



26 février 2014

---

# **Projet d'agglomération Rivelac** **2<sup>ème</sup> génération** **Rapport d'examen de la Confédération**

---

N° de référence: 321.1 / M163-0026

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	Objectifs de l'examen .....	4
1.3	Procédure d'examen .....	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	4
<b>2</b>	<b>Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B .....</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 du projet d'agglomération .....</b>	<b>7</b>
4.1	L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité .....	7
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	10
<b>5</b>	<b>Examen de la priorité des mesures .....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ...</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération .....</b>	<b>14</b>
<b>ANNEXE.....</b>		<b>15</b>
	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC.....	15
	Mesures non cofinancées .....	16
	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération .....	19
	Modification de la priorité A, B, C par la Confédération.....	19
	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité .....	21
	Liste des mesures du benchmark mobilité douce.....	23
	Liste des mesures infrastructurelles non cofinancées ayant du point de vue de la Confédération un effet critique .....	25

---

# 1 Objet, but, procédure

## 1.1 Objet de l'examen

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

- Projet d'agglomération Rivelac, Rapport final, décembre 2011
- Projet d'agglomération Rivelac, Cahier des annexes n°1 du rapport final, Fiches et plans des mesures et chantiers, décembre 2011
- Projet d'agglomération Rivelac, Cahier des annexes n°2 du 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 mesures<sup>1</sup>, 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<sup>ème</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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 Rivelac repose sur une vision visant à développer les réseaux de transports en coordination avec le développement urbain. Toutefois, le projet ne parvient pas à concrétiser cette volonté. Bien que le projet d'agglomération présente une analyse étoffée ainsi qu'une conception générale pertinente, les stratégies qui en découlent sont insuffisamment concrétisées en mesures. Cela est d'autant plus regrettable que certains secteurs de l'agglomération montrent un très fort dynamisme qu'il s'agira de gérer au mieux dans les prochaines années.

Le projet d'agglomération propose des pistes d'action pertinentes, avec le réaménagement de la gare de Vevey et la requalification des interfaces des autres gares et haltes de l'agglomération, l'augmentation des cadences des lignes ferroviaires régionales, ainsi que la requalification multimodale de la route cantonale traversant la Ville des Deltas. Ces mesures contribuent à l'amélioration de la qualité des systèmes de transport. Le réseau de mobilité douce proposé est également cohérent, mais n'est globalement pas concrétisé, ne permettant pas d'amélioration de la qualité des déplacements en modes doux sur l'ensemble du territoire. Le projet ne propose pas non plus de stratégie ni de mesures visant à gérer les flux de trafic individuel motorisé et le stationnement. En matière d'urbanisation, le projet d'agglomération encourage le développement urbain vers l'intérieur en concentrant le développement dans un périmètre compact, en définissant des sites stratégiques, en valorisant les secteurs proches des gares et en renforçant les centralités. Les mesures proposées manquent toutefois de concrétisation.

Les principales faiblesses du projet résident dans le manque de coordination entre développement urbain et réseaux de transport ainsi que dans l'absence de priorisation des nombreux potentiels de développement en fonction du système de transport. De ce fait, le projet ne permet pas d'exploiter suffisamment la mise en place de la cadence à 15 minutes sur les deux lignes du GoldenPass et la structuration de l'urbanisation autour des haltes n'est pas perceptible. La desserte en transports publics du Haut-Lac est insuffisamment coordonnée avec l'urbanisation, réduisant la pertinence du développement de ce site stratégique. Ceci est d'autant plus regrettable que ce site accueillera le futur hôpital Riviera-Chablais pour lequel une desserte optimale par les transports publics ainsi qu'une prise en compte adéquate de la mobilité douce sont nécessaires. Le projet d'agglomération ne permet pas de limiter la dispersion de l'urbanisation, principalement sur le territoire fribourgeois, et ne permet pas d'infléchir la consommation de surface par rapport à la tendance actuelle. Ce phénomène est renforcé, notamment pour la partie fribourgeoise en dehors du périmètre du projet d'agglomération, par les dispositions du plan directeur cantonal fribourgeois qui ne sont pas assez restrictives et ne soutiennent pas la vision générale du projet d'agglomération. En matière de paysage, le projet propose une analyse et conception intéressantes, mais ne les traduit pas suffisamment sous forme de mesures.

Pour l'ensemble de ces raisons, un report modal du trafic individuel motorisé sur les transports publics et la mobilité douce n'est pas à attendre du projet d'agglomération. 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.

Avec 3 points, le projet d'agglomération Rivelac 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 Rivelac 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 le canton 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 d'agglomération. 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<sup>ère</sup> génération, la cohérence entre le projet de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> 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<sup>ère</sup> génération, l'utilité des mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations de la 1<sup>ère</sup> 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<sup>ère</sup> 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

*Critère d'efficacité* Évaluation avec justification

CE1:	Forces
Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet de réaménagement de la gare de Vevey répond aux enjeux liés à l'augmentation attendue de la fréquentation de cette interface de transport et participe à améliorer la qualité et l'image du système de transports publics. L'accessibilité de la gare pour les modes doux et la perméabilité des secteurs de densification adjacents à la gare (sous-voies et piétonisation de la rue des Deux Gares) s'en trouvent améliorées. De manière générale, les transbordements intermodaux dans l'agglomération sont favorisés par la requalification de l'ensemble des interfaces des haltes et gares principales, y compris par le développement du stationnement vélo et le traitement des accès pour les modes doux.</li> <li>▪ La priorisation des transports publics sur la route cantonale RC780a traversant la Ville des Deltas améliore la vitesse commerciale et la stabilité de l'horaire de la ligne de bus urbaine principale VMCV dans l'ensemble des secteurs urbanisés concernés de Vevey à Rennaz. En dehors de cet axe, peu de mesures sont toutefois prévues pour faciliter la circulation des bus (priorisations, sites propres).</li> <li>▪ Le développement du stationnement vélo prévu dans les centralités et à proximité des équipements et des générateurs de trafic comble un important retard en la matière.</li> <li>▪ Les pistes de réflexions en cours concernant les mesures non infrastructurelles et la volonté d'uniformiser les principes de gestion et de tarification du</li> </ul>

*Critère d'efficacité* *Évaluation avec justification*

---

stationnement à l'échelle de l'agglomération sont saluées.

**Faiblesses**

- Bien que le projet d'agglomération présente une analyse étoffée ainsi qu'une conception générale pertinente du système de transport, les stratégies sectorielles qui en découlent sont encore insuffisamment traduites en mesures.
  - Le projet d'agglomération propose un concept d'itinéraires de mobilité douce pertinent, couvrant l'ensemble du territoire et prenant en compte les effets de pente. Toutefois, malgré un certain nombre d'améliorations ponctuelles, il ne ressort pas suffisamment du projet comment les itinéraires horizontaux et verticaux vont être concrétisés. Une amélioration significative de l'attractivité des déplacements à pied et à vélo n'est pas assurée
  - Bien qu'une stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération soit prévue, il manque un concept visant à mettre en place un système d'accessibilité par poches.
- 

CE2:

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

**Forces**

- Le projet d'agglomération encourage le développement urbain vers l'intérieur en établissant un périmètre compact pour la partie vaudoise dans lequel se concentre le développement, en définissant des sites stratégiques, en valorisant les secteurs proches des gares et en renforçant les centralités. Il définit également des densités minimales pour les zones à forte centralité. Certains chantiers et mesures manquent cependant de concrétisation.  
La requalification de l'espace public autour des interfaces de transports publics dans les centralités d'agglomération, les requalifications routières ainsi que le traitement de l'espace public à l'intérieur des sites stratégiques permettent d'améliorer la qualité des espaces publics.

**Faiblesses**

- L'accessibilité en transports publics du site stratégique du Haut-Lac devra être améliorée. Ceci est d'autant plus important que ce site accueillera le futur hôpital Riviera-Chablais pour lequel une desserte optimale par les transports publics ainsi qu'une prise en compte adéquate de la mobilité douce sont nécessaires.
  - En matière d'IFF, le projet d'agglomération s'appuie sur les exigences pertinentes de la « Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation » (mars 2012) pour la partie vaudoise. Le projet d'agglomération ne propose quant à lui pas de localisation pour les éventuelles futures IFF et ne montre pas la volonté de disposer à plus long terme d'une stratégie en la matière pour l'ensemble de l'agglomération.
  - Bien que concentrant le développement dans le périmètre compact pour la partie vaudoise de l'agglomération et proposant des mesures de dézonage, le projet d'agglomération ne présente pas de mesures assez restrictives permettant d'éviter un développement en périphérie, principalement sur le territoire fribourgeois. En matière de zone à bâtir, il ne propose ni de stratégie en matière de gestion, ni ne définit de priorités de développement. De plus, les dispositions du plan directeur cantonal fribourgeois, approuvées seulement comme « coordination en cours » par la Confédération en 2004 dans le cadre de son remaniement complet, ne sont pas assez restrictives pour soutenir la vision générale du projet d'agglomération.
  - Les parcs urbains sont traités de manière intéressante dans l'analyse et la conception, mais ne sont pas suffisamment concrétisés en mesures. Seuls les objectifs généraux et les principes sont définis dans le chantier Paysage/Environnement.
-

*Critère d'efficacité* *Évaluation avec justification*

<p><b>CE3:</b> Augmentation de la sécurité du trafic</p>	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les secteurs accidentogènes identifiés dans l'analyse sont traités au travers des mesures de requalification routière. La requalification du réseau structurant urbain et du réseau secondaire d'accès selon le modèle du bpa 50-30km/h sur l'ensemble du territoire de l'agglomération est cohérente avec la hiérarchie routière définie. Ces mesures permettent d'augmenter dans une certaine mesure la sécurité pour les différents modes de transport sur l'ensemble de l'agglomération.</li> </ul> <p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet d'agglomération propose le développement de zones de modération du trafic au niveau stratégique, toutefois la garantie de leur réalisation par les communes n'est pas donnée au travers du projet.</li> <li>▪ Le développement limité des infrastructures cyclables et piétonnes et l'absence de stratégie et de mesures visant à limiter la croissance du trafic individuel motorisé ne permettent pas d'amélioration significative de la sécurité dans l'agglomération.</li> </ul>
<p><b>CE4:</b> 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>▪ Le projet d'agglomération prévoit des déclassements de la zone à bâtir en zone agricole, de forêt ou de verdure, dont la localisation est précisée.</li> </ul> <p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le manque de concrétisation de la conception d'ensemble en mesures concrètes de transport ne permet pas de modification perceptible de la répartition modale en faveur des transports publics ou de la mobilité douce. Un impact positif n'est donc pas à attendre en terme de qualité de l'air ou d'immissions sonores.</li> <li>▪ Malgré les mesures sur le territoire vaudois visant à concentrer l'urbanisation vers l'intérieur, le projet ne comporte pas de mesures d'accompagnement assez restrictives permettant d'éviter que le développement ne s'étale dans la partie périphérique de l'agglomération sur le territoire fribourgeois. En raison de la dispersion des activités, la consommation de surface ne diminue pas par rapport à la tendance actuelle.</li> <li>▪ Une première esquisse de la trame paysagère est proposée, mais n'est pas suffisamment concrétisée. De plus, la prise en compte du corridor à faune d'importance suprarégionale situé dans le prolongement du PPA des Fourches n'est pas suffisamment explicite au vu des enjeux et du développement important d'infrastructures prévu à cet endroit-là.</li> </ul>

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
<b>Total CE1 - CE4 (utilité)</b>	<b>3</b>

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 106.23 millions de francs. Les coûts d'investissement sont considérés comme faibles.

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)

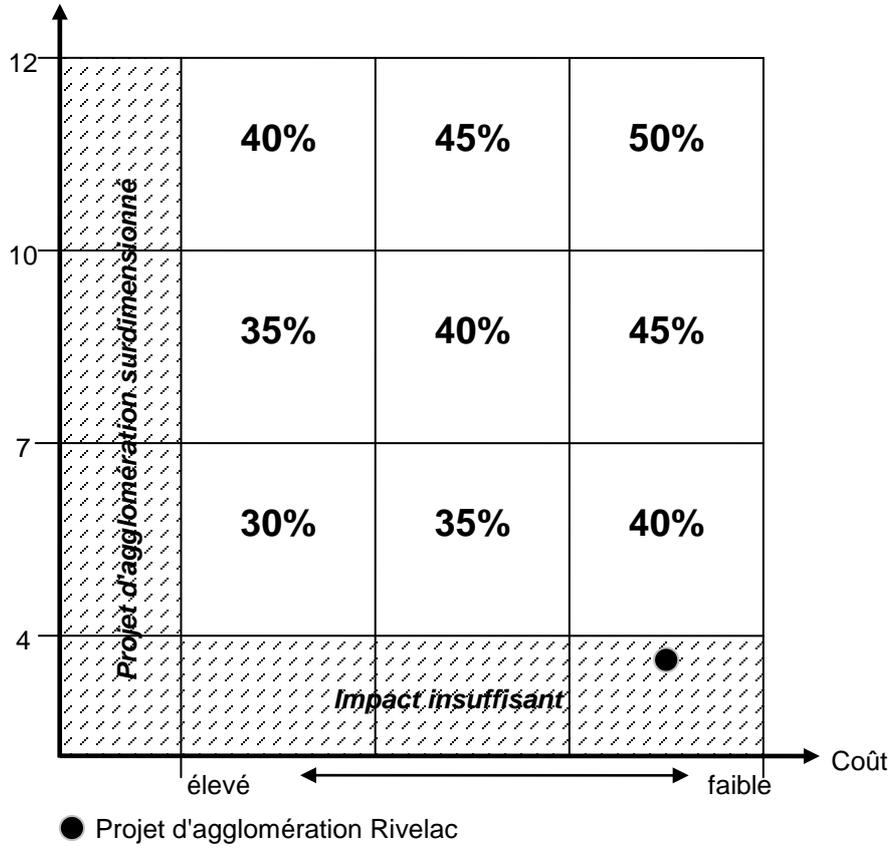


Figure 4-1

## **5 Examen de la priorité des mesures**

Bien que le projet d'agglomération Rivelac 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<sup>ème</sup> génération) seront libérés sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2011/mi-2012.

L'agglomération Rivelac 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<sup>ème</sup> 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 Rivelac 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 à la densification, à la limitation de l'étalement urbain – en premier lieu dans la partie fribourgeoise de l'agglomération – ainsi qu'en matière de mobilité douce, de gestion du trafic et de stationnement.



## ANNEXE

Bien que l'efficacité du projet d'agglomération Rivelac 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 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 :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition des mesures</i>
-----------------	--------------	---------------	---

---

Aucune mesure dans cette catégorie.

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
<b>Mesures d'urbanisation</b>				
5890.2.107	Fiche URB-Communes	Coordination avec les planifications communales	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
5890.2.108	Fiche URB-FR	Coordination avec le plan directeur cantonal fribourgeois (PDCant)	A	
5890.2.109	Fiche URB-VD	Coordination avec le plan directeur cantonal vaudois (PDCn)	A	
5890.2.110	Chantier URB 1	Vevey : secteur gare-funiculaire	A	
5890.2.111	Chantier URB 2	Clarens : secteur gare	A	
5890.2.112	Chantier URB 3	Montreux : secteur gare-centre	A	
5890.2.113	Chantier URB 4	Villeneuve : secteur gare	A	
5890.2.114	Chantier URB 5	Fontanivent Charnex : secteur nouvelle halte GoldenPass	A	
5890.2.115	Chantier URB 6	Châtel-St-Denis : secteur gare et zones d'activités	A	
5890.2.116	Chantier URB 7	La Veyre et Fenil : zones d'activités et entre-deux paysager	A	
5890.2.117	Chantier URB 8	Haut-Lac : PPA des Fourches, Rennaz et hôpital Riviera-Chablais, zone industrielle de Villeneuve actuelle, Sud de Villeneuve	A	
5890.2.118	Chantier URB 9	Roche : ancienne cimenterie et secteur gare	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
5890.2.119	Chantier PAYSAGE ENVIRONNEMENT	Préservation et mise en valeur des qualités paysagères et naturelles de l'agglomération	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
<b>Mesures de transport</b>				
5890.2.120	Mesure A	Stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération	A	Il s'agit de mesures non-infrastructurelles. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
5890.2.121	Mesure B	Maîtrise du stationnement privé	A	
5890.2.122	Mesure C	Maîtrise du stationnement public (y.c. P+R, P+Rail)	A	
5890.2.123	Mesure D	Plans de mobilité	A	
5890.2.124	Mesure E	Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)	A	
5890.2.125	Mesure F	Marketing pour la mobilité durable	A	
5890.2.126	Mesure G	Prestations de services	A	
<b>Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement</b>				
5890.2.084	P414 41.15	réaménagement urbain axe structurant Châtel route de Vevey entre route des Paccots et centre village	B	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
5890.2.086	P414 41.17	réaménagement urbain axe structurant Corseaux RC780a entre RC758b et entrée Vevey	B	
5890.2.090	P414 41.21	réaménagement urbain léger axe structurant RC780a entre Burier et Clarens	B	
5890.2.092	P414 41.23	réaménagement urbain axe structurant RC780a Ouest de Clarens - Est de Territet	B	
5890.2.098	P414 41.29	réaménagement urbain axe structurant Vevey av. de Gilamont	B	
5890.2.103	P42 42.03	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Vevey et connecté GoldenPass+bus	B	

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)				
5890.2.014	P152 15.02	aménagement interface locale sur la Chaux	A	1.50
5890.2.072	P412 41.03	réaménagement traversée centre Châtel-St-Denis	A	3.45
5890.2.075	P412 41.06	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a esplanade Territet + tronçon route	A	2.21
5890.2.082	P413 41.13	réaménagement traversée localité Rennaz RC726c	A	0.76
5890.2.093	P414 41.24	réaménagement urbain léger axe structurant Fontanivent RC735c route de Colondalles + route de la Combe	B	1.59

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 :

Code ARE	N° PA	Mesure	Explication
5890.2.050	P21 21.16	Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide camping Ouchettaz	Il s'agit d'itinéraires liés aux déplacements de loisirs. La réalisation de ces mesures n'est pas significative pour l'effet du projet d'agglomération.
5890.2.055	P22 22.02	aménagement site propre route de Fenil Terreaux - Manoir de Ban	
5890.2.059	P22 22.06	réaménagement quai piétonnier Veytaux-Chillon-Villeneuve	
5890.2.064	30.01	parking des Bosquets (partie publique sauf P+Rail)	Il s'agit de mesures de réorganisation du stationnement. La réalisation de ces mesures n'est pas significative pour l'effet du projet d'agglomération.
5890.2.104	P42 42.04	Réaménagement du P+Rail de Vevey (lié au parking des Bosquets)	
5890.2.070	P411 41.01	élargissement et réaménagement de l'axe Lacuez-Fossaulion TIM-MD	En raison de son caractère très local, la réalisation de cette mesure n'est pas significative pour l'efficacité 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.

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Instrument de financement
5890.2.005	11.01	déplacement gare de Châtel-St-Denis	17.84	Convention de financement
5890.2.008	P12 12.01	adaptation de ligne GP Montreux-Les Avants : point de croisement à Châtelard ou à Sonzier	6.00	PRODES 1 <sup>ère</sup> étape d'aménagement
5890.2.009	P12 12.02	adaptation de ligne GP Vevey-Blonay : point de croisement gare du château d'Hauteville ou Clies	6.00	PRODES degré d'urgence 1

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.

Code ARE	N° PA	Mesure
----------	-------	--------

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
<b>A → B</b>				
5890.2.052	P21 21.18	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	0.92	<p>Pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A</p> <p>Cette mesure se trouve en conflit avec un passage à faune. Ce conflit doit être résolu pour qu'un cofinancement au travers du fonds d'infrastructure puisse être envisagé.</p>
<b>A → C</b>				
5890.2.004	P10 10.04	réaménagement de la gare GoldenPass	12.00	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>Cette mesure est strictement nécessaire pour la réalisation de la cadence au quart d'heure sur les lignes du GoldenPass, et la Confédération reconnaît la nécessité d'agir. Elle estime toutefois que l'agglomération exploite l'augmentation de cadence sur ces deux lignes de manière insuffisante en vue de restructurer l'urbanisation autour des haltes. Une optimisation de la coordination entre urbanisation et transports est à atteindre en vue d'un cofinancement par le fonds d'infrastructure.</p>
5890.2.011	P13 13.01	prolongement trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz	3.30	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>La Confédération reconnaît la nécessité de desservir l'Hôpital intercantonal par les transports publics. Toutefois, le développement de l'urbanisation dans l'ensemble du Haut-Lac est insuffisamment coordonné avec le prolongement du trolleybus, et ce dernier ne permet pas d'offrir une qualité de desserte suffisante au nouvel hôpital.</p>
5890.2.013	P152 15.01	Réaménagement interface régionale gare de Châtel	2.54	<p>Rapport coût-utilité: insuffisant</p> <p>Le déplacement de la gare de Châtel-St-Denis se justifie d'un point de vue de l'exploitation ferroviaire. Toutefois, ce déplacement engendre un risque de dispersion de l'urbanisation auquel le projet d'agglomération ne répond pas de manière appropriée. Un cofinancement du réaménagement de l'interface par le fonds d'infrastructure n'est ainsi pas envisageable.</p>
5890.2.036	P21 21.02	Châtel-St-Denis : passage sous-voies TPF accès nouvelle gare	0.92	
5890.2.066	40.02	Châtel-St-Denis : déplacement route de Palézieux entre nouvelle gare et av. de la Gare	3.11	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>Les informations fournies par l'agglomération ne permettent pas de justifier la nécessité du déplacement de la route de Palézieux.</p>

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Explications
5890.2.085	P414 41.16	Réaménagement urbain axe structurant RC726c entre RC780a et hôpital de Rennaz	7.20	Degré de maturité : insuffisant  La priorisation de cette mesure est liée au prolongement du trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz (voir mesure 5890.2.011/ P13 13.01, tableau A- 9).

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
5890.2.002	P10 10.02	élargissement passage sous-voies St- Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	9.48	8.92	0.00
5890.2.012	P13 13.02	prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	0.40	0.38	0.00
5890.2.015	P151 15.03	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	2.00	0.72**	0.00
5890.2.018	P151 15.06	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place des Bosquets	2.66	2.50	0.00
5890.2.021	P152 15.09	réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	2.25	2.12	0.00
5890.2.065	40.01	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	3.72	3.50	0.00
5890.2.071	P411 41.02	élargissement et réaménagement du chemin des Boulingrins TIM-MD	3.61	3.40	0.00
5890.2.074	P412 41.05	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc Rouvenaz)	10.32	9.71	0.00
5890.2.083	P413 41.14	réaménagement traversée localité St- Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	4.50	4.23	0.00
5890.2.089	P414 41.20	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre- deux-Villes et La TdP centre	2.61	2.45	0.00
5890.2.099	P414 41.30	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	5.96	5.61	0.00
5890.2.127		MD Liste A		4.12**	0.00
		Total		47.66	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<sup>ème</sup> génération et seront réexaminées par la Confédération:

## Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale
5890.2.006	11.02	halte GP entre Fontanivent et Chernex	0.39	0.35	0.00
5890.2.016	P152 15.04	réaménagement interface régionale halte de Clarens	1.30	1.22	0.00
5890.2.019	P151 15.07	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place de la Gare	9.00	8.46	0.00
5890.2.041	P20-21 21.07	St-Légier : passage sous-voies GoldenPass + route d'Hauteville RC743b	1.23	1.16	0.00
5890.2.049	P20-21 21.15	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. du Pissot	0.92	0.87	0.00
5890.2.052	P21 21.18	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	0.92	0.87	0.00
5890.2.076	P412 41.07	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	11.24	10.57	0.00
5890.2.079	P412 41.1	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	5.63	5.29	0.00
5890.2.080	P413 41.11	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	2.00	1.88	0.00
5890.2.087	P414 41.18	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprès	1.46	1.37	0.00
5890.2.088	P414 41.19	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	5.77	1.74**	0.00
5890.2.091	P414 41.22	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	6.59	6.20	0.00
5890.2.096	P414 41.27	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville - Vevey	3.13	2.94	0.00
5890.2.097	P414 41.28	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux-Villes	10.44	9.82	0.00
5890.2.128		MD Liste B		5.85**	0.00
		Total		58.59	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\*) :

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA
5890.2.004	P10 10.04	réaménagement de la gare GoldenPass prolongement trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz	12.00
5890.2.011	P13 13.01	réaménagement urbain axe structurant RC726c entre RC780a et hôpital de Rennaz	3.30
5890.2.085	P414 41.16	hôpital de Rennaz	7.20

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<sup>ème</sup> génération, les mesures selon l'accord sur les prestations de la 1<sup>ère</sup> 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<sup>ème</sup> génération déposé et de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> 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 Rivelac est considérée comme une agglomération petite à moyenne.

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 (3be A/B)	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*/**
5890.2.022	P20 20.01	Châtel-St-Denis : liaison ch. de la Gurla - ch. des Crêts	B	0.08	0.08
5890.2.023	P20-21 20.02	Châtel-St-Denis : liaison gare-Fruence	B	0.38	0.36
5890.2.027	P20 20.06	Corseaux-Vevey : liaison le long des voies CFF	A	0.72	0.68
5890.2.029	P20 20.08	La Tour-de-Peilz : ch. piétonnier des rives du lac (étape 1 et étape 2)	B	3.00	2.82
5890.2.030	P20-21 20.09	La Veyre : liaison Hauteville - Pré-Blanc - Veyre Derrey	B	0.85	0.80

Code ARE (3be A/B)	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005**/**
5890.2.031	P20-21 20.10	Villeneuve : liaison entre zone industrielle et ch. du Pissot	B	0.24	0.23
5890.2.032	P20 20.11	Villeneuve : liaison entre la zone industrielle et la zone commerciale	B	0.17	0.16
5890.2.034	P20 20.13	Villeneuve : liaison entre rue des Remparts et rue des Fortifications	A	0.12	0.11
5890.2.035	P20-21 21.01	Châtel-St-Denis : passerelle rivière Veveyse sur ch. Charrois	B	0.26	0.24
5890.2.044	P21 21.10	Vevey : passage sous-voies CFF Moulins de la Veveyse place de la Gare	A	0.22	0.21
5890.2.045	P21 21.11	Vevey rue Jura - av. Reller : passerelle sur Veveyse	A	0.39	0.37
5890.2.047	P21 21.13	Vevey : ascenseurs urbains St-Martin- Gare + Charmontey-av. Gilamont	A	3.26	3.07
5890.2.054	P22 22.01	aménagement site propre/mixte route des Paccots entre route de Vevey et route de Pra de Plan	A	0.59	0.55
5890.2.056	P22 22.03	aménagement bandes cyclables RC742b route de St-Légier Cité des Enfants - Hauteville	B	0.01	0.01
5890.2.057	P22 22.04	aménagement bandes cyclables RC742c route d'Hauteville Cité des Enfants - entrée St-Légier	A	0.01	0.01
5890.2.058	P22 22.05	aménagement bandes cyclables ch. du Pré-au-Blanc route de Fenil jusqu'au viaduc St-Légier	A	0.01	0.01
5890.2.060	P23 23.01	stationnement dispersé vers les gares	A	1.02	0.96
5890.2.061	P23 23.02	stationnement dispersé dans les centralités, près des équipements et grands générateurs	B	3.10	2.92
5890.2.062	P23 23.03	vélostation de Vevey	B	0.90	0.85
Total		Liste A/B		15.33	14.42

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

Réduction des coûts de mobilité douce liste A : 1.84 mio CHF\*

Réduction des coûts de mobilité douce liste B : 2.61 mio CHF \*

Réduction des coûts totaux : 4.45 mio CHF \*

	MD Liste A	A	4.12
	MD Liste B	B	5.85

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>
5890.2.101	P42 42.01	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Montreux-Nord et connecté bus	Les modalités de desserte en transports publics peuvent justifier ce P+R. Toutefois, le projet d'agglomération ne propose pas de stratégie d'agglomération concernant la régulation des P+R.

Tableau A-12