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

26.02.2014

Examen des projets d'agglomération de deuxième génération

Rapport explicatif

Table des matières

1 Introduction ... 1
1.1 Généralités ... 1
1.2 Projets urgents ... 2
1.3 Projets d'agglomération de 1re génération ... 2
1.4 Projets d'agglomération de 2e génération ... 2
1.5 Prochaines générations de projets d'agglomération ... 2
1.6 But du présent rapport explicatif ... 2
2 Organisation de la procédure d'examen ... 4
3 Examen et évaluation des mesures individuelles ... 6
3.1 Généralités ... 6
3.2 Catégories de mesures ... 6
3.3 Paquets de mesures ... 7
3.4 Indexation des prix et coûts imputables ... 7
3.4.1 Indexation des prix ... 7
3.4.2 Coûts imputables ... 7
3.5 Imputabilité au fonds d'infrastructure (droit aux contributions) ... 8
3.5.1 Conditions du droit aux contributions selon le fonds d'infrastructure (FI) ... 8
3.5.2 Autres sources de financement de la Confédération / Infrastructure nationale ... 8
3.5.3 Mesures qui n'ont pas été soumises pour un cofinancement ... 9
3.6 Pertinence pour l'agglomération et le projet d'agglomération (prestations assumées entièrement par l'agglomération) ... 9
3.7 Degré de maturité ... 10
3.8 Evaluation des coûts et de l'utilité ... 10
3.8.1 Appréciation de l'utilité des mesures ... 10
3.8.2 Appréciation des coûts ... 10
3.8.3 Détermination du rapport coût-utilité ... 14
3.9 Priorité dans les listes A, B ou C avec prise en compte du degré de maturité (faisabilité et financement) ... 15
3.10 Comparaisons transversales ... 15
3.10.1 Comparaison transversale des lignes de tramway/route ... 15
3.10.2 Comparaison transversale des nouvelles haltes ferroviaires ... 18
3.10.3 Comparaison transversale « routes de délestage ou de contournement » ... 20
3.10.4 Rapport coût-utilité tiré de la comparaison transversale ... 22
3.10.5 Vérification de la priorité des mesures à l'aide des comparaisons transversales ... 22
3.11 Benchmarks ... 23
3.11.1 Mobilité douce (petites mesures et paquets de mesures) ... 23
3.11.2 Systèmes de gestion du trafic ... 25
3.11.3 Mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier ... 26
3.12 Explications concernant les installations de stationnement ... 28
3.12.1 Installations de stationnement ... 29
3.12.2 Installations de P+Rail ... 29
3.12.3 Installations de P+R ... 29
4 Evaluation de l'ensemble du projet ... 30
4.1 Evaluation de l'efficacité du projet ... 30
4.1.1 CE 1: Amélioration de la qualité du système de transport ... 31
4.1.2 CE 2: Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ... 32
4.1.3 CE 3: Accroissement de la sécurité du trafic ... 32
4.1.4 CE 4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources ... 32
4.2 Evaluation de l'état de la mise en œuvre et cohérence ... 33
4.2.1 Généralités ... 33
4.2.2 Evaluation des rapports de mise en œuvre dans le cadre de la procédure d'examen ... 34
4.2.3 Etat de la mise en œuvre ... 34
4.3 Evaluation des coûts globaux ... 35
4.4 Taux de contribution ... 35
5 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ... 37

6 Principes et exigences concernant la mise en œuvre 38
Annexe 1: liste des abréviations 40
Annexe 2: Comparaison transversale haltes ferroviaires 41
Annexe 3: Comparaison transversale routes de délestage ou de contournement 43
Annexe 4: Comparaison transversale tramways/route 46
Annexe 5: Benchmark mobilité douce 48
Annexe 6: Benchmark de gestion du trafic 51
Annexe 7: Benchmark des mesures de requalifications routières 58
Annexe 8: Données de bases pour la définition des coûts des projets 72
Annexe 9: Valeurs limites pour les coûts des projets 74
Annexe 10: Position des experts externes 76

1 Introduction

1.1 Généralités

Le rapport du Conseil fédéral sur la politique des agglomérations publié en 2001 faisait du renforcement de l'engagement financier de la Confédération l'une des mesures prioritaires du domaine des transports. Ce soutien était soumis à une condition : l'urbanisation et les transports devaient faire l'objet d'une approche coordonnée à l'échelle de l'agglomération. Le *fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales, de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques* (ci-après : fonds d'infrastructure) constitue l'outil financier par lequel la Confédération cofinance les infrastructures de transport au sein des agglomérations. Six milliards de francs doivent être mis à disposition du trafic d'agglomération durant les vingt ans de fonctionnement prévus pour le fonds.

La loi fédérale correspondante (loi sur le fonds d'infrastructure, LFInfr) précise que l'attribution des moyens doit se faire en fonction de l'efficacité des infrastructures prévues plutôt qu'en les répartissant de manière uniforme sur tout le territoire. Cela présuppose l'élaboration – en matière d'urbanisation et de transports – d'un projet d'agglomération qui optimise le recours aux divers moyens de transport, tout en étant coordonné avec les objectifs et mesures définis dans le domaine de l'aménagement du territoire. L'efficacité du projet d'agglomération détermine le taux de contribution de la Confédération ; dans ce contexte, les mesures non-infrastructurelles touchant à l'urbanisation et aux transports sont décisives même si elles ne portent pas sur l'infrastructure. Les effets que le projet d'agglomération exerce sur la sécurité du trafic, l'environnement et le paysage sont également pris en considération.

Le trafic d'agglomération et l'élaboration des projets d'agglomération relèvent de la responsabilité des cantons et communes. Ces derniers sont seuls compétents pour l'élaboration des projets, le choix des mesures ou paquets de mesures prioritaires[1] ainsi que l'application de ceux-ci. La Confédération examine et évalue les projets d'agglomération élaborés par les cantons, les communes ou d'autres entités responsables, et soutient à titre subsidiaire les mesures d'infrastructures prévues en versant des contributions provenant du fonds d'infrastucture.

Dans ses Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2e génération (ci-après : directives du DETEC), publiées le 14 décembre 2010, la Confédération définit des exigences de base en ce qui concerne p. ex. le contenu minimal et les organismes responsables des projets d'agglomération. Seuls les projets qui remplissent les **exigences de base** (voir chapitre 2) peuvent bénéficier de contributions fédérales.

Au vu des moyens limités à disposition et afin de garantir une efficacité maximale, on attend des organismes responsables qu'elles définissent des priorités pour les mesures de leur projet d'agglomération qui portent sur les infrastructures. La Confédération examinera ces priorités et établira elle-même une priorité de toutes les mesures des projets d'agglomération. L'examen des priorités se fait dans le cadre d'une approche coût-utilité et se fonde sur les **critères d'efficacité** définis dans la LUMin (voir section 4.1).

Pour établir le taux des contributions aux mesures classées par priorité, la Confédération évalue l'efficacité de l'ensemble du projet d'agglomération en utilisant ces mêmes critères et – comme elle le fait pour les mesures prises séparément – compare le coût et l'utilité attendus.

Pour la Confédération, les résultats de cet examen permettent d'élaborer ou de mettre à jour son **programme en faveur du trafic d'agglomération**. L'approbation de celui-ci par les Chambres fédérales libère les fonds nécessaires à sa mise en œuvre.

[1] Voir la section 3.3 concernant l'élaboration de paquets de mesures. Pour des raisons de lisibilité, le présent document ne parlera plus systématiquement, ci-après, de « mesures ou paquets de mesures ».

1.2 Projets urgents

Durant une première phase, le fonds d'infrastructure a permis de cofinancer les « projets urgents » du domaine du trafic d'agglomération. Il s'agissait de mesures qui auraient pu être financées dans le cadre de projets d'agglomération, mais qui étaient si urgentes qu'il était impératif de les financer avant les projets d'agglomération de 1re génération. On a ainsi cofinancé des projets urgents pour un montant de 2,56 milliards de francs. Il restait dès lors 3,44 milliards de francs pour le financement des projets d'agglomération.

1.3 Projets d'agglomération de 1re génération

A la fin 2007, 30 projets d'agglomération avaient été soumis à l'examen de l'ARE. Pour les étapes de financement allant de 2011 à 2014 et de 2015 à 2018, le volume d'investissement des mesures faisant l'objet d'une demande de cofinancement se montait à environ 17 milliards de francs. En admettant que la participation de la Confédération se situe entre 30 et 50 % du total, les moyens nécessaires auraient été compris entre 5,1 et 8,5 milliards de francs.

La procédure d'examen a abouti à un message aux Chambres fédérales. Se fondant sur ce document, ces dernières ont libéré, dès 2011 (liste A), des ressources pour un total de 1,51 milliard de francs. Pour la période commençant en 2015 (liste B), des mesures correspondant à un coût total de 1,23 milliard de francs ont été retenues. Dans l'ensemble, après les arrêtés fédéraux portant sur les mesures urgentes et sur les mesures de type A de la 1re génération, 1,93 milliard de francs restent à disposition dans le fonds d'infrastructure pour financer les générations suivantes de projets d'agglomération.

1.4 Projets d'agglomération de 2e génération

A fin 2011, 13 nouveaux projets d'agglomération ont été soumis à l'ARE. Certains demandaient pour la première fois à être cofinancés, d'autres avaient été refusés dans le cadre de la 1re génération car leur utilité n'était pas suffisante pour qu'ils bénéficient d'un soutien de la Confédération. A l'été 2012, 28 projets d'agglomération révisés supplémentaires ont été déposés. Il s'agissait de prolongements de projets ayant déjà obtenu un cofinancement dans le cadre de la 1re génération.

Ces 41 projets d'agglomération comprennent, pour les étapes de financement allant de 2015 à 2018 et de 2019 à 2022, des demandes de cofinancement de mesures pour un total d'environ 20 milliards de francs. Avec un taux de participation de la Confédération compris entre 30 et 50 %, il en résulterait pour celle-ci des coûts de 6 à 10 milliards de francs. Cependant, les montants réservés pour le trafic d'agglomération dans le fonds d'infrastructure ne se montent plus qu'à 1,93 milliard de francs. Cette situation contraint la Confédération à concentrer son cofinancement – encore davantage que pour la 1re génération – sur les mesures et projets qui présentent le meilleur rapport coût-utilité.

La procédure d'examen a été suivie de la rédaction d'un message à l'attention des Chambres fédérales leur demandant la libération à partir de 2015 (liste A) de fonds se montant à 1,68 milliard de francs.

1.5 Prochaines générations de projets d'agglomération

Pour les futurs projets de 3e et de 4e générations prévus pendant la durée de vie du fonds (jusqu'en 2027), les moyens réservés restants se montent à quelque 0,25 milliard de francs. Par conséquent, le cofinancement de nouvelles générations de projets par la Confédération n'est actuellement garanti ni par le fonds d'infrastructure, ni par aucun autre instrument fédéral. Une augmentation des moyens disponibles et une pérennisation du cofinancement par la Confédération du programme en faveur du trafic d'agglomération sont toutefois visées.

1.6 But du présent rapport explicatif

L'ARE et les offices fédéraux concernés tiennent à ce que la procédure d'examen des projets d'agglomération soit la plus transparente et la plus cohérente possible. A cet effet, la Confédération a édicté les directives du DETEC (14 décembre 2010). Cette version plus développés des directives

pour les projets de 1re génération adoptées le 12 décembre 2007 pose les principes qui régissent la procédure d'examen. Le présent rapport présente la mise en œuvre pratique de cette démarche. Les points centraux suivants peuvent être mentionnés :

- organisation de la procédure d'examen (chapitre 2) ;
- examen et évaluation des mesures individuelles (chapitre 3) ;
- examen de la priorité de mesures individuelles à l'aide de comparaisons transversales (section 3.10) ;
- examen du coût de mesures à l'aide d'un benchmark (section 3.11) ;
- explications concernant l'évaluation de l'efficacité globale des projets (chapitre 4) ;
- explications concernant la prise en compte de l'état de la mise en œuvre et de la cohérence entre les projets d'agglomération de 1re et de 2e générations (section 4.2).

Le but du présent rapport explicatif est surtout de rendre plus compréhensibles les résultats de la procédure d'examen dans le contexte global des projets d'agglomération, en complément aux rapports d'examen individuels et au message relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération destiné au Parlement.

2 Organisation de la procédure d'examen

Equipe d'évaluation
L'Office fédéral du développement territorial (ARE) assume le pilotage de la procédure d'examen. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV), l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral des routes (OFROU) y ont collaboré étroitement. Par ailleurs, le groupement d'experts externes Examino (Ernst Basler + Partner AG, Zurich / Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne / Ecoplan AG, Berne) a été chargé d'accompagner le processus dans un esprit critique et d'émettre une seconde opinion indépendante. Ce groupement a été sélectionné au terme d'une procédure d'adjudication ouverte. L'annexe 10 contient une appréciation critique ainsi qu'une appréciation des experts externes sur la procédure d'examen.

Respect des exigences de base
Dans un premier temps, il a été vérifié que les projets d'agglomération répondaient aux exigences de base. Tous se sont avérés admissibles. Il a cependant fallu constater que les projets de la 2e génération présentaient également diverses lacunes. Le chapitre 6 contient des informations supplémentaires en ce qui concerne la question particulière des organismes responsables.

Questions posées aux agglomérations par la Confédération
Se fondant sur un examen préalable des projets d'agglomération, la Confédération a établi un catalogue de questions qui a été soumis aux organismes responsables de ces projets afin qu'ils y apportent leurs réponses. Cette démarche a donné à l'équipe d'évaluation la possibilité de clarifier les points en suspens et de comprendre les projets de manière approfondie. Elle a aussi réduit le risque de malentendu.
Si des documents supplémentaires étaient requis (par exemple des données ou des plans plus détaillés), la Confédération les a exigés par la même occasion. Le cas échéant, une deuxième série de questions a été transmise aux organismes responsables.

Evaluation de mesures et de projets
Sur la base des réponses obtenues, les offices fédéraux participants ainsi que le groupement d'experts Examino ont procédé chacun à une évaluation des projets d'agglomération et à un examen ddes priorité des mesures. Après cela, les évaluations ont été discutées au niveau technique dans le cadre de « séances de consolidation », qui avaient pour objectif de porter un jugement commun sur les projets. Pour chaque projet d'agglomération, ces séances se sont déroulées selon le schéma suivant :

1. discussion concernant l'examen des priorités des mesures ou paquets de mesures ;
2. discussion concernant l'utilité du projet et attribution des points pour les critères d'efficacité ;
3. discussion de l'efficacité globale du projet et conclusions éventuelles concernant la modification de la priorité des mesures ;
4. évaluation des coûts.

Ateliers-bilan
Quatre ateliers-bilan ont été organisés. Ces derniers étaient destinés au calibrage fin de la méthodologie d'évaluation et à assurer notamment une évaluation cohérente de tous les projets d'agglomération, par exemple en comparant les évaluations des projets d'agglomération entre elles. Le processus d'examen s'est provisoirement terminé par un atelier final de deux jours, au cours duquel les thèmes suivants ont été discutés :

- comparaisons transversales et benchmarks par type de mesures ;
- vue d'ensemble de la modification de la priorité des mesures ;
- vue d'ensemble du contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité ;
- vue d'ensemble de l'utilité des projets et évaluation de leur coût.

Cet exercice a permis d'assurer que toutes les mesures et tous les projets d'agglomération soient évalués de manière uniforme et en tenant compte de la taille des agglomérations.

Discussion des résultats d'examen provisoires entre les agglomérations et la Confédération
Les résultats provisoires des examens effectués par la Confédération (rapports d'examen provisoires) ont été soumis à tous les organismes responsables durant le deuxième trimestre de 2013 et ont été discutés sur le plan technique avec ceux-ci. Il s'agissait en particulier de s'assurer que tous les arguments déterminants aient été pris en considération lors de l'examen et que la cohérence globale du projet d'agglomération soit respectée malgré le reclassement des priorités par la Confédération.

Sur la base de ces discussions, un dernier atelier-bilan mené en interne au sein de la Confédération a permis de reconsidérer certains aspects et d'adapter les résultats de l'examen sur quelques points.

Consultation
De fin juin à fin octobre 2013, la consultation organisée à propos de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 a permis aux cercles intéressés de donner leur avis.

Sur la base des prises de position et des demandes reçues et en parallèle avec les demandes issues des discussions menées avec les agglomérations, des reconsidérations ont été faites et les résultats d'examen ont été adaptés sur quelques points.

3 Examen et évaluation des mesures individuelles

3.1 Généralités

L'examen et l'évaluation de toutes les mesures des projets d'agglomération se font selon la même procédure, qui comprend les étapes suivantes (voir la section 4.4 des Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2e génération, du 14 décembre 2010 – ci-après « Directives du DETEC ») :

1) catégories de mesures (sect. 3.2) ;
2) examen des paquets de mesures (sect. 3.3) ;
3) indexation des prix et coûts imputables (sect. 3.4) ;
4) imputabilité au fonds d'infrastructure (droit aux contributions, sect. 3.5) ;
5) pertinence pour l'agglomération et le projet d'agglomération (sect. 3.6) ;
6) degré de maturité (sect. 3.7) ;
7) évaluation des coûts et de l'utilité (sect. 3.8) ;
8) classement des priorités en listes A, B et C, en tenant compte de l'état d'avancement (faisabilité et financement) ainsi que du rapport entre coût et utilité (sect. 3.9) ;
9) le cas échéant, évaluation à l'aide de critères supplémentaires (comparaison transversale, sect. 3.10) ;
10) le cas échéant, plafonnement des coûts (benchmark, sect. 3.11).

Ces diverses étapes sont présentées de manière détaillée dans les sections ci-dessous.

3.2 Catégories de mesures

Pour évaluer les mesures liées aux transports, celles-ci sont classées en neuf catégories :

A. chemins de fer
B. tramway/route
C. bus/route
D. capacité routière
E. systèmes de gestion du trafic
F. requalification / sécurisation de l'espace routier
G. plateformes multimodales
H. mobilité douce
I. autres mesures

La terminologie a été légèrement adaptée par rapport à la pratique de la première génération, et cela pour les raisons suivantes :

- la catégorie « rail » a été renommée « chemins de fer », en raison des fréquents malentendus apparus lors de la mise en œuvre des projets de tramway. En outre, cette catégorie comprend des équipements à l'intérieur des gares qui ne constituent pas des projets « rail » à proprement parler ;
- les catégories « tramway » et « TP-route » ont été renommées « tramway/route » et « bus/route ». Cela permet de clarifier la classification des formes de transport public circulant sur la route, tout en soulignant que les projets liés aux tramways et aux bus exigent aussi des adaptations coûteuses mais nécessaires en faveur des autres modes de transport.
- La catégorie « trafic individuel motorisé » a été renommée « capacité route » étant donné que d'autres catégories contiennent également des éléments relatifs au trafic individuel motorisé.
- Le substantif « sécurisation » a été ajouté à la catégorie « requalification de l'espace routier ». Cela met en évidence le fait que les mesures prises pour remédier à des problèmes de sécurité du trafic appartiennent également à cette catégorie.

Les mesures portant sur le développement urbain et le paysage sont classées dans une autre catégorie. Elles jouent certes un rôle crucial pour les projets d'agglomération, mais comme la

Confédération ne peut pas les cofinancer, il a été jugé inutile de les attribuer à une catégorie spécifique dans le cadre de la procédure d'examen.

3.3 Paquets de mesures

Une deuxième étape consiste à examiner si la constitution des paquets de mesures est conforme aux directives du DETEC[2]. Lorsqu'un paquet de mesures est reconnu comme tel, il est traité comme une mesure individuelle. En revanche, si les mesures partielles qui y sont incluses ne respectent pas les exigences définies pour la formation d'un paquet, celui-ci est scindé en différentes mesures ou paquets de mesures.
Dans le cas de mesures peu coûteuses de mobilité douce, des paquets ont parfois été formés par la Confédération. Les procédures qui s'y rapportent sont présentées dans le benchmark MD (voir sect. 3.11.1). Parallèlement, les mesures liées à la mobilité douce dont le coût dépasse le seuil de 4 mio CHF ont été extraites de leur paquet et considérées comme des mesures individuelles. Les ponts, passerelles ou passages sous-voie ainsi que les vélos-sations ont été évalués en tant que mesures individuelles à partir d'un coût de 1 mio CHF.
Quand de fortes interdépendances ou le besoin de cohérence l'exigent, la Confédération peut aussi regrouper d'autres mesures en un seul paquet. Dans le cadre de la procédure d'examen des projets d'agglomération, cette possibilité n'a toutefois été utilisée que dans des cas particuliers liés à des mesures de priorisation des TP, à la gestion du trafic ou à la requalification de l'espace routier à Neuchâtel, Fribourg et Lucerne.
Lorsque des mesures individuelles sont fortement dépendantes les unes des autres, le rapport d'examen le mentionne explicitement.

3.4 Indexation des prix et coûts imputables

3.4.1 Indexation des prix

Les coûts présentés dans les projets d'agglomération de 2e génération se fondent le plus souvent sur des prix de 2011 ou 2012. Le crédit global de 20,8 milliards CHF garanti par l'arrêté fédéral sur le fonds d'infrastructure repose cependant sur le niveau de prix d'avril ou d'octobre 2005, TVA non comprise. Afin de permettre les comparaisons, les prix utilisés pour l'évaluation sont indexés sur ceux d'octobre 2005. Pour les mesures liées aux infrastructures routières, cela se fait sur la base de l'indice des prix de la construction (indice des prix pour le génie civil), qui distingue plusieurs grandes régions. Pour les mesures relevant de l'infrastructure des chemins de fer, on recourt à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire. Lors du versement des contributions fédérales, le montant obtenu est à nouveau augmenté du renchérissement et de la TVA (arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, art. 6).

3.4.2 Coûts imputables

Les coûts imputables mentionnés dans le rapport d'examen correspondent en règle générale aux estimations du projet d'agglomération. Ils peuvent cependant en diverger dans certains cas :

- les coûts d'entretien et d'assainissement ne peuvent pas être financés par le fonds d'infrastructure;
- pour trois types de mesures, les coûts imputables sont calculés à l'aide d'un benchmark. Cela permet d'éviter les variantes de luxe en plafonnant les coûts imputables. Il s'agit des types de mesures suivants :
  - petites mesures individuelles en faveur de la mobilité douce : elles sont réunies en un premier paquet pour la liste A et en un second paquet pour la liste B, puis évaluées ensemble à l'aide d'un benchmark (voir section 3.11.1);
  - mesures de gestion du trafic (voir section 3.11.2);
  - mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier comprenant les mesures d'amélioration de la fluidité du trafic pour la traversée des localités, les axes urbains, les quartiers et les places (voir section 3.11.3).

[2] Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2e génération du 14 décembre 2010, p. 43

3.5 Imputabilité au fonds d'infrastructure (droit aux contributions)

En se fondant sur la classification des mesures en types et en catégories, le principe du droit aux contributions pour une mesure donnée est vérifié.

3.5.1 Conditions du droit aux contributions selon le fonds d'infrastructure (FI)

Les contributions en provenance du fonds d'infrastructure, partie trafic d'agglomération, aux projets d'agglomération et aux mesures ou paquets de mesures ne sont versées que pour les infrastructures. Selon les directives du DETEC, les investissements dans les infrastructures routière et ferroviaire qui sont situées dans les villes et agglomérations et améliorent le système de transport au sein de ces espaces peuvent être cofinancés par le fonds d'infrastructure. En font notamment partie les infrastructures suivantes :

- lignes ferroviaires du trafic régional (RER), y compris les haltes, dans la mesure où ces infrastructures contribuent à améliorer les transports au sein de l'agglomération[3] ;
- mesures en faveur des transports publics urbains. En font partie les aménagements pour le tramway ou le métro, les équipements pour les bus ainsi que les couloirs réservés aux bus et aux taxis ;
- mesures en faveur de la mobilité douce, dans la mesure où elles augmentent l'efficacité de l'ensemble du système de transport. Cela recouvre notamment les réseaux d'itinéraires sûrs et continus, les franchissements d'infrastructures à forte coupure (routières ou ferroviaires)ou d'obstacles topographiques (suppression des lacunes du réseau), le stationnement public pour vélos, ainsi que la signalisation des itinéraires ;
- mesures de séparation des courants de trafic dans les villes et les agglomérations (séparation du rail et de la route, suppression des passages à niveau) ;
- mesures en faveur de la mobilité combinée et destinées à améliorer l'intermodalité des modes de transport (P+Rail, P+R, B+R, vélos-stations dans les gares, télématique des transports);
- routes de délestage ou de contournement, s'il s'agit de routes cantonales ou communales ;
- mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier, comprenant les mesures d'amélioration de la fluidité du trafic pour la traversée des localités, les axes urbains, les quartiers et les places ;
- système d'information et de gestion du trafic.

Les mesures individuelles qui relèvent davantage de l'exploitation du réseau de transport que de la construction d'infrastructures ne donnent pas droit à des contributions. Elles appartiennent le plus souvent à la catégorie « autres mesures ». Les exemples suivants peuvent être cités :

- introduction de différentes formes de gestion de la mobilité ;
- élaboration de stratégies de stationnement, y compris la mise en œuvre du règlement spécifique ;
- réalisation de campagnes ou mise en place de plateformes d'information ;
- offre de covoiturage ;
- amélioration de l'exploitation pour l'offre de TP (par exemple harmonisation de la fréquence ou adaptation du concept de lignes de bus).

Parallèlement à l'examen du contenu, on procède aussi à un contrôle géographique : seules peuvent être cofinancées les mesures dont l'effet principal se déploie en Suisse à l'intérieur du périmètre d'agglomération défini par l'Office fédéral de la statistique (OFS).
L'effet des mesures qui ne peuvent être cofinancées est toutefois pris en compte pour l'évaluation de l'efficacité du projet.

3.5.2 Autres sources de financement de la Confédération / Infrastructure nationale

Pour certaines mesures liées au rail, la participation financière de la Confédération peut être envisagée non seulement par l'intermédiaire du fonds d'infrastructure, mais aussi en recourant à d'autres instruments fédéraux (financement spécial des grands projets ferroviaires, conventions de

[3] Le financement d'infrastructures ferroviaires est évalué au cas par cas. Il se fait en principe par l'intermédiaire des instruments de financement ancrés dans la législation sur les chemins de fer (voir art. 7, al. 6, LFInfr).

prestations entre l'OFT et les entreprises de transport). Le fonds d'infrastructure n'a pas pour fonction de décharger ces autres instruments de financement. Dans ce contexte, en accord avec l'OFT, il est admis que les mesures dont le financement est déjà prévu au travers d'autres instruments de financement de la Confédération (dans le cadre des premier et deuxième degrés d'urgence FIF, de ZEB et des NLFA) ne peuvent être cofinancées par le fonds d'infrastructure.

Dans le cas de l'infrastructure routière, les mesures concernées sont liées aux routes nationales, qui constituent elles aussi des éléments importants des projets d'agglomération. Ces infrastructures de routes nationales sont cofinancées par d'autres instruments de financement fédéraux (fonds d'infrastructure, partie Achèvement du réseau des routes nationales et suppression des goulets d'étranglement, financements spéciaux destinés à la route). Elles ne concernent pas la partie du fonds d'infrastructure réservée aux projets d'agglomération.

La reprise et le financement par la Confédération de nouveaux tronçons routiers (arrêté sur le réseau des routes nationales) et les projets qui y sont liés ont été refusés par la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent du ressort cantonal. La planification et le financement ultérieurs des mesures devront être examinés.

3.5.3 Mesures qui n'ont pas été soumises pour un cofinancement

Les mesures annoncées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération n'ont bien entendu pas droit aux contributions. Leur effet est toutefois pris en compte pour déterminer l'efficacité des projets lorsque leur réalisation concerne l'horizon temporel A ou B.

3.6 Pertinence pour l'agglomération et le projet d'agglomération (prestations assumées entièrement par l'agglomération)

Les ressources du fonds d'infrastructure étant limitées, et dans le but d'atteindre une efficacité maximale des moyens engagés, certaines mesures ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure. Ces mesures sont catégorisées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération par la Confédération. Les mesures qui n'ont qu'un effet local et qui ne contribuent pas à elles seules à l'amélioration du système de transport de l'agglomération sont attribuées à la catégorie des prestations assumées entièrement par l'agglomération. Cela s'applique aussi aux mesures dont les coûts sont faibles en regard de la taille de l'agglomération. Les mesures suivantes sont concernées en particulier :

- systèmes de gestion de parking et infrastructures dans le domaine du stationnement / P+R ;
- adaptation de carrefours et de tronçons routiers lorsque le besoin d'action est relativement faible ;
- infrastructures routières servant principalement à la desserte locale et ne jouant pas de rôle significatif dans le réseau global ;
- améliorations locales de l'infrastructure pour les TP routiers (en particulier marquage de couloirs d'autobus, amélioration de la qualité des arrêts d'autobus ou de la signalisation pour les transports publics) ;
- amélioration/adaptation (par exemple au niveau du tracé, des arrêts, de l'électrification) des réseaux de bus dans les grandes agglomérations en dehors des axes structurants ;
- mesures locales de requalification de l'espace routier et de renforcement de la sécurité (catégories trafic journalier moyen et étendue de l'impact, zones 20/30 km/h dans les quartiers) ;
- systèmes de vélos en libre-service ;
- adaptation de la signalisation routière.

Des exceptions peuvent être faites lorsque de telles mesures sont incluses dans un paquet cohérent qui permet d'atteindre un effet significatif.
Les mesures dans le domaine de la mobilité douce ne sont que rarement classées parmi les prestations assumées entièrement par l'agglomération ; ce peut toutefois être le cas lorsque leur utilité présente un caractère fortement local et qu'elles ne font pas partie d'une stratégie plus globale.
Dans le cas des projets d'agglomération présentant une partie importante de prestations assumées entièrement par l'agglomération par rapport aux mesures bénéficiant d'un cofinancement (rapport Ae :A supérieur à 50%), la hiérarchisation des prestations assumées entièrement par l'agglomération a été adaptée via le report de celles classées A (Ae) vers l'horizon B (Be).

3.7 Degré de maturité

Au moment du dépôt du projet d'agglomération, les mesures doivent présenter un certain degré de maturité afin que leur rapport coût-utilité puisse être comparé et qu'elles puissent être priorisées à l'horizon A ou B. Les directives du DETEC décrivent les exigences requises concernant ce degré de maturité[4]. La Confédération a vérifié les indications des agglomérations concernant le degré de maturité des mesures à l'aide des documents soumis et a, si nécessaire, adapté leur priorité. Dans le cadre des conventions de financement, les agglomérations sont tenues d'apporter la preuve définitive de la maturité indiquée, aussi bien en termes de faisabilité que de financement.

3.8 Evaluation des coûts et de l'utilité

3.8.1 Appréciation de l'utilité des mesures

Les mesures restantes susceptibles de donner droit à des contributions sont ensuite appréciées à l'aide de la procédure décrite par les directives du DETEC. A cette fin, l'efficacité respectivement l'utilité de chaque mesure fait l'objet d'une évaluation sur la base des quatre critères d'efficacité (CE) définis dans les directives du DETEC (avec un maximum de 3 points par CE) :

- CE1 : amélioration de la qualité du système de transports ;
- CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ;
- CE3 : accroissement de la sécurité du trafic ;
- CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

L'appréciation prend en compte les forces et les faiblesses des mesures selon les sous-critères pertinents énoncés dans les directives du DETEC, et donne lieu à l'attribution de points pour chacun des CE ci-dessus (-1 pour un effet négatif jusqu'à +3 pour un fort effet positif).
Pour les trois types de mesures suivants, une comparaison transversale est effectuée :

- tramway/route ;
- routes de délestage et/ou de contournement;
- nouvelles haltes ferroviaires.

Pour ces types de mesures, l'appréciation à l'aide des quatre CE est complétée par une comparaison transversale menée sur l'ensemble des projets d'agglomération et reposant sur des critères quantitatifs supplémentaires. Ces comparaisons transversales sont réalisées de manière analogue à la 1re génération (voir section 3.10).

Il est admis que les mesures des catégories « systèmes de gestion du trafic » et « requalification / sécurisation de l'espace routier », tout comme les mesures peu coûteuses liées à la mobilité douce et réunies en paquets, ont un effet fondamentalement positif. Comme lors de la 1re génération, un bon ou très bon rapport coût-utilité est obtenu pour ce type de mesures par un plafonnement des coûts au moyen d'un benchmark (voir section 3.11).

3.8.2 Appréciation des coûts

De manière similaire à ce qui s'est fait lors de l'examen des projets d'agglomération de 1re génération, l'appréciation des coûts recourt à une classification en cinq catégories principales et quatre catégories intermédiaires, dont les seuils sont fixés en fonction de quatre catégories de taille d'agglomération .La procédure est la suivante:

[4] Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2e génération du 14 décembre 2010, p. 53

Première étape : définition de catégories de taille d'agglomération
Les agglomérations sont réparties dans les quatre catégories de taille suivantes :

	Nombre d'habitants		
Grande agglomération		>	250 000
Agglomération moyenne à grande	100 000	à	250 000
Agglomération moyenne à petite	50 000	à	100 000
Petite agglomération		<	50 000

Figure 1 : Catégories de taille d'agglomération

Contrairement à la méthode utilisée dans le cadre du processus d'examen de 1re génération, l'appréciation des catégories de coûts des mesures s'est fondée sur le périmètre OFS en incluant la partie étrangère des agglomérations[5].

Deuxième étape : classification des coûts pour différentes tailles d'agglomération
Neuf catégories de coûts sont définies pour les diverses tailles d'agglomération, allant de coûts très faibles à des coûts très élevés. La détermination des seuils se fait de manière empirique en tenant compte des mesures contenues dans les projets d'agglomération selon la procédure suivante :
Pour chaque catégorie de taille d'agglomération, le seuil des coûts très élevés est déterminé sur la base des mesures les plus chères (dix au plus). Un échelonnement similaire à celui utilisé pour les projets d'agglomération de 1re génération est ensuite appliqué. Il en résulte une élévation des seuils d'un facteur 1,2 pour l'ensemble des catégories par rapport à la 1regénération.

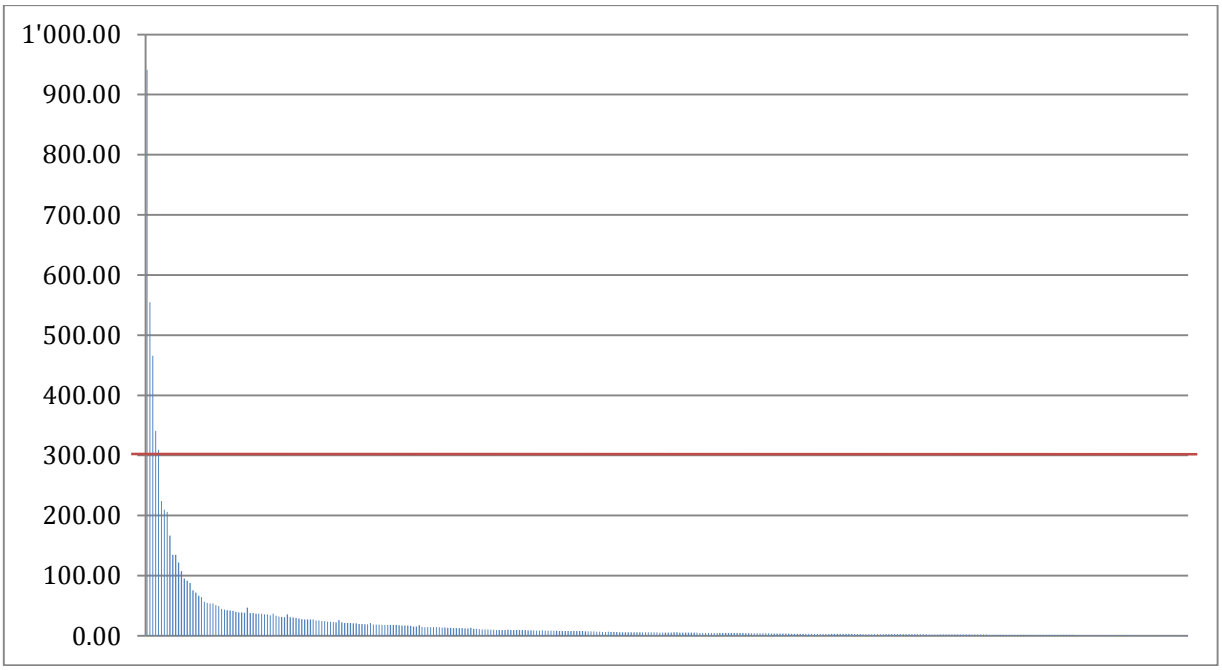

Figure 2 : Seuil des « coûts très élevés » pour les grandes agglomérations

[5] L'agglomération de Chiasso-Mendrioso constitue une exception. La partie étrangère étant nettement plus étendue que la partie suisse, le périmètre OFS étranger a été considéré sans la commune de Como afin de ne pas biaiser les résultats.

Figure 3 : Seuil des « coûts très élevés » pour les agglomérations moyennes à grandes

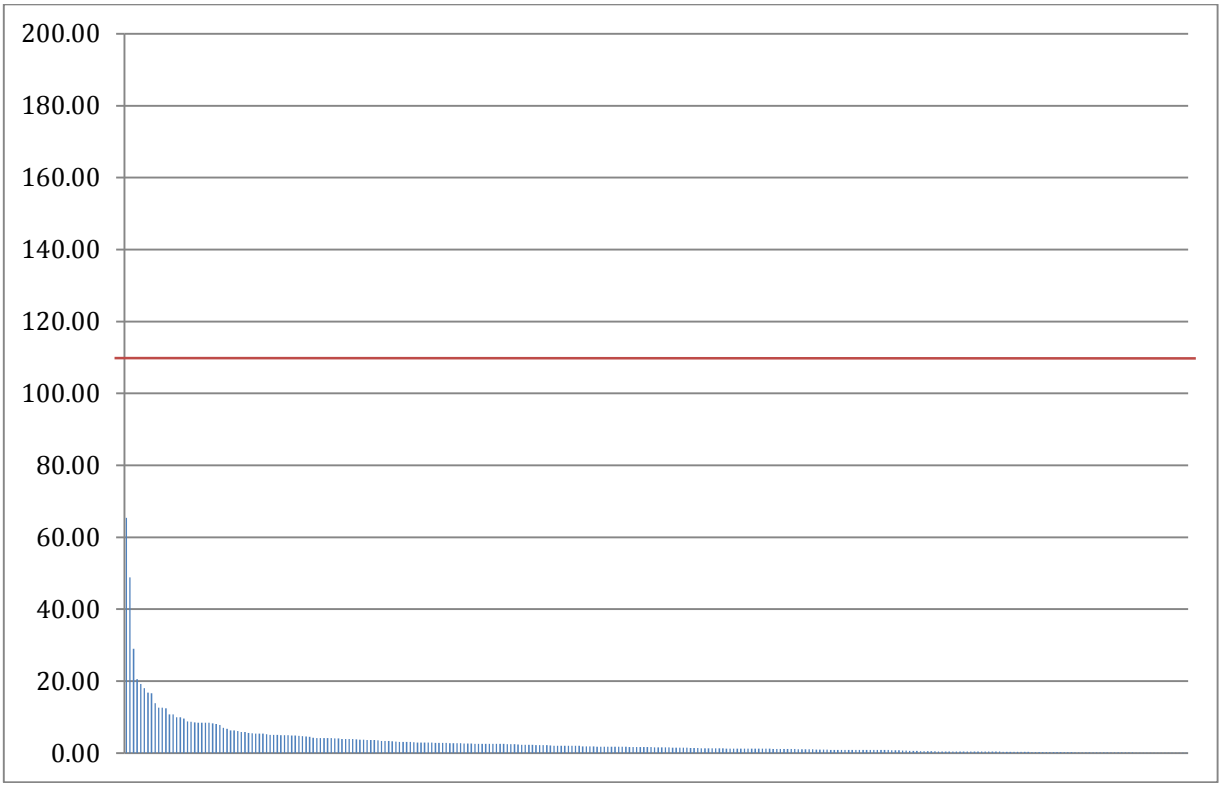

Figure 4 : Seuil des « coûts très élevés » pour les agglomérations moyennes à petites

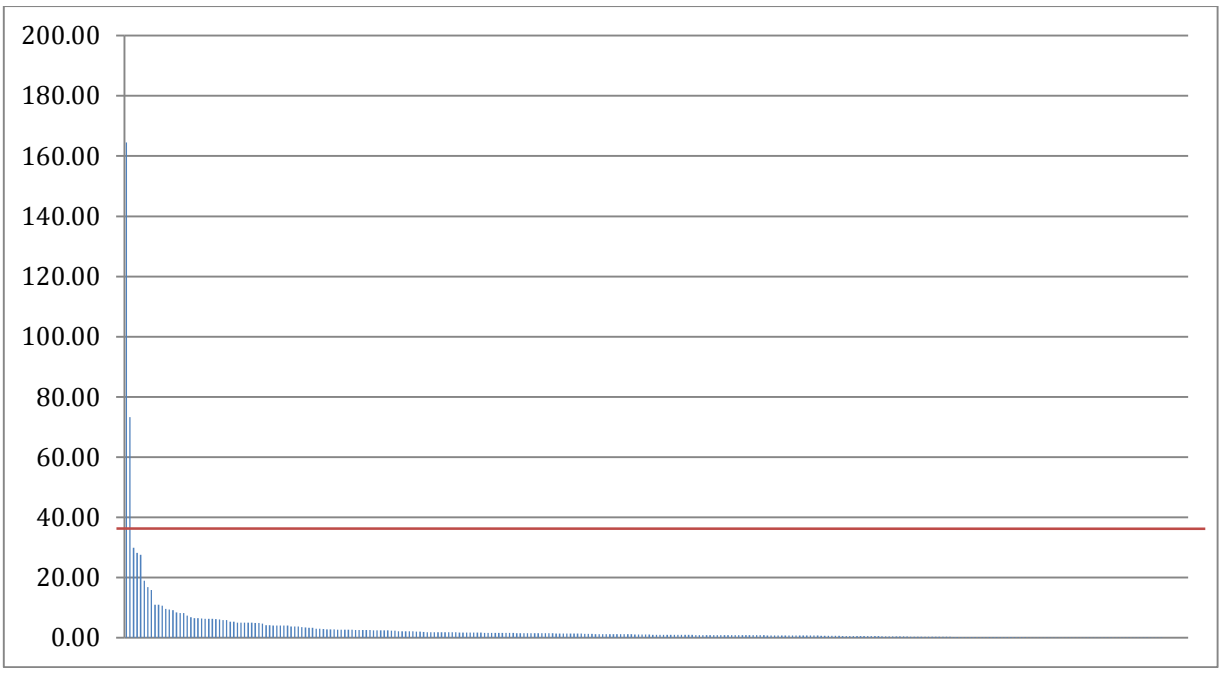

Figure 5 : Seuil des « coûts très élevés » pour les petites agglomérations et les villes isolées

Les seuils suivants des catégories de coûts sont déterminés en fonction des « coûts très élevés ». Les seuils inférieurs correspondent à chaque fois au tiers environ du seuil qui leur est directement supérieur.

La Figure 6 présente un aperçu des seuils permettant de définir les catégories principales de coûts en fonction de la taille des agglomérations.

Seuils en mio CHF	Très élevés	Elévés	Moyens	Faibles	Très faibles
Grande agglomération	>300	300-100	100-35	35-10	<10
Agglomération moyenne à grande	>180	180-60	60-20	20-7	<7
Agglomération moyenne à petite	>110	110-35	35-12	12-4	<4
Petite agglomération	>35	35-12	12-4	4-1	<1

Figure 6 : Seuils pour la définition de catégories de coûts selon la taille des agglomérations (en mio CHF)

Autour de chacun des quatre seuils séparant deux des catégories de coûts ci-dessus, une fourchette de +/- 15 % est appliquée pour créer cinq catégories intermédiaires supplémentaires. On obtient ainsi un total de neuf catégories de coûts (voir Figure 7).

Catégories de coûts en mio CHF	Très élevés	Très élevés – élevés	Elevés	Moyens – élevés	Moyens	Faibles – moyens	Faibles	Très faibles – faibles	Très faibles
Grande agglomération	> 345,0	345,0 – 255,0	255,0 – 115,0	115,0 – 85,0	85,0 – 40,25	40,25 – 29,75	29,75 – 11,5	11,5 – 8,5	< 8,50
Agglomération moyenne à grande	> 207,0	207,0 – 153,0	153,0 – 69,0	69,0 – 51,0	51,0 – 23,0	23,0 – 17,0	17,0 – 8,05	8,05 – 5,95	< 5,95
Agglomération moyenne à petite	> 126,0	126,5 – 93,5	93,5 – 40,25	40,25 – 29,75	29,75 – 13,8	13,8 – 10,2	10,2 – 4,6	4,6 – 3,4	< 3,40
Petite agglomération	> 40,0	40,25 – 29,75	29,75 – 13,8	13,8 – 10,2	10,2 – 4,6	4,6 – 3,4	3,4 – 1,15	1,15 – 0,85	< 0,85

Figure 7 : Les neuf catégories de coûts selon la taille des agglomérations (en mio CHF)

3.8.3 Détermination du rapport coût-utilité

L'un des trois rapports coût-utilité suivants est attribué aux mesures lors de leur évaluation :

- bon à très bon ;
- suffisant ;
- insuffisant.

Le rapport coût-utilité est calculé à l'aide des points d'utilité obtenus et de la catégorie de coûts de la mesure. Ainsi, une mesure dont les coûts sont très élevés doit atteindre au moins huit points pour que ce rapport puisse être qualifié de « bon à très bon ». En revanche, si les coûts d'une mesure sont faibles, cinq points suffisent pour un tel rapport coût-utilité. Lorsque les coûts sont très faibles, la mesure présente ce rapport à partir de quatre points seulement. La Figure 8 montre à titre d'exemple comment le rapport coût-utilité est déterminé à partir des points d'utilité et de la catégorie de coûts d'une mesure.

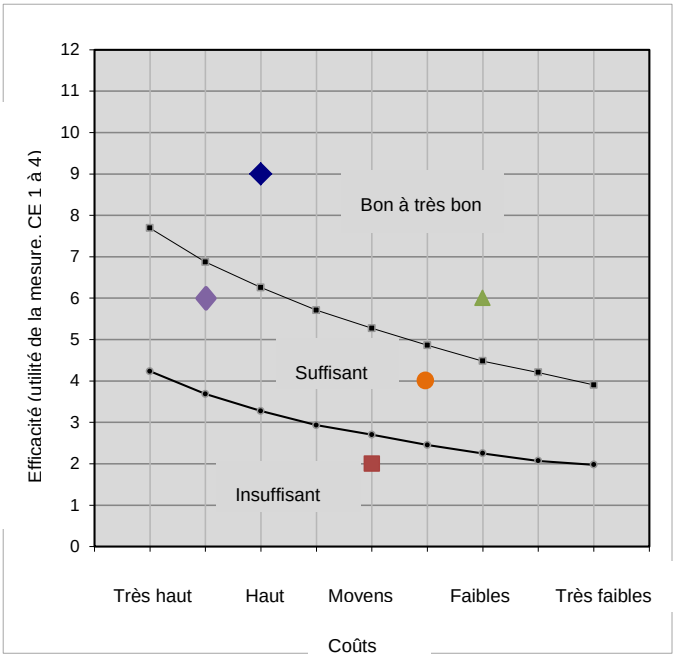

Figure 8 : Détermination du rapport coût-utilité des mesures individuelles en fonction de leur efficacité et de leur catégorie de coûts

3.9 Priorité dans les listes A, B ou C avec prise en compte du degré de maturité (faisabilité et financement)

En se fondant sur le rapport coût-utilité, une priorité est attribuée aux mesures à cofinancer, qui tient également compte de leur état d'avancement en termes de faisabilité et de financement. Les mesures de la priorité A doivent être prêtes à être réalisées et financées dans le courant des quatre prochaines années, de manière à ce que les travaux puissent commencer durant cette période.

Les mesures sont ainsi réparties en trois horizons temporels en fonction du début de leur réalisation.

- La liste A regroupe les mesures qui présentent un bon à très bon rapport coût-utilité et dont le début des travaux est prévu durant la période 2015 à 2018.
- La liste B inclut les mesures qui :
  - présentent un bon à très bon rapport coût-utilité mais qui ne seront prêtes à être réalisées et financée que durant la période suivante (2019 – 2022);
  - ne présentent qu'un rapport coût-utilité suffisant, mais pourraient, au vu de leur potentiel d'optimisation, atteindre un rapport bon à très bon lors de la prochaine évaluation.
- Toutes les autres mesures sont attribuées à la priorité C. Elles présentent un rapport coût-utilité insuffisant ou leur efficacité ne peut pas être examinée en raison de leur manque de maturité. Ces mesures doivent encore faire l'objet d'études ou ne sont pas suffisamment concrètes. Elles sont donc repoussées.
  Les mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît un besoin d'action, mais qui présentent un rapport coût-utilité insuffisant ou dont le degré de maturité ne justifie pas une priorisation A ou B (par exemple en raison de la nécessité de mieux coordonner la mesure avec des mesures de l'horizon temporel C), sont signalées spécifiquement. Ces mesures doivent être fortement optimisées. Elles figurent comme mesures C* dans le rapport d'examen de la Confédération.

3.10 Comparaisons transversales

Pour certains types de mesures, l'appréciation du rapport coût-utilisé fondé sur les quatre critères d'efficacité ne permet pas d'obtenir des résultats suffisamment nuancés. Par conséquent, comme lors de l'examen des projets de 1e génération, des critères supplémentaires sont employés pour approfondir et mieux étayer leur évaluation dans le cadre d'une comparaison transversale recouvrant toutes les mesures. Au niveau méthodologique, les modifications apportées à la procédure de la 1e génération ont été minimisées.
Ces comparaisons transversales contribuent fortement à la cohérence d'ensemble de l'évaluation des projets d'agglomération. Leurs résultats permettent de vérifier la priorité des mesures (voir section 3.9). Les comparaisons sont effectuées dans les domaines suivants :

- tramway/route (voir section 3.10.1) ;
- nouvelles haltes ferroviaires (voir section 3.10.2) ;
- routes de délestage ou de contournement (voir section 3.10.3).

3.10.1 Comparaison transversale des lignes de tramway/route

On recourt aux quatre critères supplémentaires ci-dessous pour évaluer de manière plus nuancée les projets de tramway/route. Entre 0 et 3 points sont attribués pour chacun de ces critères.

Critère complémentaire	*Motifs / explications*
• Densité d'habitants et d'emplois (potentiel existant)	Il s'agit de déterminer le potentiel de passagers qui rendra le projet économiquement viable. On calcule le nombre d'habitants (RP 2010) et d'emplois (RE 2008, emplois pondérés par un facteur 0,5) dans un bassin d'attraction de 500 m de part et d'autre de l'axe de transport[6].

[6] Pour les mesures réalisées (en partie) sur territoire étranger, la densité de population est tirée d'un jeu de données supranational de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), qui présente comme à l'OFS une résolution de 100 m. En

Critère complémentaire *Motifs / explications*

Nombre de points	Potentiel d'usagers
0 point	< 5000 personnes dans le périmètre
1 point	5000 à 10 000 personnes dans le périmètre
2 points	10 000 à 20 000 personnes dans le périmètre
3 points	> 20 000 personnes dans le périmètre

Figure 9 : Barème pour la densité

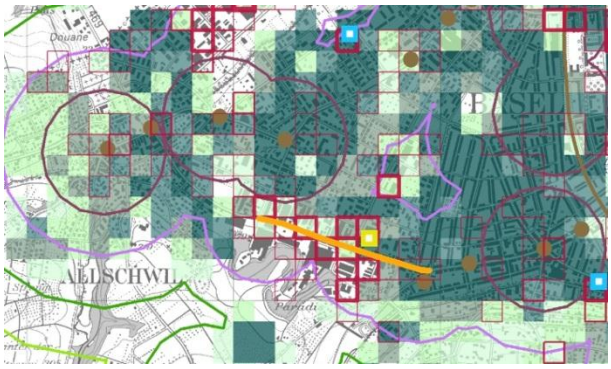

Figure 10 : Comparaison transversale pour le tramway

- Utilisation des lignes de TP existantes en 2025/30 (fréquence actuelle)

L'exploitation quantitative des données par SIG fait encore l'objet d'un contrôle qualitatif à l'aide de cartes, en incluant dans l'appréciation les installations à forte fréquentation du périmètre considéré.
La rentabilité d'un tramway ne dépend pas uniquement du potentiel de passagers (densité du contexte urbain environnant), mais également du degré d'utilisation des transports publics. Faute de données systématiques et fiables concernant la demande sur certains itinéraires de bus, l'utilisation est calculée à l'aide de la fréquence sur les lignes qui desservent actuellement les axes concernés[7]. Le nombre de courses est considéré à l'heure de pointe du matin et les différentes lignes sont additionnées. En raison du manque de données, la taille des véhicules n'est pas prise en compte.

Nombre de points	Fréquence actuelle
0 point	fréquence > 10 minutes
1 point	fréquence de 10 à 5 minutes
2 points	fréquence de 5 à 3.5 minutes
3 points	fréquence < 3.5 minutes

Figure 11 : Barème pour l'utilisation des lignes de TP existantes

- Rôle du projet comme moteur de développement (travail, habitat) dans les secteurs centraux

Une ligne de tramway peut donner des impulsions importantes au développement urbain. Ce critère complémentaire prend en compte de manière approximative le potentiel futur de passagers (viabilité économique).

---

revanche, aucun jeu de données analogue n'a pu être utilisé pour les employés : on a donc appliqué aux surfaces étrangères la densité d'employés par catégorie de couverture du sol (CORINE) mesurée pour la Suisse.

[7] L'idée de critère complémentaire exigerait qu l'on considère les fréquences futures. En règle générale, on ne dispose toutefois pas d'indications à ce sujet, puisqu'il s'agit de lignes de bus qui doivent être délestées ou remplacées par la nouvelle ligne de tramway. On ne peut donc pas partir de l'idée que leur fréquence augmentera.

Critère complémentaire *Motifs / explications*

On ne dispose pas de prévisions concernant la répartition future des habitants et des emplois dans chaque hectare de la grille spatiale. En lieu et place, il faut évaluer les pôles de développement du bassin d'attraction[8] de la ligne de tramway en tenant compte de leur taille, de leur centralité et de leur mode d'utilisation.
Le caractère contraignant (ancrage dans la planification directrice) et l'appréciation de la localisation des pôles de développement dans le cadre de l'examen du projet sont pris en compte comme facteurs de pondération. Le nombre de points est finalement normalisé sur une échelle allant de 0 à 3, puis arrondi.

- « Effet réseau » dans le système des TP (connexion avec le train et le réseau de distribution fine)

Un intérêt important de la création ou de l'extension d'une ligne de tramway peut résider dans la mise en réseau optimisée des différents transports publics, notamment dans l'amélioration des connexions avec le réseau RER, mais aussi avec celui de distribution plus fine (tramway et bus). Pour l'appréciation, on se fonde sur les indications des projets d'agglomération concernant le futur réseau de TP.

Nombre de points					
		RER / trafic interurbain			
		Pas d'arrêt de train	1 ligne ferroviaire non optimale	1 ligne ferroviaire optimale / plusieurs lignes non optimales	Plusieurs lignes ferroviaires optimales
Distribution fine	**P.**	**0**	**1**	**2**	**3**
Forte mise en réseau avec plusieurs lignes urbaines principales	**3**	2	3	3	3
Mise en réseau avec une ligne urbaine principale	**2**	1	2	3	3
Mise en réseau de base	**1**	0	1	2	3
Pas de mise en réseau	**0**	0	0	1	2

Figure 12 : Barème pour la connexion avec le train et le réseau de distribution fine

En additionnant les quatre critères complémentaires, l'utilité de chaque mesure obtient entre 0 et 12 points. Les coûts sont évalué sà l'aide de neuf catégories allant de 1 (très élevés) à 9 (très faibles), en tenant compte de la taille des agglomérations (voir section 3.8.2).

Le rapport coût-utilité des mesures soumises à la comparaison transversale découle de la multiplication de leur utilité (0 à 12 points) par leur catégorie de coûts (1 à 9). Ce rapport se situe donc dans une fourchette allant de 0 à 108.

[8] Deux mesures concernent non pas un mais deux pôles de développement. L'évaluation les prend en compte de manière cumulée.

3.10.2 Comparaison transversale des nouvelles haltes ferroviaires

On recourt aux quatre critères supplémentaires ci-dessous pour évaluer de manière plus nuancée les projets de nouvelles haltes ferroviaires. Entre 0 et 3 points sont attribués pour chacun de ces critères.

Critère complémentaire	*Motifs / explications*
1. Densité d'habitants et d'emplois (potentiel existant)	Il s'agit de déterminer le potentiel de passagers (habitants et emplois) de la nouvelle halte, qui rendra le projet économiquement viable. A l'aide d'un SIG, on calcule le nombre d'habitants (RP 2010) et d'emplois (RE 2008, emplois pondérés par un facteur 0,5) dans un bassin d'attraction d'un rayon de 750 m autour de la halte[9,10].

Nombre de points	Potentiel de passagers
0 point	< 1350 personnes
1 point	1350 à 5000 personnes
2 points	5000 à 14 600 personnes
3 points	> 14 600 personnes

Figure 13 : **Barème pour le nombre d'habitants et d'emplois** (échelle similaire à celle employée pour l'examen des projets de 1e génération, avec adaptation en fonction de la surface)

Lorsqu'une nouvelle halte touche le bassin d'attraction d'une halte existante, on en tient compte en ne lui imputant dans les calculs que les habitants ou emplois qui n'étaient pas desservis jusque-là.
L'exploitation quantitative des données par SIG fait encore l'objet d'un contrôle qualitatif à l'aide de cartes, en incluant dans l'appréciation les installations à forte fréquentation du périmètre considéré.

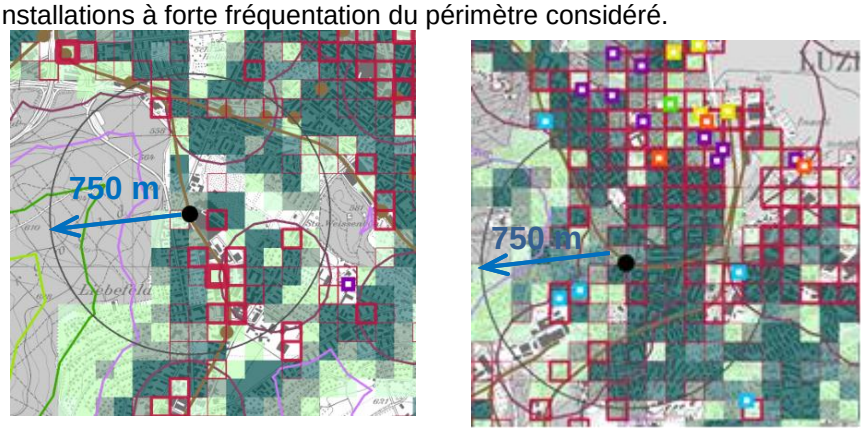

Figure 14 : **Comparaison transversale pour les nouvelles haltes ferroviaires**

2. Rôle du projet comme moteur de développement (travail, habitat)	Une nouvelle halte ferroviaire peut donner des impulsions importantes au développement urbain. Ce critère complémentaire prend en compte de manière approximative le potentiel futur de passagers (viabilité économique).

[9] Par rapport à la procédure d'examen des projets de première génération, le rayon utilisé est passé de 500 à 750 m. Cela tient à l'adaptation de la méthodologie pour les classes de desserte en TP. Par conséquent, les seuils pour l'attribution des points ont aussi été multipliés par un facteur 2,25 par rapport à ceux de la première génération, un facteur qui correspond au taux d'agrandissement de la surface concernée.

[10] Pour les mesures réalisées (en partie) sur territoire étranger, la densité de population est tirée d'un jeu de données supranational de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), qui présente comme à l'OFS une résolution de 100 m. En revanche, aucun jeu de données analogue n'a pu être utilisé pour les employés : on a donc appliqué aux surfaces étrangères la densité d'employés par catégorie de couverture du sol (CORINE) mesurée pour la Suisse.

Critère complémentaire	*Motifs / explications*
	On ne dispose pas de prévisions concernant la répartition future des habitants et des emplois dans chaque hectare de la grille spatiale. En lieu et place, il faut évaluer les pôles de développement du bassin d'attraction[11] de la halte ferroviaire en tenant compte de leur taille, de leur centralité et de leur affectation. Le caractère contraignant (ancrage dans la planification directrice) et l'appréciation du site des pôles de développement dans le cadre de l'examen des projets d'agglomération sont pris en compte comme facteurs de pondération. Le nombre de points est finalement normalisé sur une échelle allant de 0 à 3, puis arrondi.
3. Fréquence de desserte prévue	La fréquence de desserte d'une future halte constitue un autre critère complémentaire déterminant pour son utilité. Les données sont tirées des projets d'agglomération.

Nombre de points	Fréquence de desserte
0 point	< 12 paires de courses par jour
1 point	60 minutes
2 points	30 minutes
3 points	15 minutes

Figure 15 : Barème pour la fréquence de desserte

4. Connexions avec le réseau de transports publics de distribution fine et avec la mobilité douce (MD)

La qualité de la connexion d'une nouvelle halte ferroviaire avec le système de TP de distribution fine (lignes de tramways ou de bus) et avec le réseau de mobilité douce contribue à accroître encore l'utilité de l'aménagement.

Nombre de points				
	Distribution fine par les TP			
	Pas de connexion	Connexion de base	Connexion avec une ligne urbaine principale	Forte connexion avec une ou plusieurs ligne(s) urbaine(s) principale(s)
Connexion avec un axe de MD	0	0	1	3
Connexion avec plusieurs axes de MD	0	1	2	3

Figure 16 : Barème pour la connexion avec la distribution fine et la mobilité douce

En additionnant les quatre critères complémentaires, l'utilité de chaque mesure obtient entre 0 et 12 points. Les coûts sont évalués à l'aide de neuf catégories allant de 1 (très élevés) à 9 (très faibles), qui tiennent compte de la taille des agglomérations (voir section 3.8.2).

Le rapport coût-utilité des mesures soumises à la comparaison transversale découle de la multiplication de leur utilité (0 à 12 points) par leur catégorie de coûts (1 à 9). Ce rapport se situe donc dans une fourchette allant de 0 à 108.

[11] Il n'existe pas de mesures qui concernent plusieurs pôles de développement.

3.10.3 Comparaison transversale « routes de délestage ou de contournement »

Pour évaluer de manière plus nuancée les nouvelles routes (en règle générale des routes de délestage ou de contournement), on détermine principalement leur effet de délestage. Ce dernier est estimé à l'aide de trois critères complémentaires. Entre 0 et 3 points sont attribués pour chacun de ces critères.

Critère complémentaire	*Motifs / explications*
1. Trafic journalier moyen (TJM) 2025/30	La charge de trafic future présumée des itinéraires à délester (état de référence sans la mesure) est un premier facteur déterminant de l'effet de délestage de la nouvelle infrastructure. Les informations concernant la charge de trafic sont issues des indications fournies par les agglomérations. Lorsqu'aucune donnée n'est disponible, les chiffres nécessaires sont tirés du modèle de transport du DETEC.

Nombre de points	TJM
0 point	< 10 000 véh/j
1 point	10 000 à 18 000 véh./jour
2 points	18 000 à 22 000 véh./jour
3 points	> 22 000 véh./jour

Figure 17 : Barème pour le TJM (route à délester)

2. Etendue de l'impact	Pour tenir compte de l'étendue de l'impact, on calcule le nombre d'habitants (RP 2010) et d'emplois (RE 2008, emplois pondérés par un facteur 0,5) dans un corridor de 100 m de part et d'autre de la route à délester [12]. On ne dispose pas de prévisions concernant la répartition future des habitants et des emplois pour chaque hectare de la grille spatiale.

Nombre de points	Etendue de l'impact
0 point	< 500 personnes concernées
1 point	500 à 1500 personnes concernées
2 points	1500 à 2500 personnes concernées
3 points	> 2500 personnnes concernées

Figure 18 : Barème pour l'étendue de l'impact

[12] Pour les mesures réalisées (en partie) sur territoire étranger, la densité de population est tirée d'un jeu de données supranational de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), qui présente comme à l'OFS une résolution de 100 m. En revanche, aucun jeu de données analogue n'a pu être utilisé pour les employés : on a donc appliqué aux surfaces étrangères la densité d'employés par catégorie de couverture du sol (CORINE) mesurée pour la Suisse.

Critère complémentaire *Motifs / explications*

L'exploitation quantitative des données par SIG fait encore l'objet d'un contrôle qualitatif à l'aide de cartes.

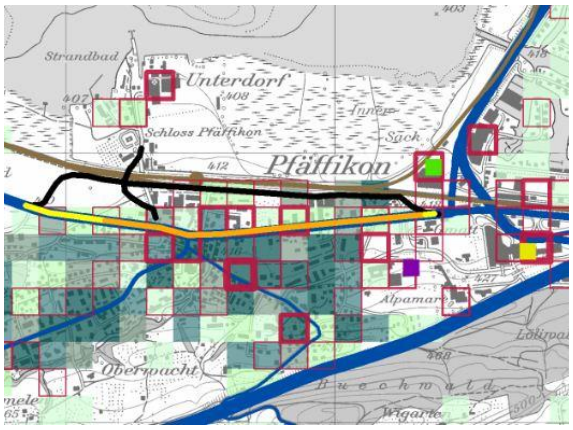

Figure 19 : Comparaison transversale des nouvelles routes

3. Réduction du TJM

Le délestage de la route considérée pour le premier critère complémentaire est calculé à l'aide du facteur de différence entre la charge de trafic avec et sans le contournement. Les informations concernant les charges de trafic sont issues des indications des agglomérations. Lorsqu'aucune donnée n'est disponible, les chiffres nécessaires sont tirés du modèle de transport du DETEC. On tient compte du tronçon pour lequel l'effet de délestage est le plus marqué.

Nombre de points	Réduction du TJM
0 point	< 20 %
1 point	20 – 30 %
2 points	30 – 50 %
3 points	> 50 %

Figure 20 : Barème pour la réduction du TJM

Les trois critères complémentaires « TJM 2025/30 », « étendue de l'impact » et « réduction du TJM » déterminent l'effet de délestage de la nouvelle route de délestage ou de contournement.

Afin de compléter l'appréciation, les quatre aspects ci-dessous sont encore évalués, pour lesquels on attribue à chaque fois au maximum 1 point supplémentaire (le total ne pouvant toutefois dépasser 3) :

- important axe de TP : délestage d'une route sur laquelle une ou plusieurs ligne(s) de TP circulent à une fréquence égale ou inférieur au quart d'heure ;
- site construit digne de protection : délestage d'une route traversant ou touchant significativement un site construit digne de protection figurant à l'ISOS ;
- séparation de la route et du rail : délestage d'une route qui, sur le tronçon concerné, présente un ou plusieurs passage(s) à niveau d'un tracé ferroviaire ;
- desserte d'un pôle de développement stratégique ancré au moins dans le projet d'agglomération et évalué positivement lors de la procédure d'examen.

En additionnant les trois critères complémentaires et les quatre aspects ci-dessus, l'utilité de chaque mesure obtient entre 0 et 12 points.
Les coûts sont évalués à l'aide de neuf catégories allant de 1 (très élevés) à 9 (très faibles), qui tiennent compte de la taille des agglomérations (voir section 3.8.2).

Le rapport coût-utilité des mesures soumises à la comparaison transversale découle de la multiplication de leur utilité (0 à 12 points) par leur catégorie de coûts (1 à 9). Ce rapport se situe donc dans une fourchette allant de 0 à 108.

3.10.4 Rapport coût-utilité tiré de la comparaison transversale

Plus le le rapport coût-utilité est élevé (voir les sections 3.10.1, 3.10.2 et 3.10.3), plus l'évaluation issue de la comparaison transversale est positive. Les délimitations respectives entre les rapports coût-utilité mauvais, insuffisants, suffisants et bons à très bons se fondent sur le résultat des comparaisons transversales et sur les moyens à disposition dans le fonds d'infrastructure. Les seuils utilisés pour la 1e génération de projets sont maintenus. Les mêmes limites s'appliquent à toutes les comparaisons transversales et à tous les types de mesures (voir Figure 21).

rouge	0 à 19: mauvais rapport coût-utilité
orange	20 à 29: rapport coût-utilité insuffisant
jaune	30 à 39: rapport coût-utilité suffisant
blanc	dès 40: rapport coût-utilité bon à très bon

Figure 21 : Barème pour les rapports coût-utilité issus du nombre de points obtenu lors de la comparaison transversale

3.10.5 Vérification de la priorité des mesures à l'aide des comparaisons transversales

Toutes les mesures sont soumises à une appréciation fondée sur les quatre critères d'efficacité. Cela permet à la Confédération d'établir une première priorité. Le résultat de la comparaison transversale sert à contrôler cette priorité et à l'adapter le cas échéant.

Les rapports coût-utilité obtenus permettent de vérifier la priorité A, B et C des diverses mesures et de l'adapter si nécessaire. Cela passe par les trois étapes ci-dessous :

Première étape : établissement de la priorité basée sur les rapports coût-utilité issus de la comparaison transversale
Grâce à l'estimation du rapport coût-utilité des diverses mesures, la comparaison transversale permet d'établir une première priorité.

Résultat	Priorité selon le PA	Priorité selon la Confédération
Rapport coût-utilité bon à très bon	**A** ⇒	**A**
	B ⇒	**B**
Rapport coût-utilité suffisant	**A** ⇒	**B**
	B ⇒	**B**
Rapport coût-utilité insuffisant ou mauvais	**A** ⇒	**C**
	B ⇒	**C**

Figure 22 : Règle pour déduire la priorité sur la base du rapport coût-utilité

Deuxième étape : adaptation de la priorité en fonction du niveau d'utilité
Selon l'approche décrite ci-dessus, les mesures dont le coût est très élevé pour des raisons topographiques ou urbanistiques ne peuvent guère obtenir un rapport coût-utilité bon à très bon[13]. Comme l'un des buts du fonds d'infrastructure est de soutenir des projets difficiles à financer, de telles mesures ne doivent toutefois pas être exclues a priori d'un cofinancement par la Confédération. Par conséquent, certaines mesures peuvent se voir octroyer une priorité plus élevée malgré un rapport coût-utilité insuffisant ou seulement suffisant si leur utilité absolue est élevée à très élevée (8 à 12 points).

Troisième étape : vérification de la de priorité issue de la comparaison transversale et de la priorité basée sur les quatre critères d'efficacité
Au cours de cette troisième étape, on compare la priorité établie dans un premier temps sur la base de l'évaluation des quatre critères d'efficacité avec celui tiré de la comparaison transversale, afin de déterminer une priorité définitive. On recourt également à des arguments supplémentaires[14] qui n'ont pas influé sur la comparaison transversale.
Le résultat des comparaisons transversales peut être consulté aux annexes 3, 4 et 5.

3.11 Benchmarks

L'effet positif de trois types de mesures est attesté dès que celles-ci sont intégrées de manière appropriée dans une « vision » d'avenir et des stratégies. Il s'agit de mesures relativement bon marché réunies en paquets qui relèvent de la mobilité douce, de la gestion du trafic ainsi que de la requalification/sécurisation de l'espace routier (en se fondant notamment sur un concept d'exploitation et d'aménagement). Des benchmarks sont effectués pour ces mesures : ils permettent de plafonner les coûts et de garantir ainsi un rapport coût-utilité bon à très bon.

3.11.1 Mobilité douce (petites mesures et paquets de mesures)

But du benchmark
Pour les mesures individuelles de grande ampleur du domaine de la mobilité douce, comme pour les autres mesures donnant droit à des contributions, on détermine le rapport coût-utilité afin d'établir la priorité des diverses mesures. Ce n'est en revanche pas le cas pour les plus petites mesures de ce domaine, puisqu'on leur applique le benchmark « mobilité douce ».
Les mesures de mobilité douce de petite portée (coûts indiqués non indexés inférieurs à 4 mio CHF, ou inférieurs à 1 mio CHF dans le cas des passages sous voie, passerelles, ponts et installations de stationnement) sont réunies dans un paquet pour chacun des deux horizons temporels (2015 à 2018 pour la liste A et 2019 à 2022 pour la liste B). Bien souvent, de tels paquets ont déjà été constitués dans le projet d'agglomération concerné ; lorsque cela n'est pas le cas, c'est la Confédération qui s'en charge (voir section 3.3). Les coûts liés aux mesures contenues dans ces paquets varient fortement d'une agglomération à l'autre. Avec le benchmark, les coûts cofinancés par la Confédération pour les petites mesures liées à la mobilité douce sont plafonnés en fonction de la taille de l'agglomération.

Détermination du benchmark
Lors d'une première étape, on établit un coût indicatif moyen :

- Pour commencer, on calcule pour chaque agglomération les coûts du paquet de mesures dans le benchmark « mobilité douce », ainsi que le coût des mesures individuelles liées à ce domaine.
- Ensuite, on détermine les coûts moyens par personne (par habitant résidant en Suisse et – avec une pondération de 0,5 – par emploi) selon les diverses tailles d'agglomération et pour toutes les mesures liées à la mobilité douce. On tient compte pour cela tant des mesures individuelles de mobilité douce que des mesures incluses dans le benchmark correspondant. Les valeurs obtenues sont présentées ci-après sous une forme arrondie :

[13] Une mesure coûteuse présentant le nombre maximal de points d'utilité (12) obtient, après multiplication par la catégorie de coûts la plus élevée (1), un mauvais rapport coûts-utilité (12 seulement).

[14] Un argument supplémentaire envisageable pour une ligne de tramway peut être en particulier la meilleure desserte d'installations à forte fréquentation existantes, qui n'est pas prise en compte dans les appréciations quantitatives de la comparaison transversale.

Grande agglomération	110 francs
Agglomération moyenne à grande	220 francs
Agglomération moyenne à petite	220 francs
Petite agglomération	330 francs

Dans le benchmark « mobilité douce », les petites agglomérations bénéficient ainsi d'un « tarif par tête » nettement plus généreux que les grandes. On tient ainsi compte du fait que les mesures d'amélioration de la mobilité douce, dans les petites agglomérations, engendrent en moyenne des coûts par personne nettement plus élevés que dans les grandes agglomérations.

- A partir de ce tarif par habitant, on détermine pour chaque agglomération le coût indicatif moyen. Pour cela, le tarif ci-dessus est multiplié par les valeurs suivantes :

  - somme du nombre d'habitants résidant en Suisse et – avec une pondération de 0,5 – du nombre d'emplois ;
  - part des mesures du benchmark « mobilité douce » aux coûts totaux des mesures de mobilité douce.

  Le coût indicatif moyen tient ainsi compte du niveau des coûts des mesures individuelles de grande ampleur du domaine de la mobilité douce. Plus leur proportion est élevée, plus cela réduit les coûts imputables pour le benchmark « mobilité douce ». On garantit ainsi que les agglomérations ne présentant qu'une petite proportion de mesures individuelles en matière de mobilité douce ne soient pas désavantagées et, à l'inverse, que celles qui en proposent une grande proportion ne soient pas favorisées.

Dans le cadre d'une deuxième étape, on tient compte de l'efficacité du projet d'agglomération pour le critère « amélioration de trafic piétonnier et cycliste » (CE 1.1). Pour cela, on multiplie le coût indicatif moyen par les facteurs suivants :

Points obtenus pour le CE 1.1 : amélioration des déplacements pour les piétons et les cyclistes	Facteur
-1	0,0
0	0,5
1	1,0
2	1,5
3	2,0

Figure 23 : Barème pour la prise en compte du CE 1.1

Le résultat obtenu constitue le coût indicatif pondéré.

La troisième étape consiste à calculer, pour chaque projet d'agglomération, dans quelle mesure il convient de réduire le montant cofinancé par la Confédération dans le cas des mesures du benchmark « mobilité douce ». Cette réduction correspond à la différence entre le coût indicatif pondéré et le coût des petites mesures du benchmark « mobilité douce » soumises par l'agglomération pour un cofinancement.

S'il convient de procéder à une réduction, celle-ci se fait dans un pourcentage identique pour les paquets des listes A et B. Des parties du paquet de mesures de priorité A qui ne sont pas cofinancées sont transférées dans la priorité B afin d'améliorer les coûts ou d'optimiser les diverses étapes, sans que le plafond de coût concerné ne soit augmenté. Ce faisant, il convient de veiller à maintenir l'efficacité du paquet de mesures.

Le résultat du benchmark « mobilité douce » peut être consulté à l'annexe 6.

3.11.2 Systèmes de gestion du trafic

But du benchmark

Les mesures de gestion du trafic des projets d'agglomération incluent différentes mesures visant à gérer la circulation des flux de transport. Elles incluent des mesures d'exploitation (par exemple priorisation des TP aux feux de circulation, dosage du trafic ou gestion des embouteillages), ainsi que des aménagements apportés aux infrastructures (adaptation des carrefours ou mise en place de couloirs de bus).

Ces mesures engendrent des dépenses très variables. Le benchmark permet de plafonner les coûts cofinancés par la Confédération. Les montants dépassant ce plafond doivent être entièrement assumés par l'agglomération. C'est surtout le cas pour les mesures qui consistent en grande partie en des interventions de génie civil. Les agglomérations peuvent réagir en optimisant leurs mesures afin d'utiliser davantage la marge de manœuvre liée à l'exploitation de leur système de gestion du trafic. Ce faisant, il convient de veiller à maintenir une bonne efficacité des mesures.

Catégories de mesures de gestion du trafic

Les mesures de gestion du trafic sont divisées en trois catégories afin de tenir compte de leur caractère spécifique :

- gestion du trafic sur les grands axes ;
- gestion du trafic ponctuelle aux carrefours ;
- gestion du trafic généralisée.

Détermination du benchmark

Le benchmark « systèmes de gestion du trafic » découle du nombre de personnes concernées et des contributions maximales par personne concernée. Sont pris en compte les habitants et les employés du périmètre touché, ainsi que les usagers (TIM, TP) profitant directement de la mesure.

L'approche retenue comprend les étapes suivantes :

- On établit une valeur indicative correspondant au montant du cofinancement de la mesure par personne concernée. En fonction de la mesure, les personnes concernées incluent les habitants et les emplois, mais aussi parfois les usagers des transports.
- Les coûts indiqués indexés sont comparés à la valeur indicative pour chaque mesure. Si la valeur indicative leur est supérieure, les coûts n'ont pas besoin d'être réduits ; si elle leur est inférieure, la partie de la mesure cofinancée par la Confédération est réduite en conséquence.

L'étendue de l'impact est déterminée comme suit[15] :

- pour les mesures prises sur de grands axes : nombre d'habitants (RP 2010) et d'emplois (RE 2008, emplois pondérés par un facteur 0,5) dans le périmètre de la mesure, ainsi que nombre d'usagers des transports (TIM, TP) sur la route concernée ;
- pour les mesures ponctuelles : nombre d'habitants (RP 2010) et d'emplois (RE 2008, emplois pondérés par un facteur 0,5) dans le périmètre de la mesure, ainsi que nombre d'usagers des transports (TIM, TP) au carrefour concerné (dans un rayon de 100 m) ;
- pour les mesures de gestion du trafic généralisée : nombre d'habitants (RP 2010) et d'emplois (RE 2008, emplois pondérés par un facteur 0,5) dans le périmètre de la mesure, qui peut aussi recouvrir l'ensemble du territoire d'une commune ou une partie de l'agglomération ; pour ces mesures qui concernent tout un territoire, les habitants et les emplois du périmètre sont assimilés aux usagers des transports (TIM, TP) qui profitent des effets déployés.

Par rapport à l'examen des projets de 1e génération, le niveau de la valeur indicative par personne concernée a été adapté pour les diverses catégories. La raison est que les groupes de personnes

[15] Pour les mesures réalisées (en partie) sur territoire étranger, la densité de population est tirée d'un jeu de données supranational de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), qui présente comme à l'OFS une résolution de 100 m. En revanche, aucun jeu de données analogue n'a pu être utilisé pour les employés : on a donc appliqué aux surfaces étrangères la densité d'employés par catégorie de couverture du sol (CORINE) mesurée pour la Suisse.

concernées sont déterminés de manière plus nuancée que pour la 1e génération : en règle générale, on n'inclut plus comme tels tous les habitants et emplois d'une commune, mais seulement ceux qui sont effectivement concernés.

- Gestion du trafic sur les grands axes : 400 francs par personne concernée
- Gestion du trafic ponctuelle autour des nœuds : 150 francs par personne concernée
- Gestion du trafic généralisée : 600 francs par personne concernée

Le montant des contributions pour les trois sous-catégories dépend des mesures évaluées, de leurs caractéristiques et des réductions de coûts qui en résultent.

Le résultat du benchmark « gestion du trafic » peut être consulté à l'annexe 7.

3.11.3 Mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier

But du benchmark

Dans la plupart des projets d'agglomération, les requalifications de l'espace routier constituent d'importantes mesures d'amélioration du système de transport (déroulement de l'utilisation), mais elles contribuent aussi à mettre en valeur l'espace public et à accroître la qualité résidentielle et la sécurité du trafic. Les mesures soumises pour cofinancement varient beaucoup par leur situation et le niveau des interventions prévues. Le benchmark permet à la Confédération de procéder à l'appréciation et au versement de contributions en utilisant la même base pour toutes les mesures de requalification.
Il suit la logique du rapport coût-utilité. Il s'agit de cofinancer les mesures dont on attend une grande utilité en raison d'une importante charge de trafic et d'un nombre élevé de personnes concernées. Le montant du cofinancement est limité à un niveau de coûts usuel, afin d'exclure les solutions de luxe.

Evaluation de l'utilité – droit aux contributions

Deux critères servent de base pour l'évaluation du droit aux contributions :

1. Trafic journalier moyen (TJM)[16] 2025/30

   La charge de trafic attendue pour la période de référence 2025/30 sur le tronçon le long duquel est mis en œuvre le concept d'exploitation et d'aménagement constitue le premier facteur influençant l'effet déployé par la mesure.

Niveaux	TJM
Catégorie 1	< 10 000 véh./jour
Catégorie 2	10 000 – 15 000 véh./jour
Catégorie 3	> 15 000 véh./jour

Figure 24 : Barème pour le TJM

   Les informations concernant la charge de trafic sont issues des indications des agglomérations. Lorsqu'aucune donnée n'est disponible, les chiffres nécessaires sont tirés du modèle de transport du DETEC.

[16] Pour les traversées de localités à l'intérieur de l'agglomération, le TJM (trafic journalier moyen) devrait être inférieur d'environ 4 % au trafic moyen par jour ouvrable. Cette différence est négligeable.

2. Etendue de l'impact

Pour tenir compte de l'étendue de l'impact, on calcule à l'aide d'un SIG le nombre d'habitants (RP 2010) et d'emplois (RE 2008, emplois pondérés par un facteur 0,5) dans les périmètres suivants[17] :

- pour les traversées de localités et les axes urbains, une bande de 100 m de large de part et d'autre de l'axe routier ;
- pour les places, une surface d'un rayon de 100 m à partir du milieu de la place ;
- pour les quartiers, la surface correspondante.

On ne dispose pas de prévisions concernant la répartition future des habitants et des emplois pour chaque hectare de la grille spatiale.

Niveaux (traversées de localités, quartiers)	**Etendue de l'impact**
Faible	< 500 habitants / emplois
Moyen	500 à 1000 habitants / emplois
Elevé	> 1000 habitants / emplois

Figure 25 : **Barème pour l'étendue de l'impact** (traversées de localités, quartiers)

Dans le cas des places, la plus grande surface de l'espace public fait que le nombre d'habitants et d'emplois dans le périmètre considéré est généralement plus faible. Par conséquent, d'autres niveaux leur sont appliqués.

Niveaux (places)	**Etendue de l'impact**
Faible	< 100 habitants / emplois
Moyen	100 à 1000 habitants / emplois
Elevé	> 1000 habitants / emplois

Figure 26 : **Barème pour l'étendue de l'impact** (places)

Les décisions concernant le droit aux contributions sont prises à l'aide du schéma suivant :

Droit aux contributions			
	Etendue de l'impact (habitants et emplois)		
Charge de trafic	faible	moyenne	importante
< 10 000 véh./jour	-	-	-
10 000 à 15 000 véh./jour	-	✓	✓
>15 000 véh./jour	-	✓	✓

Figure 27 : **Droit aux contributions en fonction de la charge de trafic et de l'étendue de l'impact**

[17]Pour les mesures réalisées (en partie) sur territoire étranger, la densité de population est tirée d'un jeu de données supranational de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), qui présente comme à l'OFS une résolution de 100 m. En revanche, aucun jeu de données analogue n'a pu être utilisé pour les employés : on a donc appliqué aux surfaces étrangères la densité d'employés par catégorie de couverture du sol (CORINE) mesurée pour la Suisse.

Le droit aux contributions est avéré lorsque la charge de trafic dépasse 10 000 véhicules par jour (TJM) et/ou que l'étendue de l'impact est moyenne à importante. Il ne l'est pas lorsque cette charge est inférieure à 10 000 véhicules par jour et/ou que l'étendue de l'impact est faible. Dans ce deuxième cas, les mesures sont transférées vers les prestations assumées entièrement par l'agglomération. Des exceptions sont toutefois admises lorsqu'une mesure de ce type a une grande influence sur l'efficacité du projet d'ensemble, ce qui ne peut être le cas que dans des agglomérations de taille réduite. Même alors, le droit aux contributions n'est reconnu que si la proportion de prestations assumées entièrement par l'agglomération devient trop importante.

Coûts des mesures donnant droit aux contributions

En fixant un niveau de coûts maximal pour le cofinancement des mesures, on assure une utilisation parcimonieuse des ressources disponibles dans le fonds d'infrastructure. Le niveau de coûts maximal pour les mesures d'aménagement de l'espace routier correspond à un coût par m^2 de surface routière concernée. Il se fonde sur des valeurs empiriques et a été fixé à un niveau suffisamment élevé pour correspondre à des mesures d'ampleur usuelle de réaménagement de l'espace routier. Deux niveaux de coûts maximaux sont utilisés : l'un est appliqué en situation normale et l'autre en situation difficile. Lorsque le coût des mesures dépasse ce seuil (en raison par exemple d'éléments d'aménagement particuliers), la partie excédentaire doit être entièrement assumée par les cantons et les communes.

Pour déterminer les coûts imputables, on multiplie le niveau de coûts maximal par la surface d'espace routier concerné, avant de comparer le résultat obtenu aux coûts indiqués par les agglomérations puis indexés par la Confédération.

Les coûts imputables des mesures donnant droit aux contributions sont déterminés conformément au tableau ci-dessous :

Situation	Coûts indiqués par m^2, pour chaque mesure	Coûts imputables
Normale	< 300 CHF	Coûts indiqués pour la mesure, après indexation
	≥ 300 CHF	Surface en m^2 x 300 CHF
Difficile ▪ Aménagements nécessaires plus importants (centre historique de localités, espaces publics ou récréatifs importants) ▪ Difficultés liées à la topographie ou grandes traversées de rivières ou lacs.	< 450 CHF	Coûts indiqués pour la mesure, après indexation
	≥ 450 CHF	Surface en m^2 x 450 CHF

Figure 28 : Détermination des coûts imputables

Les indications concernant les surfaces proviennent des agglomérations. A défaut, lorsque seules étaient fournies des données en mètres linéaires, les calculs ont été faits avec une largeur de l'espace routier de 10 m. Le taux de contribution valable pour toutes les mesures d'une agglomération s'applique aux coûts imputables ainsi obtenus.

Le résultat du benchmark « requalification de l'espace routier » peut être consulté à l'annexe 7.

3.12 Explications concernant les installations de stationnement

Selon les directives du DETEC, les aires de parkings d'échange peuvent aussi faire l'objet d'un cofinancement. On distingue les « park-and-rail » (P+Rail) et les « park-and-ride » (P+R, à la limite extérieure des agglomérations).

3.12.1 Installations de stationnement

Selon les directives du DETEC (p. 42), la mise en place, la revalorisation et le réaménagement d'installations de stationnement à l'intérieur des agglomérations ne font pas partie des mesures pouvant bénéficier de contributions si elles ne sont pas liées à une interface entre plusieurs modes de transport.

3.12.2 Installations de P+Rail

Par analogie avec la pratique développée pour les projets de 1e génération[18], les installations de P+Rail ont été considérées comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération :

- si l'infrastructure ne rentre pas en concurrence avec les lignes de rabattement régionales de transport public (pour les gares de taille modeste) ;
- si la ligne ferroviaire structurante bénéficie d'une fréquence de 15' au moins (pour les gares de taille modeste) ;

ou

- si toutes les conditions suivantes sont remplies :
  - la fonction du P+Rail est clairement explicitée ;
  - le P+Rail répond à une demande existante ;
  - l'infrastructure n'entre pas en conflit avec le développement de l'urbanisation ;

ou

- s'il s'agit de démantèlement/réduction de l'offre (justifié par l'amélioration de la qualité des TP).

Dans le cas où le P+Rail ne remplit pas ces conditions, la mesure est priorisée en C.

3.12.3 Installations de P+R

Comme cela avait été le cas pour les projets de 1e génération, l'utilité des installations de P+R à la limite ou à l'intérieur du noyau de l'agglomération est jugée très faible. Toutefois, dans des contextes transfrontaliers, le cofinancement d'un P+R peut être envisagé si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- L'infrastructure est localisée en périphérie, de manière à capter les usagers en tête de ligne des transports publics.
- L'offre de rabattement en transport public sur l'infrastructure est clairement insuffisante et la structure urbaine ne permet pas une amélioration de celle-ci dans des conditions financièrement soutenables.
- La ligne structurante de transports publics bénéficie d'une fréquence de 15' au moins.
- Les possibilités de réalisation de P+Rails sont trop faibles, notamment en raison d'un réseau ferroviaire inexistant.
- La fonction du P+R est clairement explicitée.
- Le P+R répond à une demande existante.
- L'infrastructure n'entre pas en conflit avec le développement de l'urbanisation.

Dans le cadre de la 2e génération de projets d'agglomération, deux P+R situés dans des agglomérations transfrontalières et répondant à ces conditions sont cofinancés.

Lorsque l'infrastructure P+R ne remplit pas l'ensemble de ces conditions, elle peut être priorisée soit en prestations assumées entièrement par l'agglomération, soit en C dans le cas où elle est jugée contre-productive.

[18] Voir le rapport explicatif de l'examen des projets d'agglomération de première génération, pp. 20-21.

4 Evaluation de l'ensemble du projet

4.1 Evaluation de l'efficacité du projet

L'examen de l'efficacité des projets d'agglomération se fonde sur les directives du DETEC. Pour chaque domaine d'efficacité (transports, urbanisation, sécurité et environnement), on vérifie tout d'abord si des stratégies ou conceptions sont disponibles. Les critères d'efficacité (CE), qui sont précisés à l'aide d'indicateurs et de questions d'appréciation concrètes, font ensuite l'objet d'une évaluation. La comparaison avec l'évolution de la tendance sans projet d'agglomération est déterminante pour l'appréciation. A côté des analyses, visions, stratégies, etc., on tient compte de la somme des effets des mesures suivantes :

- mesures des listes A et B de la 2e génération selon la priorité de la Confédération (voir section 3.9) ;
- mesures non cofinançables et mesures ne relevant pas de l'infrastructure dans les domaines « urbanisation » et « transports » (projets de 1e et 2e générations) ;
- prestations assumées entièrement par l'agglomération, dans les horizons temporels A et B ;
- mesures cofinancées par d'autres biais, pertinentes pour le projet d'agglomération et pouvant être réalisées dans les horizons temporels A ou B ;
- pour les projets d'agglomération déjà soutenus dans le cadre de la 1re génération, l'effet des mesures selon l'accord sur les prestations de 1re génération est également pris en compte, sauf en ce qui concerne les mesures de priorité B (ch. 3.4 de l'accord sur les prestations) ;
- éventuelles mesures supplémentaires de grande importance hors des projets d'agglomération qui ont été mises en œuvre ou commencées pendant cette période.

Un nombre maximal de trois points est accordé pour chacun des quatre critères d'efficacité. Ces derniers ne sont pas pondérés. Il en résulte, pour la somme des quatre critères, un nombre maximal de 12 points.

Nombre de points	
-1 point	Effet négatif
0 point	Effet inexistant ou neutre
1 point	Efficacité faible
2 points	Efficacité suffisante
3 points	Efficacité importante

Figure 29 : Attribution de points pour l'efficacité du projet

Les aspects déterminants pour l'évaluation des divers critères d'efficacité selon les directives du DETEC sont exposés ci-dessous :

4.1.1 CE 1: Amélioration de la qualité du système de transport

L'évaluation de l'efficacité globale pour l'amélioration de la qualité du système de transport se fonde sur les sous-critères ci-après, en tenant compte des aspects partiels mentionnés :

1. **Amélioration de trafic piétonnier et cycliste**

   La stratégie sectorielle transport intègre-t-elle pleinement les mobilités douces et ceci de manière adaptée aux spécificités de l'agglomération et aux faiblesses et potentiels identifiés par l'analyse ?
   A quel point les mesures du projet d'agglomération contribuent-elles à améliorer la qualité du trafic piétonnier et cycliste et permettent-elles de supprimer les lacunes identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

2. **Amélioration du système des transports publics**

   La stratégie transport intègre-t-elle pleinement les TP et ceci de manière adaptée aux spécificités de l'agglomération et aux faiblesses et potentiels identifiés par l'analyse ?
   A quel point les mesures du projet d'agglomération contribuent-elles à l'amélioration du système des transports publics et permettent-elles de supprimer les lacunes identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

3. **Amélioration du réseau routier**

   La stratégie transport intègre-t-elle pleinement la gestion et l'organisation du réseau routier et ceci de manière adaptée aux spécificités de l'agglomération et aux faiblesses et potentiels identifiés par l'analyse ?
   A quel point les mesures du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire durablement les goulets d'étranglement du réseau routier et à améliorer / maintenir la fonctionnalité de ce réseau et permettent-elles de supprimer les lacunes identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

4. **Amélioration de l'accessibilité**

   A quel point les mesures du projet d'agglomération contribuent-elles à améliorer l'accessibilité respectivement la desserte des pôles de développement économiques et résidentiels et des secteurs existants les plus denses de l'agglomération, sans provoquer un mitage du territoire? Permettent-elles de supprimer les lacunes identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

5. **Amélioration de l'intermodalité**

   A quel point le projet d'agglomération considère-t-il les chaînes de déplacement et propose-t-il une conception et des mesures visant à faciliter l'intermodalité (notamment l'accessibilité aux réseaux TP par les mobilités douces) ? Ces mesures permettent-elles de supprimer les lacunes identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

6. **Mesures visant à influencer la demande**

   A quel point les mesures du projet d'agglomération permettent-elles d'influencer la demande de déplacements ? Permettent-elles de supprimer les lacunes identifiées par l'analyse ?

7. **Amélioration des transports de marchandises (élément facultatif)**

   (peut influencer l'évaluation du projet de manière positive mais pas négative)
   A quel point le projet d'agglomération contribue-t-il, à l'aide de mesures spécifiques, à l'amélioration des transports de marchandises, respectivement à la diminution de leurs effets négatifs ? Ces mesures permettent-elles de supprimer d'éventuelles lacunes spécifiques aux transports de marchandises, identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

8. **Amélioration des transports de loisirs (élément facultatif)**

   (peut influencer l'évaluation du projet de manière positive mais pas négative)
   A quel point le projet d'agglomération contribue-t-il, à l'aide de mesures spécifiques, à l'amélioration des transports de loisirs, respectivement à la diminution de leurs effets négatifs ? Ces mesures permettent-elles de supprimer d'éventuelles lacunes spécifiques, liées aux transports de loisirs, identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

4.1.2 CE 2: Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

L'évaluation de l'efficacité globale pour le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti se fonde sur les sous-critères ci-après, en tenant compte des aspects partiels mentionnés :

1. **Concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports**

   Une stratégie en matière d'urbanisation poursuivant un développement de l'urbanisation vers l'intérieur et une densification existe-t-elle et ceci de manière adaptée aux spécificités de l'agglomération et aux faiblesses et potentiels identifiés par l'analyse ?
   A quel point les mesures du projet d'agglomération et des autres instruments de planification sont-elles concrètes et efficaces et à quel point contribuent-elles à concentrer la population, les emplois et en particulier les installations à forte fréquentation dans les pôles urbains respectivement dans les pôles de développement ?

2. **Réduction de la dispersion de l'urbanisation**

   A quel point les mesures du projet d'agglomération ainsi que d'autres instruments de planification contribuent-elles à réduire les risques de dispersion de l'urbanisation et de localisation de la population et des activités hors des secteurs bien desservis par les TP et la mobilité douce, ceci tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre du projet d'agglomération ?

3. **Amélioration de la qualité des espaces publics**

   A quel point les mesures du projet d'agglomération contribuent-elles à une revalorisation urbaine et à une amélioration de la qualité de la vie en milieu urbain ?
   A quel point les mesures du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire l'effet de coupure des infrastructures de transport dans les zones bâties ?

4.1.3 CE 3: Accroissement de la sécurité du trafic

L'évaluation de l'efficacité globale pour l'accroissement de la sécurité du trafic se fonde sur les sous-critères ci-après, en tenant compte des aspects partiels mentionnés :

1. **Augmentation de la sécurité objective**

   A quel point, par les stratégies sectorielles proposées et les mesures en découlant, le projet d'agglomération permet-il une élimination des points d'accidents actuels et futurs les plus importants ? Les mesures permettent-elles de supprimer les lacunes identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

2. **Augmentation de la sécurité subjective**

   A quel point, par les stratégies sectorielles proposées et les mesures en découlant, le projet d'agglomération participe-t-il à l'atteinte des standards actuels en matière de sécurité passive, notamment le « modèle 30/50 » du BPA ? Ces mesures permettent-elles de supprimer les lacunes identifiées par l'analyse de la situation actuelle ?

4.1.4 CE 4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

L'évaluation de l'efficacité globale pour la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources se fonde sur les sous-critères ci-après, en tenant compte des aspects partiels mentionnés :

1. **Réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO_2**

   A quel point le projet d'agglomération propose-t-il des stratégies et des mesures permettant de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de CO_2 ?

2. Réduction des immissions sonores

A quel point le projet d'agglomération propose-t-il des stratégies et des mesures permettant de réduire les immissions sonores ?

3. Réduction de la consommation de surface et revitalisation des espaces naturels et paysagers

A quel point les mesures du projet d'agglomération respectent-elles la stratégie sectorielle urbanisation et principalement ses aspects portants sur les espaces naturels et paysagers ?
A quel point le projet d'agglomération permet-il une diminution de la consommation de surfaces due aux nouvelles urbanisations et infrastructures ?
A quel point le projet d'agglomération permet-il une limitation de l'effet de coupure sur les milieux naturels et paysagers dû aux infrastructures et une limitation de l'impact du milieu bâti sur le paysage ?

4.2 Evaluation de l'état de la mise en œuvre et cohérence

4.2.1 Généralités

Dans les directives du DETEC, la mise en œuvre du projet d'agglomération de 1e génération est citée comme critère pour le cofinancement du projet révisé de 2e génération (sect. 4.5.3). Par ailleurs, on y trouve aussi des instructions pour l'établissement d'un rapport de mise en œuvre (sect. 6.3). Celles-ci ont par la suite été simplifiées par l'intermédiaire d'une lettre d'information et l'ARE a fait parvenir aux agglomérations un modèle de rapport de mise en œuvre. Les agglomérations qui avaient déjà mis en place un projet de 1e génération ont toutes élaboré un rapport et l'ont remis dans les délais à l'office comme partie intégrante du projet d'agglomération de 2e génération. Ces rapports de mise en œuvre contiennent :

- des explications concernant l'esprit du projet d'agglomération de 1e génération ;
- des explications concernant la logique, la pertinence et la cohérence entre projets de 1re et de 2e générations ;
- un état des lieux de la mise en œuvre des mesures du projet de 1e génération (mesures des projets urgents, mesures A, mesures assumées entièrement par l'agglomération, mesures ne pouvant bénéficier d'un cofinancement, mesures d'urbanisation, conventions-cadres de l'OFT avec les entreprises de transport, mesures B).

La procédure décrite dans les directives du DETEC pour l'appréciation de la mise en œuvre prévoit une réduction de la participation fédérale aux projets de 2e génération lorsque les mesures du projet de 1re génération n'ont pas été exécutées de manière satisfaisante (voir Figure 30).

		mise en œuvre des mesures cofinancées de la 1ère génération		
		Peu de mesures mises en œuvre	Mesures partiellement mises en œuvre	Mesures en grande majorité mises en œuvre dont les mesures-clé
mise en œuvre des mesures non imputables au fonds d'infrastructure (urbanisation et transports)	Mesures en grande majorité mises en oeuvre	**- 10%**	**- 5%**	**- 0%**
	Mesures partiellement mises en œuvre	**- 10%**	**- 10%**	**- 5%**
	Peu de mesures mises en œuvre	**- 10%**	**- 10%**	**- 10%**

Figure 30: Réduction du taux de contribution de la Confédération en cas de mise en œuvre insuffisante du projet d'agglomération de 1e génération : schéma directeur

Cette procédure n'est pas directement applicable dans le cadre de l'examen des projets d'agglomération de 2e génération. On a en effet constaté que la période allant du début de la phase d'exécution du projet (2011) au jour de référence fixé pour le rapport de mise en œuvre (mars 2012) était trop restreinte pour appliquer une grande partie des mesures prévues. En outre, dans les agglomérations, l'organisation et le déroulement des projets ont aussi dû se mettre en place. Pour les mesures cofinancées par la Confédération, d'autres éléments ont encore contribué à retarder le projet. Tout d'abord, les accords sur les prestations définitifs ont nécessité plus de temps que prévu. Certains d'entre eux n'ont pu être conclus qu'après le 1er janvier 2011, date du début de la durée des projets. En outre, un manque de liquidités passager du fonds d'infrastructure s'est manifesté à la même période, ce qui a retardé le versement des contributions. Cette situation a prolongé les procédures lors de la préparation des conventions de financement des mesures A des projets. Finalement, la conclusion des conventions de financement s'est parfois révélée elle même plus ardue qu'on ne pensait, notamment parce qu'il a fallu mettre en place la procédure entre les organismes responsables et la Confédération.
L'adaptation de la méthodologie, due aux circonstances, ne réduit ni l'importance de la mise en œuvre des projets de 1e génération, ni celle des rapports que les agglomérations rédigent à ce propos. La Confédération a ainsi intégré ces documents dans son examen, comme expliqué à la section 4.2.2 ci-dessous. Dans la perspective des générations de projets suivantes, le rôle de la mise en œuvre des mesures de générations précédentes va devenir encore plus crucial. En coopération avec les agglomérations, la Confédération va se pencher encore plus activement sur les questions de mise en œuvre et d'effet des projets et – dans l'optique des projets de troisième génération – développer des instruments appropriés de contrôle et de suivi.

4.2.2 Evaluation des rapports de mise en œuvre dans le cadre de la procédure d'examen

Pour la Confédération, les rapports établis par les agglomérations constituent la principale source d'information à partir de laquelle elle peut évaluer l'état de la mise en œuvre des projets. L'évaluation de la mise en œuvre se base également sur des indications concernant la gestion des fonds, le volume des conventions de financement conclues et les ressources prélevées dans le fonds d'infrastructure pour les 216 mesures et paquets de mesures cofinancés. Outre les progrès réalisés dans l'application des mesures cofinancées ou non, on procède en particulier à une évaluation qualitative de la cohérence entre la 1e et la 2e générations, au plan tant des projets que des mesures. L'appréciation de la mise en œuvre et de la cohérence est intégrée à celles portant sur les critères d'efficacité 1 et 2, et traitée explicitement dans ce cadre. Plutôt que de réduire le taux de contribution, comme prévu initialement, une évaluation négative peut conduire à une diminution du nombre de points pour le CE 1 ou le CE 2 (1 point de réduction au maximum).

4.2.3 Etat de la mise en œuvre

Au niveau des mesures, tout d'abord, l'analyse des rapports de mise en œuvre souligne clairement les efforts consentis par les agglomérations pour appliquer les mesures, que ces dernières bénéficient ou non d'un cofinancement. Des retards sont toutefois souvent apparus. Les raisons les plus fréquentes en sont les suivantes : décisions politiques négatives ou retardées, temps considérable consacré à la planification et à la conception des mesures, nécessité de fixer certaines priorités dans le calendrier en raison de difficultés financières du côté des agglomérations. L'analyse des mesures requises pour le cofinancement met aussi en évidence d'importants progrès. Jusqu'à fin 2013, 82 conventions de financement ont pu être conclues. Elles recouvrent des mesures et paquets de mesures pour un total de 1,5 milliard CHF dont 583 mio CHF de contributions fédérales, soit quelque 39 % des contributions autorisées.
Au niveau des projets, on constate une optimisation et un perfectionnement. Il faut certainement en rechercher la cause dans l'amélioration des directives du DETEC et dans les expériences réunies par les agglomérations lors de l'élaboration des projets de 1re génération. Ainsi, la Confédération considère que la condition de cohérence entre les projets de 1re et de 2e générations est remplie dans la grande majorité des cas : en règle générale, on voit bien que les projets de 2e génération reposent sur ceux de la 1re génération et les prolongent. Les mesures B confirment aussi cela, puisque la majorité d'entre elles ont pu être développent en mesures A de la 2e génération et pourront ainsi être financées et mise en œuvre dans ce cadre durant la période 2015-2018.

4.3 Evaluation des coûts globaux

Le projet d'agglomération de 2e génération est conçu comme le prolongement de celui de 1re génération. Les coûts totaux – selon les directives du DETEC et par analogie avec ce qui se fait pour l'évaluation de l'utilité – résultent donc de la somme des mesures du projet de 2e génération classées comme mesures A ou B par la Confédération, auxquelles il faut ajouter les mesures A du projet de 1re génération (mesures A1).

Pour estimer le taux de contribution des divers projets d'agglomération, les coûts globaux doivent être classés dans les catégories « faibles », « moyens » et « élevés » définies selon la taille de l'agglomération (voir Figure 1, section 3.8.2). Pour cela, on recourt à la même méthodologie que lors de la procédure d'examen des projets de 1e génération : pour déterminer la taille de chaque agglomération ou ville isolée, on a recouru au nombre d'habitants et d'emplois. L'annexe 9 énumère les données utilisées. En additionnant le nombre d'habitants et la moitié du nombre d'emplois, on a obtenu un chiffre illustrant la taille de l'agglomération. Ainsi, on ne se fonde pas uniquement sur les chiffres concernant la population : il s'agit de prendre aussi en compte le fait qu'une agglomération accueille de nombreux emplois et gère donc des flux de pendulaires provenant d'agglomérations voisines. Lorsqu'une partie de l'agglomération s'étend sur territoire étranger, seule sa partie suisse a été prise en compte dans ce calcul, puisque seules sont cofinancées les mesures dont l'effet se déploie principalement sur le territoire suisse de l'agglomération.

Afin de déterminer le volume indicatif des contributions fédérales aux projets d'agglomération (volume d'investissement théorique), on divise – proportionnellement à la taille des agglomérations – le total de 4,3 milliards CHF correspondant aux ressources réservées pour les mesures A1, à celles qui sont encore disponibles dans le fonds d'infrastructure et aux moyens nécessaires mais pas encore assurés pour l'horizon temporel B. Pour transformer la valeur indicative des contributions fédérales en volume d'investissement théorique, on fixe le taux de contribution moyen à 35 %. Le volume d'investissement théorique correspond aux coûts moyens d'un projet d'agglomération[19].

Pour les coûts globaux moyens, on établit une marge allant d'un tiers de moins à un tiers de plus que le volume d'investissement théorique. Lorsque les coûts totaux d'un projet d'agglomération divergent plus fortement de ce volume moyen, on estime qu'ils sont faibles ou qu'ils sont élevés.

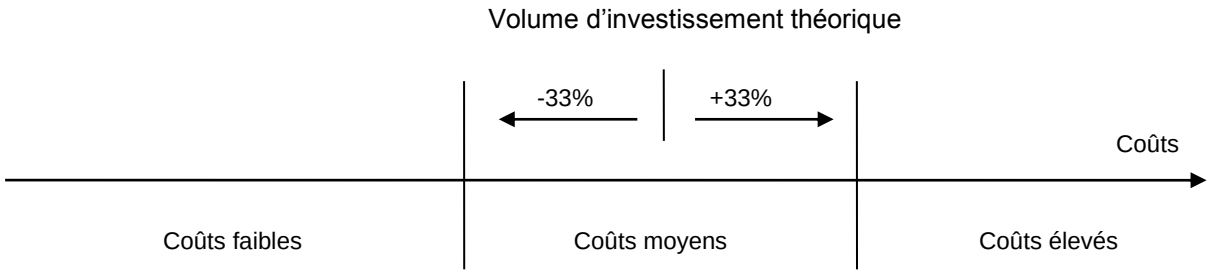

Figure 31 : Détermination de la catégorie de coûts

Les intervalles des valeurs limites de coûts des projets d'agglomération sont présentés à l'annexe 10.

4.4 Taux de contribution

Le taux de contribution de la Confédération résulte de l'efficacité totale (utilité) et des coûts globaux du projet d'agglomération. Le diagramme ci-dessous montre comment il est calculé.

[19] Des modifications de ce calcul demeurent possibles dans le cas où les moyens disponibles à l'avenir pour le cofinancement des projets d'agglomération devaient être augmentés.

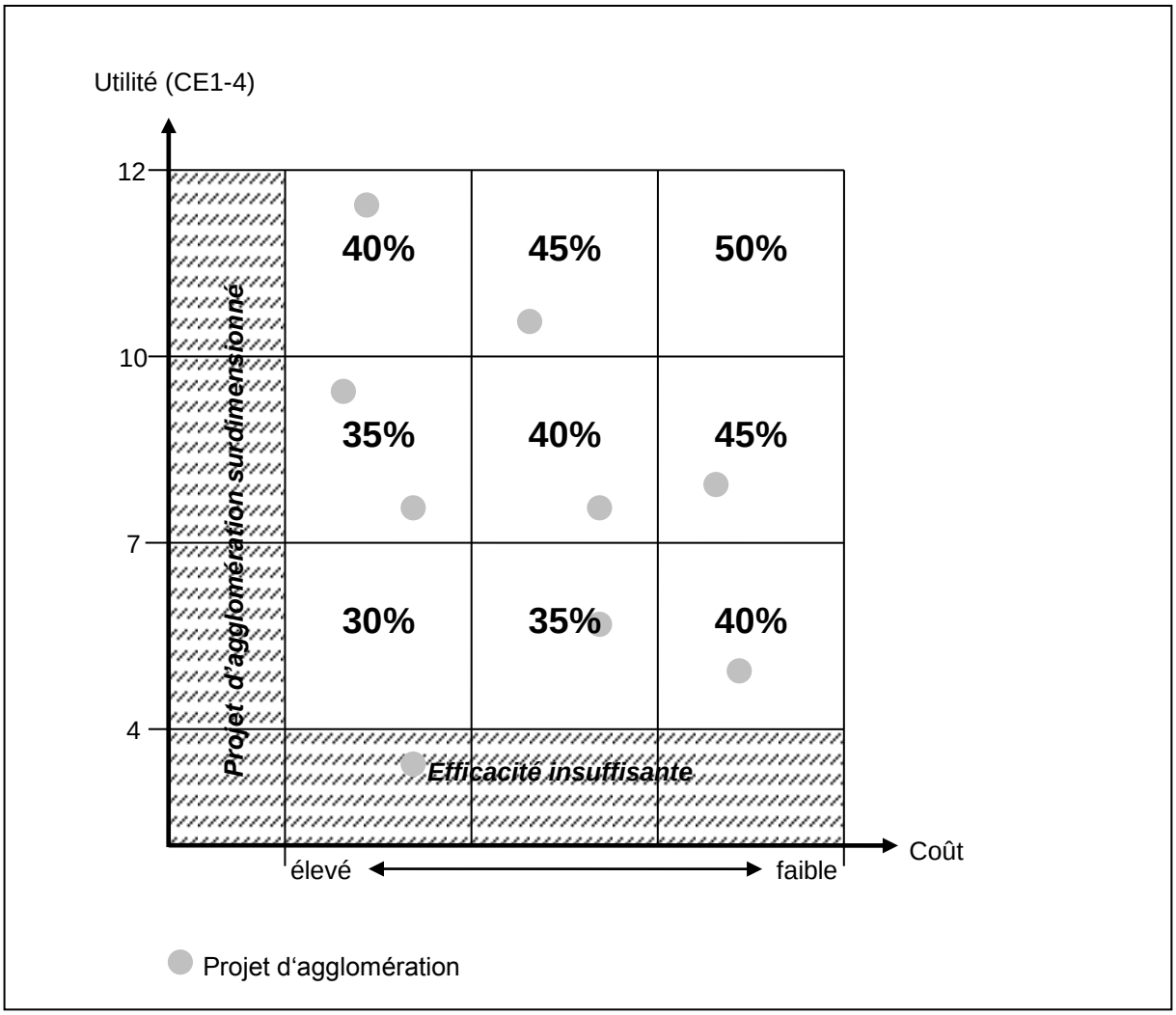

Figure 32: Détermination du taux de contribution (fig. 9 des directives du DETEC)

Les coûts globaux sont pris en compte dans les trois catégories « faibles », « moyens » et « élevés » décrites ci-dessus (voir section 4.3). Les projets d'agglomération peuvent aussi être considérés comme surdimensionnés ; dans la pratique, toutefois, aucun projet n'a été exclu d'un cofinancement parce que ses coûts globaux étaient trop élevés.

Les catégories suivantes peuvent ainsi être formées pour l'efficacité du projet :

- 0 – 3 point(s) : l'efficacité du projet est insuffisante. Indépendamment des coûts globaux, sa mise en œuvre n'est pas soutenue par la Confédération ;
- 4 – 6 points : en fonction des coûts globaux, le taux de contribution est de 30, 35 ou 40 % ;
- 7 – 9 points : en fonction des coûts globaux, le taux de contribution est de 35, 40 ou 45 % ;
- 10 – 12 points : en fonction des coûts globaux, le taux de contribution est de 40, 45 ou 50 %.

5 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 de planification ordinaires qui suivront. Les prescriptions juridiques et de planification doivent également être impérativement respectées lors du développement et de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.

6 Principes et exigences concernant la mise en œuvre

Les directives du DETEC (voir chap. 5) décrivent la procédure de mise en œuvre pour les projets de 1e génération. Ces mêmes principes s'appliquent aux projets de 2e génération. Un accord sur les prestations est à nouveau signé entre le DETEC et l'organisme responsable du projet. Pour chaque mesure d'infrastructure cofinancée par la Confédération, on établit une convention de financement liant l'office fédéral compétent et le canton ou l'entreprise de transport concernée.

Dans la perspective de la conclusion d'un accord sur les prestations, il convient de tenir compte des remarques ci-après en ce qui concerne l'organisme responsable et de prendre les mesures nécessaires suffisamment tôt :

Les projets d'agglomération touchent essentiellement à des domaines qui sont de la compétence des cantons et des communes. Seuls les pouvoirs législatifs des collectivités publiques concernées peuvent les modifier ou les déléguer. Les statuts des associations et les conventions ne peuvent ainsi pas modifier ou transférer la répartition des compétences légales. Les associations et les conventions peuvent contribuer à clarifier les processus d'élaboration et de mise en œuvre pour tous les participants, à faciliter les discussions et à adopter des décisions préalables liant plus ou moins fortement les organes compétents – en fonction des droits dont ils disposent – pour leur décision définitive. Il faut distinguer les formes de coopération suivantes :

- Corporations régionales (p. ex. associations, conférences régionales, etc.) : elles disposent de la personnalité juridique et *peuvent* donc aussi être des *partenaires contractuels*. Elles ne peuvent toutefois s'engager de manière contraignante que dans la mesure où elles en ont la compétence.
- Structures de coopération régionales sans personnalité juridique (exemple : société simple dans le cadre d'une coopération contractuelle) : elles ne peuvent pas constituer un partenaire contractuel de la Confédération.

Actuellement, aucune agglomération ne dispose d'un organisme responsable dont les compétences de planification et de mise en œuvre soient suffisamment étendues pour qu'il puisse remplacer les collectivités concernées (canton[s], éventuellement corporation régionale ou étrangère, communes) dans toutes les fonctions nécessaires pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet d'agglomération.

Dans la mesure où aucune structure ne dispose des compétences nécessaires pour élaborer et mettre en œuvre le projet d'agglomération, la Confédération considérera le canton comme l'organisme responsable du projet d'agglomération (partenaire contractuel) pour la conclusion de l'accord sur les prestations.

Pour la mise en œuvre, la Confédération exige que le(s) canton(s) et les communes – et le cas échéant les corporations régionales – s'engagent de manière contraignante à mettre en oeuvre toutes les mesures mentionnées dans le présent rapport d'examen qui sont déterminantes pour l'efficacité du projet et relèvent de leurs compétences. A cette fin, elles doivent émettre (généralement au niveau de l'exécutif) des décisions concernant l'engagement et la réalisation des mesures relevant de leurs compétences et les transmettre au(x) canton(s) ou à l'organisme responsable avant la signature de l'accord sur les prestations. Les décisions concernant le droit de la planification et l'octroi de crédits prises par l'organe compétent restent réservées.
Remarque: Les mesures dont la mise en œuvre est déjà réglée par des instruments de planification et/ou de financement juridiquement contraignants constituent une exception à cette règle.

Par ailleurs, il faut clarifier la manière de coopérer entre canton(s) et agglomération/communes (collectivités étrangères comprises), en particulier pour ce qui est de la mise en œuvre et du financement des mesures, dans la perspective de la conclusion d'un accord sur les prestations entre la Confédération, le(s) canton(s) et les éventuelles corporations régionales, ainsi que du versement au(x) canton(s) de contributions destinées à ces partenaires.

La qualité de la coopération (compétences, légitimité démocratique, …) joue un rôle essentiel dans le succès des projets d'agglomération, de leur élaboration à leur mise en œuvre. Elle exerce une grande influence sur l'avenir de l'agglomération. La Confédération constate avec satisfaction que presque

toutes les agglomérations se sont mises à l'ouvrage pour améliorer leurs structures et leurs processus, tout en impliquant les différents niveaux de l'Etat. Les processus lancés présentent toutefois encore un potentiel d'amélioration. La Confédération s'attend à ce que de efforts allant dans ce sens soient déployés dans les agglomérations.

Annexe 1: liste des abréviations

AFF	Administration fédérale des finances
ARE	Office fédéral du développement territorial
B+R	Bike-and-ride
CE	Critère d'efficacité
CFF	Chemins de fer fédéraux
CT	Comparaison transversale
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFF	Département fédéral des finances
FI	Fonds d'infrastructure
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
IFF	Installation(s) à forte fréquentation: centres commerciaux, marchés spécialisés, équipements de loisirs tels que cinémas multi-salles ou parcs aquatiques
LFInfr	Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (RS 725.13)
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (RS 725.116.2)
MD	Mobilité douce
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
P+R	Park-and-ride
P+Rail	Park-and-rail
PA	Projet d'agglomération
RE	Recensement des entreprises
RP	Recensement de la population
RPT	Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
SIG	Système d'information géographique
TIM	Trafic individuel motorisé
TJM	Trafic journalier moyen
TP	Transports publics (routiers et ferroviaires)
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
Véh.	Véhicule(s)
ZEB	Futur développement de l'infrastructure ferroviaire

Annexe 2: Comparaison transversale haltes ferroviaires

Agglomération	Code ARE	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts (Mio. CHF)	Priorité selon la Conf.	Critères complémentaires 1 – Densité d'habitants et d'emplois (potentiel existant) (max. 3)	2 – Rôle du projet comme moteur de développement (trafvail, habitat) (max. 3)	3 – Fréquence de desserte prévue (2030) (max. 3)	4 – Connexions avec le réseau TP et MD (max. 3)	Somme Utilité (max. 12)	Catégorie de coûts (max. 9)		Coûts x Catégoriese	Arguments complémentaires
0261-2 Limmattal	0261-2.2.004	Dietikon - Optimierung Erschliessung Gebiet SLS	B	34.00	**C***	1	2	2	0	5	tief - mittel	6	30	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen
1061 Luzern	1061.2.015	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	B	30.00	**B**	2	2	3	3	10	mittel	5	50	
1061 Luzern	1061.2.016	S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen	B	30.00	**C**	1	1	2	0	4	mittel	5	20	
1509 Nidwalden	1509.2.002	Haltestelle Bitzi	A	7.00	**B**	1	2	3	0	6	mittel	5	30	
1711 Zug	1711.2.011	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Erweiterung des Stadtbahnnetzes	A	11.00	**C***	1	0	3	0	4	tief	7	28	
2196 Fribourg	2196.2.001	Déplacement de la halte de Givisiez (y.c. doublement partiel des voies)	A	22.50	**RV-A**	1	2	2	2	7	tief - mittel	6	42	
2581 Aareland	2581.2.037	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB	B	15.00	**B**	1	2	3	3	9	tief	7	63	
2601 Solothurn	2601.2.034	Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS-Strecke)	B	20.00	**C**	1	1	2	1	5	mittel	5	25	
2701 Basel	2701.2.034	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	B	12.00	**C***	3	2	3	3	11	sehr tief - tief	8	88	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen
2701 Basel	2701.2.035	Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	B	23.00	**C***	2	3	3	3	11	tief	7	77	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen
2701 Basel	2701.2.036	Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	B	1.00	**C***	2	2	2	2	8	sehr tief	9	72	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen
2701 Basel	2701.2.037	Regio-S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	B	17.00	**C***	2	0	2	2	6	tief	7	42	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.039	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Verlegung Schaanwald	A	6.20	**C**	0	0	2	0	2	tief	7	14	

3425 Wil	3425.2.002	Bahnhalt Frauenfeld-Wil-Bahn	A	12.00	**B**	0	2	3	1	6	tief - mittel	6	36	unreife Siedlungsentwicklung
4021 Aargau-Ost	4021.2.005	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	A	8.00	**B**	1	1	2	0	4	sehr tief - tief	8	32	
4566 Frauenfeld	4566.2.009	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf	A	13.20	**A**	1	3	2	3	9	mittel - hoch	4	36	Sehr hohe Bedeutung für Programmwirkung
5002 Bellinzona	5002.2.016	Interventi infrastrutturali: nuova fermata ferroviaria, Bellinzona Piazza Indipendenza	B	9.50	**RV-B**	2	1	3	3	9	tief	7	63	capacité insuffisante sur la ligne
5002 Bellinzona	5002.2.017	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	A	8.30	**A**	1	1	3	2	7	tief	7	49	
5113 Locarno	5113.2.005	Nodo ferroviario TILO di Minusio	A	5.40	**A**	1	0	3	3	7	sehr tief - tief	8	56	
5890 Rivelac	5890.2.006	halte GP entre Fontanivent et Chernex	B	0.39	**B**	1	1	2	0	4	sehr tief	9	36	
6153 Chablais	6153.2.025	Nouvelle halte CFF "Muraz - La Barme"	A	19.00	**C**	1	1	2	0	4	mittel	5	20	
6153 Chablais	6153.2.026	Nouvelle halte CFF/AOMC "Giovanola"	A	6.00	**C**	2	1	1	0	4	tief	7	28	
6266 Sion	6266.2.047	Nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport"	B	6.00	**C**	1	0	1	0	2	tief	7	14	
6458 RUN	6458.2.007	Boudry/Perreux: nouvelle halte	A	6.50	**B**	0	1	2	1	4	sehr tief	9	36	
6458 RUN	6458.2.008	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	B	4.00	**B**	2	1	3	1	7	sehr tief	9	63	
6711 Delémont	6711.2.019	Halte ferroviaire à la Communance	A	3.00	**A**	0	3	2	1	6	tief	7	42	
6711 Delémont	6711.2.020	Halte ferroviaire à Soyhières	B	1.90	**RV-C**	0	0	1	0	1	tief	7	7	

10-12: utilité très élevée
8-9: utilitée élevée
3-5: utilité faible
0-2: utilité très faible

0-19: mauvais rapport coût-utilité
20-29: rapport coût-utilité insuffisant
30-39: rapport coût-utilité suffisant
dès 40: rapport coût-utilité bon à très bon

Annexe 3: Comparaison transversale routes de délestage ou de contournement

						Critères complémentaires				**Compléments d'appréciation**							
						9 points maximum				3 points maximum							
Agglomération	Code ARE	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts (Mio. CHF)	Priorité selon la Conf.	TJM 2025/30 (max. 3)	Etendue de l'impact (max. 3)	Réduction du TJM (max. 3)	**Effet de délestage (max. 9)**	important axe de TP(max 1))	site construit digne de protection (max 1)	séparation de la route et du rail (max 1)	pôle de développement stratégique (max 1)	**Somme Utilité (max. 12)**	**Catégorie de coûts (max. 9)**		**Coûts x Catégories**	Arguments complémentaires
0230 Winterthur	0230.2.017	Winterthur - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	45.00	A	**C***	3	3	0	6	1	0	0	0	7	mittel	5	35	Reifegrad ungenügend, Variantenentscheid noch ausstehend
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.031	Fällanden - Umfahrung	42.00	B	**C**	1	2	3	6	0	0	0	0	6	tief - mittel	6	36	Relativ hohe Kosten für Nebenachse der Agglomeration
0351 Bern	0351.2.004	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	B	**B**	3	2	1	6	0	0	0	0	6	tief	7	42	
0581 Interlaken	0581.2.018	Wilderswil, Umfahrung	80.00	B	**C**	1	1	2	4	1	0	0	0	5	sehr hoch	1	5	
0942 Thun	0942.2.035	Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	9.50	B	**C**	0	2	2	4	1	0	0	0	5	tief	7	35	Ungenügende Abstimmung mit Anschluss
1061 Luzern	1061.2.073	Küssnacht, Südumfahrung, Abschnitt 1	123.00	B	**C**	2	1	3	6	0	1	0	0	7	hoch	3	21	
1509 Nidwalden	1509.2.013	Stans, Netzergänzung Stans West	6.00	A	**B**	1	2	2	5	0	0	1	1	7	mittel	5	35	
1711 Zug	1711.2.008	Stadttunnel Zug inkl. ZentrumPlus	520.00	B	**C***	2	3	3	8	1	1	0	1	11	sehr hoch	1	11	
2581 Aareland	2581.2.022	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	27.50	A	**A**	3	3	0	6	1	0	0	1	8	tief - mittel	6	48	
2581 Aareland	2581.2.040	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	90.00	B	**C**	2	2	3	7	0	0	0	1	8	hoch	3	24	
2581 Aareland	2581.2.067	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN	11.00	A	**A**	1	3	1	5	1	0	0	1	7	tief	7	49	
2701 Basel	2701.2.069	Zubringer Dornach/Aesch an die H18	24.00	B	**C**	3	1	2	6	1	0	0	0	7	tief	7	49	Abhängig vom Anschluss
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.010	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	75.00	A	**B**	3	2	3	8	0	1	1	1	11	mittel - hoch	4	44	Reifegrad nicht ausreichend für A-Liste (Variantenentscheid Unterführung Industriestrasse ausstehend)
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.014	St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse	30.00	B	**C**	2	2	2	6	0	1	0	0	7	mittel	5	35	Zeitliche Abstimmung mit der Engpassbeseitigung A1 unklar und ungenügende städtebauliche Integration

3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.015	Rorschach, Kernumfahrung	180.00	B	**C**	1	2	2	5	0	1	0	1	7	hoch	3	21	
3231 Rheintal	3231.2.008	Netzergänzungen für verbesserte Erschliessung Entwicklungsgebiete	16.00	A	**C**	1	1	0	2	0	0	0	1	3	tief	7	21	
3336 Obersee	3336.2.028	Verlegung Anschluss Wollerau mit Zubringer	35.00	A	**C**	1	1	3	5	0	0	0	0	5	mittel	5	25	
3336 Obersee	3336.2.029	Vollanschluss Halten mit Zubringer	56.00	A	**C**	1	1	1	3	0	0	0	0	3	mittel	5	15	
3336 Obersee	3336.2.031	Zentrumsentlastung Pfäffikon Variante 1	290.00	A	**C**	3	2	3	8	1	0	0	0	9	sehr hoch	1	9	
3336 Obersee	3336.2.033	Zentrumsentlastung Lachen	35.00	A	**A**	1	3	3	7	0	1	0	1	9	mittel	5	45	
3336 Obersee	3336.2.034	Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona	650.00	B	**C***	3	3	3	9	1	1	0	1	12	sehr hoch	1	12	
3336 Obersee	3336.2.036	Zentrumsentlastung (Ostumfahrung) Samstagern	6.00	A	**C**	1	2	0	3	0	0	0	0	3	sehr tief	9	27	
3425 Wil	3425.2.005	Netzergänzung Nord	11.20	A	**C***	1	2	2	5	0	0	0	0	5	tief	7	35	Siedlungsentwicklung unreif, Abstimmung mit Anschluss
3425 Wil	3425.2.006	Netzergänzung Grünaustrasse	5.80	A	**B**	1	1	2	4	0	1	0	0	5	tief	7	35	
3425 Wil	3425.2.044	Netzergänzung Spange Hofen	5.50	A	**C**	1	1	2	4	0	0	0	0	4	tief	7	28	
3901 Chur	3901.2.007	Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse	58.00	A	**C**	0	2	2	4	1	1	0	0	6	hoch	3	18	
4021 Aargau-Ost	4021.2.029	Untersiggenthal/Obersiggenthal/Baden: Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal (inkl. Verkehrsmanagement ÖV Plus)	750.00	B	**C**	3	3	1	7	1	0	0	0	8	sehr hoch	1	8	
4021 Aargau-Ost	4021.2.030	Baden, Brückenkopf Ost - Niveaufreie Entflechtung	25.00	B	**B**	3	2	1	6	1	0	0	0	7	tief - mittel	6	42	
4566 Frauenfeld	4566.2.005	Stadtentlastung Frauenfeld	211.00	B	**C**	3	3	3	9	1	1	0	1	12	sehr hoch	1	12	
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.090	Spange Bätershausen	12.00	A	**C**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	tief	7	0	
5192 Lugano	5192.2.008	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	133.70	A	**C***	3	3	3	9	0	0	1	1	11	hoch	3	33	présente un intérêt absolu très élevé, mais risque de concurrencer la rentabilité des investissements prévus pour la réalisation du tram-treno
5586 Lausanne-Morges	5586.2.029	Le Mont / Liaison Solitaire - Budron	22.50	B	**C**	1	2	1	4	1	0	0	0	5	tief	7	35	présente un intérêt absolu faible et située en-dehors du périmètre compact
5938 Yverdon	5938.2.030	Nouvel accès d'agglomération Ouest	6.89	A	**C**	0	3	0	3	1	0	0	1	5	mittel	5	25	

5890 Rivelac	5890.2.065	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	3.72	A	**A**	0	1	3	4		0	1	0	0	5	sehr tief-tief	8	40	
6266 Sion	6266.2.019	Nouvelle route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain	22.00	A	**C**	0	1	2	3		0	0	0	0	3	mittel	5	15	
6266 Sion	6266.2.079	Grimisuat, nouvelle route de liaison	3.30	A	**C**	1	1	3	5		0	0	0	0	5	sehr tief	9	45	présente un intérêt absolu faible
6458 RUN	6458.2.011	La Chaux-de-Fonds : liaison H20-H18 Bas-du-Reymond-Rue du Collège	109.00	A	**C**	1	3	2	6		1	1	0	0	8	hoch	3	24	
6621 Grand Genève	6621.2.036	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	27.60	A	**A**	2	2	3	7		1	0	0	1	9	tief	7	63	
6711 Delémont	6711.2.017	Route A16 – Communance, Courtételle	10.00	B	**C**	0	0	3	3		0	0	1	1	5	mittel	5	25	

10-12: utilité très élevée
8-9: utilité élevée
3-5: utilité faible
0-2: utilité très faible

0-19: mauvais rapport coût-utilité
20-29: rapport coût-utilité insuffisant
30-39: rapport coût-utilité suffisant
dès 40: rapport coût-utilité bon à très bon

Annexe 4: Comparaison transversale tramways/route

Agglomération	Code ARE	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts (Mio. CHF)	Priorité selon la Conf.	Critères complémentaires								Arguments complémentaires
						1	2	3	4					
						Densité d'habitants et d'emplois (potentiel existant) (max. 3)	Utilisation des lignes TP existantes en 2025/30 (fréquence actuelle) (max. 3)	Rôle du projet comme moteur de développement (travail, habitat) (max. 3)	Effet réseau dans le système TP (connexion avec les trains et la desserte fine) (max. 3)	Somme Utilité (max. 12)	Catégorie de coûts (max. 9)		Coûts x Catégories	
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.001	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	A	102.00	A	2	3	3	3	11	mittel - hoch	4	44	
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.002	Zürich - Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	A	33.00	A	2	3	2	3	10	tief	7	70	
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.003	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	B	250.00	B	3	1	2	3	9	hoch	3	27	Aufgrund eines hohen Nutzens
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.011	Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 1	B	130.00	B	2	1	2	3	8	hoch	3	24	
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.012	Dübendorf / Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon	B	150.00	C	2	0	2	3	7	hoch	3	21	
0261-2 Limmattal	0261-2.2.060	Limmattalbahn - Etappe 1/3	A	183.00	A	3	2	2	3	10	hoch	3	30	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
0261-2 Limmattal	0261-2.2.061	Limmattalbahn - Etappe 2/3	A	294.00	B	3	1	3	3	10	sehr hoch - hoch	2	20	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
0261-2 Limmattal	0261-2.2.062	Limmattalbahn - Etappe 3/3	A	143.00	B	2	1	2	3	8	hoch	3	24	Aufgrund eines hohen Nutzens
0351 Bern	0351.2.057	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	A	49.00	B	0	1	1	3	5	mittel	5	25	
0351 Bern	0351.2.059	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	B	106.20	B	3	3	3	3	12	mittel - hoch	4	48	
0371 Biel/Bienne	0371.2.002	Regiotram	A	253.20	B	3	2	3	3	11	sehr hoch	1	11	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
2701 Basel	2701.2.021	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	A	98.00	A	2	1	2	3	8	mittel - hoch	4	32	sehr grosses Modal Split-Potential für grenzüberschr. Verk.
2701 Basel	2701.2.022	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	A	41.00	B	3	1	3	2	9	tief - mittel	6	54	Unreife Siedlungsentwicklung

2701 Basel	2701.2.023	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	A	80.00	B	1	0	2	3	6	mittel	5	30	
2701 Basel	2701.2.038	Verlängerung der Tramlinie 8 Weil-Bhf bis Sparkasse	B	9.00	C	1	0	0	2	3	sehr tief	9	27	
2701 Basel	2701.2.039	Neue Tramverbindung Dreispitz	B	60.00	B	2	1	3	3	9	mittel	5	45	
2701 Basel	2701.2.040	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	B	60.00	B	1	0	3	3	7	mittel	5	35	
2701 Basel	2701.2.041	Tramverlängerung Allschwil-Letten	B	20.00	B	2	1	2	2	7	tief	7	49	
2701 Basel	2701.2.043	Neue Tramverbindung Claragraben	B	20.00	B	2	1	3	2	8	tief	7	56	
5192 Lugano	5192.2.034	Rete tram Lugano - Bioggio - Manno fase 1	A	72.20	A	1	1	3	3	8	mittel - hoch	4	32	potentiel de report modal très élevé pour trafic transfrontalier
5192 Lugano	5192.2.035	Rete tram Lugano - Bioggio - Manno fase 2	A	203.90	B	2	1	3	3	9	sehr hoch - hoch	2	18	présente un intérêt absolu élevé
5586 Lausanne-Morges	5586.2.093	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	A	180.00	A	3	1	3	3	10	hoch	3	30	présente un intérêt absolu très élevé
5586 Lausanne-Morges	5586.2.302	m3 / Réalisation du métro - Etape 2	B	223.00	B	3	3	3	3	12	hoch	3	36	présente un intérêt absolu très élevé
6621 Grand Genève	6621.2.031	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	A	64.75	B	0	0	3	2	5	mittel	5	25	potentiel de report modal très élevé pour trafic transfrontalier
6621 Grand Genève	6621.2.040	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	A	234.20	A	3	2	2	3	10	hoch	3	30	présente un intérêt absolu très élevé
6621 Grand Genève	6621.2.047	Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	A	41.08	B	2	1	1	2	6	tief - mittel	6	36	
6621 Grand Genève	6621.2.142	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	B	136.00	B	3	1	3	3	10	hoch	3	30	
6621 Grand Genève	6621.2.143	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	B	42.00	B	1	2	3	3	9	tief - mittel	6	54	

10-12: utilité très élevée
8-9: utilitée élevée
3-5: utilité faible
0-2: utilité très faible

0-19: mauvais rapport coût-utilité
20-29: rapport coût-utilité insuffisant
30-39: rapport coût-utilité suffisant
dès 40: rapport coût-utilité bon à très bon

Annexe 5: Benchmark mobilité douce

Agglomération	Mesure	Coûts liste MD (mesures benchmark)	Coûts des mesures individuelles MD	Coûts totaux Listes MD A+B	Part des coûts de la Liste MD par rapport à l'ensemble des mesures MD (individuelles	Coûts moyens par personne selon taille d'agglo-mération	Points du CE 1.1	Coûts Listes MD selon le Benchmark
0121 Zürcher Oberland	MD Liste A	20.70	2.54	31.22	79%	220.0	2	20.70
0121 Zürcher Oberland	MD Liste B	10.52	5.51					10.52
0230 Winterthur	MD Liste A	27.57	12.72	27.57	68%	220.0	3	27.57
0230 Winterthur	MD Liste B	0.00	0.00					0.00
0261-1 Zürich Glattal	MD Liste A	7.63	26.38	7.63	9%	110.0	2	7.63
0261-1 Zürich Glattal	MD Liste B	0.00	47.03					0.00
0261-2 Limmattal	MD Liste A	4.33	5.09	4.33	19%	220.0	2	4.33
0261-2 Limmattal	MD Liste B	0.00	13.15					0.00
0329 Langenthal	MD Liste A	0.99	0.00	8.40	100%	330.0	2	0.99
0329 Langenthal	MD Liste B	7.41	0.00					7.41
0351 Bern	MD Liste A	4.82	0.00	8.23	17%	110.0	3	4.82
0351 Bern	MD Liste B	3.41	41.36					3.41
0371 Biel/Bienne	MD Liste A	4.97	4.12	11.31	41%	220.0	2	4.97
0371 Biel/Bienne	MD Liste B	6.34	12.35					6.34
0404 Burgdorf	MD Liste A	8.54	0.00	18.24	100%	330.0	2	8.47
0404 Burgdorf	MD Liste B	9.70	0.00					9.62
0581 Interlaken	MD Liste A	0.00	0.00	0.00	0%	330.0	1	0.00
0581 Interlaken	MD Liste B	0.00	0.00					0.00
0942 Thun	MD Liste A	9.53	2.25	14.12	86%	220.0	1	9.53
0942 Thun	MD Liste B	4.59	0.00					4.59
1061 Luzern	MD Liste A	12.43	8.52	15.41	43%	220.0	2	12.43
1061 Luzern	MD Liste B	2.98	11.93					2.98
1509 Nidwalden	MD Liste A	1.65	0.00	9.33	100%	330.0	2	1.65
1509 Nidwalden	MD Liste B	7.68	0.00					7.68
1711 Zug	MD Liste A	14.30	2.19	32.35	89%	220.0	2	14.30
1711 Zug	MD Liste B	18.05	1.75					18.05
2196 Fribourg	MD Liste A	16.50	9.27	21.60	70%	220.0	2	16.50

Agglomération	Mesure	Coûts liste MD (mesures benchmark)	Coûts des mesures individuelles MD	Coûts totaux Listes MD A+B	Part des coûts de la Liste MD par rapport à l'ensemble des mesures MD (individuelles	Coûts moyens par personne selon taille d'agglo-mération	Points du CE 1.1	Coûts Listes MD selon le Benchmark
2196 Fribourg	MD Liste B	5.10	0.00					5.10
2581 Aareland	MD Liste A	17.26	25.53	23.16	41%	220.0	2	17.26
2581 Aareland	MD Liste B	5.90	8.24					5.90
2601 Solothurn	MD Liste A	3.50	2.96	7.91	61%	220.0	2	3.50
2601 Solothurn	MD Liste B	4.41	2.06					4.41
2701 Basel	MD Liste A	12.30	26.26	13.93	12%	110.0	2	11.45
2701 Basel	MD Liste B	1.63	72.95					1.52
2939 Schaffhausen	MD Liste A	5.05	0.00	5.81	73%	220.0	2	5.05
2939 Schaffhausen	MD Liste B	0.76	2.11					0.76
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	MD Liste A	132.57	19.20	172.07	88%	220.0	3	80.41
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	MD Liste B	39.50	4.30					23.96
3231 Rheintal	MD Liste A	17.43	0.00	26.95	70%	220.0	1	0.00
3231 Rheintal	MD Liste B	9.52	11.79					0.00
3271 Werdenberg-Liechtenstein	MD Liste A	8.76	2.53	11.79	82%	330.0	2	8.40
3271 Werdenberg-Liechtenstein	MD Liste B	3.03	0.00					2.91
3336 Obersee	MD Liste A	14.33	2.96	14.33	53%	220.0	1	14.33
3336 Obersee	MD Liste B	0.00	9.67					0.00
3425 Wil	MD Liste A	23.50	5.07	25.94	80%	220.0	2	20.33
3425 Wil	MD Liste B	2.44	1.26					2.11
3851 Davos	MD Liste A	2.84	0.00	4.69	100%	330.0	1	0.00
3851 Davos	MD Liste B	1.85	0.00					0.00
3901 Chur	MD Liste A	11.37	3.03	11.37	79%	220.0	1	11.37
3901 Chur	MD Liste B	0.00	0.00					0.00
4021 Aargau-Ost	MD Liste A	19.72	1.44	29.54	95%	220.0	1	19.72
4021 Aargau-Ost	MD Liste B	9.82	0.00					9.82
4566 Frauenfeld	MD Liste A	1.47	0.00	2.51	100%	330.0	2	1.47
4566 Frauenfeld	MD Liste B	1.04	0.00					1.04
4671 Kreuzlingen-Konstanz	MD Liste A	5.73	0.84	12.30	56%	330.0	2	4.61
4671 Kreuzlingen-Konstanz	MD Liste B	6.57	8.93					5.29
5002 Bellinzona	MD Liste A	4.97	4.61	10.94	70%	220.0	2	4.97

Agglomération	Mesure	Coûts liste MD (mesures benchmark)	Coûts des mesures individuelles MD	Coûts totaux Listes MD A+B	Part des coûts de la Liste MD par rapport à l'ensemble des mesures MD (individuelles	Coûts moyens par personne selon taille d'agglo-mération	Points du CE 1.1	Coûts Listes MD selon le Benchmark
5002 Bellinzona	MD Liste B	5.97	0.00					5.97
5113 Locarno	MD Liste A	11.68	1.09	16.12	78%	220.0	2	11.68
5113 Locarno	MD Liste B	4.44	3.35					4.44
5192 Lugano	MD Liste A	19.26	10.05	19.26	66%	220.0	1	19.26
5192 Lugano	MD Liste B	0.00	0.00					0.00
5250 Mendrisiotto	MD Liste A	17.79	1.99	19.78	84%	330.0	2	17.79
5250 Mendrisiotto	MD Liste B	1.99	1.72					1.99
5586 Lausanne-Morges	MD Liste A	27.37	28.30	75.76	60%	110.0	3	20.09
5586 Lausanne-Morges	MD Liste B	48.39	23.09					35.52
5890 Rivelac	MD Liste A	5.96	0.00	14.42	83%	220.0	0	0.00
5890 Rivelac	MD Liste B	8.45	2.89					0.00
5938 Yverdon	MD Liste A	1.81	13.76	2.66	16%	330.0	3	1.81
5938 Yverdon	MD Liste B	0.85	0.00					0.85
6002 Brig-Visp-Naters	MD Liste A	8.37	6.96	9.59	50%	330.0	2	8.37
6002 Brig-Visp-Naters	MD Liste B	1.22	2.82					1.22
6153 Chablais	MD Liste A	9.68	1.13	13.41	71%	330.0	1	0.00
6153 Chablais	MD Liste B	3.73	4.36					0.00
6266 Sion	MD Liste A	8.31	0.00	8.31	69%	220.0	1	8.31
6266 Sion	MD Liste B	0.00	3.70					0.00
6458 RUN	MD Liste A	7.73	8.45	9.51	53%	220.0	1	7.73
6458 RUN	MD Liste B	1.78	0.00					1.78
6621 Grand Genève	MD Liste A	5.71	48.72	5.71	10%	110.0	2	5.71
6621 Grand Genève	MD Liste B	0.00	2.82					0.00
6711 Delémont	MD Liste A	0.54	0.00	3.88	36%	330.0	2	0.54
6711 Delémont	MD Liste B	3.34	7.00					3.34

Annexe 6: Benchmark de gestion du trafic

Grands axes

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
0261-2 Limmattal	0261-2.2.058	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Schlieren/Dietikon	A	2.00	1.70	7'628	222	400	1.70
0351 Bern	0351.2.007	V - MIV 4.2	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	A	4.50	4.00	13'665	293	400	4.00
0351 Bern	0351.2.093	V - NM 1.1	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	A	8.75	7.78	20'339	383	400	7.78
0351 Bern	0351.2.094	V - NM 1.2	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	A	5.00	4.45	276'272	16	400	4.45
0371 Biel/Bienne	0371.2.006	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	A	2.00	1.65	76'611	22	400	1.65
0942 Thun	0942.2.062	VM M1	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse	B	3.50	3.15	13'853	227	400	3.15
0942 Thun	0942.2.063	VM M2	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	A	0.50	0.45	10'541	43	400	0.45
0942 Thun	0942.2.064	VM M3	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	A	1.00	0.90	7'930	113	400	0.90
0942 Thun	0942.2.065	VM M4	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	A	0.50	0.45	11'219	40	400	0.45
0942 Thun	0942.2.066	VM M5	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	A	2.00	1.80	8'752	205	400	1.80
0942 Thun	0942.2.067	VM M6	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	A	0.10	0.09	9'789	9	400	0.09
0942 Thun	0942.2.068	VM M7	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	A	3.00	2.70	7'320	369	400	2.70
1509 Nidwalden	1509.2.010	V-ST-MIV2.1	Stans, Stansstaderstrasse	B	1.20	0.98	5'319	185	400	0.98

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
1711 Zug	1711.2.015	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Bahnmatt, Baar	A	1.50	1.31	7'724	170	400	1.31
1711 Zug	1711.2.016	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Blegistrasse, Rotkreuz	A	1.50	1.31	10'611	124	400	1.31
1711 Zug	1711.2.020	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Birkenstrasse, Rotkreuz	B	1.00	0.88	5'216	168	400	0.88
1711 Zug	1711.2.021	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Langgasse, Baar	B	3.00	2.63	7'425	354	400	2.63
2581 Aareland	2581.2.008	VM1A	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	A	6.00	4.94	18'219	271	400	4.94
2601 Solothurn	2601.2.070	V–NA 1.1	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	A	1.80	1.48	7'121	208	400	1.48
2601 Solothurn	2601.2.071	V–NA 1.2	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	A	2.50	2.06	4'394	469	400	1.76
2601 Solothurn	2601.2.072	V–NA 1.3	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	A	1.80	1.48	5'602	265	400	1.48
2601 Solothurn	2601.2.073	V–NA 1.4	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	A	6.80	5.60	10'792	519	400	4.32
2601 Solothurn	2601.2.074	V–NA 1.5	Derendingen/Subingen, LuzernstrasseOst (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Siedlungsrand Derendingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	A	1.50	1.24	4'226	292	400	1.24
3336 Obersee	3336.2.017	ÖV15	Busprioriserung Rapperswil-Jona	A	5.00	3.90	13'654	286	400	3.90
3901 Chur	3901.2.024	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	A	2.00	1.68	18'103	47	400	1.68
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.068	ÖV-2.9	Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel	A	0.50	0.42	1'484	1'135	400	0.59
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.069	ÖV-2.9	Romanshornerstrasse zwischen Ziilkreisel und Bärenkreisel Bottighofen	A	0.60	0.51	7'770	54	400	0.51
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.071	ÖV-2.10	Emmishoferzoll	B	0.10	0.08	5'667	89	400	0.08

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.072	ÖV-2.10	Unterseestrasse, Bereich Mowag	B	0.70	0.59	5'806	15	400	0.59
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.073	ÖV-2.10	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	B	0.50	0.42	2'534	233	400	0.42
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.074	ÖV-2.10	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	B	1.20	1.01	7'235	58	400	1.01
5586 Lausanne-Morges	5586.2.058	16a_CL_01	tl2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	A	1.20	1.13	8'891	114	400	1.13
5586 Lausanne-Morges	5586.2.059	16a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	A	0.70	0.66	27'402	41	400	0.66
5586 Lausanne-Morges	5586.2.060	16a_NL_03	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	A	0.60	0.56	7'311	90	400	0.56
6621 Grand Genève	6621.2.042	40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	A	4.80	4.51	10'784	419	400	4.31

Mesures ponctuelles

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
Limmattal	0261-2.2.042	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal, Ausfahrtsteuerung	A	2.00	1.70	56'900	154	150	1.65
Limmattal	0261-2.2.057	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/ Umsteigeoptimierung - Dietikon	A	2.00	1.70	568	168	150	1.52
Biel/Bienne	0371.2.007	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	B	1.10	0.91	185	174	150	0.78
Nidwalden	1509.2.027	V-OB-LV1.K1	Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (+ Bahnübergang --> nicht in den Kosten enthalten)	A	1.00	0.82	0	186	150	0.66
Fribourg	2196.2.003	11.2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	B	0.05	0.04	424	11	150	0.04
Chur	3901.2.020	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	A	0.40	0.34	13	59	150	0.34
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.078	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	82	31	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.079	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	154	35	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.080	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	375	35	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.081	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	270	28	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.082	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	279	30	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.083	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	A	0.30	0.25	57	32	150	0.25
Mendrisiotto	5250.2.009	TP 3.1	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzoni / Via Livio	A	0.44	0.40	70	83	150	0.40
Mendrisiotto	5250.2.013	TP 3.5	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	A	0.50	0.45	75	167	150	0.41
RUN	6458.2.019	K1	Neuchâtel : amélioration de la liaison Gare - Centre Ville	B	0.30	0.27	820	38	150	0.27

Gestion de trafic généralisée

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
0230 Winterthur	0230.2.040	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Winterthur	A	5.00	4.24	129'632	33	600	4.24
0230 Winterthur	0230.2.041	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Region	A	1.00	0.85	69'574	12	600	0.85
0261-2 Limmattal	0261-2.2.043	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - RVS Dietikon-Spreitenbach	A	9.80	8.31	11'732	708	600	7.04
0351 Bern	0351.2.095	V - NM 1.3	Verkehrsmanagement Region Bern	B	45.00	40.03	286'198	140	600	40.03
0942 Thun	0942.2.071	VM M10	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	A	3.00	2.70	2'159	1'250	600	1.30
0942 Thun	0942.2.072	VM M11	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	A	6.50	5.85	61'190	96	600	5.85
1061 Luzern	1061.2.003	GV-1.2	Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz GV-1.2a Bussystem (betrieblich) GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur	A	5.00	4.06	19'940	203	600	4.06
1061 Luzern	1061.2.005	GV-2	Verkehrssystem-Management (VSM)	B	5.00	4.06	19'940	203	600	4.06
1061 Luzern	1061.2.201	ÖV-11.1/2	Busbevorzugung Agglomeration Luzern 1. Priorität	A	36.00	29.21	213'947	137	600	29.21
1061 Luzern	1061.2.202	ÖV-11.1/2	Busbevorzugung Agglomeration Luzern 2. Priorität	B	30.00	24.34	213'947	114	600	24.34
2196 Fribourg	2196.2.203	11.4 -11.11, 41.14, 42.1, A	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic	A	10.07	8.29	90'222	92	600	8.29
2701 Basel	2701.2.060	M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	A	15.00	14.59	7'483	1'950	600	4.49
2701 Basel	2701.2.067	M1b	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	B	45.00	43.77	26'874	1'629	600	16.12
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.016	2.7.1	Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	A	3.00	2.53	106'079	24	600	2.53

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.129	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraumanagement	A	15.00	12.63	94'597	134	600	12.63
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.130	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufrgund Konzept Engpassbeseitigung A1	A	20.00	16.85	94'597	178	600	16.85
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.131	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staumanagement	A	5.00	4.21	72'536	58	600	4.21
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.132	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	A	10.00	8.42	72'536	116	600	8.42
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.055	MIV-1	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil CH	A	1.00	0.84	34'621	24	600	0.84
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.057	MIV-2	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil CH	B	1.00	0.84	34'621	24	600	0.84
3336 Obersee	3336.2.018	ÖV16	Buspriorisierung Pfäffikon	A	10.00	7.80	12'860	606	600	7.72
3425 Wil	3425.2.096	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1	A	3.75	3.16	23'277	136	600	3.16
3425 Wil	3425.2.097	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2	A	6.25	5.26	23'277	226	600	5.26
4021 Aargau-Ost	4021.2.003	A.1.03.MIV	Verkehrsmanagement Limmattal, Teil Neuenhof	A	5.50	4.95	30'300	163	600	4.95
4021 Aargau-Ost	4021.2.016	A.3.01.MIV	Verkehrsmanagement Region Lenzburg - Bünztal	A	16.00	14.41	31'550	457	600	14.41
4021 Aargau-Ost	4021.2.026	A.5.03.MIV	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (abgestimmt mit VM Limmattal)	A	22.00	19.81	13'751	1'441	600	8.25
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.115	MM-1.2	Verkehrssteuerung	B	7.00	5.90	26'628	221	600	5.90
5002 Bellinzona	5002.2.018	TIM 1	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato	A	3.00	2.71	62'312	44	600	2.71
5002 Bellinzona	5002.2.019	TIM 2.1	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Sant'Antonino – Cadenazzo	A	5.90	5.34	762	7'001	600	0.46
5002 Bellinzona	5002.2.024	TIM 3.1	Sistemazione della rete viaria: viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate	A	1.10	0.99	62	16'155	600	0.04

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité selon l'agglo	Coûts	Coûts indexés	Etendue de l'impact	Coûts par personne	Benchmark	Coûts indexés selon le benchmark
5586 Lausanne-Morges	5586.2.101	240_01	GCTA / Mise en œuvre	A	27.00	25.39	330'281	77	600	25.39
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.063	V14a	MIV-Leitsystem	A	0.75	0.71	1'980	356	600	0.71

Annexe 7: Benchmark des mesures de requalification routière

		Données de l'agglomération					Critères pour le cofinancement		
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
Traversées de localité									
0121 Zürcher Oberland	0121.2.034	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Grüningerstrasse	A	2.90	15'000	2	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.035	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Unterhofen	A	3.40	9'000	1	2	Ae
0121 Zürcher Oberland	0121.2.036	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Pfäffikon Seestrasse/Kirchplatz	A	2.00	9'000	1	2	Ae
0121 Zürcher Oberland	0121.2.037	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Fehraltdorf	A	4.70	18'000	3	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.038	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Hinwil Zürcherstrasse / Dürntnerstrasse	A	5.00	10'000	2	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.039	MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Pfäffikon Hoch-/Kemptalstrasse	B	8.00	16'000	3	3	B
0121 Zürcher Oberland	0121.2.040	MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Durchfahrt Auslikon	B	1.00	14'000	2	1	Be
0230 Winterthur	0230.2.037	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Effretikon Bahnhofstrasse - Rikonstrasse (2. Teil)	A	4.00	11'000	2	3	A
0230 Winterthur	0230.2.038	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Pfungen Dorfstrasse	A	1.00	4'000	1	2	Ae
0230 Winterthur	0230.2.039	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Zell Ortsdurchfahrt Kollbrunn	A	4.00	5'000	1	2	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.068	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf	A	4.20	19'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.069	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach	A	3.50	12'000	2	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.070	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Greifensee	A	3.50	7'000	1	1	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.071	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brütisellen	A	3.50	20'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.072	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bülach	A	2.00	12'100	2	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.073	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Falländen	A	3.00	16'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.074	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon/Glattbrugg	A	7.00	16'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.075	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Klotenstrasse	B	3.50	17'000	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.076	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Winterthurerstrasse	B	3.00	13'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.077	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Ortsteil Baltenswil), Bassersdorferstrasse	B	2.00	14'000	2	1	Be
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.078	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Ortsteil Baltenswil), Neue Winterthurerstrasse	B	3.00	16'000	3	1	Be
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.079	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Wallisellen	B	1.50	12'000	2	3	B

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.080	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Kloten	B	4.00	21'000	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.081	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Bülach	B	1.50	11'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.082	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Fällanden	B	3.00	16'000	3	2	B
0261-2 Limmattal	0261-2.2.047	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Dietikoner- Badener-Regensdorferstrasse	A	3.00	7'600	1	2	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.048	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Zürcherstrasse	A	2.50	5'900	1	2	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.049	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Alte Niederholz-/Fahrweidstrasse	A	2.50	4'800	1	3	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.050	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse	A	4.00	20'000	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.051	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse	A	6.50	12'000	2	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.052	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oberengstringen. Zürcherstrasse	A	4.00	12'400	2	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.053	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Landstrasse	A	2.50	16'300	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.054	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Schulstrasse	A	3.50	12'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.012	V - MIV 5.1	Laupen, Verkehrssanierung Laupen	A	7.00	8'000	1	2	Be
0351 Bern	0351.2.015	V - MIV 5.2c	Ittigen, Grauholzstrasse	A	2.00	16'000	3	2	A
0351 Bern	0351.2.016	V - MIV 5.2d	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/Krauchtalstrasse	A	5.00	10'000	2	3	A
0351 Bern	0351.2.017	V - MIV 5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer	A	2.90	10'000	2	1	Ae
0351 Bern	0351.2.019	V - MIV 5.2g	Belp, Sanierung Käsereistrasse	A	2.20	12'000	2	1	Ae
0351 Bern	0351.2.020	V - MIV 5.2h	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	A	1.50	10'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.022	V - MIV 5.4a	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	B	2.80	12'000	2	2	B
0351 Bern	0351.2.023	V - MIV 5.4b	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	B	3.00	6'500	1	3	Be
0351 Bern	0351.2.024	V - MIV 5.4c	Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt	B	3.30	16'000	3	1	Be
0371 Biel/Bienne	0371.2.045	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Biel-/Hauptstrasse	A	4.20	12'000	2	3	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.046	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Marktplatz	A	0.80	1'000	1	2	Ae
0371 Biel/Bienne	0371.2.065	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach	A	3.50	18'000	3	3	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.066	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Mörigen	A	2.50	9'000	1	1	Ae
0581 Interlaken	0581.2.017	V4-1	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt vor Bau Umfahrung	A	2.00	14'000	2	2	A
0942 Thun	0942.2.008	M/S1.13	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	A	2.00	20'410	3	2	A
0942 Thun	0942.2.009	M/S1.14	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	B	1.00	17'440	3	2	B

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0942 Thun	0942.2.037	M15.3	Umgestaltung Pfandernstrasse (Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Verbesserung (LV)	B	2.50	7'120	1	1	Be
0942 Thun	0942.2.085	M1.2	Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration - Umgestaltung Ortsdurchfahrt Seftigen	A	4.00	9'000	1	2	Ae
1061 Luzern	1061.2.090	LV-1.2b	KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts	B	10.50	9'000	1	3	Be
1061 Luzern	1061.2.104	LV-1.3m	Rothenburg, Stationsstrasse	A	1.05	8'000	1	2	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.016	V-OB-MIV4.K2	Oberdorf, KH2, Aufwertung Strassenraum	B	0.80	12'000	2	1	Be
1509 Nidwalden	1509.2.022	V-BU-LV1.K1	Buochs, KH4/KH3, Bürgerheimstr.–Ennetbürgenstr.–Beckenriederstrasse (Ortsdurchfahrt)	A	3.00	4'200	1	3	Be
1509 Nidwalden	1509.2.023	V-ES-LV1.K1	Ennetmoos, Umgestaltung Dorfeinfahrt mit Erhöhung Sicherheit LV / Ortsdurchfahrt St. Jakob	A	3.30	8'000	1	1	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.024	V-ES-LV1.K2	Ennetmoos, Ortsdurchfahrt Gebiet Tal	A	1.00	8'000	1	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.100	41.22	Réaménagement de la traversée de Marly - Grand-Pré	B	2.89	19'264	3	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.101	41.23	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	B	4.14	14'638	2	2	B
2196 Fribourg	2196.2.111	43.5	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	A	2.67	15'300	3	2	A
2196 Fribourg	2196.2.113	43.7	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	A	4.75	14'100	2	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.115	43.9	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I	A	2.74	20'900	3	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.116	43.10	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase II	B	0.52	20'900	3	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.117	43.11	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	B	1.00	18'650	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.118	43.12	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.a	A	3.00	13'500	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.119	43.13	Réaménagement de la Chännelmatte et du carrefour Chännelmatte - Duensstrassede (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.a)	A	1.50	2'500	1	2	Ae
2196 Fribourg	2196.2.120	43.14	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.b	B	4.00	11'500	2	1	Be
2581 Aareland	2581.2.009	OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	A	3.50	31'100	3	3	A
2581 Aareland	2581.2.011	OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	A	3.40	11'100	2	2	A
2581 Aareland	2581.2.016	OD8A	Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau	A	3.40	11'600	2	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.017	OD9A	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	A	3.30	8'900	1	2	Ae
2581 Aareland	2581.2.018	OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	A	6.50	21'800	3	2	B
2581 Aareland	2581.2.019	OD11A	Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof	A	1.50	9'000	1	3	Ae
2581 Aareland	2581.2.020	OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	A	3.50	10'500	2	2	A
2581 Aareland	2581.2.021	OD13A	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	A	3.40	18'500	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.038	OD1B	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103	B	25.00	27'900	3	3	B

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
2581 Aareland	2581.2.065	ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Aufwertung Ortsdurchfahrt	A	3.45	18'000	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.068	OD7A	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs	A	4.00	15'000	2	3	A
2601 Solothurn	2601.2.002	V–MIV 1.1	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	A	7.60	17'100	3	2	A
2601 Solothurn	2601.2.003	V–MIV 1.3	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	A	11.70	13'500	2	3	A
2601 Solothurn	2601.2.004	V–MIV 1.4	Lohn-Ammannsegg, Solothurnstrasse	A	4.40	9'000	1	2	Ae
2601 Solothurn	2601.2.005	V–MIV 1.5	Oberdorf, Weissensteinstrasse	A	2.10	5'600	1	1	Ae
2601 Solothurn	2601.2.006	V–MIV 1.6	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	A	6.00	10'500	2	2	A
2701 Basel	2701.2.071	M9	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	B	12.00	10'000	2	3	B
2701 Basel	2701.2.094	LV1-23	Zwingen: Fuss-und Veloverbindung Hinterfeldstrasse	A	1.50	7'060	1	1	Ae
2939 Schaffhausen	2939.2.014	14	Aufwertung Schaffhauserstrasse Beringen-Enge mit Schwerpunkt Erschliessung neue S-Bahn-Haltestelle Beringerfeld	A	4.80	12'000	2	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.007	2.1.2	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach	A	1.5	12'500	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.024	2.9.5	Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse	A	5.0	18'000	3	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.029	2.9.10	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	B	3.0	24'600	3	3	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.030	2.9.11	Flawil, BGK Wilerstrasse	A	3.0	13'000	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.088	2.18.4	BGK Ortsdurchfahrt Horn	A	1.0	10'500	2	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.089	2.18.5	BGK Waldstatt, Ortsdurchfahrt	A	2.0	9'000	1	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.090	2.18.6	BGK Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil	A	1.8	10'000	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.091	2.18.7	BGK Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde	B	2.2	8'000	1	3	Be
3231 Rheintal	3231.2.010	GVS-1	Aufwertung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	A	20.0	19'400	3	3	A
3231 Rheintal	3231.2.011	GVS-2	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	B	6.0	11'000	2	3	B
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.010	GV-7	BGK Staatsstrasse Grabs	A	1.50	11'000	2	2	A
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.047	GV-8	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil CH	B	10.00	16'000	3	3	B
3425 Wil	3425.2.026	ZEU 1.7	BGK Im Dorf / Unterdorf	B	2.10	13'000	2	2	B
3425 Wil	3425.2.046	MIV 2.2	BGK Frauenfelderstrasse	A	7.50	14'000	2	3	A
3425 Wil	3425.2.047	MIV 2.3	BGK Winterthurerstrasse	A	3.70	11'500	2	2	A
3425 Wil	3425.2.048	MIV 2.4	BGK Wilerstrasse Sirnach	B	3.30	8'500	1	3	Be

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
4021 Aargau-Ost	4021.2.001	A.1.01.MIV	Gebenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept K117/K272	A	1.90	18'500	3	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.012	A.2.01.MIV	Brugg, Betriebs- und Gestaltungskonzept K112 Zurzacherstrasse	A	8.40	20'000	3	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.017	A.3.02.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Hendschiker-/Niederlenzerstrasse (K123)	A	1.00	28'000	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.018	A.3.03.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247)	A	5.50	19'700	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.019	A.3.04.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Schafisheim (K246) inkl. Knoten Schoren	A	6.50	32'900	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.031	B.1.03.MIV	Birmenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (K272)	B	2.00	18'000	3	3	B
4021 Aargau-Ost	4021.2.066	A.5.01.MIV	Berikon/Widen/Rudolfstellen: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - BGK Bellikonerstrasse Widen	A	7.65	31'300	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.069	A.5.02.MIV	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - BGK	A	3.00	15'000	2	2	A
4566 Frauenfeld	4566.2.007	SP 3.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Islikon	A	3.40	6'000	1	1	Ae
4566 Frauenfeld	4566.2.008	VS 6.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Erzenholz	A	3.30	9'600	1	1	Ae
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.095	MIV-2.1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen	B	3.00	7'200	1	3	Be
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.098	MIV-2.4	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen	B	2.00	13'600	2	2	B
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.099	MIV-2.5	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht	B	2.00	13'600	2	1	Be
5002 Bellinzona	5002.2.001	I 1.2 A	Spazi pubblici: riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (A)	A	4.00	1'400	1	3	Ae
5002 Bellinzona	5002.2.002	I 1.2 B	Spazi pubblici: riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (B)	B	11.00	1'400	1	3	Be
5113 Locarno	5113.2.014	INF 9	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Ronco s. Ascona e Tegna	A	1.10	3'000	1	1	Ae
5113 Locarno	5113.2.015	INF 10	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Cavigliano e Verscio	B	1.90	5'000	1	2	Be
5250 Mendrisiotto	5250.2.045	TL 5.4	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Novazzano, messa in sicurezza e riqualifica di via Indipendenza	A	0.48	700	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.058	TIM 1.5	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, moderazione del traffico, rotonda Segeno - valico San Pietro	A	0.12	3'300	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.060	TIM 1.7	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Melano, moderazione Via alle Scuole	A	0.12	4'100	1	1	Ae
5586 Lausanne-Morges	5586.2.022	5a_NL_01	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	A	7.20	26'000	3	2	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.298	4c.NL.102	Romanel - modération intégrant la mobilité douce	A	0.90	3'500	1	2	Ae
5890 Rivelac	5890.2.072	P412 41.03	réaménagement traversée centre Châtel-St-Denis	A	3.45	6'500	1	2	Ae
5890 Rivelac	5890.2.080	P413 41.11	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	B	2.00	11'000	2	2	B
5890 Rivelac	5890.2.082	P413 41.13	réaménagement traversée localité Rennaz RC726c	A	0.76	7'600	1	1	Ae
5890 Rivelac	5890.2.083	P413 41.14	réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	A	4.50	15'400	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.099	P414 41.30	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	A	5.96	28'000	3	2	A

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
6002 Brig-Visp-Nate	6002.2.007	V7	Aufwertung Dorfkern Ried-Brig	A	3.00	1'100	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.011	R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	A	1.89	10'100	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.013	R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	A	2.10	18'900	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.014	R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	A	1.80	11'700	2	2	A
6266 Sion	6266.2.010	R10	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9	A	5.85	12'200	2	2	A
6266 Sion	6266.2.011	R11	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9	A	10.73	17'400	3	3	A
6266 Sion	6266.2.012	R12	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9	A	4.95	27'200	3	2	A
6266 Sion	6266.2.013	R13	Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	3.10	6'200	1	3	Ae
6266 Sion	6266.2.017	R17	Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9	A	5.63	15'900	3	2	A
6266 Sion	6266.2.018	R18	Saint-Germain, Roumaz, réaménagement de la traversée des villages	A	5.40	7'800	1	3	Ae
6266 Sion	6266.2.025	R25	Vex, réaménagement de la traversée du village	A	3.40	8'500	1	2	Ae
6266 Sion	6266.2.038	MD6	Sion, réaménagement de la rue des Casernes et de la route de Bramois	A	2.13	15'200	3	1	Ae
6266 Sion	6266.2.078	R21.1	Grimisuat, réaménagement du centre	A	1.95	11'000	2	1	Ae
6458 RUN	6458.2.017	I5	Modération de la circulation: application du modèle 30/50 du bpa	A	3.00	7'999	1	3	Ae
6711 Delémont	6711.2.015	26a	Traversée Nord – Sud de Courrendlin	A	10.00	7'000	1	2	Be
6711 Delémont	6711.2.021	47	Traversée de la localité, Rossemaison	B	2.00	2'300	1	1	Be
6711 Delémont	6711.2.027	205	Traversée de la localité, Develier	B	1.03	4'600	1	2	Be

Axes urbains

0121 Zürcher Oberland	0121.2.008	MIV2	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	A	14.00	1'034	2	3	A
0230 Winterthur	0230.2.001	GV1	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 1. Priorität	A	45.00	12'789	3	3	A
0230 Winterthur	0230.2.005	GV5	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 2. Priorität	B	10.00	13'894	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.022	Z_MIV2	Zürich - Neugestaltung Kasernenstrasse/Hauptbahnhofvorfahrt Süd	B	10.10	1'503	1	3	Be
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.023	Z_MIV3	Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altstetterstrasse)	A	43.00	3'738	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.026	Z_MIV6	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	B	6.00	3'349	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.067	G_LV7	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Aufwertung Bahnhofumfeld	A	15.00	27	1	1	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.091	Z_MIV4	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität A - Albisrieden	A	10.00	1'484	1	3	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.092	Z_MIV4	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental	A	10.00	1'833	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.045	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Dietikon, Überlandstrasse	A	2.50	1'424	3	3	A

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0261-2 Limmattal	0261-2.2.046	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schlieren, Engstringerstrasse - Süd	A	6.00	939	2	2	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.055	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Dietikon, Badener-/Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	B	2.50	2'595	2	3	B
0261-2 Limmattal	0261-2.2.056	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Schlieren, Kessler-/Urdorfstrasse	B	6.50	1'691	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.031	V-LV 2.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Bützbergstrasse - Bahnhof)	B	0.70	671	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.033	V-LV 2.2.2	Jurastrasse (Abschnitt Aarwangenstrasse - Bahnhof)	B	1.50	601	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.034	V-LV 2.3	Talstrasse	B	1.20	422	1	1	Be
0329 Langenthal	0329.2.035	V-LV 2.4	Lotzwilstrasse (ab Talstrasse) – Farbgasse - Spitalgasse	B	1.20	1'002	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.036	V-LV 2.5	St. Urbanstrasse (Abschnitt Spitalplatz – Spital)	B	2.70	894	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.038	V-LV 2.7	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse –	B	3.70	775	2	2	B
0329 Langenthal	0329.2.039	V-LV 2.8.1	Ringstrasse (Abschnitt Schorenstrasse – Thunstettenstrasse)	B	1.70	331	2	1	Be
0329 Langenthal	0329.2.040	V-LV 2.8.2	Ringstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse – Industrieplatz)	B	1.80	330	2	1	Be
0329 Langenthal	0329.2.041	V-LV 2.9	Waldhofstrasse (Abschnitt Spital – Murgenthalstrasse)	B	2.20	739	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.042	V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	A	1.00	17'624	1	3	Ae
0329 Langenthal	0329.2.043	V-LV 2.10.2	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	B	1.00	17'624	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.044	V-LV 2.11	Aarwangenstrasse (Abschnitt Murgenthalstrasse - Bahnhofstrasse)	B	1.00	618	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.064	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse	A	0.50	715	1	2	Ae
0351 Bern	0351.2.001	V - MIV 3.1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	B	2.00	468	3	1	Be
0351 Bern	0351.2.014	V - MIV 5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	A	3.50	1'897	1	3	Ae
0351 Bern	0351.2.078	V - LV 2.3	Bern- Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse - Neuhausplatz	B	10.00	4'306	3	3	B
0371 Biel/Bienne	0371.2.054	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Altstadt/Untergasse	A	3.00	1'397	1	3	Ae
0371 Biel/Bienne	0371.2.055	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Kreuzplatz	A	2.50	851	2	2	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.056	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Mett Zentrum	A	4.00	11'247	1	3	B
0371 Biel/Bienne	0371.2.057	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Bahnhofstrasse	A	4.00	2'247	1	3	B
0581 Interlaken	0581.2.013	VS_3_10	Interlaken, Postplatz - Kreuzung Savoy	A	1.41	1'228	2	3	A
0942 Thun	0942.2.021	M12.1	Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	A	0.75	727	1	2	Ae
0942 Thun	0942.2.036	M15.2	Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere)	B	0.20	2'236	1	3	Be
1061 Luzern	1061.2.111	LV-1.3t	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse	A	2.70	1'684	2	3	A

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
1509 Nidwalden	1509.2.009	V-ST-MIV2.2	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	A	1.05	484	1	1	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.028	V-ST-LV1.K1	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	A	1.80	705	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.081	41.2	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	A	2.45	989	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.082	41.3	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	B	2.75	1'566	2	3	B
2196 Fribourg	2196.2.084	41.5	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	A	1.83	2'372	1	3	Ae
2196 Fribourg	2196.2.088	41.9	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	A	1.84	1'713	3	3	A
2196 Fribourg	2196.2.091	41.12	Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat	B	4.55	488	2	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.099	41.21	Réaménagement de la route d'Agy, entre la COOP et Forum Fribourg	A	4.16	338	2	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.108	43.2	Réaménagement de la rue du Varis	B	0.98	394	2	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.109	43.3	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	B	3.92	1'849	2	3	B
2196 Fribourg	2196.2.110	43.4	Réaménagement de la route Ste-Agnès	B	0.33	753	1	2	Be
2581 Aareland	2581.2.010	OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadtring (K104)	A	5.00	1'961	2	3	A
2581 Aareland	2581.2.012	OD4A	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	A	28.30	4'094	3	3	A
2581 Aareland	2581.2.013	OD5A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse	A	5.00	306	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.014	OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse	A	8.00	738	3	2	A
2701 Basel	2701.2.054	M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	A	8.00	26'874	2	3	A
2701 Basel	2701.2.059	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	A	20.00	1'915	2	3	A
2701 Basel	2701.2.061	M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	A	19.00	1'147	2	3	A
2701 Basel	2701.2.062	M14	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln	A	22.00	1'287	1	3	Ae
2701 Basel	2701.2.077	LV1-6	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	A	0.20	780	1	2	Ae
2701 Basel	2701.2.079	LV1-8	Liestal: Umgestaltung und Velo-massnahmen entlang der Rheinstrasse	A	1.50	1'073	2	3	A
2701 Basel	2701.2.087	LV1-16	Oberwil: Strassenraumgestaltung Hohestrasse	A	2.50	652	1	2	Ae
2701 Basel	2701.2.111	LV2-3	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	B	0.30	288	1	1	Be
2939 Schaffhausen	2939.2.012	12	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	A	3.00	1'670	2	3	A
2939 Schaffhausen	2939.2.015	15	Aufwertung Klettgauerstrasse Bereich ESP RhyTech-Areal, inkl. Knoten Kreuzstr.	A	3.50	939	2	2	A
2939 Schaffhausen	2939.2.016	16	Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen (Rheinbrücke – Ortszentrum)	A	1.00	641	3	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.006	2.1.1	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	A	5.00	1'314	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.011	2.4.2	BGK Rorschach (Signalstrasse)	A	1.00	1'453	1	3	Ae

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.012	2.4.3	BGK Rorschacherberg (Rosengartenstr.)	A	1.00	590	1	2	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.013	2.4.4	BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)	A	6.00	673	2	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.020	2.9.1	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)	A	7.00	2'399	3	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.021	2.9.2	St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse	A	1.50	3'293	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.022	2.9.3	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML	A	3.20	939	3	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.023	2.9.4	Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	A	8.50	864	3	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.025	2.9.6	Thal, BGK Staad Hauptstrasse, 2. Etappe	A	2.50	302	3	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.026	2.9.7	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	B	4.00	973	3	2	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.027	2.9.8	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	B	5.00	2'213	3	3	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.028	2.9.9	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	B	5.00	1'725	3	3	B
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.006	GV-3	BGK St.Galler-/Churerstrasse Buchs	A	2.00	1'285	3	3	A
3336 Obersee	3336.2.040	MIV12	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona	A	11.60	2'821	3	3	A
3425 Wil	3425.2.011	ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse	A	2.40	1'224	3	3	B
3425 Wil	3425.2.012	ZEW 1.8	BGK St. Gallerstrasse	B	4.60	1'617	3	3	B
3425 Wil	3425.2.013	ZEW 1.9	BGK Toggenburgerstrasse	A	3.00	1'651	3	3	A
3425 Wil	3425.2.014	ZEW 1.10	BGK Fürstenlandstrasse	A	1.40	1'162	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.015	ZEW 1.11	BGK Konstanzerstrasse	A	3.00	615	2	2	A
3425 Wil	3425.2.016	ZEW 1.12	BGK Untere Bahnhofstrasse	A	0.60	437	1	1	Ae
3425 Wil	3425.2.017	ZEW 1.13	BGK Obere Bahnhofstrasse	A	1.50	544	2	2	A
3425 Wil	3425.2.018	ZEW 1.14	BGK Tonhallenstrasse	B	2.70	938	2	2	B
3425 Wil	3425.2.019	ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse	B	4.20	1'092	2	3	B
3425 Wil	3425.2.021	ZEU 1.2	BGK Bahnhofstrasse	B	6.00	1'896	2	3	B
3425 Wil	3425.2.022	ZEU 1.3	BGK Lindenstrasse	A	0.90	491	2	1	Ae
3425 Wil	3425.2.023	ZEU 1.4	BGK Henauerstrasse	A	2.10	1'095	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.024	ZEU 1.5	BGK Flawilerstrasse	A	3.00	1'725	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.027	ZEU 1.8	BGK Wiesentalstrasse	B	3.30	1'182	2	3	B
3901 Chur	3901.2.025	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	A	8.00	7'436	2	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.002	A.1.02.MIV	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	A	17.50	4'002	3	3	A

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
4021 Aargau-Ost	4021.2.008	A.1.08.LV	Baden, LV-Verbindung Bahnhof-Bäder, Neugestaltung Bäderstr. inkl. Knoten Oelrain	A	5.50	824	1	2	Ae
4566 Frauenfeld	4566.2.001	RZ 2.1	Konzept Innenstadt, Phase 2	A	5.40	830	2	2	A
4566 Frauenfeld	4566.2.002	RZ 2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse	A	3.40	743	3	2	A
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.014		Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	A	5.50	4'267	2	3	A
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.096	MIV-2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshornerstrasse, Kreuzlingen	A	3.00	1'630	3	3	A
5002 Bellinzona	5002.2.021	TIM 2.3	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Arbedo-Castione	A	5.40	1'629	2	3	A
5002 Bellinzona	5002.2.022	TIM 2.4	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	B	15.70	2'703	3	3	B
5113 Locarno	5113.2.007	INF 2	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	B	5.60	3'913	3	3	B
5113 Locarno	5113.2.011	INF 6	Riassetto viario di viale Papio	A	2.20	1'936	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.013	INF 8	Riassetto viario Lungolago viale Verbano	A	3.00	1'213	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.016	INF 11	Messa in sicurezza di via Varesi a Locarno	B	1.90	1'462	1	3	Be
5113 Locarno	5113.2.017	INF 12	Messa in sicurezza di via Luini a Locarno	A	1.80	1'337	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.018	INF 13	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	B	4.50	820	2	2	B
5113 Locarno	5113.2.058	INF 1.2	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - SOLDUNO	A	2.00	2'152	3	3	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.054	TIM 1.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione del traffico e riqualifica di Via Motta	A	1.20	305	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.055	TIM 1.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione e sicurezza Via Turconi - Largo Bernasconi	A	1.50	461	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.062	TIM 1.9	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Balerna, viale Tarchini	A	0.49	328	1	1	Ae
5586 Lausanne-Morges	5586.2.014	5a_CL_02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	A	10.00	1'800	3	3	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.015	5a_CL_03	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	B	4.20	754	3	2	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.017	5a_EL_01	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	A	5.00	1'698	2	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.018	5a_EL_02	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	A	4.00	3'789	2	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.020	5a_EL_04	Pully / Boulevard de la Forêt	A	3.50	976	2	2	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.021	5a_EL_05	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 2	B	8.10	400	3	1	Be
5586 Lausanne-Morges	5586.2.023	5a_OL_02	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	A	5.28	1'697	3	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.024	5a_OL_04	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	A	7.26	1'022	3	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.042	5b_RM_02	Morges / Contournement urbain Nord	B	10.00	3'543	2	3	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.279	4c.OL.108	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu:itinéraire mobilité douce	A	5.90	2'424	3	3	A

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
5890 Rivelac	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)	A	10.32	4'679	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.075	P412 41.06	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a esplanade Territet + tronçon route	A	2.21	464	3	1	Ae
5890 Rivelac	5890.2.079	P412 41.1	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	B	5.63	1'014	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.087	P414 41.18	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprès	B	1.46	557	3	2	B
5890 Rivelac	5890.2.088	P414 41.19	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	B	5.77	1'150	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.089	P414 41.20	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	A	2.61	1'139	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.091	P414 41.22	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	B	6.59	2'743	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.093	P414 41.24	réaménagement urbain léger axe structurant Fontanivent RC735c route de Colondalles + route de la Combe	B	1.59	215	1	1	Be
5890 Rivelac	5890.2.096	P414 41.27	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville - Vevey	B	3.13	1'951	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.097	P414 41.28	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux-Villes	B	10.44	6'953	3	3	B
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.010	V10	Begegnungszone Brückenweg Visp	A	2.00	750	1	2	Ae
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.069	V3	Aufwertung Dorfkern Visp - Strasse	A	1.35	1'655	1	3	Ae
6153 Chablais	6153.2.004	R4	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	A	7.20	1'924	3	3	A
6153 Chablais	6153.2.005	R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	A	4.36	775	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.006	R6	Réaménagement de l'avenue des Ormonts à Aigle	A	1.00	249	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.009	R9	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	A	7.20	532	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.010	R10	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	A	7.86	1'577	3	3	A
6266 Sion	6266.2.001	R1	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	7.90	2'482	3	3	A
6266 Sion	6266.2.002	R2	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)	A	6.00	2'674	3	3	A
6266 Sion	6266.2.003	R3	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)	A	6.80	2'171	3	3	A
6266 Sion	6266.2.004	R4	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne	A	3.24	3'811	3	3	A
6266 Sion	6266.2.005	R5	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)	A	2.25	1'661	3	3	A
6266 Sion	6266.2.006	R6	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)	A	2.53	1'018	2	3	A
6266 Sion	6266.2.007	R7	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz	A	1.58	837	3	2	A
6458 RUN	6458.2.010	I1	Neuchâtel Rue de l'Ecluse: requalification	A	3.50	1'100	2	3	A
6458 RUN	6458.2.012	I2	La Chaux-de-Fonds : mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18	A	3.83	1'270	3	3	A
6458 RUN	6458.2.015	I3	Le Locle Rue du Crêt-Vaillant: requalification	A	1.65	968	1	2	Ae

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
6458 RUN	6458.2.016	I4	Le Locle Entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste): requalification	A	1.35	970	3	2	A
6458 RUN	6458.2.024	M1	Neuchâtel: Amélioration réseau MD - Av.de la Gare: réaménagement	A	2.10	1'116	2	3	A
6458 RUN	6458.2.096	I2	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et vieille ville: requalification de l'espace public (I2-013, I2-014, K2)	A	5.80	5'199	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.019	30-14	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	A	18.50	6'516	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.020	30-15	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	A	3.60	3'339	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.023	30-19	axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	A	19.00	9'021	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.024	30-20	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde	A	9.80	1'561	1	3	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.029	31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	A	11.50	3'986	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.035	34-12	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	A	9.36	1'368	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.044	32-2-7	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	A	10.23	4'420	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.045	32-2-8	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	A	6.10	1'972	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.052	36-3-8	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	A	33.63	7'301	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.129	30-28	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	B	4.00	2'948	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.132	30-31	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	B	3.60	2'032	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.133	30-32	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	B	4.98	2'239	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.135	31-10	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	B	22.00	4'217	2	3	B
6711 Delémont	6711.2.004	4a3	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	B	5.00	931	2	2	B
6711 Delémont	6711.2.007	9a	Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	A	1.30	230	1	1	Ae

Places

0230 Winterthur	0230.2.004	GV4	Winterthur - Umgestaltung Zentrum Wülflingen	A	4.00	10'000	2	2	A
0230 Winterthur	0230.2.042	LV1	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Umgestaltung Rudolfstrasse	A	10.00	4'500	1	2	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.040	G_LV3	Wangen-Brütisellen - Aufwertung Dorfplatz	A	1.50	10'000	2	2	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.093	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B - Meierhofplatz	B	5.00	13'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.094	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B - Wipkingerplatz	B	18.00	23'000	3	2	B

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.095	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B - Zehntenhausplatz	B	20.00	27'000	3	1	Be
0351 Bern	0351.2.021	V - MIV 5.3	Bern, Helvetiaplatz	B	2.50	14'000	2	1	Be
0351 Bern	0351.2.025	V - MIV 5.4d	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	B	2.00	20'000	3	2	B
0351 Bern	0351.2.064	V - ÖV 3.5a	Stadt Bern, Breitenrainplatz	A	10.00	12'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.065	V - ÖV 3.5b	Stadt Bern, Eigerplatz	A	30.00	21'000	3	2	A
0351 Bern	0351.2.066	V - ÖV 3.5c	Stadt Bern, Viktoriaplatz	A	15.00	27'000	3	2	A
0942 Thun	0942.2.022	M12.2	Umgestaltung Mönchplatz	B	1.00	14'416	2	2	B
0942 Thun	0942.2.023	M12.3	Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse	B	0.50	8'539	1	2	Be
0942 Thun	0942.2.033	M14.3	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	A	1.50	2'100	1	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.080	41.1	Réaménagement de la place Notre-Dame	A	3.24	6'200	1	2	Ae
2196 Fribourg	2196.2.083	41.4	Réaménagement de la centralité de Schönberg	B	3.19	15'770	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.089	41.10	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	A	1.14	19'700	3	2	A
2196 Fribourg	2196.2.102	41.24	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	B	4.21	15'350	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.121	43.15	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.b)	B	3.29	24'950	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.127	44.4	Réaménagement de la place du petit St-Jean	A	2.35	3'000	1	2	Ae
2601 Solothurn	2601.2.011	V–MIV 2.4	Kriegstetten, Gerlafingen-/Hauptstrasse (Neues Betriebskonzept- und Gestaltungskonzept, Ausgestaltung des Knotens als Dorfplatz)	B	2.00	12'700	2	1	Be
2701 Basel	2701.2.070	M6	Beruhigung Ortszentrum Dornach	B	4.00	22'000	3	2	B
2701 Basel	2701.2.146	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen - Aufwertung Vorplatz	A	15.00	11'500	2	1	Ae
2939 Schaffhausen	2939.2.013	13	Erweiterung Zentrumsaufwertung Neuhausen am Rheinfall	A	4.60	10'000	2	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.085	2.18.1	BGK Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse	A	0.50	17'500	3	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.086	2.18.2	BGK Thal, Neugestaltung Zentrum	A	0.50	7'000	1	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.087	2.18.3	BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt	A	0.50	15'500	3	2	A
3336 Obersee	3336.2.039	MIV11	Aufwertung Dorfkern Lachen	A	4.00	12'400	2	3	A
3425 Wil	3425.2.010	ZEW 1.6	Verkehrberuhigung Bahnhofplatz Süd	B	1.00	5'000	1	2	Be
4021 Aargau-Ost	4021.2.013	A.2.02.ÖV	Brugg, Aufwertung Bahnhofsplatz-Neumarkt und Busterminal Nord	A	5.00	13'400	2	2	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.038	TL 3.14	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4)	A	3.30	11'300	2	2	A

Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
5250 Mendrisiotto	5250.2.043	TL 5.2	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio, messa in sicurezza e riqualifica spazi pubblici a San Martino e pista ciclabile Via Morée	A	0.45	8'650	1	2	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.044	TL 5.3	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico	A	1.70	10'400	2	2	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.046	TL 5.5	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Col. Bernasconi	A	3.00	900	1	2	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.047	TL 5.6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio (Genestrerio), messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Baraini	A	2.00	7'100	1	2	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.048	TL 6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia	B	1.00	15'700	3	2	B
5250 Mendrisiotto	5250.2.061	TIM 1.8	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Vacallo, moderazioni Via Guisan – Piazza San Simone	A	2.00	14'300	2	2	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.081	21_RM_01	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	A	5.00	44'594	3	2	A
5890 Rivelac	5890.2.015	P151 15.03	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	A	2.00	10'000	2	2	A
5890 Rivelac	5890.2.076	P412 41.07	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	B	11.24	22'000	3	2	B
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.004	V4	Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	A	6.50	13'900	2	2	A
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.009	V9	Begegnungszone Bahnhof Brig	A	5.40	11'200	2	2	A
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.061	V6a	Aufwertung Dorfkern Lalden - Dorfplatz	A	0.30	0	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.001	R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	A	11.00	13'500	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.090	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 1/2	A	14.70	21'300	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.091	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 2/2	A	7.10	21'300	3	2	B
6458 RUN	6458.2.033	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle vieille ville: aménagement zone piétonne	A	0.10	2'000	1	2	Ae
6458 RUN	6458.2.035	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle Esplanade de la gare	A	0.85	1'050	1	2	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.021	30-17	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	A	5.72	21'000	3	2	A
6621 Grand Genève	6621.2.022	30-18	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place du Pré l'Evêque	A	5.10	4'000	1	3	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.048	36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	A	8.34	17'000	3	2	A

Annexe 8: Données de bases pour la définition des coûts des projets

Remarques:
Deux remarques sont à apporter concernant l'évaluation de la taille des agglomérations :

- La population de tout le périmètre statistique est considérée.
- Par rapport aux définitions statistiques, les corrections suivantes sont apportées pour correspondre aux périmètres des projets d'agglomération déposés :

  Les communes listées ci-dessous sont comprises dans le périmètre de l'agglomération d'**Aargau-Ost** et sont donc soustraites de l'agglomération de Zurich :
  Bellikon / Bergdietikon / Killwangen / Neuenhof / Remetschwil / Spreitenbach / Würenlos / Ehrendingen / Arni (AG) / Berikon / Bremgarten (AG) / Eggenwil / Fischbach-Göslikon / Hermetschwil- / Staffeln / Jonen / Oberlunkhofen / Oberwil-Lieli / Rudolfstetten-Friedlisberg / Unterlunkhofen / Widen / Zufikon / Islisberg / Rottenschwil.
  Les communes listées ci-dessous sont comprises dans le périmètre de l'agglomération d'**Obersee** et sont donc soustraites de l'agglomération de Zurich :
  Bubikon / Feusisberg / Freienbach / Wollerau.
  Les communes listées ci-dessous sont comprises dans le périmètre de l'agglomération de **Chiasso-Mendrisio** et sont donc soustraites de l'agglomération de Lugano :
  Bissone / Maroggia / Rovio / Melano.
  Les communes listées ci-dessous sont comprises dans le périmètre de l'agglomération de **Winterthour** et sont donc soustraites de l'agglomération de Zurich :
  Illnau-Effretikon / Kyburg / Lindau / Brütten.
  Les communes listées ci-dessous sont comprises dans le périmètre de l'agglomération de l'**oberland zurichois** et sont donc soustraites de l'agglomération de Zurich :
  Bubikon / Gossau (ZH) / Grüningen / Seegräben / Fehraltorf / Russikon / Mönchaltorf / Uster.

Les valeurs suivantes sont prises en considération :

Agglomération	Habitants 2010 partie suisse	Personnes actives 2008 partie suisse	Habitants y. c. partie étrangère
Wetzikon – Pfäffikon (ZH)	51'409	23'582	51'409
Winterthur	139'877	65'720	139'877
Zürich	1'188'566	731'434	1'188'566
Lyss	13'726	7'031	13'726
Langenthal	14'938	10'745	14'938
Bern	353'255	250'579	353'255
Biel/Bienne – Lyss	92'199	47'754	92'199
Burgdorf	28'457	17'697	28'457
Interlaken	22'660	11'833	22'660
Thun	95'322	41'714	95'322
Luzern	209'796	117'693	209'796
Einsiedeln	14'385	5'609	14'385
Lachen	37'759	13'347	37'759
Schwyz	26'016	14'149	26'016
Stans	30'514	15'049	30'514
Zug	108'704	81'431	108'704
Bulle	27'075	12'857	27'075
Fribourg	104'896	57'528	104'896
Grenchen	25'370	13'873	25'370
Olten – Zofingen	110'703	61'765	110'703
Solothurn	76'378	38'660	76'378
Basel	497'725	304'901	765'807
Schaffhausen	66'247	34'719	67'726
St.Gallen	150'229	100'897	150'229
Heerbrugg – Altstätten – Dornbirn	53'824	29'634	173'607
Buchs – Vaduz	22'652	11'506	55'607

Agglomération	Habitants 2010 partie suisse	Personnes actives 2008 partie suisse	Habitants y. c. partie étrangère
Rapperswil-Jona – Rüti	50'449	21'770	50'449
Wil (SG)	70'095	31'633	70'095
St.Moritz	14'835	11'738	14'835
Davos	11'166	6'860	11'166
Chur	69'962	38'246	69'962
Aarau	88'015	55'959	88'015
Baden-Brugg	117'712	65'147	117'712
Wohlen (AG)	22'916	9'684	22'916
Lenzburg	29'519	15'440	29'519
Arbon-Rorschach	59'400	26'266	60'886
Amriswil-Romanshorn	26'282	11'748	26'282
Frauenfeld	29'211	19'300	29'211
Kreuzlingen – Konstanz	28'790	15'048	121'599
Bellinzona	50'129	24'367	50'129
Locarno	60'915	27'624	60'915
Lugano	133'167	79'900	149'312
Chiasso – Mendrisio (– Como)	48'837	34'219	210'157
Lausanne	336'364	192'004	336'364
Vevey-Montreux	91'977	36'922	91'977
Yverdon	33'562	15'763	33'562
Brig-Visp	33'871	19'587	33'871
Martigny	16'143	10'163	16'143
Monthey – Aigle	38'822	17'266	38'822
Sierre-Montana	37'097	15'367	37'097
Sion	61'045	33'612	61'045
La Chaux-de-Fonds – Le Locle (– Morteau)	47'553	30'526	62'425
Neuchâtel	80'789	43'712	80'789
Genève	526'442	303'748	723'841
Delémont	21'351	12'594	21'351
Zusammengefasste Agglomerationen			
Zürcher Oberland	117'715	49'623	117'715
Winterthur und Umgebung	162'832	73'632	162'832
Stadt Zürich – Glattal – Limmattal	1'019'495	668'053	1'019'495
Biel/Bienne – Lyss	105'925	54'785	105'925
Aareland	198'718	117'724	198'718
St. Gallen – Arbon – Rorschach	209'629	127'163	209'629
Obersee	115'544	51'550	115'544
Aargau-Ost	222'621	103'266	222'621
RUN	128'342	74'238	143'214

Annexe 9: Valeurs limites pour les coûts des projets

Agglomération	Valeur limite entre coûts moyens et faibles	Valeur limite entre coûts élevés et moyens
Wetzikon – Pfäffikon (ZH)	69	139
Winterthur	189	379
Zürich	1'703	3'407
Lyss	19	38
Langenthal	22	45
Bern	524	1'049
Biel/Bienne – Lyss	127	254
Burgdorf	41	82
Interlaken	31	63
Thun	127	255
Luzern	294	589
Einsiedeln	19	38
Lachen	49	97
Schwyz	36	73
Stans	42	83
Zug	164	328
Bulle	37	73
Fribourg	146	293
Grenchen	35	71
Olten – Zofingen	155	310
Solothurn	105	210
Basel	713	1'425
Schaffhausen	92	183
St.Gallen	220	440
Heerbrugg – Altstätten – Dornbirn	75	150
Buchs – Vaduz	31	62
Rapperswil-Jona – Rüti	67	134
Wil (SG)	94	188
St.Moritz	23	45
Davos	16	32
Chur	98	195
Aarau	127	254
Baden-Brugg	165	329
Wohlen (AG)	30	61
Lenzburg	41	82
Arbon-Rorschach	79	159
Amriswil-Romanshorn	35	70
Frauenfeld	43	85
Kreuzlingen – Konstanz	40	80
Bellinzona	68	137
Locarno	82	164
Lugano	190	379
Chiasso – Mendrisio (– Como)	72	145
Lausanne	474	948
Vevey-Montreux	121	242
Yverdon	45	91
Brig-Visp	48	96
Martigny	23	47
Monthey – Aigle	52	104
Sierre-Montana	49	98
Sion	85	171

Agglomération	**Valeur limite entre coûts moyens et faibles**	**Valeur limite entre coûts élevés et moyens**
La Chaux-de-Fonds – Le Locle (– Morteau)	69	138
Neuchâtel	112	225
Genève	743	1'487
Delémont	30	61
Zusammengefasste Agglomerationen		
Zürcher Oberland	156	312
Winterthur und Umgebung	219	438
Stadt Zürich – Glattal – Limmattal	1'483	2'967
Biel/Bienne – Lyss	146	292
Aareland	282	565
St. Gallen – Arbon – Rorschach	299	599
Obersee	155	310
Aargau-Ost	301	601
RUN	181	363

Annexe 10: Position des experts externes

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Prüfprozess Agglomerationsprogramme 2. Generation

Stellungnahme der externen Expert/-innen
10.04.2013

ARGE *examino*

Ernst Basler + Partner TRANSITEC ECOPLAN

1 Auftrag 1
2 Würdigung der übergeordneten Methodik 3
3 Würdigung des Prozesses 5
3.1 Interner Prozess 5
3.2 Externer Prozess 6
4 Würdigung des Ergebnisses 7
4.1 Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation 7
4.2 Ergebnis des Prüfprozesses 7
5 Optimierungsvorschläge für die 3. Generation 8
5.1 Methodische Aspekte 8
5.2 Aspekte im Prüfprozess 10
5.3 Aspekte bei der Massnahmenbeurteilung 11
5.4 Punkte bei einzelnen Agglomerationen 12
6 Fazit 14

Projektteam
René Neuenschwander
Aline Renard
Mark Sieber

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
4, avenue Auguste-Tissot
1006 Lausanne
+41 21 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net

Ecoplan AG
Monbijoustrasse 14
3011 Bern
+41 31 356 61 61
info@ecoplan.ch
www.ecoplan.ch

1 Auftrag

Auftrag mit vier Bestandteilen

Der Auftrag der ARGE *examino* (Ernst Basler + Partner, Transitec Ingénieurs-Conseils und Ecoplan) im Zusammenhang mit dem Prüfprozess der Agglomerationsprogramme 2. Generation umfasste im Wesentlichen drei Bestandteile:

- Expert/-innenmandat Verkehr: *examino* hatte die Aufgabe, unabhängige Massnahmen- und Programmbeurteilungen für alle 41 Agglomerationsprogramme vorzunehmen und diese in sogenannte Entwurfsbereinigungssitzungen mit dem Prüfteam des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) einzubringen. In diesen Sitzungen konnten in der Diskussion grösstenteils gemeinsame Einschätzungen von ARE und *examino* erarbeitet werden, teilweise blieben aber auch gewisse abweichende Sichtweisen bestehen. Diese vertrat *examino* auch in den anschliessenden Konferenziellen Bereinigungssitzungen mit ARE, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bundesamt für Verkehr (BAV) und Bundesamt für Umwelt (BAFU), in denen ein Konsens unter allen Beteiligten erarbeitet wurde.
- Qualitätssicherung und kritische Begleitung des Prüfprozesses: *examino* wirkte an zahlreichen ARE-internen Sitzungen mit und half bei der Behandlung von methodischen und fachlichen Fragen. *examino* nahm Korreferate der Prüfberichte zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen vor und wirkten auch bei der redaktionellen Überarbeitung der Prüfberichte mit.
- Bearbeitung Benchmarks und Quervergleiche: examino unterstützte das ARE durch die Entwicklung der Methodik für die einzelnen Benchmarks und Quervergleiche. Ausgangspunkt bildete das Vorgehen im Prüfprozess der 1. Generation. Die entsprechende Methodik wurde je nach Kategorie teilweise übernommen, teilweise neu entwickelt und auf alle Massnahmen der entsprechenden Kategorien angewendet.

Unterschiedliche Rollen

examino nahm je nach Aufgabe eine unterschiedliche Rolle ein. Während bei der Massnahmen- und Programmbeurteilung eine unabhängige second opinion zu erarbeiten und vertreten war, bestand die Aufgabe in den anderen Bestandteilen des Auftrags in der Beratung und Unterstützung des ARE sowie in der Sachbearbeitung.

Organisation der Arbeiten bei examino

Der Grossteil der Arbeiten von *examino* wurde durch das aus drei Expert/-innen bestehende Kernteam erbracht. Diese teilten die 41 Agglomerationsprogramme unter sich auf. Dabei galt selbstverständlich als zwingende Vorgabe, dass die Expert/-innen nicht an der Beurteilung

eines Agglomerationsprogramms mitwirkten, an dessen Erarbeitung sie beteiligt gewesen waren. Auch auf der Ebene der Massnahmen machten die Expert/-innen transparent, für welche Massnahmen sie oder ihre Firmen Beiträge geleistet hatten.

Bei einzelnen Bearbeitungsaufgaben, insbesondere im Zusammenhang mit den Benchmarks und Quervergleichen, kamen auch weitere Mitarbeitende der beteiligten drei Firmen zum Einsatz.

SitzungsteilnahmeSitzungsteilnahme

examino war an den Entwurfsbereinigungssitzungen und den Konferenziellen Bereinigungssitzungen jeweils mit zwei Expert/-innen vertreten. Ein Experte nahm an fast ausnahmslos allen Sitzungen teil, um beim Quervergleich unter allen 41 Agglomerationsprogrammen Kenntnisse aus allen Agglomerationsprogrammen und ihrer Beurteilung einbringen zu können. An den Bilanzateliers nahmen in der Regel alle drei Expert/-innen teil.

2 Würdigung der übergeordneten Methodik

Grundlagen der Methodik

Die Massnahmen- und Programmbeurteilung basiert im Wesentlichen auf der Methodik, wie sie im Prüfprozess der 1. Generation mit gutem Ergebnis angewendet und in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation (nachfolgend „UVEK-Weisung") dargelegt wurde.

Qualitative Massnahmen- und Programmbeurteilung

Aufgabe der Methodik ist es, eine konsistente und nachvollziehbare Beurteilung der einzelnen Massnahmen sowie der Programmwirkung zu gewährleisten. Es liegt in der Natur der Agglomerationsprogramme, dass nicht alle Massnahmen bereits weit entwickelt und gut dokumentiert sind. Entsprechend musste für die meisten Massnahmenkategorien eine qualitative Bewertung vorgenommen werden. Einzig für die Massnahmen in den Benchmarks und Quervergleichen konnten quantitative Angaben für die Beurteilung herangezogen werden. Die Programmwirkung als Ganzes wurde ebenfalls qualitativ beurteilt.

Diskussion der Wirkungen

Das weitgehende Fehlen einer quantitativen Basis für die Beurteilung wurde im Prüfprozess ausgeglichen durch die Tatsache, dass die Massnahmen- und Programmwirkungen durch zahlreiche Personen unabhängig voneinander beurteilt werden (ARE, BAV, ASTRA, BAFU, *examino*). In intensiven Diskussionen gelang es auch bei anfänglich divergierenden Auffassungen jeweils, für eine Massnahme oder eine Programmwirkung ein gemeinsames Verständnis zu schaffen und einen Konsens über die Beurteilung zu erreichen.

Skala der Wirkungsbeurteilung

Die vorgegebene Skala von -1 bis +3 Punkten, wobei nur ganze Punkte vergeben wurden, wirkt sehr grob und lässt wenig Differenzierung zu. Dem wurde dadurch begegnet, dass in der internen Diskussion der Wirkungen auch Nuancierungen verwendet wurden (z.B. 2- oder 2+). Diese dienten aber ausschliesslich der verbesserten Einordnung und Vergleichbarkeit der Beurteilungen in die Gesamtheit aller Agglomerationsprogramme und werden im Ergebnis des Prüfprozesses nicht ausgewiesen.

Eine feinere als die verwendete Skala würde eine grössere Genauigkeit der qualitativen Wirkungseinschätzungen erfordern, die jedoch auf der verfügbaren Datenbasis nicht möglich ist. Eine feiner abgestufte Skala würde die Gefahr mit sich bringen, dass möglicherweise auch dort Differenzierungen vorgenommen würden, wo keine ausreichende Sicherheit über die differenzierten Wirkungen vorliegen. Deshalb scheint die vorliegende Skala in ihrer Grobheit zweckmässig und vor dem Hintergrund der verfügbaren Informationen adäquat. Hingegen ist es nötig, die Bedeu-

tung der einzelnen Noten möglichst genau zu beschreiben, damit die Skala bei allen Beurteilungen gleich angewendet wird.

3 Würdigung des Prozesses

Interner und externer Prozess

Der Prüfprozess wurde durch das ARE geführt. Er bestand einerseits aus internen Abstimmungen unter den Bundesämtern und mit *examino*. Andererseits wurden die Trägerschaften der Agglomerationen zu verschiedenen Zeitpunkten einbezogen.

3.1 Interner Prozess

Ablauf

In zwölf ganztägigen Sitzungen wurden die 41 Agglomerationsprogramme unter den beteiligten Bundesämtern und mit *examino* besprochen. Als Grundlage für diese Konferenziellen Bereinigungssitzungen wurde vorgängig zwischen ARE und *examino* jeweils eine Entwurfsbereinigungssitzung durchgeführt, in welcher basierend auf unabhängigen Bewertungen ein erster Bewertungsvorschlag entwickelt wurde.

An den Konferenziellen Bereinigungssitzungen wurden in einem ersten Schritt die Massnahmen behandelt: Die unabhängig voneinander entstandenen Beurteilungen von ARE, BAV, ASTRA und BAFU wurden zusammengeführt, zusätzliche Sichtweisen und Kenntnisse in die Diskussion eingebracht und unbeantwortete Fragen festgehalten. Als Ergebnis davon wurden die Kategorisierung als beitragsberechtigte Massnahme und die von der Agglomeration eingegebene Priorität überprüft. In einem weiteren Schritt wurde die Programmwirkung eingeschätzt. Auch hier wurden die unabhängigen Beurteilungen der verschiedenen Bundesämter und von *examino* diskutiert und abgewogen.

Faire Beurteilungen

Trotz der grossen Zahl zu beurteilender Programme und Massnahmen stand genügend Zeit für die Diskussion der Massnahmen sowie der Programmwirkung zur Verfügung. Alle Bundesämter und *examino* wurden jeweils durch die Sitzungsleitung einzeln aufgerufen, so dass alle Teilnehmer/-innen zu Wort kamen. Es wurde alles unternommen, um den Programmen und ihren einzelnen Massnahmen durch die Beurteilung gerecht zu werden, obschon die zeitlichen und personellen Ressourcen limitiert waren. Wo wichtige Fragen offen blieben, wurden diese gesammelt und den einzelnen Trägerschaften der Agglomerationen gestellt. Wo hingegen die Unklarheiten auch nach der Fragenbeantwortung der Agglomerationen nicht beseitigt werden konnten, mussten Massnahmen mangels genügenden Reifegrads in die C-Liste verschoben oder eine fehlende Nachvollziehbarkeit der Programmwirkung kritisiert werden.

Im Laufe des internen Prozesses fanden unter Beizug der vier Bundesämter und *examino* vier Bilanzateliers statt, in deren Rahmen die Beurteilungen insbesondere im Quervergleich zu den jeweils anderen Agglome-

rationsprogrammen überprüft wurden. Das hohe Mass an Aggregation, das in den Beurteilungen steckte, und die hohen Anforderungen an die Robustheit der Ergebnisse erfordert ein solches iteratives Vorgehen absolut.

3.2 Externer Prozess

Ablauf

Die Agglomerationen reichten ihre Programme Ende Dezember 2011 (neue Agglomerationsprogramme) bzw. Ende Juni 2012 (überarbeitete Agglomerationsprogramme) ein. Entsprechend ihrer Behandlung in sechs Staffeln wurden die Agglomerationsprogramme durch die Vertreter/-innen der Bundesämter und *examino* zwischen Januar 2012 und Februar 2013 behandelt. Nach einer ersten Analyse der eingereichten Unterlagen wurden den Agglomerationen jeweils auf schriftlichem Weg Fragen gestellt. Die Antworten flossen in die Beurteilung der Massnahmen und Programmwirkungen ein. Weitere Fragen, die sich an den Sitzungen ergaben oder aufgrund der ersten Fragenbeantwortung noch nicht geklärt waren, wurden den Agglomerationen unmittelbar nach den Sitzungen gestellt, so dass sie noch beim Verfassen des Prüfberichts berücksichtigt werden konnten. Den Abschluss des externen Prozesses bilden die Gespräche im Mai/Juni 2013, an welchen die Beurteilungen des Bundes mit den jeweiligen Trägerschaften der Agglomerationsprogramme besprochen werden.

Wertvolle weitere Informationen aus den Fragenrunden

Die Fragenbeantwortung der Agglomerationen förderte viel zusätzliche Information zutage. Teilweise legten die Agglomerationen auch nochmals sehr umfangreiche Dokumentationen zu Massnahmen oder Grundlagen für das Agglomerationsprogramm bei. In den meisten Fällen halfen die Antworten und die zusätzlichen Grundlagen, die Beurteilung der Massnahmen und der Programme besser abzustützen.

4 Würdigung des Ergebnisses

4.1 Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation

Fortschritte gegenüber der 1. Generation

Allgemein wurde anerkannt, dass die meisten Agglomerationen gegenüber ihren Agglomerationsprogrammen der 1. Generation grosse Fortschritte gemacht haben. Dies hängt wohl einerseits mit Erfahrungen aus der 1. Generation zusammen, andererseits aber auch mit den angehobenen Anforderungen des Bundes. Mit dem Zukunftsbild wurde von den Agglomerationen ein neues Element erwartet. Auch wenn das Zukunftsbild selbst nicht überall überzeugen konnte, entstand der Eindruck, dass der rote Faden in den Agglomerationsprogrammen besser herausgearbeitet wurde und die Kohärenz des Agglomerationsprogramms dadurch verbessert werden konnte. Die Anforderungen der „UVEK-Weisung" haben sich damit positiv ausgewirkt.

Die Agglomerationen nutzten die Agglomerationsprogramme der 2. Generation sehr unterschiedlich. Während einige Agglomerationen sehr stark auf der 1. Generation aufbauen und nur wenige neue Massnahmen zur Mitfinanzierung beantragen, bauten verschiedene Agglomerationen ihre Programme neu auf und stellten sie, unter Berücksichtigung der 1. Generation, auf eine neue Basis.

4.2 Ergebnis des Prüfprozesses

Differenziert beurteilte Gesamtwirkung

Bezüglich der Wirkungsbeurteilung können nur wenige Agglomerationen ihr Resultat der 1. Generation übertreffen. Ein grosser Teil der Agglomerationen erhält weniger Wirkungspunkte als in der 1. Generation. Dies hat insbesondere damit zu tun, dass keine Vorleistungspunkte mehr vergeben werden und sich damit die maximal möglichen Punktzahlen von 16 auf 12 Punkte reduzieren. Auch waren die Anforderungen auf Basis der „UVEK-Weisung" höher angesetzt als noch in der 1. Generation. Nicht alle Agglomerationen konnten bezüglich der Erfüllung dieser höheren Anforderungen überzeugen. Bei sechs von 41 Agglomerationsprogrammen musste eine unzureichende Wirkung festgestellt werden. Diese erhalten keine Mitfinanzierung.

Robustes Ergebnis

Die Gesamtwirkung der eingereichten Agglomerationsprogramme bewegt sich nach der Beurteilung durch den Bund in einer Bandbreite zwischen 2 und 9 Punkten. Sie wurde im Rahmen des Prüfprozesses für alle Agglomerationsprogramme sorgfältig abgewogen und aus verschiedenen Blickwinkeln immer wieder hinterfragt. Das Ergebnis kann auch aus Sicht der externen Expert/-innen als robust und im Quervergleich konsistent gelten.

5 Optimierungsvorschläge für die 3. Generation

In der Folge wird auf Punkte hingewiesen, bei denen aus Sicht *examino* Optimierungspotenzial im Hinblick auf den Prüfprozess der 3. Generation besteht.

5.1 Methodische Aspekte

Aufgabe der Methodik

Die Methodik hat die Aufgabe, eine gerechte Beurteilung aller Massnahmen und Agglomerationsprogramme zu gewährleisten. Wie oben ausgeführt, ist *examino* grundsätzlich der Meinung, dass die verwendete Methodik dieses Ziel erreicht. Dennoch gibt es Punkte, die es kritisch zu beleuchten gilt und wo im Rahmen der „UVEK-Weisung" der 3. Generation Verbesserungen angestrebt werden könnten. Es besteht der Eindruck, dass insbesondere bei der Handhabung grundsätzlicher Fragen durch die Agglomerationen mehr Einheitlichkeit erreicht und damit der Prüfprozess entlastet werden könnte.

Folgende Punkte stehen dabei im Vordergrund:

1. Umgang der Agglomerationen mit Eigenleistungen

Die Agglomerationen gehen mit der Deklaration der Eigenleistung unterschiedlich um. Während die einen Agglomerationen auch kleine Eigenleistungen in grossem Umfang ausweisen, tun die anderen dies nicht, obschon sie vermutlich auch betriebliche oder planerische Aufgaben erfüllen. Dies führt dazu, dass die Beurteilung eines angemessenen Masses an Eigenleistungen der Agglomerationen im Quervergleich erschwert wird. Die ausgewiesenen Eigenleistungen können auch die Programmwirkung beeinflussen. Die Agglomerationen sollten noch deutlicher dazu aufgefordert werden, ein Gesamtbild ihrer Anstrengungen anstatt nur die mitfinanzierbaren Massnahmen aufzuzeigen.

2. Umgang der Agglomerationen mit dem BFS-Perimeter

Der BFS-Perimeter der Agglomerationen ist ein objektiver und vergleichbarer Rahmen für die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms. Die Agglomerationen gehen jedoch sehr unterschiedlich damit um. Verschiedene Agglomerationen arbeiten explizit in einem engeren Perimeter des Agglomerationskerns, andere gehen aus räumlich-funktionalen Überlegungen über den Perimeter hinaus. Da die Beurteilung der Wirkungen auf den ganzen Agglomerationsperimeter zu beziehen ist, erschwerte die Verwendung unterschiedlich enger oder weiter Bearbeitungsperimeter die Beurteilung. Die Problematik sollte in der „UVEK-Weisung" der 3. Generation aufgegriffen werden. Insbesondere die Beschränkung auf einen engeren Perimeter muss kritisch gesehen werden, da damit Aussagen zum restlichen BFS-Perimeter fehlen. Auch sollten Überlegungen dazu angestellt werden, wie damit umzugehen wäre,

wenn sich die BFS-Perimeter in Zukunft massgeblich verändern sollten, aber die Kohärenz mit den früheren Generationen weiterhin hochzuhalten ist.

3. Umgang mit Agglomerationen mit unterschiedlicher Ausgangslage

Grundsätzlich wird mit den Wirkungskriterien die Wirkung des Programms im Vergleich zur Trendentwicklung beurteilt. Diese Differenz kann unterschiedlich gross sein je nachdem, welches die Ausgangssituation in der Agglomeration ist. Eine Agglomeration, die auch in der Kernstadt stark MIV-orientiert ist und deren ÖV- und LV-Systeme noch weniger weit entwickelt sind, kann leichter eine grosse Wirkung ihrer Massnahmen ausweisen als eine Agglomeration, die bereits grosse Vorleistungen erbracht hat. Bei der Beurteilung führte dieser Umstand manchmal zu Diskussionen über die Programmwirkung. Dieselben Massnahmen können in der einen Agglomeration einen Quantensprung in der Qualität des Verkehrssystems bedeuten, während sie in einer anderen Agglomeration mit einem bereits guten Niveau des entsprechenden Verkehrssystems keine grosse Wirkung mehr hervorrufen wird. Bezüglich der Berücksichtigung der Ausgangslage im Trendzustand könnte die Praxis für die 3. Generation überdacht werden, denn dieser Aspekt wird immer wichtiger, wenn die Agglomerationen mit jeder Generation ihrer Agglomerationsprogramme eine verbesserte Ausgangslage schaffen.

4. Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation

In ähnlicher Art wie im obigen Punkt stellen sich aus Sicht *examino* auch Fragen bezüglich der Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation. In der praktischen Umsetzung gestaltet sich die von der „UVEK-Weisung" vorgeschriebene Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation in die Programmwirkung als anspruchsvoll. Erstens setzt sie die umfassende Kenntnis dieser Massnahmen mit ihren Wirkungen voraus und zweitens sind sie im Vergleich zur Ausgangslage ohne diese Massnahmen, aber in Kombination mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation zu beurteilen. Eine über alle Agglomerationsprogramme kohärente Beurteilung ist damit sehr anforderungsreich. Im Hinblick auf die 3. Generation, wenn die Massnahmen zweier vorangegangener Generationen mitzuberücksichtigen sind, müssten hierzu entsprechende Überlegungen angestellt werden.

5. Berücksichtigung des kant. Richtplans im Wirkungskriterium 2 (Siedlung)

Die Siedlungsmassnahmen der Agglomerationen bauen in der Regel auf dem kantonalen Richtplan, Teil Siedlung, auf. Bei der Beurteilung der Anstrengungen einer Agglomeration zur konzentrierten Siedlungsentwicklung und zur Verminderung der Zersiedelung sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms deshalb vor dem Hintergrund der Siedlungssteuerung des jeweiligen kantonalen Richtplans zu sehen. Bei nicht ganz aktuellen kantonalen Richtplänen entwickelte sich im Laufe des Prüfprozesses die Praxis, dass diese nicht als Errungenschaft der Agglo-

merationsprogramme berücksichtigt werden können. Hingegen wurden Richtpläne, deren Festsetzung weniger lang zurückliegt, bei der Beurteilung des Agglomerationsprogramms stärker beachtet und gewürdigt. Die diesbezügliche Praxis sollte im Hinblick auf die 3. Generation hinterfragt und schriftlich festgehalten werden.

6. Beurteilung von Wirkungskriterium 3 (Sicherheit)

Die Bewertung von Wirkungskriterium 3, Sicherheit, beruht auf der Wirkung eines Agglomerationsprogramms hinsichtlich „objektiver" und „subjektiver" Sicherheit. In der Praxis des Prüfprozesses erwies sich diese in der „UVEK-Weisung" vorgegebene Unterteilung als präzisierungsbedürftig. In der „UVEK-Weisung" für die 3. Generation wäre deshalb eine ausführlichere Beschreibung des Wirkungskriteriums Sicherheit hilfreich. Dabei sollte auch vermehrt mit Beispielen gezeigt werden, welche Massnahmen in den beiden Unterkriterien positiv beurteilt werden. So könnte darauf hingewiesen werden, dass die Abstützung auf kantonale Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwar positiv bewertet wird, aber eine agglomerationsspezifische Herangehensweise erwartet wird.

7. Gewicht der vier Wirkungskriterien

Bei der Beurteilung der Programmwirkung kommt von der Zielsetzung der Agglomerationsprogramme her den Wirkungskriterien 1 und 2, Verkehr und Siedlung, das Hauptgewicht zu. Dennoch werden diese in der Gesamtbeurteilung der Agglomerationsprogramme rechnerisch nicht stärker gewichtet als die Wirkungskriterien 3 und 4, Sicherheit und Umwelt. Dies, obschon mit den Wirkungskriterien 3 und 4 grösstenteils Folgewirkungen der Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung beurteilt werden. Es wäre gerechtfertigt, den Wirkungskriterien 1 und 2 auch rechnerisch ein grösseres Gewicht zu geben.

8. Berücksichtigung der Umsetzung

In der „UVEK-Weisung" für die 2. Generation der Agglomerationsprogramme hat der Bund angekündigt, eine mangelhafte Umsetzung der vorherigen Generation mit einem Abzug um 5 – 10% des Beitragssatzes zu sanktionieren. Von dieser Handhabung sieht der Bund nun für die 2. Generation ab, da die den Agglomerationen für die Umsetzung zur Verfügung stehende Zeit seit Abschluss der Leistungsvereinbarungen sowie der Finanzierungsvereinbarungen zu kurz war. Die Umsetzung der Massnahmen war jedoch ein Aspekt der Beurteilung der Programmwirkung im Prüfprozess der 2. Generation. Angesichts der grossen Bedeutung des Umsetzungscontrollings wird sich der Bund dazu jedoch weitere Überlegungen im Hinblick auf die 3. Generation machen müssen.

5.2 Aspekte im Prüfprozess

Im Ablauf des Prüfprozesses stehen die folgenden Punkte im Vordergrund, die im Hinblick auf die 3. Generation zu überdenken wären:

9. Vorbereitung des Prüfprozesses

Der Prüfprozess erfolgte in einem sehr engen zeitlichen Korsett unter Einbezug mehrerer Bundesämter und mit Rückfragen an die Trägerschaften der einzelnen Agglomerationsprogramme. Dies wird auch beim Prüfprozess zur 3. Generation nicht anders sein. Umso wichtiger scheint die Bereitstellung der notwendigen Ressourcen für den Prüfprozess, und insbesondere für dessen Vorbereitung. Ziel sollte es sein, dass zu Beginn des Prüfprozesses die benötigten planerischen und technischen Grundlagen möglichst vollständig vorliegen und allfällige Änderungen an der Methodik bereits so weit wie möglich und sinnvoll geklärt sind. So kann die für den Prüfprozess zur Verfügung stehende Zeit ganz für die Massnahmen- und Programmbeurteilung genutzt werden.

10. Staffelung der Behandlung der Agglomerationsprogramme

Die Gliederung der Agglomerationsprogramme in Staffeln erfolgte primär nach dem zeitlichen Eintreffen der Agglomerationsprogramme (Dezember 2011 oder Juni 2012) und nach Sprachregionen. Im Verlauf des Prüfprozesses zeigte sich immer mehr, dass es Agglomerationsprogramme mit ähnlicher Ausgangslage gibt, die für eine bessere Quervergleichbarkeit auch miteinander hätten behandelt werden können. Beispielsweise sind die Agglomerationen Basel und Genève mit ihren grossen ausländischen Anteilen oder Davos und Interlaken mit ihrem Charakter einer touristischen Einzelstadt/Agglomeration Paare, deren Beurteilung im direkten Vergleich einfacher wäre.

11. Externer Prozess mit den Agglomerationen

Die Fragenbeantwortung der Agglomerationen zeigt, dass die Agglomerationen mit einer noch unzureichenden Projektreife sehr unterschiedlich umgehen: Während die meisten Agglomerationen bestehende Lücken in den Projektgrundlagen und Mängel in der Projektabstimmung benannten, blieben vereinzelt auch nach der Rückmeldung der Agglomerationen Fragen bezüglich der Projektreife von Massnahmen offen. Hier würden allenfalls direkte Gespräche zur Beantwortung der Fragen zu mehr Klarheit führen. Zudem müsste den Anforderungen an die Dokumentation der zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen Nachdruck verschafft werden, damit diese Informationen bereits zu Beginn der Massnahmen- und Programmbeurteilung zur Verfügung stehen.

5.3 Aspekte bei der Massnahmenbeurteilung

Folgender Aspekt bei der Massnahmenbeurteilung sollte im Hinblick auf die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme der 3. Generation überdacht werden:

12. Zielsetzung des Infrastrukturfonds

Gemäss „UVEK-Weisung" für die Agglomerationsprogramme der 2. Generation dient der Infrastrukturfonds der Mitfinanzierung der wirkungsvollsten und/oder am schwersten finanzierbaren Massnahmen. Gleichzei-

tig entspricht es auch einem Grundsatz des Sachplans Verkehr, Teil Programm, dass Massnahmen zur optimalen Nutzung der Infrastruktur Vorrang gegenüber dem Bau oder Ausbau von Infrastrukturen haben. Entsprechend erscheint es auch legitim, die kleineren Massnahmen mit betrieblichen Komponenten, wie z.B. Verkehrsmanagementmassnahmen, zu bevorzugen. Hier scheint ein Zielkonflikt bezüglich Prioritätensetzung vorzuliegen, der im Hinblick auf die 3. Generation gegenüber den Agglomerationen transparent geklärt werden könnte.

5.4 Punkte bei einzelnen Agglomerationen

Bei zahlreichen Agglomerationen ergaben sich Fragen bezüglich der Behandlung einzelner Aspekte:

13. Grenzüberschreitende Agglomerationen

Im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Agglomerationen (Genève, Basel, Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein, Kreuzlingen-Konstanz, Mendrisiotto, RUN, Lugano, Schaffhausen) stellten sich gleich mehrere Fragen, für die im Rahmen des Prüfprozesses eine Praxis entwickelt werden musste. Einige Grundsätze sollten zusätzlich Eingang in die „UVEK-Weisung" für die 3. Generation finden. Es sollte gewürdigt werden, dass es für die grenzüberschreitenden Agglomerationen schwieriger ist, die Anforderungen der „UVEK-Weisung" zu erfüllen, als für die rein schweizerischen Agglomerationen.

- Die grenzüberschreitenden Agglomerationen stehen vor besonderen Herausforderungen bei der Zusammenarbeit mit ihren ausländischen Partnern. Sie laufen Gefahr, angesichts nicht interessierter ausländischer Gebietskörperschaften und entsprechender Lücken in der Gesamtkonzeption und bei den Massnahmen schlechter beurteilt zu werden.
- Im Ausland liegende Massnahmen können durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden, wenn die hauptsächliche Wirkung in der Schweiz anfällt. In den meisten Fällen ist diese Voraussetzung jedoch nicht erfüllt. Damit gelten die entsprechenden Massnahmen als nicht mitfinanzierbar, werden aber als Eigenleistungen der Agglomeration in die Leistungsvereinbarung aufgenommen und zählen zur Programmwirkung. Bei einzelnen Agglomerationen wird so ein erheblicher Teil der Massnahmen in die Eigenleistungen verschoben und die ausländischen Partner erhalten kaum eine Mitfinanzierung.

14. Touristische Einzelstädte / Agglomerationen bzw. solche im Berggebiet

Die Probleme von Einzelstädten und Agglomerationen mit einem hohen Anteil Tourismusverkehr, insbesondere Davos und Interlaken, aber auch Sion und Chablais, deren Verkehr durch Tourismusdestinationen in den Bergen mitbestimmt wird, unterscheiden sich klar von jenen der übrigen

Agglomerationen. Die „UVEK-Weisung" trägt dem mit einem Wirkungskriterium für den Freizeitverkehr Rechnung. Die betroffenen Agglomerationen haben sich jedoch nicht ausreichend mit dem touristischen Charakter ihres Verkehrs auseinandergesetzt. Hier wären im Hinblick auf die 3. Generation Ergänzungen in der „UVEK-Weisung" denkbar.

15. Kleine Agglomerationen

Kleine Agglomerationen haben in der Regel eine andere Problemlage und einen anders gelagerten Handlungsbedarf als mittelgrosse oder grosse Agglomerationen. Im Extremfall stellt sich die Frage, ob eine Agglomeration mit vergleichsweise viel geringerem Problemdruck im Verkehrssystem und ohne entsprechenden Handlungsbedarf schlecht beurteilt werden soll, wenn sie keine wirksamen Massnahmen vorsieht, aber über eine gute Ausgangslage verfügt. Diese Frage sollte im Hinblick auf die „UVEK-Weisung" der 3. Generation diskutiert werden.

6 Fazit

Die externen Expert/-innen von *examino* hatten die Gelegenheit, den Prüfprozess sehr intensiv, aber mit einer gewissen, der Rolle geschuldeten Distanz zu verfolgen. Es kann eine sehr positive Bilanz gezogen werden: Methodik, Prozess und auch das Ergebnis sind dazu geeignet, das Vertrauen in das Instrument der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr weiter zu stärken.

Es kann festgestellt werden, dass Fortschritte in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie in der Gesamtverkehrskonzeption der meisten Agglomerationen erkennbar sind. Die Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr erfüllen damit ihren Hauptzweck, nämlich die Förderung einer Entwicklung hin zu einem Agglomerationsverkehr, der auf die Ziele der Siedlungsentwicklung und einer nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet ist. Dieser durch den Bund angestossene Prozess sollte auf jeden Fall weitergeführt werden, weshalb für den Erfolg der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr unbedingt die Finanzierung einer dritten und allfälliger weiterer Generationen gesichert werden sollte.

Es ist die Aufgabe von *examino*, auch auf Aspekte hinzuweisen, bei denen sich wichtige Fragen stellen. Diese Punkte sollten im Hinblick auf die „UVEK-Weisung" der 3. Generation diskutiert werden. Die nötigen Vorkehrungen sollten getroffen werden, damit der Bund auch in der 3. Generation eine kohärente Beurteilung der Agglomerationsprogramme sicherstellen kann.