



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

26 février 2014

Projet d'agglomération Chablais

2^{ème} génération

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / M134-0032

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

1	Objet, but, procédure	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	Objectifs de l'examen	4
1.3	Procédure d'examen	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	4
2	Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B	5
3	Examen des exigences de base.....	7
4	Évaluation de l'impact du projet d'agglomération	8
4.1	L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité	8
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	11
5	Examen de la priorité des mesures	13
6	Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ...	14
7	Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération	15
ANNEXE.....		16
	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC.....	16
	Mesures non cofinancées	17
	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération	21
	Modification de la priorité A, B, C par la Confédération.....	22
	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité	24
	Liste des mesures du benchmark mobilité douce.....	27
	Liste des mesures infrastructurelles non cofinancées ayant du point de vue de la Confédération un effet critique	28

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération Chablais, qui se compose des éléments suivants :

- Projet d'agglomération du Chablais, Rapport final, décembre 2011

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 23 décembre 2011. Le dépôt du projet par l'agglomération/organisme 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 transport définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectifs de l'examen

L'examen vise 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 mesures¹, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que seront élaborés le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 à l'intention du Parlement fédéral, ainsi que les accords sur les 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 en principe fixée dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après Directives du DETEC). Certains aspects ont été spécifiés lors de l'application pratique des Directives,.

La démarche et les résultats de la procédure d'évaluation sont documentés dans le rapport explicatif du 26 février 2014.

1.4 Procédure de mise en œuvre

Dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles qui y figurent. Une convention de financement est conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque mesure infrastructurelle de la liste A cofinancée par la Confédération et qui est prête à être réalisée et financée. La mesure peut ensuite être mise en œuvre.

Les contributions fédérales ne seront versées que pour les prestations effectuées et elles n'iront pas au-delà des montants maximaux fixés ci-après, auxquels s'ajouteront la TVA et le renchérissement.

La mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations fera l'objet d'un examen par la Confédération dans le cadre d'un controlling continu.

¹ La notion de « mesure/s » comprend également le/s « paquet/s de mesures ».

2 Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B

Le projet d'agglomération Chablais montre la volonté de structurer l'agglomération afin de coordonner le développement de l'urbanisation et des transports. Toutefois, le projet ne parvient pas à concrétiser cette vision. Bien que le projet d'agglomération présente une conception générale pertinente, les stratégies qui en découlent sont lacunaires et insuffisamment concrétisées en mesures. Cela est d'autant plus regrettable que la région montre un très fort dynamisme qu'il s'agira de gérer au mieux dans les prochaines années.

La force principale du projet réside dans la diminution du temps de parcours de l'AOMC entre les deux centres principaux de l'agglomération ainsi que dans la mise en place d'un premier réseau de bus urbain sur l'ensemble du territoire de plaine. Les optimisations de la ligne AOMC permettent également d'améliorer ponctuellement la sécurité. Le projet envisage par ailleurs la requalification des plateformes d'échange principales, favorisant ainsi l'intermodalité.

En matière d'urbanisation, le projet d'agglomération présente une bonne stratégie en matière de densification en identifiant un périmètre compact, des sites stratégiques, des pôles d'habitat et des pôles d'activités pour lesquels des indices de densité minimale sont définis. Le projet définit également une politique en matière d'infrastructures à forte fréquentation (IFF) spécifique à l'agglomération.

Le projet d'agglomération Chablais présente cependant plusieurs faiblesses importantes. Si la vision d'ensemble va dans le sens d'une meilleure coordination de l'urbanisation et du système de transports, les différentes stratégies sectorielles ne sont pas suffisamment abouties. Le projet d'agglomération se concentre fortement sur les améliorations apportées à la ligne ferroviaire AOMC qui ne dessert pas de manière optimale les zones urbanisées existantes et les développements futurs. Il manque en ce sens une conception globale du système de transports publics comprenant un réseau de bus performant desservant les zones urbanisées denses tout en étant intégré au réseau ferroviaire de manière convaincante. Le réseau cyclable proposé, en grande partie hors des axes routiers structurants, ne répond en outre pas de manière adaptée aux enjeux de l'agglomération en matière de déplacements cyclistes. Pour ces différentes raisons, l'accessibilité des haltes/gares et des zones d'activités n'est pas améliorée de manière sensible pour ces différents modes. Le projet ne propose pas non plus de stratégie ni de mesure visant à maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé.

En matière d'urbanisation, la principale faiblesse du projet est de ne pas apporter de solution à la problématique des zones d'activités surdimensionnées et situées en grande partie en dehors des axes de transports publics. Etant donné le dimensionnement généreux de la zone à bâtir actuelle, le risque de dispersion de l'urbanisation reste présent malgré les efforts fournis par l'agglomération. Cette lacune est renforcée par le fait que les dispositions du plan directeur cantonal valaisan, qui s'appliquent notamment en dehors du périmètre de l'agglomération, ne sont pas assez restrictives et ne soutiennent pas la vision générale du projet d'agglomération.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'agglomération ne se donne pas la chance de tirer profit des investissements importants consentis dans l'optimisation de la ligne AOMC qui, malgré son rôle important en tant que ligne régionale et interurbaine, ne parvient pas à jouer un rôle structurant pour l'agglomération et à entraîner une modification sensible des parts modales.

Il en résulte un effet peu important sur l'amélioration de la sécurité du trafic et négligeable 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. De plus, le projet ne permet pas d'inflexion sensible en matière de consommation de surface par rapport à la tendance actuelle et propose une conception paysagère sommaire qui n'est pas encore accompagnée de mesures concrètes.

Avec 3 points, le projet d'agglomération Chablais n'obtient pas un impact suffisant.

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

La priorité des mesures individuelles du projet d'agglomération du Chablais effectuée par la Confédération est présentée à titre indicatif 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 définies dans les Directives du DETEC. Lors des entretiens d'évaluation intermédiaire du présent projet d'agglomération, la Confédération a déjà eu l'occasion de relever d'éventuelles lacunes concernant les exigences de base.

Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

Remarques concernant l'organisme responsable en vue de la mise en œuvre:

La Confédération exige pour la mise en œuvre que les cantons et les communes, le cas échéant également les autres collectivités régionales, s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures pertinentes pour l'impact du projet d'agglomération mentionnées dans le rapport d'examen (chap. 2, 5.2.1, 5.2.2 et 5.3) qui sont de leur responsabilité. A cet effet, ils devront, en règle générale au niveau exécutif, prendre les décisions dans le cadre de leurs compétences qui les engagent à réaliser ces mesures, et transmettre ces décisions au(x) canton(s)/organisme responsable avant la signature de l'accord sur les prestations. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

Remarque: Cette règle s'applique sous réserve que la mesure concernée ne soit pas déjà contraignante en raison d'instruments juridiques, de planification et/ou financiers.

Indications sur le controlling

La Confédération procède régulièrement à un controlling et à un monitoring pour vérifier l'avancée de la mise en œuvre et l'impact des projets d'agglomération. A cet effet, l'agglomération devra mettre à disposition les rapports et données cantonales et/ou communales.

Les mesures qui s'avèrent indispensables dans le domaine de l'urbanisation et des transports et qui ne figurent pas dans le projet d'agglomération car ultérieures au dépôt de celui-ci auprès de la Confédération doivent être planifiées dans le sens d'une efficacité maximale du projet. Elles devront être intégrées dans la planification du projet de la génération suivante, et seront à spécifier et à expliciter dans le rapport déposé auprès de la Confédération.

L'organisme responsable s'engage à développer et à mettre en œuvre le projet d'agglomération conformément à la législation et aux plans sectoriels d'ordre supérieur, tout en prenant en compte les inventaires de protection. Les stratégies et les mesures d'ordre supérieur doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal avant la conclusion de l'accord sur les prestations (voir chapitre 6).

4 Évaluation de l'impact du projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC (voir chap. 2, 3.5 et 4.5). Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. L'évaluation est effectuée de façon différenciée en fonction de la taille de l'agglomération (soit la population et les emplois pondérés par un facteur 0.5 sur le périmètre OFS suisse), aussi bien pour le coût que pour l'utilité.

La vision d'ensemble, les analyses, les objectifs, les stratégies ainsi que le fil conducteur sont déterminants pour mesurer l'impact du projet. En ce qui concerne les projets d'agglomération ayant déjà bénéficié d'un soutien dans le cadre de la 1^{ère} génération, la cohérence entre le projet de 1^{ère} et de 2^{ème} génération est également examinée. Les mesures des listes A et B cofinancées par le fonds d'infrastructure (chap. 2), les mesures non cofinancées par la Confédération (chap. 5.2.1), les prestations assumées entièrement par l'agglomération (chap. 5.2.2) ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (chap. 5.3) sont prises en considération lors de l'examen. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1^{ère} génération, l'utilité des mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations de la 1^{ère} génération est également prise en compte, à l'exception des mesures de priorité B (chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieurs, 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 estimé qu'une réalisation dans les vingt prochaines années était fortement probable.

Les mesures des listes A et B sont déterminantes pour l'évaluation du coût du projet. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1^{ère} génération, les mesures de priorité A de l'accord sur les prestations, soit les mesures A1, sont également prises en compte.

4.1 L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'amélioration du temps de parcours de l'AOMC entre Aigle-Monthey par des adaptations sur le territoire vaudois (première étape) permet de renforcer l'utilisation des transports publics entre les deux villes-centres de l'agglomération. La requalification des plateformes d'échange principales améliore la qualité et l'image du système de transports publics et encourage l'intermodalité. Au vu de l'importance de la problématique des déplacements liés aux stations de montagne et au tourisme pour l'agglomération, le projet pourrait toutefois être plus explicite sur l'articulation des offres ferroviaires utilitaire et de montagne. ▪ L'accessibilité des zones d'activités et commerciales en transports publics est améliorée par la mise en place du réseau de bus. Il est toutefois regrettable que les relations avec la région du Haut-Lac ainsi qu'avec l'agglomération Rivelac - en particulier la desserte de l'hôpital Riviera-Chablais - ne soient pas traitées de manière plus approfondie par le projet. L'accessibilité en modes doux des zones d'activités est améliorée uniquement de manière ponctuelle. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération ne propose pas de conception convaincante du système de transports publics. La mise en place d'un premier réseau de bus sur l'ensemble de l'agglomération est saluée mais le réseau proposé comporte encore de trop nombreuses incertitudes sur les itinéraires, les sites propres et

les priorisations. Le rabattement et l'intégration avec le réseau ferroviaire, notamment avec l'AOMC, sont insuffisants ou pas encore aboutis. Dans ce contexte, le projet ne permet pas d'utiliser pleinement le potentiel de l'AOMC en tant que colonne vertébrale du système de transports publics.

- Le développement d'un réseau cyclable comprenant de nouveaux franchissements est salué. Toutefois, le réseau proposé manque de cohérence et se situe trop souvent en dehors des axes routiers structurants. Les franchissements et rabattements dans les secteurs des haltes et gares ne sont pas traités. Le projet prévoit le développement du stationnement vélo, mais la stratégie reste toutefois à préciser. Le concept de mobilité douce n'intègre pas la problématique piétonne.
- Le projet définit une hiérarchie du réseau et un concept d'accessibilité pour le trafic individuel motorisé et propose des mesures de requalification routière. Cependant, le manque de concrétisation des mesures infrastructurelles proposées et l'absence de mesures visant à maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé (gestion du trafic notamment) ne permettent pas d'assurer la résolution/prévention des problèmes d'engorgement actuels et futurs. La fluidité de la circulation, notamment pour les transports publics, n'est ainsi pas garantie.
- Le projet d'agglomération ne propose pas de concept d'uniformisation ou d'extension des principes de gestion et tarification du stationnement à l'échelle de l'agglomération. Il ne propose pas non plus d'autres mesures non-infrastructurelles concrètes visant à agir sur la demande et le choix modal.

CE2:

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Forces

- Le projet d'agglomération présente une bonne stratégie en matière d'urbanisation coordonnée avec le développement des infrastructures de transport. Il localise un périmètre compact, des sites stratégiques, des pôles d'habitat et des pôles d'activités pour lesquels sont définis des indices de densité minimale. La localisation judicieuse des sites stratégiques et des pôles d'habitat est à saluer. L'absence de priorisation en fonction du développement du réseau de transports publics est cependant à déplorer. De ce fait, les pôles de Monthey, Vers Nant de Choëx et de Massongex centre devront être réexaminés lors de la définition de la ligne future de bus.
- En matière d'IFF, le projet d'agglomération peut s'appuyer sur les exigences de la « Stratégie cantonale concernant les Installations commerciales à forte fréquentation » (mars 2012) qui sont pertinentes pour la partie vaudoise de l'agglomération. Le projet définit des critères clairs pour l'implantation d'éventuelles futures IFF (à l'intérieur des périmètres compacts, bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics).
- En définissant des périmètres de densification des zones de villas à long terme, le projet d'agglomération encourage le développement urbain vers l'intérieur. La mise en œuvre de la stratégie en la matière devra être concrétisée.
- Les requalifications de l'espace public autour des interfaces de transports publics, dans les centralités d'agglomération ainsi qu'à l'intérieur des sites stratégiques, offrent une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Faiblesses

- Le projet d'agglomération ne traite pas de manière satisfaisante la zone d'activités surdimensionnée et ne bénéficiant pas d'une qualité de desserte en transports publics suffisante.
 - Etant donné le dimensionnement généreux de la zone à bâtir actuelle, le risque de dispersion de l'urbanisation reste présent malgré les efforts fournis par
-

	<p>l'agglomération. De plus, les dispositions du plan directeur cantonal valaisan ne sont pas assez restrictives pour soutenir la vision générale du projet d'agglomération.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les mesures paysagères visant à limiter et à structurer l'urbanisation manquent de concrétisation. De plus, le principe d'armature verte au cœur des zones industrielles est intéressant mais semble conflictuel, ce qui met en question sa crédibilité.
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La correction de la ligne AOMC permet d'améliorer ponctuellement la sécurité en éliminant les conflits entre transports publics et trafic individuel motorisé et en supprimant les passages à niveau. ▪ La requalification du centre de Monthey, l'extension généralisée des zones de modération du trafic, les requalifications systématiques des traversées de localité et des axes urbains principaux permettent de concrétiser la hiérarchie routière proposée. Ces mesures manquent toutefois encore de concrétisation (traitement uniforme, peu d'informations sur les interventions prévues) et leur effet est de ce fait encore peu perceptible. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération ne comprend pas d'analyse des accidents ni de stratégie globale en matière de sécurité routière sur l'ensemble de l'agglomération. Les points faibles des différents réseaux ne sont identifiés que de manière sommaire. ▪ En l'absence de stratégie et de mesures visant à maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé, une amélioration significative de la sécurité pour l'ensemble des usagers de l'espace routier n'est pas à attendre du projet.
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La réduction du temps de parcours de l'AOMC entre Aigle-Monthey devrait permettre un léger report modal en faveur des transports publics entre les deux villes-centres. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le manque de conception d'ensemble et de cohérence dans les mesures de transport ne permet pas de modification perceptible des parts modales en faveur des transports publics ou de la mobilité douce sur l'ensemble de l'agglomération. Un impact positif n'est donc pas à attendre en terme de qualité de l'air ou d'immissions sonores. ▪ Au vu du dimensionnement généreux de la zone à bâtir ainsi qu'en l'absence de stratégie convaincante en matière de gestion des zones d'activités, le projet d'agglomération n'apporte pas d'inflexion sensible en matière de consommation de nouvelles surfaces. ▪ Le projet propose uniquement une conception paysagère sommaire, qui sera développée en coordination avec les réflexions liées à la 3^è correction du Rhône (projet Rhône 3). De plus, différentes zones de conflit urbanisation-paysage ne sont pas traitées de manière satisfaisante.

Tableau 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>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	1
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	0
Total CE1 - CE4 (utilité)	3

Tableau 4-2

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

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. listes A et B du chap. 2) s'élèvent à 68.85 millions de francs. Les coûts d'investissement sont considérés comme moyens.

Le système de malus lié à la mise en œuvre des mesures A1 des projets révisés, tel que prévu dans les Directives du DETEC, n'a pas été appliqué. Cet abandon est dû au laps de temps trop court entre la signature de l'accord sur les prestations et la date de référence du rapport de mise en œuvre. A défaut, les résultats du rapport de mise en œuvre ont été pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'utilité du projet (voir chapitre 4.1.).

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4.1) et le coût total.

Utilité (CE1-4)

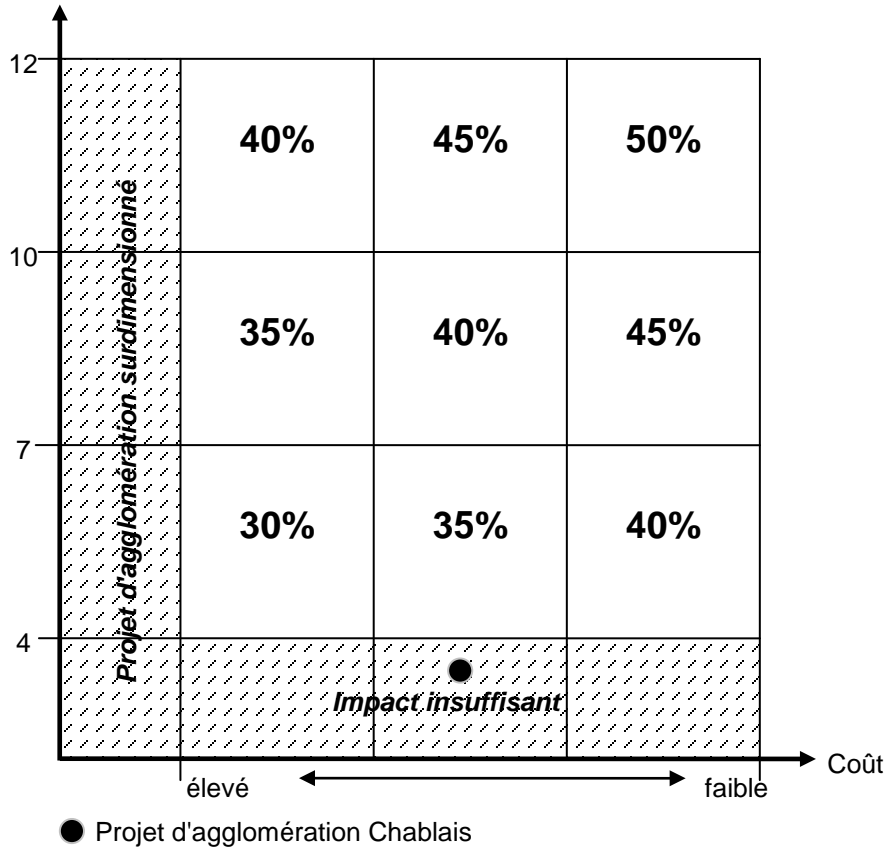


Figure 4-1

5 Examen de la priorité des mesures

Bien que le projet d'agglomération Chablais 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 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération

La conformité du projet d'agglomération avec la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement ainsi qu'avec les plans sectoriels correspondants, plans de mesures et inventaires a été examinée. Aucune contradiction importante n'a été constatée. L'examen définitif de la légalité de chacune des mesures aura toutefois lieu dans le cadre des procédures ordinaires de planification qui suivront et sur la base des prescriptions juridiques et de planification en vigueur à ce moment-là. Celles-ci doivent être impérativement respectées lors du développement et de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.

7 Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération

Les crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (2^{ème} génération) seront libérés sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2011/mi-2012.

L'agglomération Chablais a réalisé, au travers des analyses et de la vision développée dans le projet d'agglomération, un premier pas important dans le sens d'une meilleure planification intercommunale coordonnée de l'urbanisation, des transports et du paysage. La concrétisation en stratégies sectorielles et plus particulièrement en mesures n'a toutefois pas été jugée suffisante dans le projet d'agglomération de 2^{ème} génération. L'agglomération est encouragée à poursuivre ses efforts en se fondant sur les bases pertinentes dont elle dispose. Pour l'élaboration du projet d'agglomération Chablais de la prochaine génération, la Confédération recommande de s'appuyer sur les points forts et faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité du chapitre 4 du présent rapport. Les éléments centraux devraient être la concrétisation des stratégies et des mesures relatives au redimensionnement de la zone à bâtir et à la limitation de l'étalement urbain. Il s'agira également de développer une stratégie globale des transports allant au-delà de l'AOMC, en concrétisant les stratégies et les mesures relatives aux transports publics, à la mobilité douce et à la limitation de l'augmentation du trafic individuel motorisé.



ANNEXE

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

En comparaison avec l'ensemble des projets d'agglomération et compte tenu des moyens à disposition, la Confédération réexamine la priorité des mesures fixées par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les Directives du DETEC (notamment chap. 2, 3.5 et 4.4). Elle comprend les étapes suivantes :

Adaptation des mesures ;

Désignation des mesures non cofinancées* :

- Mesures d'urbanisation
- Mesures de transport non cofinancables
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon l'agglomération
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon la Confédération
- Mesures non pertinentes pour le projet d'agglomération ;

Désignation des mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération* ;

Désignation des mesures dont la priorité A/B/C a été modifiée* ;

Désignation des mesures de priorité A et B selon l'examen de la Confédération* :

- Les mesures de la liste A sont prêtes à être financées et réalisées à la au cours de la période quadriennale 2015-2018
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur rapport coût-utilité.

Désignation des mesures de priorité C pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir (mesures C*) (voir chap. 5.5).

*Ces mesures ont un effet positif ou neutre sur le projet d'agglomération.

Les mesures qui ont été déposées avec une priorité C par l'agglomération n'ont pas été examinées par la Confédération.

Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC

Pour garantir la cohérence de l'examen entre les projets d'agglomération, la composition des mesures suivantes a dû être adaptée :

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition des mesures
6153.2.003	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> 6153.2.090, Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 1/2, 14.70 mio CHF selon l'agglomération, Priorité A selon la Confédération 6153.2.091, Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 2/2, 7.10 mio CHF selon l'agglomération, Priorité B selon la Confédération
-	TP1	Restructuration de la ligne AOMC	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> 6153.2.085, Restructuration de la ligne AOMC Prio A, 33.00 mio CHF selon l'agglomération, mesure pouvant être (co)financée par d'autres sources de financement de la Confédération, voir tableau A-5 6153.2.086, Restructuration de la ligne AOMC Prio B, 11.00 mio CHF selon l'agglomération, mesure pouvant être (co)financée par d'autres sources de financement de la Confédération, voir tableau A-5

Tableau A-1

Mesures non cofinancées

Mesures exclues du cofinancement par la Confédération

En raison des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin et art. 21 OUMin) et des prescriptions complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 3.6 et 4.4), ou parce qu'elles ont été déposées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par la Confédération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'efficacité du projet. Elles sont donc déterminantes et doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans l'horizon temporel annoncé. L'évaluation par la Confédération de l'impact du projet d'agglomération (chap. 4) doit être prise en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et de transport, afin qu'un effet aussi positif que possible puisse être atteint :

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
Mesures d'urbanisation				
6153.2.060	U1	COMMUNE DE COLLOMBEY-MURAZ : Planification générale	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancé par le fonds d'infrastructure.
6153.2.061	U1a	SECTEURS BARME - PERRAIRES - CLOS NOVEX : Planification du site stratégique	A	
6153.2.062	U1b	SECTEURS LE VERGER - CLOS DONROUX (ex- « GIOVANOLA ») : Planification du site stratégique	A	
6153.2.063	U2	COMMUNE DE MONTHEY : Planification générale	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6153.2.064	U2a	SECTEURS LE VERGER - CLOS DONROUX (ex- « GIOVANOLA ») : Planification du site stratégique	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinçable par le fonds d'infrastructure.
6153.2.065	U2b	SECTEUR GARE ET CENTRE (AVENUE DE LA GARE) : Planification du site stratégique	A	
6153.2.066	U2c	SECTEUR AVENUE DE FRANCE : Planification du site stratégique	A	
6153.2.067	U2d	SECTEUR AU-DELA DU PONT : Planification du site stratégique	A	
6153.2.068	U3	COMMUNE DE MASSONGEX : Planification générale	A	
6153.2.069	U4	COMMUNE D'AIGLE : Planification générale	A	
6153.2.070	U4A	SECTEUR ARSENAL ET LANDI : Planification du site stratégique	A	
6153.2.071	U4B	SECTEUR DE LA GARE-NOVASSELLES : Planification du site stratégique	A	
6153.2.072	U4C	SECTEUR DE LA GARE - CENTRE : Planification du site stratégique	A	
6153.2.073	U4d	SECTEUR DE L'HOPITAL : Planification du site stratégique	A	
6153.2.074	U4e	ENTREE SUD D'AIGLE : Planification du site stratégique	A	
6153.2.075	U5	COMMUNE D'OLLON : Planification générale	A	
6153.2.076	U6	COMMUNE DE BEX : Planification générale	A	
6153.2.077	U6a	SECTEUR LA CROIX - PIED DU MONTET (entrée nord de Bex) : Planification du site stratégique	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6153.2.078	U6b	SECTEUR DE LA GARE : Planification du site stratégique	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
6153.2.079	U7	PLANIFICATION DES ZONES D'ACTIVITE : Coordination générale	A	
6153.2.080	U7a	BEX : EN VANDEL - LES COURTAITS: Planification du pôle d'activités	A	
6153.2.081	U7b	AIGLE : CHAMPEX, LA BIOLE, LES ÎLES: Planification du pôle d'activités	A	
6153.2.082	U7c	COLLOMBEY-MURAZ : LA CHARBONNIERE: Planification du pôle d'activités	A	
6153.2.083	P	PLANIFICATION DU PAYSAGE : Chantier thématique	A	
6153.2.084	AGR	PLANIFICATION DES ESPACES AGRICOLES : Chantier thématique	A	

Mesures de transport

Aucune mesure dans cette catégorie.

Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau A-2

Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu de leur impact relativement local et de leur coût supportable pour l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure. Les mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier qui ne présentent pas les seuils minimaux de charge de trafic et le nombre de personnes concernées définis dans le rapport explicatif sont également considérées comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'efficacité du projet. Elles doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans les horizons temporels annoncés :

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA
Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)				
6153.2.006	R6	Réaménagement de l'avenue des Ormonts à Aigle	A	1.00
6153.2.019	R20	Adaptation de la signalisation routière	A	0.30
6153.2.087	R19	Réaménagement des réseaux routiers communaux dans les secteurs urbanisés	A	-

Tableau A-3

Mesures ayant un impact limité sur le projet d'agglomération

La liste des mesures ci-dessous reprend les mesures qui ont été déposées par l'agglomération en vue d'un cofinancement ou comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, mais qui ont été considérées par la Confédération comme ayant un impact limité sur le projet d'agglomération. L'agglomération est libre de les mettre en œuvre :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication</i>
6153.2.002	R2	Réaménagement du centre-ville de Bex	Ces mesures sont situées hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour qu'elles puissent être cofinancées par le fonds d'infrastructure.
6153.2.007	R7	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	
6153.2.008	R8	Réaménagement de la rue du Simplon à Bex	
6153.2.012	R12	Réaménagement de la route du Grand-Saint-Bernard à Bex	
6153.2.015	R15	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	
6153.2.017	R17	Réaménagement de la route cantonale en bordure de la zone urbanisée d'Ollon	
6153.2.018	R18	Sécurisation de la route industrielle à Ollon (secteur Gouille du Duzillet)	
6153.2.021	S2	Adaptation du P+Rail de Bex	
6153.2.031	TP8	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Bex	
6153.2.034	MD1	Bex - rives du Rhône le long de l'Avançon	
6153.2.037	MD4	Ollon - rives du Rhône par la route de Chesselaz	
6153.2.044	MD11	Liaison intercommunale Bex - Ollon	
6153.2.046	MD13	Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Collombey-Muraz - Ollon	
6153.2.051	MD18	Nouveau passage de MD sous les voies CFF en gare de Bex	
6153.2.016	R16	Réaménagement de la route cantonale en bordure de la zone urbanisée d'Aigle	La réalisation de cette mesure n'est pas significative pour l'impact du projet d'agglomération.
6153.2.020	S1	Adaptation du P+Rail d'Aigle	Les parcs de stationnement qui ne sont pas en rapport avec les systèmes de parking d'échange P+R et B+R ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication</i>
6153.2.022	S3	Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle	Les parcs de stationnement qui ne sont pas en rapport avec les systèmes de parking d'échange P+R et B+R ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.
6153.2.023	S4	Aménagement de trois parkings en périphérie du centre de Monthey	
6153.2.059	A1	Nouvelle voie ferrée marchandises dans la zone industrielle d'Aigle	Il s'agit d'une infrastructure de transport marchandises. Ce type de mesures n'est pas cofinancé par le fonds d'infrastructure. La réalisation de cette mesure n'est pas significative pour l'effet du projet d'agglomération.

Tableau A-4

Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ferroviaires et routières ci-dessous, la participation de la Confédération au travers d'autres instruments de financement que le fonds d'infrastructure, partie transport d'agglomération est prévue. Ces mesures sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et ainsi prises en considération par la Confédération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération. Les mesures contenues dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement Module 3 sont mentionnées pour information, même si, au vu de leur horizon de réalisation, elles n'ont pas été prises en considération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Instrument de financement</i>
6153.2.085	TP1.1	Restructuration de la ligne AOMC Prio A	33.00	D'après FAIF, les élargissements d'infrastructures ferroviaires peuvent être financés par le FIF
6153.2.086	TP1.2	Restructuration de la ligne AOMC Prio B	11.00	D'après FAIF, les élargissements d'infrastructures ferroviaires peuvent être financés par le FIF

Tableau A-5

Les mesures suivantes se situent sur des tronçons qui faisaient partie intégrante du nouveau réseau des routes nationales (NAR). L'intégration des tronçons concernés dans le réseau des routes nationales et leur financement par la Confédération ont été refusés lors de la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent sous l'égide du canton. La planification et le financement de ces mesures sont à examiner.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-----------------	--------------	---------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau A-6

Le tableau n'a qu'un caractère informatif. La réalisation des mesures est réglée par les planifications et les décisions de crédit des programmes correspondants de la Confédération ou par des procédures spécifiques aux différents projets.

Modification de la priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de la priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) quant à leur plausibilité, leur rapport coût/utilité et leur degré de maturité entraîne les modifications suivantes par rapport aux indications du projet d'agglomération déposé :

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Explications
A → B				
6153.2.028	TP5	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey	1.50	Pas prêtes à être réalisées et financées à l'horizon A Le réaménagement de ces interfaces est à coordonner avec les modifications apportées à la ligne AOMC (voir mesure 6153.2.085/TP1.1, Tableau A-5).
6153.2.029	TP6	Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey	0.35	
6153.2.030	TP7	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz	0.50	
6153.2.032	TP9	Mise en service du réseau de bus d'agglomération	2.91	Pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A La nécessité de cette mesure est reconnue par la Confédération. De trop grandes incertitudes demeurent toutefois en ce qui concerne le choix des itinéraires et la fréquence. L'articulation du réseau de bus au réseau ferroviaire (AOMC et CFF) demande également à être optimisée. La mise en service du réseau de bus d'agglomération est en outre à coordonner avec les modifications apportées à la ligne AOMC (mesure 6153.2.085/TP1.1, Tableau A-5).
6153.2.091	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 2/2	7.10	
A → C				
6153.2.024	S5	P+R en relation avec le réseau de transports publics d'agglomération	0.24	Rapport coût-utilité : insuffisant Compte tenu de l'absence de limitation de l'accessibilité pour le trafic individuel motorisé au centre et d'une politique coordonnée de stationnement, la Confédération estime que l'efficacité de ces P+R est insuffisante, voire qu'ils jouent un rôle contre-productif relativement à la vision de transports portée par l'agglomération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
6153.2.025	TP2	Nouvelle halte CFF "Muraz - La Barne"	19.00	Rapport coût-utilité : insuffisant Située en dehors des secteurs compacts d'urbanisation, trop éloignée du secteur stratégique La Barne-Perraires, cette nouvelle halte CFF est insuffisamment coordonnée avec l'urbanisation.
6153.2.026	TP3	Nouvelle halte CFF/AOMC "Giovanola"	6.00	Rapport coût-utilité : insuffisant La Confédération reconnaît la pertinence de la localisation de la halte proposée, qui est coordonnée avec le développement de l'urbanisation (pôle urbain stratégique Vergers - Clos-Dourroux). Toutefois, l'efficacité de la halte est insuffisante pour les raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Le pôle urbain stratégique n'est pas ancré dans le plan directeur cantonal. • La fréquence de desserte ferroviaire future est relativement faible. • La connexion de la halte avec le réseau de bus urbain ainsi que son accessibilité pour les modes doux n'est pas garantie par le projet d'agglomération.
6153.2.033	TP10	Mise en service du réseau de transport à la demande (TAD)	0.30	Rapport coût-utilité : insuffisant La Confédération estime qu'un réseau de transport à la demande ne constitue pas une alternative ni une première étape de réalisation à un réseau de bus d'agglomération. Cette mesure complémentaire n'est donc pas jugée efficace pour l'amélioration du système de transports dans l'agglomération.
6153.2.052	MD19	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Massongex (Vers chez Delherse)	1.00	Rapport coût-utilité : insuffisant Bien qu'un problème de sécurité soit reconnu, cette mesure n'atteint pas une efficacité suffisante du fait que le franchissement ne fait pas partie du réseau cyclable d'agglomération.
B → C				
6153.2.053	MD20	Nouveau passage de MD sous la route cantonale à Massongex (Longe-Baye)	1.00	Rapport coût-utilité : insuffisant Cette mesure n'atteint pas une efficacité suffisante du fait que le franchissement est situé sur un itinéraire de cyclotourisme qui n'est pas intégré au réseau cyclable d'agglomération.

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Explications
6153.2.055	MD22	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (quartier d'Arche)	1.00	Rapport coût-utilité : insuffisant Cette mesure n'atteint pas une efficacité suffisante du fait que le franchissement, situé en-dehors du site stratégique, n'est pas intégré au réseau cyclable d'agglomération. La Confédération estime que la requalification des franchissements existants au nord et au sud doit être envisagée en premier lieu.

Tableau A-7

Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
6153.2.001	R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	11.00	9.00***	0.00
6153.2.004	R4	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	7.20	6.27	0.00
6153.2.005	R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	4.36	3.53***	0.00
6153.2.009	R9	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	7.20	6.27	0.00
6153.2.010	R10	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	7.86	4.50***	0.00
6153.2.011	R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1.89	1.65	0.00
6153.2.013	R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	2.10	1.80***	0.00
6153.2.014	R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	1.80	1.08***	0.00
6153.2.027	TP4	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	0.95	0.83	0.00
6153.2.056	MD23	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	1.30	1.13	0.00
6153.2.088		MD Liste A		7.72***	0.00
6153.2.090	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 1/2	14.70	6.99***	0.00
		Total		50.77	0.00

Tableau A-8 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement; *** Coûts réduits dans le benchmark)

Les mesures faisant partie de la liste B ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées au cours de la période quadriennale 2015-2018, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. Au moment de l'envoi de ce rapport d'examen (26 février 2014), le cofinancement par la Confédération de ces mesures n'est assuré ni par le fonds d'infrastructure, ni par d'autres instruments

de financement de la Confédération. La Confédération aspire à l'augmentation des moyens financiers fédéraux et à la régularisation du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Sous réserve que le financement soit assuré, ces mesures devront à nouveau être présentées dans les projets d'agglomération de 3^{ème} génération et seront réexaminées par la Confédération:

Liste B

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Coût (mio CHF) 2005*</i>	<i>Contribution fédérale*</i>
6153.2.028	TP5	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey	1.50	1.31	0.00
6153.2.029	TP6	Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey	0.35	0.29	0.00
6153.2.030	TP7	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz	0.50	0.42	0.00
6153.2.032	TP9	Mise en service du réseau de bus d'agglomération	2.91	2.54	0.00
6153.2.048	MD15	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Arsenal-Landi)	2.00	1.74	0.00
6153.2.050	MD17	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)	2.00	1.74	0.00
6153.2.054	MD21	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)	1.00	0.87	0.00
6153.2.089		MD Liste B		2.97***	0.00
6153.2.091	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 2/2	7.10	6.19	0.00
		Total		18.07	0.00

Tableau A-9 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Coûts réduits dans le benchmark)

La liste ci-dessous mentionne les mesures requalifiées en C par la Confédération pour lesquelles elle reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais dont le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas de les mettre dans les listes A ou B (mesures C*) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
6153.2.055	MD22	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (quartier d'Arche)	1.00

Tableau A-10

Remarques

Les mesures d'urbanisation et de transports pertinentes mais non cofinancées dans le cadre des projets d'agglomération (voir chap. 5.2.1 et 5.2.2), ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3), sont considérées comme partie intégrante du projet d'agglomération dans l'évaluation de son efficacité. Il en est ainsi tenu compte lors de la détermination du taux de contribution fédérale.

Pour les projets d'agglomération révisés de 2^{ème} génération, les mesures selon l'accord sur les prestations de la 1^{ère} génération sont également prises en compte dans le rapport coût-utilité (sans les mesures de priorité B, voir chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). Les « projets urgents » cofinancés par le fonds d'infrastructure ne sont pas inclus. Toutefois, leur mise en œuvre, y compris les mesures d'accompagnement, est une condition préalable à une éventuelle participation de la Confédération aux mesures du projet d'agglomération.

Les coûts mentionnés ont été repris du projet d'agglomération de 2^{ème} génération déposé et de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de 1^{ère} génération.

L'appréciation des coûts est réalisée sur la base d'une classification en cinq catégories principales et quatre catégories intermédiaires, dont les seuils sont fixés en fonction de la catégorie de taille d'agglomération. L'agglomération Chablais est considérée comme une petite agglomération.

Les mesures catégorisées par la Confédération comme des mesures de sécurisation/requalification de l'espace routier, de gestion du trafic ainsi que de mobilité douce sont soumises à un benchmark qui a pour objectif de définir des bases comparables pour l'évaluation et l'octroi de contributions. Les coûts d'exploitation (p. ex. coûts d'entretien ou d'assainissement) sont exclus d'un financement par le fonds d'infrastructure (art. 17a al. 4 LUMin). Des attestations correspondantes seront exigées lors de la conclusion des conventions de financement.

Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*/**
6153.2.035	MD2	Monthey - rives du Rhône le long de la Vièze	A	0.90	0.78
6153.2.036	MD3	Collombey-Village - rives du Rhône par la rue Pré-du-Pont	A	0.40	0.35
6153.2.038	MD5	Muraz - rives du Rhône par la rue de la Raffinerie	A	0.70	0.61
6153.2.039	MD6	Aigle - rives du Rhône par la route d'Evian	A	1.87	1.63
6153.2.040	MD7	Liaison intercommunale Massongex - Monthey par la zone industrielle des Ilettes	A	1.45	1.26
6153.2.041	MD8	Liaison intercommunale Massongex - pôle industriel de Monthey	A	1.00	0.87
6153.2.042	MD9	Liaison intercommunale Monthey - Collombey - Muraz	A	1.66	1.45
6153.2.043	MD10	Liaison intercommunale Aigle - Ollon	A	1.08	0.94
6153.2.045	MD12	Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Aigle - Vionnaz	B	2.14	1.86
6153.2.047	MD14	Aménagement d'une piste cyclable sur la route cantonale Bex - Monthey	B	2.14	1.86
6153.2.049	MD16	Nouveau passage de MD sous le chemin du Châtelard à Aigle	A	0.85	0.74
6153.2.057	MD24	Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues	A	1.00	0.87
6153.2.058	MD25	Mise en place d'une signalisation pour deux-roues	A	0.20	0.17
Total		Liste A/B		15.39	13.41

Selon le Benchmark, les coûts des listes de mobilité douce sont réduits comme suit :

Réduction des coûts de mobilité douce liste A : 1.96 mio CHF*

Réduction des coûts de mobilité douce liste B : 0.76 mio CHF*

Réduction des coûts totaux : 2.72 mio CHF*

MD Liste A	7.72
MD Liste B	2.97

Tableau A-11 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Les montants des listes de mesures A et B du benchmark mobilité douce font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)

Liste des mesures infrastructurelles non cofinçables ayant du point de vue de la Confédération un effet critique

La liste ci-dessous reprend les mesures infrastructurelles non cofinçables qui font partie intégrante du projet d'agglomération déposé mais pour lesquelles la Confédération émet des réserves.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Explications</i>
Aucune mesure dans cette catégorie.			

Tableau A-12