



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
Programme en faveur du trafic d'agglomération

14.09.2018

Projets d'agglomération MOBUL 3^e génération Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence : 223.1-03-34/2/4/11

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

Office fédéral du développement territorial ARE

Maria Lezzi
Directrice

Ulrich Seewer
Sous-directeur

Table des matières

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Objet et but de l'examen; déroulement..... | 4 |
| 1.1 | Objet de l'examen | 4 |
| 1.2 | But de l'examen | 4 |
| 1.3 | Déroulement de l'examen | 4 |
| 2 | Appréciation générale et contribution fédérale..... | 5 |
| 3 | Respect des exigences de base..... | 8 |
| 4 | Evaluation de l'efficacité du projet | 10 |
| 4.1 | Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité | 11 |
| 4.2 | Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité) | 14 |
| 5 | Examen de la priorisation des mesures | 15 |
| 5.1 | Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC..... | 15 |
| 5.2 | Mesures non cofinancées | 17 |
| 5.2.1 | Mesures non cofinancées par la Confédération..... | 17 |
| 5.2.2 | Mesures ne relevant pas du projet | 18 |
| 5.3 | Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux | 18 |
| 5.4 | Priorités A, B, C modifiées par la Confédération..... | 19 |
| 5.5 | Listes A, B et C* après vérification de la priorisation | 20 |
| 6 | Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux | 21 |
| 6.1 | Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération.. | 21 |
| 6.1.1 | Généralités..... | 21 |
| 6.1.2 | Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) | 21 |
| 6.2 | Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux | 21 |
| 6.3 | Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur..... | 22 |
| 7 | Remarques quant au développement du projet d'agglomération..... | 23 |
| | ANNEXE 1..... | 24 |

1 Objet et but de l'examen; déroulement

1.1 Objet de l'examen

L'examen porte sur le projet d'agglomération MOBUL, lequel comprend :

- Projet de l'agglomération bulloise (MOBUL) de 3^e génération (y compris rapport de mise en œuvre), décembre 2016

Le projet d'agglomération (PA) a été soumis à la Confédération pour examen le 22 décembre 2016. En le déposant, l'agglomération sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure et de la loi fédérale du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)¹, des mesures infrastructurelles considérées comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 But de l'examen

L'examen poursuit trois objectifs :

1. vérifier le respect des exigences de base ;
2. définir le montant de la contribution fédérale, laquelle est fonction de
 - a) l'efficacité du présent projet d'agglomération ;
 - b) l'état de mise en œuvre des projets d'agglomération de 1^{re} et de 2^e générations, lequel est reflété par le compte rendu de mise en œuvre, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération de 3^e génération² ;
3. vérifier la priorisation des mesures prévues par l'ensemble des projets d'agglomération au regard des financements fédéraux disponibles (rapport coût – utilité, à l'aune des critères d'efficacité prescrits par la loi) ;

C'est sur cette base que seront élaborés le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur la libération de crédits pour le programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019 (ci-après : message du Conseil fédéral) à l'intention des Chambres et les accords sur les prestations des projets d'agglomération de 3^e génération.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures de transport et d'urbanisation prévues par les projets d'agglomération avec les exigences légales ; le rapport d'examen ne présage donc en rien de l'autorisation ou non des diverses mesures.

1.3 Déroulement de l'examen

La procédure d'examen est définie dans les directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (ci-après : directives du DETEC). Ces prescriptions ont été précisées au cours de la procédure d'examen, à la lumière de la pratique. Les coûts forfaitaires sont calculés à l'aune de l'article 3 de l'Ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération du 20 décembre 2017. De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 14 septembre 2018.

¹ SR 725.13

² Directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération, p. 24, point 3.3.

2 Appréciation générale et contribution fédérale

Le projet d'agglomération bullois de 3^e génération (PA) s'inscrit dans la continuité du projet de 1^{re} génération. En effet, l'agglomération MOBUL n'a pas présenté de projet de 2^e génération. La cohérence d'une génération à l'autre est bonne, et le lien entre les stratégies sectorielles et les mesures est clairement identifiable. Le projet d'agglomération propose une amélioration du système de transport pour tous les modes tout en assurant la coordination avec le développement de l'urbanisation. Le développement des stratégies sectorielles est très clair et repose sur un diagnostic détaillé de la situation. Cependant, il manque notamment au PA une vision de l'agglomération à moyen et long terme car l'ensemble des mesures proposées ont l'horizon A. Une claire priorisation et hiérarchisation des mesures fait défaut. En outre, le fait que chaque thématique – urbanisation, modes de transport un par un, nature et paysage – soit traitée distinctement péjore la vision d'ensemble du projet. Le caractère contraignant du projet d'agglomération, considéré dans le canton de Fribourg comme un plan directeur régional, est une des qualités de l'instrument.

Une des forces du PA réside dans la poursuite du développement du réseau de transports publics (TP) urbains mis en place dans la 1^{re} génération. Ainsi, la qualité de la desserte TP est améliorée de façon importante. En matière de transport individuel motorisé (TIM), des mesures judicieuses sont proposées afin de maîtriser le trafic de transit dans les secteurs urbains et de redistribuer l'espace public en faveur des modes doux et des TP. Les mesures de mobilité douce (MD) permettent de tisser un réseau dense et continu sur l'ensemble du périmètre d'urbanisation et améliorent la qualité des déplacements pour les piétons et les cyclistes.

En termes d'urbanisation, la force du projet d'agglomération est de contenir la forte croissance démographique à l'intérieur du périmètre d'urbanisation qui est, d'ailleurs, plus réduit que celui du projet de première génération. Le projet identifie la capacité de densification de chaque commune ainsi que les capacités d'accueil dans les réserves de zones à bâtir, pour lesquelles des densités minimales sont fixées. Les sites stratégiques sont clairement définis et sont coordonnés avec le développement du système de transport. La stratégie nature et paysage ainsi que les mesures associées garantissent d'une part l'intégrité des zones agricoles tout comme celles des espaces ouverts situés en bordure de l'agglomération et et d'autre part soutiennent le développement vers l'intérieur.

L'une des faiblesses de ce projet réside dans l'absence d'une politique claire et concrète de gestion du stationnement à l'intérieur de l'agglomération. De plus, certaines mesures TP présentent un important potentiel d'optimisation et doivent par ailleurs faire l'objet d'une priorisation. En matière d'urbanisation, le PA ne priorise pas les développements dans les zones à bâtir libres. Enfin, la thématique des installations à forte fréquentation n'est pas traitée.

Le traitement des points noirs et les mesures proposées permettent une amélioration sensible de la sécurité pour chaque mode. Le projet d'agglomération ne comprend pas de stratégie spécifique de la sécurité, cette dernière étant englobée dans les différentes stratégies sectorielles du PA.

Sans mesures fortes de maîtrise de la demande, l'accessibilité de l'agglomération reste largement basée sur le TIM. L'ambitieux objectif de report modal que s'est fixé l'agglomération ne pourra être atteint. La qualité de l'air ne pourra pas être améliorée de façon significative. Les immissions sonores pourront localement diminuer grâce aux mesures en faveur des TP et de la MD.

Lors de l'évaluation de la 3^e génération, la Confédération prend en considération l'avancement de la mise en œuvre des mesures des générations précédentes ainsi que le compte rendu y relatif. Des carences dans l'un ou dans l'autre peuvent se traduire par une réduction d'un ou deux points de la note d'utilité du projet d'agglomération. Dans le cas présent, une déduction d'un point est faite pour le projet d'agglomération MOBUL. En effet, le projet est péjoré par les retards, parfois importants, de mise en œuvre des mesures de première génération. En outre, le compte rendu sur l'état d'avancement des mesures présente quelques lacunes.

Après vérification de la priorisation des mesures, les coûts d'investissement du projet d'agglomération MOBUL se montent à 70,97 millions de CHF. Ce montant comprend 30,39³ millions de CHF au titre des mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1^{re} génération⁴. Les coûts d'investissement sont jugés moyens pour la petite agglomération concernée.

Au regard de l'efficacité escomptée (rapport coût-utilité), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées de 3^e génération⁵ :

| |
|-----|
| 35% |
|-----|

En application de ce taux de contribution, la libération des montants ci-dessous est proposée aux Chambres fédérales pour le cofinancement des mesures figurant dans la liste A.

Liste A

| Code ARE | N° PA | Mesure | Coûts (mio CHF) selon PA | Coûts (mio CHF) 2016* | Contrib. fédérale ** | Contrib. fédérale *** |
|--------------|-------|---|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| 2125.3.009 | 1.2 | Prolongement de la ligne de bus 1 au nord (arrêt CO - route du Temple Romain) | 2.15 | 2.14 | 0.75 | |
| 2125.3.010 | 2.1 | Aménagement d'arrêts de bus et d'un contrôle d'accès dans le carrefour Vevey/Pâla | 1.40 | 1.39 | 0.49 | |
| 2125.3.016 | 4.1 | Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle | 2.24 | 2.23 | 0.78 | |
| 2125.3.017 | 4.2 | Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle | 1.90 | 1.89 | 0.66 | |
| 2125.3.022 | 6.3 | Création de la Voie Verte (3 branches) | 5.59 | 5.57 | 1.95 | |
| 2125.3.044 | - | Paquet MD Liste A | 6.82 | 6.23 | | 2.18 |
| 2125.3.045 | - | Paquet GT Liste A | 1.90 | 1.83 | | 0.64 |
| 2125.3.046 | - | Paquet VSR Liste A | 14.69 | 13.34 | | 4.67 |
| Somme | | | 36.69 | 34.62 | 4.63 | 7.49 |

Tableau 2-1 * Prix d'avril 2016 ; ** Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement ; *** Prix d'avril 2016 y compris TVA et renchérissement (cf. annexe 1)

Autres mesures pertinentes pour l'efficacité du projet

Les mesures suivantes sont pertinentes pour évaluer l'efficacité du projet et, partant, pour déterminer le taux de contribution. Elles sont par conséquent reprises dans l'accord sur les prestations.

- Mesures de transport et d'urbanisation non cofinancées par la Confédération, selon le Tableau 5-2 (cf. points 5.2.1)
- Mesures de la liste B, selon Tableau 5-6 (cf. point 5.5).

³ Ces coûts d'investissement A1 ont été obtenus comme suit : les coûts aux prix de 2005 tels qu'ils figurent dans l'accord sur les prestations de 1^{re} génération ont été convertis aux prix actuels et retranchés des montants auxquels les organismes responsables ont définitivement renoncé.

⁴ Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

⁵ Les taux de contribution aux mesures de la liste A fixés dans les accords sur les prestations de 1^{re} génération restent inchangés.

D'autres mesures susceptibles d'être (co)financées par la Confédération selon le tableau 5-5 (cf. point 5.3.) et dont la mise en chantier est fixée (à titre prévisionnel) à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération sont pertinentes pour l'évolution globale des transports et de l'urbanisation au sein de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lorsqu'elle évalue l'efficacité du projet d'agglomération.

Le coût et l'utilité des projets d'agglomération remaniés de 3^e génération ont été évalués à la lumière des mesures des projets d'agglomération de 1^{re} génération (hors mesures de priorité B, cf. point 3.4 de l'accord sur les prestations), sans toutefois tenir compte des projets urgents⁶. L'état de mise en œuvre de ces mesures (au sujet desquelles des engagements fermes ont déjà été pris) est donc pertinent pour l'efficacité du projet d'agglomération de 3^e génération considéré et, partant, pour la fixation du taux de contribution.

⁶ En octobre 2006, les moyens du fonds d'infrastructure ont été alloués aux projets urgents relevant du trafic d'agglomération (cf. arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure). Les travaux relatifs à ces projets urgents ont pu être démarrés à l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, en 2008.

3 Respect des exigences de base

Comme le stipulent en substance les directives DETEC, six exigences de base (EB)⁷ doivent être remplies pour que le projet d'agglomération puisse prétendre à un cofinancement par la Confédération.

Le projet d'agglomération doit remplir toutes ces exigences. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille du projet d'agglomération⁸.

Après examen du projet d'agglomération, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

Synthèse

Le projet d'agglomération de 3^e génération (PA) MOBUL suit une structure « verticale » – de l'analyse aux mesures – par thème qui est claire et cohérente. Cette structure constitue la force principale du projet, d'autant plus qu'elle est supportée par une ligne graphique claire qui facilite la compréhension et la communication, avec plusieurs illustrations qui s'ajoutent "en couches successives" en parallèle des textes relatifs.

Une réflexion aboutissant à une vision d'ensemble plus transversale aurait toutefois permis de relier et rassembler les différents thèmes dans un concept territorial global pour l'agglomération bulloise. En outre, une plus forte implication et coordination avec le canton (l'approbation du PA par le Conseil d'Etat énonce plusieurs conditions) aurait assuré une meilleure consolidation politique et technique du projet, en vue notamment de sa mise en œuvre.

Exigences de base 1 et 2

- EB 1 : démarche participative
- EB 2 : définition d'un organisme responsable

Les exigences de base 1 et 2 concernant la démarche participative et la définition d'un organisme responsable sont remplies.

Points forts :

- Les communes sont étroitement impliquées dans l'organisation et l'élaboration du PA, que ce soit dans le comité de direction (formé par un conseiller de chaque commune), ou dans le groupe technique. Ceci assure la consolidation politique et technique du projet au niveau local.
- La mise en place des démarches de consultation de toutes les administrations communales et de la séance d'information pour les exécutifs communaux permet aussi une consolidation et appropriation du projet à l'échelle communale.
- Une consultation publique d'un mois a été organisée et documentée dans un rapport ad hoc. Outre la publication en ligne des documents et d'un questionnaire accessible à la population, une séance d'information publique a été organisée et des dépliants ont été distribués. Les résultats de la consultation publique ont été traités dans un rapport. Ces différentes mesures contribuent à la qualité du projet, ainsi qu'à son adhésion par la population.

Points faibles :

- Le Conseil d'Etat n'a approuvé le PA que sous réserve de plusieurs conditions. L'intégration des services cantonaux dans l'organisation du projet aurait permis d'assurer la coordination avec la vision du canton et le plan directeur cantonal. Elle aurait également contribué à une meilleure consolidation politique et technique du projet, notamment en vue de sa mise en œuvre.

⁷ Si un rapport d'examen préalable a été établi, seul le chapitre 3 contient des compléments spécifiques à l'agglomération.

⁸ Cf. directives du DETEC, p. 25, point 3.4.

Exigences de base 3, 4 et 5

- EB 3 : analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action
- EB 4 : développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil conducteur) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation
- EB 5 : description et argumentation de la priorisation des mesures

Les exigences de base 3 à 5 concernant l'analyse, la vision d'ensemble, les stratégies partielles et le développement de mesures ainsi que les données relatives aux indicateurs MOCA (valeurs cibles) sont remplies.

Points forts :

- Les orientations stratégiques définies dans le projet de première génération sont renforcées dans le PA, ce qui d'une part confirme le bien-fondé des choix précédents et d'autre part, assure le fil conducteur entre les différentes générations du projet.
- La réflexion suit une structure « verticale » par thème qui se déroule en constats, objectifs, concepts territoriaux, projets de mise en œuvre et mesures. Cette structure est claire et cohérente et facilite la compréhension ainsi que le suivi du fil conducteur.
- La ligne graphique est claire et facilite la communication, notamment avec plusieurs éléments d'illustration qui s'ajoutent "en couches successives" en parallèle aux textes y relatifs.

Points faibles :

- Il manque au PA une vision d'ensemble transversale permettant d'organiser et rassembler les différents thèmes dans un concept de territoire global. La formulation d'objectifs et d'orientations stratégiques globales pour le projet aurait permis de pallier à l'approche entièrement sectorielle du projet.
- La priorisation des mesures aurait dû être plus approfondie. Elle paraît en outre ambitieuse et l'agglomération aurait dû répartir les mesures infrastructurelles selon différents horizons de réalisation (A, B et C). En effet, la quasi-totalité des mesures infrastructurelles est en priorité A, ce qui suppose un grand engagement de la part des acteurs concernés pour en garantir la mise en œuvre.

Exigence de base 6

- EB 6 : mise en œuvre et procédure de contrôle

La mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de 1^{re} génération est documentée dans le compte rendu de mise en œuvre et les aspects formels (chapitre 6 des directives DETEC) ont été respectés. Dans ces conditions, l'exigence de base 6 est remplie.

Points forts :

- Le PA a un statut légal de plan directeur régional, qui est un document liant pour les autorités avec une procédure définie.
- Malgré l'absence d'un plan directeur cantonal (PDCn) mis à jour, l'agglomération s'est efforcée de garantir la cohérence du PA avec celui-ci et, plus généralement, avec les principes de la LAT révisée (évolution démographique et territoire d'urbanisation, surfaces d'assolément).

Points faibles :

- L'organisation et la structure mise en place pour assurer la mise en œuvre auraient pu être explicitées, afin d'en faciliter la compréhension.

4 Evaluation de l'efficacité du projet

La procédure visant à évaluer l'efficacité du projet est décrite dans les directives du DETEC (notamment aux points 2, 3.5 et 4.5)⁹. Elle met en balance l'utilité du projet d'agglomération et son coût. L'utilité et le coût sont rapportés à la taille de l'agglomération (nombre d'habitants additionné au nombre de salariés pondéré à 0,5) et à ses spécificités¹⁰.

Pour évaluer l'utilité, l'efficacité globale du projet d'agglomération est déterminante. Celle-ci est mesurée sur la base de la contribution du projet à l'atteinte des objectifs formulés (amélioration de la qualité du système de transport, développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources, accroissement de la sécurité du trafic) à l'article 17*d* de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin¹¹).

L'évaluation de l'utilité du projet d'agglomération de 3^e génération porte sur les mesures suivantes :

- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 3^e génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 2) ;
- mesures non cofinçables par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (points 5.2.1) ;
- mesures de la liste B du projet d'agglomération de 3^e génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 5.5) ;
- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1^{re} et 2^e générations, qui sont intégrées à l'accord sur les prestations correspondant (mesures cofinçables et non cofinçables ainsi que les mesures assumées entièrement par l'agglomération ; points 3.1–3.3 de l'accord sur les prestations) ;
- éventuelles autres mesures pertinentes, qui ont été mises en œuvre ou dont la mise en œuvre a démarré pendant les périodes concernées (2011–2014 et 2015–2018)¹².

D'autres mesures (co)finçables par la Confédération telles que visées au Tableau 5-4 (cf. point 5.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

L'évaluation de l'utilité se fonde également sur le compte rendu de mise en œuvre (état de la mise en œuvre des mesures issues des projets d'agglomération des générations antérieures, élaboration de mesures sur la base des projets d'agglomération des générations antérieures).

Le coût se compose de l'ensemble des coûts induits par la mise en œuvre des mesures de type A et B priorisées par la Confédération du projet d'agglomération de 3^e génération mais également du coût des mesures cofinçables de priorité A prévues par les accords sur les prestations de 1^{re} et 2^e générations¹³.

⁹ Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 65, point 4.5

¹⁰ Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5, et p. 67, point 4.5.2.

¹¹ RS 725.116.2

¹² Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5.1.

¹³ Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

4.1 Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité

| <i>Critère d'efficacité</i> | <i>Evaluation motivée</i> |
|--|---|
| <p>CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport</p> | <p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La vision et les conceptions relatives aux différents modes de transport s'inscrivent dans la continuité de la 1^{re} génération. Le projet d'agglomération de 3^e génération (PA) poursuit notamment son intention d'améliorer fortement l'offre de mobilité douce (MD) et en transports publics (TP) dans les secteurs urbains afin d'accompagner au mieux l'évolution du réseau routier. Les mesures ciblent les zones à fort développement et permettent de meilleures connexions entre les différents pôles et la gare. La conception du système de transport est cependant sectorielle; une vision véritablement multimodale et intégrée fait défaut. ▪ Le réseau de MD est développé pour obtenir un maillage dense et des cheminements continus. La création de la Voie Verte vers l'ouest de l'agglomération comme alternative aux axes routiers augmente le confort et la sécurité pour la MD. Le réseau MD profite également de la poursuite des mesures de requalification d'axes engagées dans le projet de 1^{re} génération. Les nombreux aménagements de stationnement pour vélos, répartis sur le territoire, favorisent donc l'usage du vélo et la multimodalité MD - TP. ▪ L'augmentation des cadences des bus urbains 1 et 2 au quart d'heure et l'exploitation de la ligne 3 toute la journée améliorent sensiblement l'attractivité des TP, notamment en direction du centre et de la gare. Les mesures de priorisation des bus aux endroits stratégiques permettent de maintenir une vitesse commerciale attractive et renforcent la fiabilité des TP. De plus, les aménagements prévus en lien avec la nouvelle gare ferroviaire et routière améliorent la qualité des connexions bus-trains. ▪ Le concept d'accessibilité du transport individuel motorisé (TIM) reste cohérent par rapport au projet de 1^{re} génération. Il favorise une accessibilité par l'extérieur à partir du réseau structurant et permet de maîtriser le transit par les secteurs centraux. Les mesures proposées complètent celles de la 1^{re} génération en tenant compte des ajustements nécessaires dus à l'augmentation massive du trafic. La poursuite des requalifications sur les axes principaux avec contrôles d'accès, les mesures correctives sur les accès à la H189 ainsi que la poursuite de la modération du trafic dans les quartiers participent judicieusement à la mise en œuvre de la stratégie. <p>Points faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les mesures infrastructurelles proposées dans le PA manquent de priorisation. A une exception près, toutes les mesures soumises pour cofinancement sont proposées en priorité A. Ainsi, aucune priorité de réalisation n'est identifiable et le projet perd en lisibilité. ▪ Malgré une offre abondante de stationnement identifiée par l'analyse, le PA ne propose ni stratégie claire ni mesures concrètes de réglementation, de diminution du nombre de places de parc voire de tarification voire appliquées à l'ensemble de l'agglomération. Par ailleurs, la création d'un nombre important de stationnements dans le secteur de la gare, bien qu'ayant un ratio emplois/visiteurs – places de stationnement très faible, est en contradiction avec les objectifs de report modal de l'agglomération. ▪ La conception TP ne traite pas des possibles synergies entre les bus urbains et régionaux. La modification d'itinéraire de la ligne 3 n'est par ailleurs pas convaincante. |

CE2:
Encouragement
du
développement
urbain vers
l'intérieur

Points forts

- Le projet propose une bonne conception générale en matière d'urbanisation avec une hiérarchie urbaine judicieuse qui oriente le développement sur les réseaux TP et MD.
- Le périmètre d'urbanisation est réduit et mieux précisé par rapport au projet de 1^{re} génération. La densification de zones existantes permet de réduire le besoin en nouvelles surfaces malgré une croissance démographique supérieure aux prévisions de la génération précédente.
- L'agglomération ne prévoit pratiquement aucune mise en zone à bâtir dédiée à l'habitat. Les densités minimales proposées pour les futurs développements et pour les sites stratégiques sont plus élevées que celles du bâti existant, permettant ainsi une concentration de la population dans des secteurs favorables.
- En matière de localisation des emplois, les sites stratégiques sont bien délimités géographiquement et doivent être développés comme zones mixtes. Des règles strictes sont édictées afin de conditionner fortement leur mise en zone.
- Les requalifications routières systématiques permettent une diminution de l'effet de coupure des infrastructures et une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Points faibles

- De nombreuses réserves de zones à bâtir présentent une desserte TP insuffisante, voire inexistante. Une priorisation des développements dans les zones à bâtir les moins pertinentes jusqu'en 2030 fait défaut et aucune mesure concrète ne permet de geler ces zones à bâtir en surplus. Ces réserves correspondent en fait aux besoins pour 2040. Cependant, il est à relever que le PA définit des secteurs à densification limitée et oblige ainsi les communes à étudier l'opportunité de déclasser ces secteurs.
- Le PA3 n'aborde pas la thématique des installations à fortes fréquentions.

CE3:
Augmentation de
la sécurité du
trafic

Points forts

- Les secteurs accidentogènes du réseau routier sont identifiés et traités par des mesures concrètes d'optimisation de l'exploitation et de la gestion des flux du TIM. Une sécurisation des traversées piétonnes est également prévue. De plus, le report du trafic de transit sur la H189 et les mesures de modération dans les quartiers ont également un effet positif sur la sécurité et le sentiment de sécurité.
- Les mesures envisagées sur le réseau de mobilité douce permettent une amélioration importante de la sécurité pour les piétons et les cyclistes, et donnent une réponse concrète aux lacunes identifiées.

Points faibles

- Le projet d'agglomération ne comprend pas de stratégie spécifique pour la sécurité. Cette dernière est intégrée en arrière-plan aux différentes stratégies sectorielles.

CE4: Réduction
des atteintes à
l'environnement
et de la
consommation
de ressources

Points forts

- La diminution des vitesses découlant des requalifications routières et le report d'une partie du trafic en périphérie permettent une diminution limitée des immissions sonores.
- La préservation des surfaces vertes en marge de l'agglomération est garantie par la réduction du périmètre d'urbanisation et par la conception paysagère notamment. En effet, les différents parcs agricoles d'agglomération et de proximité, les ouvertures paysagères ainsi que les périmètres de réaménagement sont définis et inscrits de façon contraignante dans les plans d'aménagement locaux. Les interventions sur le terrain ne sont toutefois pas encore développées : des concepts doivent être d'abord élaborés.

Points faibles

- L'accessibilité de l'agglomération restant largement orientée sur la voiture, le report modal du TIM sur les TP et la MD ne sera que limité, tout comme l'amélioration de la qualité de l'air.
- Certaines extensions de l'urbanisation sont en conflit avec les principes identifiés dans la conception paysagère. En outre, certaines infrastructures proposées pour desservir le pôle de Planchy-Sud renforcent l'effet de coupure.

CMO: Compte rendu de mise en œuvre

Points forts

- Le projet d'agglomération de 3^e génération s'inscrit dans la continuité du projet de 1^{re} génération. La cohérence d'une génération à l'autre est assurée.
- L'état d'avancement des mesures de la 1^{re} génération est clairement expliqué et justifié dans le rapport. Les retards pour la mise en œuvre sont expliqués et le lien entre les mesures de la 1^{re} et celles de la 3^e génération est explicité dans le texte et également sur une carte synthétique montrant clairement la superposition des mesures des différentes générations.
- Le PA tient compte de l'état d'avancement des mesures de la première génération lors de la définition des nouvelles mesures. Pour deux mesures clés du projet de 1^{re} génération ayant un retard important par exemple, des mesures complémentaires sont proposées.

Points faibles

- La mise en œuvre des mesures d'urbanisation de 1^{re} génération n'a pas avancé de manière suffisante, et celles des mesures infrastructurelles de manière clairement insuffisante. L'agglomération MOBUL ayant fait l'impasse sur la 2^e génération, ces retards impactent notablement l'efficacité du projet.
- Dans plusieurs cas, des mesures de la 1^{re} génération avec la priorité A ont été remaniées et sont présentées comme de nouvelles mesures dans le PA. La différenciation entre les aménagements et les coûts de ces mesures n'est pas toujours claire et ne permet pas de déterminer aisément les éléments nouveaux, modifiés ou abandonnés (par exemple l'aménagement de la route de Riaz - Etape 2).
- Au vu du compte rendu de mise en œuvre et de l'état d'avancement des mesures de la 1^{re} génération, l'utilité du projet est réduite d'un point.

Tableau 4-1

L'évaluation qui a été réalisée a mis en évidence l'utilité suivante, exprimée en points :

| <i>Critère d'efficacité</i> | <i>Utilité</i> |
|--|----------------|
| CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (-1 à 3 points) | 2 |
| CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (-1 à 3 points) | 2 |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (-1 à 3 points) | 2 |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (-1 à 3 points) | 1 |
| CMO: Compte rendu de mise en œuvre (-2 à 0 points) | -1 |
| Total de points (utilité) | 6 |

Tableau 4-2

4.2 Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. point 2 pour la liste A et point 5.5 pour la liste B) s'établissent à 40,58 millions de CHF y compris 21,70 millions de CHF pour les mesures forfaitaires auxquels s'ajoutent 30,39 millions de CHF au titre des mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1^{re} génération. Ces coûts sont jugés moyens pour une petite agglomération.

L'efficacité du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité calculée au point 4.1 et le coût total.

Utilité (selon tableau 4-2)

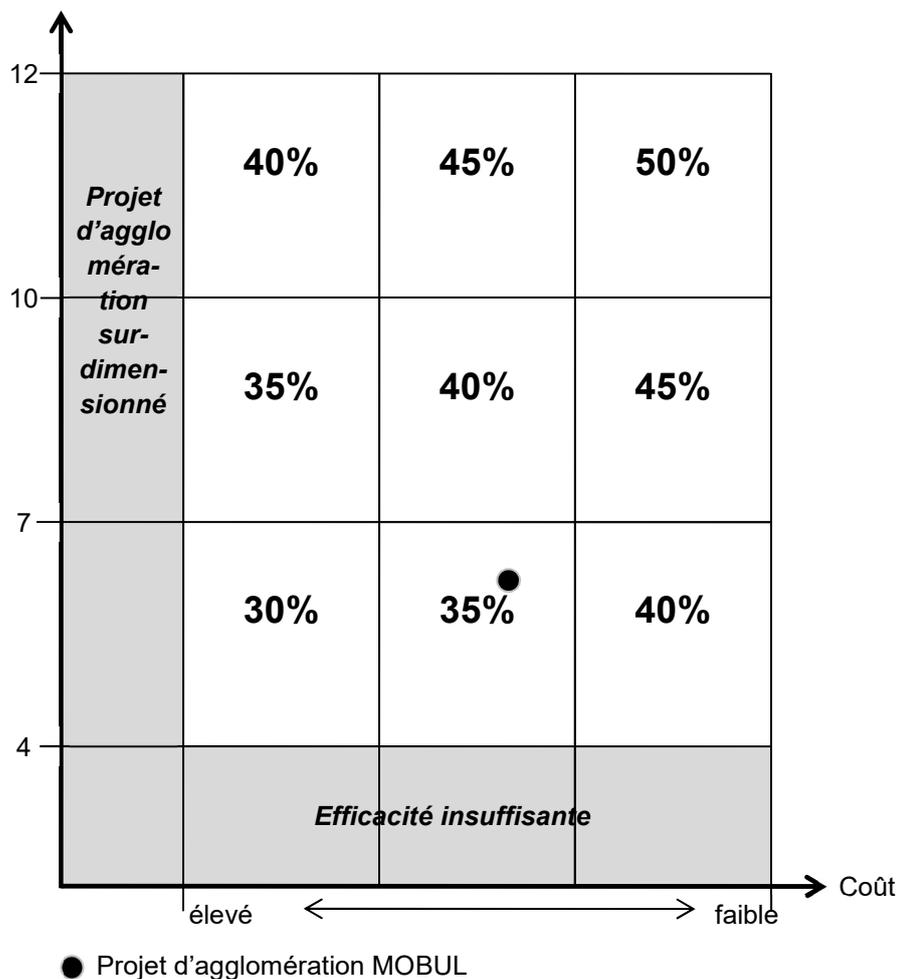


Figure 4-1

5 Examen de la priorisation des mesures

En tenant compte de tous les projets d'agglomération déposés et des moyens disponibles, la Confédération examine la priorisation des mesures établie par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les directives du DETEC¹⁴. Cette procédure comporte les étapes suivantes :

- adaptation des mesures (point 5.1)
- détermination des mesures non cofinancées (point 5.2)
 - mesures dans les domaines de l'urbanisation et du paysage (point 5.2.1)
 - mesures non cofinancées relevant des transports (point 5.2.1)
 - prestations assumées entièrement par l'agglomération (point 5.2.1)
 - mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (point 5.2.2)
- détermination des mesures non (co)financées par d'autres fonds fédéraux (point 5.3)
- détermination des mesures à priorité modifiée A/B/C (point 5.4)
- détermination des mesures présentant une priorité A ou B après examen par la Confédération (point 2 et 5.5)
 - Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2019-2022.
 - Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé.
- détermination des mesures présentant une priorité C et un besoin d'action après examen par la Confédération (mesures C*, point 5.5)

Les points 2 et 5 ne considèrent que les mesures ayant un effet positif ou neutre sur le projet d'agglomération.

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 5-2 et 5-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

Les mesures auxquelles l'agglomération a attribué le niveau de priorité C ne sont pas évaluées par la Confédération.

5.1 Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC

Pour que tous les projets d'agglomération puissent être examinés de manière cohérente, la composition des mesures suivantes a dû être modifiée :

| <i>Code ARE</i> | <i>N° PA</i> | <i>Mesure</i> | <i>Modification de la composition de la mesure</i> |
|------------------------------------|--------------|---------------|--|
| Aucune mesure dans cette catégorie | | | |

Tableau 5-1

¹⁴ Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 57, point 4.4

Les mesures suivantes sont rassemblées en paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

Paquet MD Liste A (mobilité douce)

| <i>Code ARE</i> | <i>N° AP</i> | <i>Mesure</i> | <i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i> |
|-----------------|--------------|---|---|
| 2125.3.018 | 5.1 | Aménagement complémentaire de stationnement vélo couvert à la halte de La Tour-Village (ligne Bulle - Broc) | 0.10 |
| 2125.3.020 | 6.1 | Création d'une liaison piétonne entre la nouvelle gare et le centre-ville par la rue Albert Rieter | 0.62 |
| 2125.3.021 | 6.2 | Création d'une liaison piétonne entre le secteur Toula et la gare de Bulle | 0.30 |
| 2125.3.023 | 6.4 | Création du chemin "915 mètres de bonheur" | 1.29 |
| 2125.3.024 | 6.5 | Aménagement de la rue de l'Etang | 1.00 |
| 2125.3.027 | 7.1 | Création d'une liaison de mobilité douce entre la rue de Vevey et la rue du Moulin | 0.04 |
| 2125.3.028 | 7.2 | Raccordement de mobilité douce entre la rue de Vevey et le quartier du Carry | 0.51 |
| 2125.3.030 | 7.4 | Aménagement de franchissements MD en lien avec le quartier des Buissons | 1.00 |
| 2125.3.031 | 7.5 | Création d'une liaison de mobilité douce entre les secteurs Parqueterie et Cloalet | 1.05 |

Tableau 5-1a

Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)

| <i>Code ARE</i> | <i>N° AP</i> | <i>Mesure</i> | <i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i> |
|-----------------|--------------|---|---|
| 2125.3.007 | 0.1 | Amélioration de la circulation des bus dans le secteur de la gare de Bulle | 1.88 |
| 2125.3.008 | 1.1 | Aménagement de la route de Riaz - Etape 2 | 4.36 |
| 2125.3.026 | 6.7 | Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla, au profit de la mobilité douce | 1.83 |
| 2125.3.032 | 8.1 | Aménagement de la route de Broc pour la sécurisation des mobilités douces | 0.36 |
| 2125.3.033 | 8.2 | Aménagement de la route de la Sionge entre Bulle et Riaz | 1.02 |
| 2125.3.035 | 9.2 | Accessibilité aux quartiers Est et contrôle d'accès | 1.12 |
| 2125.3.036 | 9.3 | Aménagement de la rue du Cârô | 1.94 |
| 2125.3.038 | 9.5 | Aménagement multimodal de la route de Corbières à Riaz (concept Valtraloc) | 1.08 |

Tableau 5-1b

Paquet GT Liste A (gestion du trafic)

| <i>Code ARE</i> | <i>N° AP</i> | <i>Mesure</i> | <i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i> |
|-----------------|--------------|---|---|
| 2125.3.034 | 9.1 | Réaménagement des giratoires "accrochage Riaz" et "accrochage Pâla" | 1.76 |

Tableau 5-1c

Paquet VSR Liste B (valorisation de l'espace routier)

| <i>Code ARE</i> | <i>N° AP</i> | <i>Mesure</i> | <i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i> |
|-----------------|--------------|--|---|
| 2125.3.037 | 9.4 | Limitation du trafic entrant par le chemin des Crêts | 0.30 |

Tableau 5-1d

5.2 Mesures non cofinancées**5.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération**

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'article 21 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier [OUMin ; RS 725.116.21]) et des compléments apportés par les directives du DETEC (points 3.6 et 4.4.1), les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles doivent être mises en œuvre dans les délais prévus.

| <i>Code ARE</i> | <i>N° PA</i> | <i>Mesure</i> | <i>Priorité</i> |
|--|--------------|--|-----------------|
| Mesures d'urbanisation | | | |
| 2125.3.039 | U1 | Transcription du thème "urbanisme" du PA3 dans les PAL | As |
| 2125.3.040 | U2 | Transcription dans les PAL et suivi de mise en œuvre des sites stratégiques | As |
| 2125.3.041 | P1 | Transcription du thème "nature et paysage" du PA3 dans les PAL | As |
| 2125.3.042 | P2 | Vision d'ensemble des parcs de l'agglomération | As |
| 2125.3.043 | P3 | Visions pour les périmètres de réaménagement (principe d'ensemble et 3 zooms) | As |
| Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement | | | |
| 2125.3.002 | sup.2 | Construction d'une nouvelle gare routière à Bulle | Av E |
| 2125.3.004 | sup.4 | Etude de haltes ferroviaires à Planchy et Epagny | Bv E |
| 2125.3.005 | sup.5 | Etude de l'opportunité et faisabilité du déplacement de la halte de la Tour-de-Trême (ligne Bulle - Montbovon) | Bv E |

Tableau 5-2

5.2.2 Mesures ne relevant pas du projet

Les mesures figurant dans la liste ci-après, qui ont soit fait l'objet d'une demande de cofinancement, soit été présentées comme des prestations entièrement assumées par l'agglomération, ont été jugées par la Confédération comme non pertinentes pour l'efficacité du projet. L'agglomération est donc libre de les mettre en œuvre ou non.

| Code ARE | N° PA | Mesure | Justification |
|------------|-------|---|---|
| 2125.3.019 | 5.2 | Aménagement des parkings d'échange (P+R) manquants aux gares et terminus de bus | L'efficacité des P+R est faible. Les effets de la mesure sont limités notamment à cause du manque de politique de stationnement forte dans le centre. |

Tableau 5-3

5.3 Mesures (co)finançables par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération ;
- mesures dont le Conseil fédéral propose le financement dans son message sur l'étape d'aménagement 2030 rail du PRODES ou qui figurent dans les modules 2 et 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales et dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU)

Les mesures prévues à l'horizon C ne sont pas prises en compte pour l'évaluation de l'efficacité du projet et ne figurent donc pas dans le tableau ci-dessous.

| Code ARE | N° PA | Mesure |
|------------|-------|---|
| 2125.3.001 | sup.1 | Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle |
| 2125.3.003 | sup.3 | Prolongement du RER Fribourg-Romont-Bulle en direction de Broc |
| 2125.3.006 | sup.6 | Assainissement / réaménagement de l'accrochage Nord de la H189 |

Tableau 5-4

Les tableaux revêtent un caractère informatif. La réalisation des mesures est fonction des planifications et des décisions en matière de crédit afférentes au programme concerné de la Confédération ainsi que des procédures propres à chaque projet.

5.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la plausibilité des priorités établies par les organismes responsables, de leur rapport coût – utilité et de leur degré de maturité, conformément aux directives du DETEC (point 4.4), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

| <i>Code ARE</i> | <i>N° PA</i> | <i>Mesure</i> | <i>Coût (mio de CHF) selon PA</i> | <i>Justification</i> |
|-----------------|--------------|---|-----------------------------------|---|
| A → B | | | | |
| 2125.3.013 | 3.3 | Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla | 3.53 | La mesure n'est pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A. Le concept de la ligne de bus urbain 3 et son nouveau tracé doivent être approfondis. Cependant, le contrôle d'accès proposé pour cette mesure est pertinent même sans la présence du bus mais ne peut être réalisée sans adaptation. |
| 2125.3.025 | 6.6 | Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy | 2.15 | La mesure n'est pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A. L'adéquation, respectivement la faisabilité de la mesure sans l'aménagement routier pour le bus doivent être évaluées. |
| A → C* | | | | |
| 2125.3.011 | 3.1 | Aménagement du chemin Sous-Crêt pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3 | 3.85 | Degré de maturité : insuffisant Le concept de la ligne 3 et son nouveau tracé doivent être approfondis. De plus, la mesure est en contradiction avec le périmètre du parc agricole défini dans thème "paysage et nature". |
| 2125.3.012 | 3.2 | Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla | 2.33 | Degré de maturité : insuffisant Le concept de la ligne 3 et son nouveau tracé doivent être approfondis. |
| 2125.3.014 | 3.4 | Aménagement de la rue Victor-Tissot, du chemin de Bouleyres et de la rue du Stade pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3 | 2.00 | Degré de maturité : insuffisant Le concept de la ligne 3 et son nouveau tracé doivent être approfondis. De plus, il y a un risque de péjoration de la qualité des aménagements et d'augmentation des vitesses sur la route du Stade. |
| 2125.3.015 | 3.5 | Création de terminus et d'arrêts de bus pour la ligne n°3 sur les tronçons non impactés par d'autres projets | 1.80 | Degré de maturité : insuffisant Le concept de la ligne 3 et son nouveau tracé doivent être approfondis. |

Tableau 5-5

5.5 Listes A, B et C* après vérification de la priorisation

La **liste A** figure au chapitre 2.

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2019–2022, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé. A la date d'envoi du présent rapport d'examen (le 14 septembre 2018), leur cofinancement par la Confédération n'est donc pas garanti. Ces mesures doivent être optimisées et/ou portées à un état « prêt à être réalisé et financement garanti », être intégrées à la prochaine génération de projets d'agglomération et être réexaminées par la Confédération¹⁵:

Liste B

| Code ARE | N° PA | Mesure | Coûts (mio CHF) selon PA | Coûts (mio CHF) 2016* | Contrib. fédérale ** |
|--------------|-------|---|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| 2125.3.013 | 3.3 | Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla | 3.53 | 3.52 | 1.23 |
| 2125.3.025 | 6.6 | Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy | 2.15 | 2.14 | 0.75 |
| 2125.3.047 | - | Paquet VSR liste B | 0.30 | 0.30 | 0.11 |
| Somme | | | 5.98 | 5.96 | 2.09 |

Tableau 5-6 *Prix d'avril 2016 ; ** Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement

La **liste C*** ci-après contient les mesures classées en priorité C par la Confédération. Si cette dernière reconnaît, sur le principe, un besoin d'action, le rapport coût – utilité ou le degré de maturité des mesures proposées ne justifie pas leur intégration à la liste A ou B (mesures dites C*).

Liste C*

| Code ARE | N° PA | Mesure | Coût (mio de CHF) selon PA |
|------------|-------|---|-------------------------------|
| 2125.3.011 | 3.1 | Aménagement du chemin Sous-Crêt pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3 | 3.85 |
| 2125.3.012 | 3.2 | Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla | 2.33 |
| 2125.3.014 | 3.4 | Aménagement de la rue Victor-Tissot, du chemin de Bouleyres et de la rue du Stade pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3 | 2.00 |
| 2125.3.015 | 3.5 | Création de terminus et d'arrêts de bus pour la ligne n°3 sur les tronçons non impactés par d'autres projets | 1.80 |

Tableau 5-7

¹⁵ Cf. directives du DETEC, p. 73, point 5.3.

6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux

6.1 Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération

6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, avec les plans sectoriels concernés, en l'occurrence les parties infrastructurelles rail et route du plan sectoriel des transports, avec les plans de mesures et avec les inventaires a été vérifiée. Aucune contradiction n'a été relevée à cette occasion.

Le respect des dispositions légales et des planifications est également impératif lors du développement et de la mise en œuvre du présent projet d'agglomération. Les conflits susceptibles de se présenter lors de la mise en œuvre des mesures A doivent être résolus avec les organismes fédéraux compétents avant la signature des conventions de financement.

6.1.2 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Un examen sommaire par l'OFEV a révélé que les mesures suivantes de priorité A ou B qui ont été prises en compte pour déterminer l'efficacité du projet d'agglomération sont potentiellement sources de conflits ou de difficultés pour ce qui est du respect de la législation relative à la protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive).

| <i>Code ARE</i> | <i>N° PA</i> | <i>Tab. rapport examen</i> | <i>Mesure</i> | <i>Horizon temporel</i> | <i>Conflits potentiels</i> |
|------------------------------------|--------------|----------------------------|---------------|-------------------------|----------------------------|
| Aucune mesure dans cette catégorie | | | | | |

Tableau 6-1

6.2 Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures infrastructurelles qui relèvent de la planification directrice cantonale et qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur cantonal et être approuvées par le Conseil fédéral au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures inscrites dans la liste A doivent être dans la catégorie « coordination réglée », et la catégorie « coordination en cours » est recommandée pour les mesures de la liste B. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

Liste A :

| <i>Code ARE</i> | <i>N° PA</i> | <i>Mesure</i> | <i>Etat de coordination dans le plan directeur</i> | <i>Besoin d'action / Conséquence</i> |
|------------------------------------|--------------|---------------|--|--------------------------------------|
| Aucune mesure dans cette catégorie | | | | |

Tableau 6-2

Liste B :

| <i>Code ARE</i> | <i>N° PA</i> | <i>Mesure</i> | <i>Etat de coordination dans le plan directeur</i> | <i>Besoin d'action / Conséquence</i> |
|------------------------------------|--------------|---------------|--|--------------------------------------|
| Aucune mesure dans cette catégorie | | | | |

Tableau 6-3

Les mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice et intrinsèquement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A doivent avoir été approuvées avec un état de « coordination réglée » avant la conclusion de l'accord sur les prestations.

| <i>Code ARE</i> | <i>N° PA</i> | <i>Mesure</i> | <i>Etat de coordination dans le plan directeur</i> | <i>Besoin d'action / Conséquence</i> | <i>Horizon temporel</i> |
|------------------------------------|--------------|---------------|--|--------------------------------------|-------------------------|
| Aucune mesure dans cette catégorie | | | | | |

Tableau 6-4

Les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice doivent en principe être ancrées dans le plan directeur et être approuvées au plus tard à l'issue de la période de quatre ans couverte par l'accord sur les prestations.

La marche à suivre concernant les surfaces d'assolement (SDA) est notamment régie par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT¹⁶). La mise en œuvre relève de la compétence des cantons. Des réserves supplémentaires afférentes aux SDA seront, si nécessaire, formulées dans l'accord sur les prestations.

6.3 Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur

Lorsque la Confédération alloue des subventions en faveur de mesures contenues dans le projet d'agglomération, elle exige que celles-ci soient conformes au(x) plan(s) directeur(s) approuvé(s) par le Conseil fédéral (art. 30 LAT). Si le contexte évolue et que cela induit des répercussions importantes sur le règlement d'affectation – comme cela a été le cas avec la révision de la LAT – il convient d'attendre que le plan directeur ait été adapté avant de confirmer définitivement la contribution dans l'accord sur les prestations lié au projet d'agglomération. L'adaptation du/des plan(s) directeur(s) à la LAT révisée doit être faite d'ici au 30 avril 2019, sans quoi aucune nouvelle zone à bâtir ne pourra être créée dans un canton tant que l'adaptation de son plan directeur n'a pas été approuvée par le Conseil fédéral (art. 38a, al. 1 et 3, LAT).

Le plan directeur du canton de Fribourg remanié conformément à la LAT révisée a déjà fait l'objet d'un examen préalable par la Confédération. Le présent rapport d'examen est donc établi sous réserve que le plan directeur adopté par le canton soit conforme au droit fédéral (et notamment au projet ayant fait l'objet de l'examen préalable et au rapport d'examen préalable établi par la Confédération) et soit conforme audit rapport d'examen.

Le plan directeur du canton de Fribourg remanié conformément à la LAT révisée a déjà fait l'objet d'un examen préalable par la Confédération. Le présent rapport d'examen est donc établi sous réserve que le plan directeur adopté par le canton soit conforme au droit fédéral (et notamment au projet ayant fait l'objet de l'examen préalable et au rapport d'examen préalable établi par la Confédération) et soit conforme audit rapport d'examen.

L'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération ne pourra être conclu que lorsque le plan directeur conforme au présent rapport d'examen (cf. point 6.2) aura été approuvé par le Conseil fédéral.

¹⁶ RS 700.1

7 Remarques quant au développement du projet d'agglomération

Les projets d'agglomération de 3^e génération déposés le 30 septembre 2016 / le 31 décembre 2016 sont la base de la troisième phase de libération de crédits en provenance du fonds d'infrastructure ou du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à partir de 2019. Après l'entrée en vigueur de la LFORTA, les Chambres fédérales se prononceront en principe tous les quatre ans au sujet d'une nouvelle libération de crédits.

Le rapport d'examen met en exergue les points forts et les points faibles du projet d'agglomération considéré pour ce qui est des exigences de base et des critères d'efficacité (chapitres 3 et 4). Le projet d'agglomération MOBUL de la prochaine génération devrait s'employer à éliminer les points faibles ainsi identifiés et à conserver, voire consolider, les points forts.

Les mesures d'urbanisation et de transport ne faisant pas partie du projet d'agglomération se révélant indispensables après le dépôt du projet d'agglomération sont à planifier de manière à ce que l'efficacité du projet s'en trouve maximisée et à intégrer à une prochaine génération de projets d'agglomération. Elles seront présentées et expliquées dans le rapport soumis à la Confédération.

ANNEXE 1

Liste des mesures des contributions fédérales forfaitaires

L'annexe 1 présente les mesures comparativement bon marché de mobilité douce, de gestion du trafic et de valorisation/sécurisation de l'espace routier. Pour ces mesures, des coûts standardisés sont calculés afin qu'une base de comparaison adaptée soit disponible pour évaluer ces mesures et leur octroyer des contributions forfaitaires.

Paquet MD Liste A (mobilité douce)

| Type de mesure | Nombre d'unités de prestation | Unité de prestation | Coûts moyens par unité de prestation | Taux de contribution | Réduction conceptuelle | Contribution par unité de prestation (arrondi) | Contribution totale |
|---------------------------------------|-------------------------------|---------------------|--------------------------------------|----------------------|------------------------|--|---------------------|
| Aires de stationnement de vélos cat.2 | 100 | Nombre | 1'080 | 35% | 5% | 360 | 36'000 |
| Marquages des passages pour piétons | 3 | Nombre | 1'080 | 35% | 5% | 360 | 1'080 |
| Passerelle | 60 | m2 | 7'020 | 35% | 5% | 2'330 | 139'800 |
| Passage inférieur / souterrain | 135 | m2 | 11'467 | 35% | 5% | 3'810 | 514'350 |
| Cheminements MD cat.1 | 25 | m | 432 | 35% | 5% | 140 | 3'500 |
| Cheminements MD cat.2 | 600 | m | 909 | 35% | 5% | 300 | 180'000 |
| Cheminements MD cat.3 | 2'295 | m | 1'453 | 35% | 5% | 480 | 1'101'600 |
| Cheminements MD cat.4 | 150 | m | 4'000 | 35% | 5% | 1'330 | 199'500 |

| | |
|---------------------------------------|------|
| Contribution totale mio CHF (arrondi) | 2.18 |
|---------------------------------------|------|

Tableau A1-a

Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)

| Type de mesure | Nombre d'unités de prestation | Unité de prestation | Coûts moyens par unité de prestation | Taux de contribution | Réduction conceptuelle | Contribution par unité de prestation (arrondi) | Contribution totale |
|----------------|-------------------------------|---------------------|--------------------------------------|----------------------|------------------------|--|---------------------|
| Val. rout. | 46'700 | m2 | 315 | 35% | 10% | 100 | 4'670'000 |

| | |
|---------------------------------------|------|
| Contribution totale mio CHF (arrondi) | 4.67 |
|---------------------------------------|------|

Tableau A1-b

Paquet GT Liste A (gestion du trafic)

| Type de mesure | Nombre d'unités de prestation | Unité de prestation | Coûts moyens par unité de prestation | Taux de contribution | Réduction conceptuelle | Contribution par unité de prestation (arrondi) | Contribution totale |
|-----------------------|-------------------------------|---------------------|--------------------------------------|----------------------|------------------------|--|---------------------|
| Gest. transport cat.2 | 2 | Noeuds | 950'000 | 35% | 5% | 315'880 | 631'760 |

| | |
|---------------------------------------|------|
| Contribution totale mio CHF (arrondi) | 0.64 |
|---------------------------------------|------|

Tableau A1-c