par le prolongement de la ligne S1 du S-Bahn bernois au travers de l'agglomération et par la création de deux nouvelles haltes. Les réseaux de bus, urbain et régional, font l'objet de quelques améliorations ponctuelles visant surtout à améliorer la vitesse commerciale. Une amélioration de la qualité des déplacements à vélo est visée par la réalisation d'aménagements cyclables. Ces mesures permettent une légère amélioration de la sécurité des déplacements. L'attractivité des modes doux est également légèrement améliorée par la mise à disposition de stationnements sécurisés proches des équipements publics.

Malgré l'identification des pôles d'urbanisation, le projet d'agglomération de Fribourg ne permet pas une réelle amélioration de la coordination entre développement urbain et réseaux de transports. A l'inverse, certains pôles d'urbanisation identifiés sont situés de manière contre-productive en dehors des axes de transports publics existants. Le large dimensionnement des zones à bâtir existantes et l'identification de nombreux nouveaux potentiels de développement, sans priorisation en fonction du développement des systèmes de transports, ne favorisent pas le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. Ceci est renforcé par le fait que les dispositions du plan directeur cantonal, notamment en dehors du périmètre de l'agglomération, sont trop généreuses et ne soutiennent pas la vision générale du projet d'agglomération.

Les critères du plan directeur cantonal des transports, régissant entre autres l'implantation des installations à forte fréquentation, ne sont ni repris ni concrétisés par le projet d'agglomération, ce qui laisse augurer d'une poursuite de la localisation de celles-ci dans des secteurs peu favorables à une desserte efficace par les modes doux et les transports publics.

En matière de structuration et de développement des réseaux de transports, une conception générale, intégrant tous les modes de déplacements, fait défaut. Le projet général de la CUTAF qui propose un schéma de circulation ne trouve guère de traduction en termes de mesures concrètes. Il manque également une vision du développement des transports publics routiers, sur la base de laquelle le développement urbain pourrait s'articuler. Ainsi, les mesures proposées ne sont pas toujours cohérentes entre elles et manquent systématiquement de mesures d'accompagnement permettant d'en maximiser les effets.

Il en résulte un effet négligeable sur les parts modales et sur les kilomètres parcourus en transports individuels, ce qui ne permet pas de diminution du bruit ou une amélioration de la qualité de l'air.

Il est à noter que la Confédération reconnaît que le projet Poya va déployer, conjointement à ses mesures d'accompagnement, un effet important dans le sens des critères d'évaluation. Toutefois, selon les directives du DETEC sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération, cette mesure, en tant que "projet urgent", ne peut plus être pris en compte dans l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

En raison de l'impact trop faible du projet d'agglomération de Fribourg (rapport coût-utilité), la proposition sera soumise au Parlement fédéral de ne pas en cofinancer les mesures ou paquets de mesures durant la première tranche du fonds d'infrastructure.
--

A titre d'information, la priorisation des mesures individuelles du projet d'agglomération de Fribourg effectuée par la Confédération est présentée en annexe.

### 3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base. Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

### 4 Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC. Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. Tant pour le coût que pour l'utilité, des valeurs relatives sont établies, prenant en compte la taille de l'agglomération en question (population et emplois).

Les mesures des listes A et B ainsi que les mesures non infrastructurelles dans les domaines des transports et de l'urbanisation sont décisives pour mesurer l'impact d'un projet.

L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieur, pour autant qu'elles aient un effet sur le projet d'agglomération et que, au moment de l'évaluation, les services compétents de la Confédération aient reconnu leur opportunité et une probabilité de réalisation élevée dans les vingt prochaines années.

#### 4.1 L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
<p>CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport</p>	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La réalisation d'une gare et d'une voie de rebroussement à Avry permet le prolongement de la ligne S1 du S-Bahn bernois au travers de l'agglomération fribourgeoise. Une ligne ferroviaire diamétrale avec une fréquence à la demi-heure est ainsi créée. La nouvelle halte de St-Léonard participe également à l'amélioration et à l'extension du système ferroviaire.</li> <li>▪ Des mesures ponctuelles sur le réseau de bus permettent une augmentation partielle de la vitesse commerciale sur le réseau urbain.</li> <li>▪ En matière de mobilité douce, le projet d'agglomération prévoit des aménagements spécifiques pour les vélos sur certaines pénétrantes ainsi que des stationnements sécurisés aux abords de certains équipements publics.</li> </ul> <p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une conception multimodale à moyen et long terme orientant l'évolution des systèmes de transports fait défaut. Il découle de ce manque de conception générale des mesures isolées, peu cohérentes entre elles, voire contre-productives.</li> <li>▪ La conception générale de la CUTAF en matière de gestion du réseau routier (utilisation accrue de l'autoroute de contournement et diminution du trafic au centre) peine à trouver une réelle concrétisation, mis à part au travers des mesures d'accompagnement du projet Poya. Les requalifications routières, notamment sur les pénétrantes en ville de Fribourg, ne sont pas suffisamment précisées. En outre, une éventuelle fermeture complète de l'avenue de la gare au trafic individuel motorisé n'est pas envisagée dans le projet d'agglomération.</li> <li>▪ D'une manière générale, la desserte en transports publics suit le développement de l'urbanisation au lieu de l'anticiper ou de le structurer. Il en résulte une couverture territoriale partielle et des conditions de circulation des transports publics routiers souvent peu efficaces.</li> <li>▪ Les montants annoncés pour la priorisation des transports collectifs ne permettent pas d'amélioration significative des conditions de circulations.</li> <li>▪ Une conception en faveur des modes doux ne se trouve qu'à l'état d'élaboration. Le projet d'agglomération ne contient, pour l'heure, que des aménagements ponctuels. Des mesures en faveur des piétons font défaut.</li> </ul>

<p>CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur</p>	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les pôles de développement font l'objet d'une analyse relativement précise des potentiels d'accueil et des mesures de transports à mettre en œuvre.</li> </ul> <p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ D'une manière générale, une amélioration de la coordination entre le développement territorial et les mesures de transports n'est pas perceptible dans le projet d'agglomération de Fribourg.</li> <li>▪ Le dimensionnement généreux des zones à bâtir existantes et les nombreux potentiels de développement identifiés impliquent une dispersion des développements. De plus, en dehors des pôles d'urbanisation, la possibilité est laissée aux communes de prévoir de nouvelles mises en zone selon leurs besoins.</li> <li>▪ Les dispositions prévues par le plan directeur cantonal des transports pour la localisation des nouvelles mises en zone sont trop généreuses pour permettre une concentration du développement dans les pôles. Les dispositions du plan directeur cantonal, notamment en dehors du périmètre, sont trop généreuses et ne soutiennent pas la vision générale du projet d'agglomération.</li> <li>• Les pôles de développement ou certaines parties d'entre eux sont localisés de manière inadéquate (moitié ouest de « Grand Pré » A07, « jonction ouest et est Matran » A09, certaines parties à Dudingin A10 et A11). Pour d'autres pôles, le projet d'agglomération relève que la desserte par les transports collectifs doit être améliorée. Il ne décrit toutefois pas comment et avec quelles priorités ces améliorations de desserte seront concrétisées.</li> <li>▪ Bien que des démarches soient en cours, les critères du plan directeur cantonal des transports, régissant l'implantation des installations à forte fréquentation, ne sont ni repris ni concrétisés par le projet d'agglomération.</li> <li>▪ Le projet d'agglomération identifie les lacunes en matière de qualité de l'espace public, mais ne propose pas de mesures concrètes permettant d'y remédier. Ceci est principalement le cas sur les pénétrantes en ville de Fribourg où la nécessité d'action est la plus avérée.</li> </ul>
--	--

<p>CE3: Augmentation de la sécurité du trafic</p>	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les mesures ponctuelles en faveur des deux-roues permettent d'augmenter partiellement la sécurité des modes doux.</li> <li>▪ Certaines interventions prévues au titre des routes nationales permettent de supprimer des points noirs identifiés en termes de sécurité routière aux abords des jonctions autoroutières.</li> </ul> <p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les analyses par secteur identifient des besoins de requalifications dans les traversées de localité visant à améliorer la sécurité. Bien que le projet d'agglomération propose sur cette base certaines requalifications, aucun montant n'est prévu pour ces mesures. Concernant les pénétrantes en ville de Fribourg, fortement chargées, où la nécessité d'action est la plus avérée, aucune mesure concrète n'est envisagée.</li> <li>▪ Les points noirs en terme de sécurité ne trouvent pas tous de solution au travers des mesures du projet d'agglomération.</li> </ul>
---	---

<p>CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources</p>	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une première esquisse de la trame paysagère est représentée.</li> </ul> <p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet d'agglomération de Fribourg, principalement en raison de la dispersion de l'urbanisation qu'il engendre, mais également par le manque de conception d'ensemble et de cohérence dans ses mesures de transport, ne permet pas de modification perceptible des parts modales en faveur des transports collectifs ou des mobilités douces et ne favorise donc pas une diminution du bruit et une amélioration de la qualité de l'air.</li> <li>▪ La consommation de surface augmente de manière importante en raison de la dispersion des activités.</li> <li>▪ L'approche paysagère n'est pas mise à profit pour renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.</li> </ul>
---	---

Mesures antérieures CE 1-4	L'agglomération de Fribourg n'a pas mis en place, antérieurement au projet d'agglomération, de mesures spécifiques ayant permis d'atteindre un niveau nettement supérieur à la moyenne dans les domaines de la qualité des systèmes de transports, de la densification urbaine, de la sécurité du trafic ou de l'impact sur l'environnement.
-------------------------------	--

Tableau no 4-1

L'utilité du projet d'agglomération, décrite dans l'évaluation ci-dessus, est exprimée en points dans le tableau suivant :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité (-1 à 3 points)</i>	<i>Mesures antérieures (0 ou 1 point)</i>	<i>Total</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	1	0	1
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	0	0	0
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1	0	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	0	0	0
<b>Somme CE1 – CE4 (utilité)</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

Tableau no 4-2



## 4.2 Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité)

Les coûts des mesures des listes A et B sont décisifs pour l'évaluation des coûts du projet d'agglomération. Après la priorisation des mesures effectuée par la Confédération, les coûts d'investissement du projet d'agglomération de Fribourg s'élèveraient à 35.00 millions. Pour une agglomération moyenne, ces coûts seraient considérés comme faibles.

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4) et le coût total.

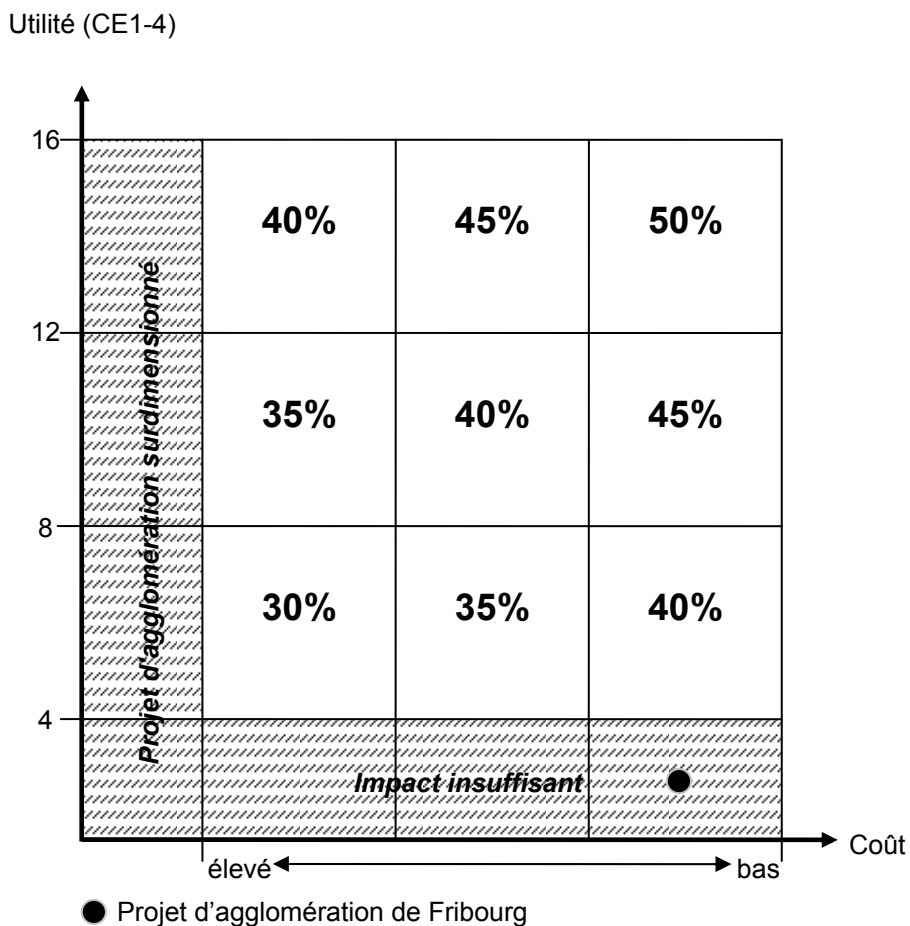


Fig. no 4-1

## **5 Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures**

Bien que le projet d'agglomération de Fribourg ne bénéficie pas de cofinancement en raison de son efficacité trop faible, la Confédération a tout de même procédé à l'examen de l'ordre de priorité des mesures individuelles. Cette évaluation est présentée en annexe.

## **6 Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération**

C'est sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2007 que sera libérée la première tranche du fonds d'infrastructure, dès 2010/2011. La deuxième tranche, qui sera libérée dès 2015 environ, se basera sur des projets d'agglomération actualisés et complétés. Les points forts et points faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité doivent permettre d'orienter les adaptations et développements ultérieurs.

Le développement ultérieur du projet d'agglomération devra consister en une reprise et une amélioration de la conception d'ensemble des réseaux de transports à l'échelle de l'agglomération, y compris la structuration à moyen et long terme des transports publics. C'est sur cette armature que doivent s'articuler les priorisations à mener dans les différents pôles de développements urbains identifiés.

Une réflexion approfondie doit par ailleurs être menée quant au dimensionnement et à la priorisation des pôles de développement et quant aux mesures permettant d'assurer que les développements se concentreront dans les pôles identifiés comme prioritaires.

## ANNEXE

### Examen de l'ordre de priorité des mesures

Bien que l'efficacité du projet d'agglomération de Fribourg soit trop faible pour que les mesures bénéficient d'un cofinancement, la Confédération a tout de même procédé à l'examen de l'ordre de priorité des mesures.

Dans la mesure où les montants d'investissements des mesures proposées dépassent largement les moyens à disposition, la Confédération a été obligée de réexaminer la priorité des mesures individuelles. Cet examen intervient conformément aux Directives du DETEC (spécialement : chapitre 4.4). Deux nouvelles listes de mesures A et B sont établies :

- Les mesures de la liste A ont un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans ;
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur relation coût/utilité.

Parmi les mesures proposées, les catégories suivantes sont également identifiées :

- Mesures ne pouvant être cofinancées par la confédération pour des raisons juridiques ;
- Mesures considérées comme prestation entièrement assumée par l'agglomération au sens des critères précisés dans le rapport explicatif ;
- Mesures pouvant prétendre à une autre source de financement de la Confédération.

Sont également présentées les adaptations apportées par la confédération au degré de priorité des mesures ainsi que leur justification. La liste complète des mesures de la liste C n'est pas explicitement mentionnée dans le présent rapport. Une sous-catégorie de mesures C est toutefois présentée. Il s'agit des mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît une certaine nécessité d'action, mais dont la solution proposée n'est pas encore satisfaisante, notamment en raison d'une relation coût-utilité trop faible.

### L'adaptation des mesures ou trains de mesures sur la base des dispositions des directives

Pour garantir l'examen homogène de tous les projets d'agglomération et sur la base des dispositions des Directives du DETEC, les paquets de mesures ci-dessous du projet d'agglomération de Fribourg ont fait l'objet de modifications :

*Mesure selon le PA      Modification mesure et explication*

---

Aucune mesure dans cette catégorie

Tableau no Annexe-1

### Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération

Les mesures ou paquets de mesures suivants sont exclus du cofinancement par la Confédération compte tenu des dispositions légales (notamment art. 17a LUmin) et des explications complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chapitre 6.3):

*No                      Mesure    Explication concernant l'exclusion du  
cofinancement par la Confédération*

---

Aucune mesure dans cette catégorie

---

Tableau no Annexe-2

## Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu des ressources limitées du fonds d'infrastructure et pour concentrer celles-ci sur les mesures les plus significatives et les plus difficilement finançables, il est admis que certaines mesures, d'envergure relativement locale ou dont les coûts sont clairement supportables par l'agglomération, sont du ressort de l'agglomération ou de tiers. Ces mesures ne sont donc pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, mais sont prises en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Ces mesures sont listées ci-dessous.

### Liste des prestations assumées entièrement par l'agglomération

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Horizon de réalisation
T 2.3	Aménagement en faveur des bus liste A	1.00	A

Tableau no Annexe-3

## Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ci-après, une participation de la Confédération au travers d'autres instruments de financement peut être sollicitée par l'agglomération (respectivement le canton).

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Instrument de financement et remarques
D01	Réaménagement de la jonction de Matran et du carrefour du Bois	7.50	Routes nationales. La partie du réaménagement qui se trouve éventuellement hors "périmètre routes nationales" (carrefour du Bois, accès au pôle d'urbanisation) est principalement une mesure de desserte d'une zone et est donc classée comme "prestation assumée entièrement par l'agglomération".
D02	Réaménagement de la jonction de Fribourg Sud/Centre	11.20	Routes nationales. L'opportunité de cofinancement d'une partie "trafic d'agglomération", par le fonds d'infrastructure, devra être évaluée sur la base d'études s'appuyant sur un schéma de circulation plus concret pour l'agglomération de Fribourg.
D03	Création d'une demi-jonction autoroutière à Granges-Paccot	6.00	L'opportunité d'une nouvelle demi-jonction n'est, pour l'heure, pas avérée, ni du point de vue trafic d'agglomération, ni du point de vue du bon fonctionnement du réseau des routes nationales.
D04	Réaménagement de la jonction de Fribourg-Nord	1.10	Routes nationales. Les possibilités de cofinancement d'une partie "trafic d'agglomération" (mobilité douce), par le fonds d'infrastructure, devront être évaluées sur la base d'un concept mobilité douce pour l'agglomération de Fribourg.
D06	Réaménagement de la jonction de Düringen, liaison Birch-Luggiwil	11.00	Routes nationales, financement assuré.

Tableau no Annexe-4

## Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de l'ordre de priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) et en regard des mesures de tous les projets d'agglomération (portefeuille de mesures) compte tenu des moyens à disposition, entraîne les modifications suivantes de l'ordre de priorité:

No	Mesure	Coût (mio. CHF) selon PA	Modific ation	Explication
D07	Contournement de Düringen	63.00	A → C	C : rapport coût-utilité insuffisant Notamment en raison de ses coûts, la mesure présente, en comparaison avec les autres mesures de même type un rapport coût-utilité insuffisant. Son efficacité reste faible, notamment pour les raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les charges de trafic attendues à l'horizon 2020 restent dans un cadre acceptable</li> <li>▪ la densité des secteurs délestés est relativement faible</li> </ul> Par ailleurs, le rôle de la nouvelle infrastructure en regard de la structuration de l'urbanisation n'est pas suffisamment clair. La création d'un pôle de développement dont l'accessibilité serait essentiellement routière serait contraire aux objectifs du projet d'agglomération.
T3.4	Aménagement sur le réseau routier principal radial	non défini	A → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
T3.5	Aménagement sur le réseau collecteur et de desserte	non défini	A → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
T4.2	Réalisation des parkings d'échange partie A	3.90	A → C	Voir rapport explicatif
C03	Doublement de la voie ferroviaire dans le secteur de Givisiez et réaménagement de la gare de Givisiez	6.00	B → C	La mesure n'a pas le degré de maturité suffisant. Elle n'est, en effet, pas intégrée dans une conception d'ensemble du développement de l'offre ferroviaire et, à plus large échelle, du réseau des transports publics d'agglomération.
T2.3	Aménagements en faveur des bus liste B	7.10	B → C	La mesure n'a pas le degré de maturité suffisant pour être maintenu en priorité B. Le projet d'agglomération mentionne notamment plusieurs montants financiers différents pour la même mesure.
	Réaménagement de l'axe Cormanon - Daillettes - Beaumont	non défini	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.

No	Mesure	Coût (mio. CHF) selon PA	Modific ation	Explication
D10	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	62.00	B → C	Le degré de maturité de la mesure n'est pas suffisant pour justifier un degré de priorité B. Malgré son coût particulièrement élevé, la mesure apparaît comme étant uniquement une mesure isolée ne s'inscrivant pas dans une conception générale des circulations.
	Aménagement sur le réseau routier principal radial	non défini	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
	Réalisation des parkings d'échange partie B	1.70	B → C	Voir rapport explicatif

Tableau no Annexe-5

### Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité

L'examen des priorités des mesures individuelles effectué par la Confédération aboutit aux listes de priorité indicatives suivantes :

#### Liste A

Nr	Mesures	Coût (Mio. CHF) selon PA	Contribution fédérale prévue
	Halte ferroviaire à St-Léonard	10.50	0
	Halte ferroviaire/station terminus à Avry	10.00	0
	Infrastructures en faveur des deux-roues A	6.30	0
	Total	26.80	0

Tableau no Annexe-6

#### Liste B

Nr	Mesures	Coût (Mio. CHF) selon PA)	Contribution fédérale prévue
	Infrastructures en faveur des deux-roues B	8.20	0
	Total	8.20	0

Tableau no Annexe-7

#### Liste C

La liste ci-dessous n'est pas exhaustive. Seules sont listées les mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais pour lesquelles la relation coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas le maintien d'un degré de priorité B.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA
Aucune mesure n'entre dans cette catégorie		

Tableau no Annexe-8