



22.02.2023

---

# **Projet d'agglomération Mobul de 4<sup>e</sup> génération**

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

---

N° de référence : ARE-223.1-04-16/4/2



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

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi  
Directrice

Dr. Ulrich Seewer  
Vice-directeur

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet et but de l'examen, examen préliminaire</b>	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	But de l'examen	4
1.3	Déroulement de l'examen	4
<b>2</b>	<b>Résumé des résultats de l'examen</b>	<b>5</b>
2.1	Taux de contribution	5
2.2	Appréciation générale	5
2.3	Mesures cofinancées	7
<b>3</b>	<b>Examen préliminaire et examen des exigences de base</b>	<b>8</b>
3.1	Examen préliminaire	8
3.2	Examen des exigences de base	8
<b>4</b>	<b>Évaluation des mesures</b>	<b>8</b>
4.1	Mesures adaptées	9
4.2	Mesures non cofinancées	10
4.2.1	Mesures non cofinancées par la Confédération	10
4.2.2	Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération	11
4.3	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux	11
4.4	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération	12
4.5	Liste B après vérification de la priorisation	12
<b>5</b>	<b>Évaluation du projet</b>	<b>13</b>
5.1	Utilité globale	13
5.2	Coûts globaux	14
5.3	Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution	14
<b>6</b>	<b>Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux</b>	<b>15</b>
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération	15
6.1.1	Généralités	15
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)	15
6.2	Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux	16
<b>7</b>	<b>Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération</b>	<b>16</b>
	<b>ANNEXE 1</b>	<b>18</b>
	<b>ANNEXE 2</b>	<b>20</b>

# 1 Objet et but de l'examen, examen préliminaire

## 1.1 Objet de l'examen

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

- Mobul, Projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération – Plan directeur d'agglomération, juin 2021 (partie principale, mesures et tableaux de mise en œuvre inclus)
- Autres documents de référence (listes de mesures, informations factuelles, géodonnées, etc.)

Avec le projet d'agglomération (PA), l'organisme responsable sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)<sup>1</sup>, des projets d'infrastructure de transport considérés comme prioritaires dans le projet d'agglomération. Les conditions pour le cofinancement d'infrastructures de transport sont fonction de l'art. 17a – 17f de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)<sup>2</sup> et de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)<sup>3</sup>.

## 1.2 But de l'examen

L'examen du projet d'agglomération sert à déterminer, de façon compréhensible, le taux de contribution et les contributions fédérales pour le projet d'agglomération Mobul.

Sur la base du rapport d'examen, la Confédération élabore le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (quatrième génération) à l'attention de l'Assemblée fédérale.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures 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

Dans le cadre de la LUMin et de l'OUMin, l'examen des projets d'agglomération dépend de l'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) et des directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération du 13 février 2020 (DPTA). La pratique a permis de concrétiser et préciser les dispositions de l'OPTA et des DPTA au cours du processus d'examen.

La procédure d'examen est définie dans les art. 11ss OPTA :

1. Examen préliminaire ;
2. Examen des exigences de base ;
3. Examen et priorisation des différentes mesures du projet d'agglomération Mobul (évaluation des mesures)

---

<sup>1</sup> RS 725.13

<sup>2</sup> RS 725.116.2

<sup>3</sup> RS 725.116.21

4. Évaluation du projet d'agglomération sur la base
  - de l'utilité globale des mesures (examinées et priorisées) et de leurs relations avec les coûts globaux (rapport coût-utilité)
  - de l'état de la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération

De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 22.02.2023.

## 2 Résumé des résultats de l'examen

### 2.1 Taux de contribution

Au regard de l'évaluation du projet (cf. sections 2.2 et 5), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées du projet d'agglomération Mobul de 4<sup>e</sup> génération :

35%
-----

### 2.2 Appréciation générale

L'évaluation des objectifs d'efficacité du projet d'agglomération par la Confédération est expliquée ci-après, y compris une présentation des points forts et des points faibles. Par ailleurs, le chapitre 7 présente des recommandations importantes pour le développement du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération Mobul de 4<sup>e</sup> génération (PA) s'inscrit dans la continuité de la génération précédente. Etant également un plan directeur régional, le PA est en partie liant pour les autorités communales. L'agglomération poursuit le développement des transports publics (TP) ainsi que de son réseau de mobilité douce (MD). Le fil conducteur entre les différents modules, en particulier entre les stratégies sectorielles, le besoin d'action et les mesures est difficilement identifiable.

La coordination du projet d'agglomération avec les planifications nationales et cantonales est assurée. Cependant, la coordination entre les transports et l'urbanisation n'est pas garantie en raison du manque de concrétisation du développement urbain à moyen terme.

Le PA a un effet plutôt important sur la qualité du système de transport qui est clairement hiérarchisé pour chaque mode. La principale force réside dans l'amélioration de la desserte TP et MD des sites stratégiques / en développement (Terraillet, Prila-Combes Sud, Combes Nord, Planchy, stade). Néanmoins, les différentes stratégies sont traitées de manière sectorielle et une stratégie multimodale fait défaut.

La mise en service d'une nouvelle ligne de bus urbaine permet de développer l'offre TP pour desservir certains secteurs pas encore ou peu desservis et d'améliorer la lisibilité du réseau. L'attractivité du réseau TP urbain et régional est en outre renforcée par la création d'arrêts supplémentaires en lien avec des sites stratégiques et en développement. Les rabattements MD vers les gares sont améliorés, notamment vers la gare de la Tour-de-Trême.

Le réseau routier, avec des principes d'accessibilité clairs, est amélioré grâce à diverses mesures, notamment les axes d'entrée de la route de la Pâla et de Morlon, les requalifications routières favorisant les TP et la MD ainsi que la mise en place des contrôles d'accès priorisant les TP. Par contre, la stratégie pour le transport individuel motorisé (TIM) reste encore très générale et n'est que peu concrétisée. En effet, des mesures concrètes de gestion du trafic manquent, respectivement le détail des mesures présentées ne permet pas d'avoir des certitudes sur le degré de maîtrise des flux du TIM. La maîtrise du stationnement repose entièrement sur le règlement de stationnement public, qui n'est pas encore uniformisé à l'échelle de l'agglomération, et les plans de mobilité qui, si leurs principes sont clairs, ne sont pas concrétisés et sont la seule mesure influençant la demande. De plus, la suppression du stationnement longue durée au centre est relativisée par le fait que les places seront remplacées en

périphérie. Par ailleurs, la maîtrise du TIM et du stationnement dans les grandes zones d'activités à proximité de l'autoroute n'est pas abordée.

La stratégie MD est adéquate et la mobilité douce est encouragée par la mise en œuvre de quelques mesures densifiant et structurant le réseau. Ce dernier est complété par des cheminements piétonniers et cyclables permettant de connecter les pôles d'attractions de l'agglomération (voie verte entre Vuadens et Bulle, zones industrielles en développement de Planchy et de la Prila). L'offre en stationnement vélo est également améliorée, en particulier à Bulle, Morlon, Pâquier, Riaz et Vuadens. Toutefois, la mobilité piétonne n'est pas traitée spécifiquement, et il manque une analyse des points faibles ainsi que des mesures correspondantes et priorisées dans le domaine de la MD.

Le projet d'agglomération a un effet modéré sur le développement vers l'intérieur. Le développement de l'agglomération est prévu majoritairement dans des sites stratégiques d'activités ou urbains ainsi que dans des zones à bâtir existantes. Une densification dans le bâti est également planifiée. De par l'élaboration d'une vision d'ensemble pour le pôle d'activités de Planchy, l'agglomération se donne les moyens nécessaires pour garantir une cohérence et un développement de qualité sur l'ensemble dudit secteur.

Une des faiblesses du PA est la coordination peu aboutie entre les transports et l'urbanisation à moyen terme. L'agglomération ne définit ni ne quantifie l'impact du développement urbanistique sur les infrastructures de transport. Elle ne répartit son potentiel d'accueil qu'au-delà de l'horizon du PA, à savoir en 2035 et 2040. Certains sites destinés à accueillir un nombre important d'habitants ne sont pas suffisamment desservis en TP (en particulier Le Pâquier et en partie pour le site de la Parqueterie). De plus, la stratégie sectorielle d'urbanisation manque fortement de concrétisation, et l'agglomération n'apporte que peu de détails dans les mesures, sur ses tâches ainsi que sur les différentes étapes nécessaires. De plus, le rôle de l'agglomération semble très réduit, par exemple dans la mise en œuvre des sites stratégiques. Ainsi, il est difficile d'évaluer concrètement les effets du PA dans le domaine de l'urbanisation.

Les requalifications routières, la vision d'ensemble des parcs publics et l'établissement de visions pour les périmètres de réaménagement contribuent à la mise en valeur des espaces ouverts dans le milieu bâti. Cependant, ces visions restent à ce stade au niveau conceptuel tout comme la valorisation des cours d'eau ou encore l'accompagnement paysager et biologique le long des cheminements de mobilité douce. Sans détails, ni horizon de réalisation clair, il est ainsi difficile d'évaluer leurs effets.

Le PA a un certain effet de manière ponctuelle sur l'augmentation de la sécurité routière. Y participent l'amélioration du réseau MD, la séparation des flux du TIM et des vélos, les requalifications routières (par exemple les rues de la Léchère et de la Sionge) ainsi que le réaménagement des arrêts de bus. Par ailleurs, le besoin d'action tant pour l'assainissement des points noirs que pour la modération du trafic de l'agglomération est limité. En effet, l'ensemble des points noirs TIM sont assainis ou en cours de l'être dans les générations précédentes, à l'exception des accrochages nord et sud de la H189. En outre, des zones à vitesse modérée sont présentes ou prévues (mesures des générations précédentes) sur une partie importante de son périmètre. Toutefois, le PA n'aborde pas de manière approfondie la question de la sécurité et une stratégie sectorielle assumée fait défaut. Finalement, aucune analyse spécifique n'est faite en fonction du type d'usagers (piétons, cyclistes), notamment les plus vulnérables, et l'agglomération ne propose donc aucune mesure appropriée.

Quant à la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources, le projet d'agglomération et ses mesures ont un certain effet. Au vu des mesures proposées, le report modal du TIM vers la MD et les TP, est vraisemblablement modéré. Partant, seule une réduction modérée et locale de la pollution atmosphérique et sonore, peut être attendue. Y participent de manière positive notamment l'extension du réseau TP avec la création de la ligne 4, l'amélioration et la sécurisation du réseau MD. Par ailleurs, l'électrification de l'ensemble du réseau de bus urbain devrait aider à réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. Cependant, une vision consolidée et intégrée du système global de transport fait défaut, tout comme des mesures de régulation fortes et contraignantes pour réduire le TIM. Les effets des mesures entreprises sont donc limités. Par ailleurs, des mesures visant à augmenter soit le taux d'occupation des voitures, soit la part TIM ne fonctionnant pas à l'énergie fossile ne sont guère traitées.

Le PA présente une stratégie sectorielle paysagère dans laquelle les éléments paysagers et naturels définis lors du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération sont réaffirmés. Toutefois, les mesures paysagères proposées peinent encore à concrétiser ces intentions et sont encore à un stade conceptuel. Par ailleurs, en conservant une surface importante dévolue au TIM tout en proposant des itinéraires MD en site propre avec aménagements paysagers, l'agglomération peine à réduire la proportion de surfaces imperméabilisées.

Mobul n'a pas déposé de projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération. La mise en œuvre n'est donc pas évaluée pour le projet d'agglomération Mobul.

### 2.3 Mesures cofinancées

Sur la base de ce taux de contribution, le cofinancement des mesures figurant dans la liste A ci-dessous et la libération des contributions fédérales correspondantes sont proposés aux Chambres fédérales.

#### Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF)*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
2125.4.001	ER.A1	Liaison multimodale entre le passage inférieur de Planchy et Combes nord	4.80	4.75	1.66	
2125.4.002	ER.A2	Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge	6.32	6.25	2.19	
2125.4.003	ER.A3	Liaison multimodale sur l'axe Planchy - Pâla entre la ZI Planchy et le giratoire Sous-Crêt	5.42	5.36	1.88	
2125.4.026	TP.A1	Electrification du réseau TP urbain	11.30	11.17	3.91	
2125.4.027	TP.A2.1	Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain	3.61	3.57	1.25	
2125.4.043	MD-A	Paquet MD Liste A	11.06	8.83		3.09
2125.4.044	VSR-A	Paquet VSR Liste A	1.93	2.03		0.71
2125.4.045	Bus-A	Paquet Bus Liste A	1.37	1.51		0.53
<b>Somme</b>			<b>45.81</b>	<b>43.47</b>	<b>10.89</b>	<b>4.33</b>

Tableau 2-1 \* Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement : pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires TVA et renchérissement inclus; \*\* Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement ; \*\*\* TVA et renchérissement inclus, cf. annexe 1 et rapport explicatif relatif à l'examen des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération

## 3 Examen préliminaire et examen des exigences de base

### 3.1 Examen préliminaire

La Confédération n'examine que les PA qui répondent aux exigences définies aux art. 1 à 3 et à l'art. 8 OPTA (art. 11 OPTA et annexe 1 DPTA)<sup>4</sup>. Ces conditions sont remplies dans le présent projet d'agglomération. Les exigences des art. 1 à 3 et 8 OPTA sont respectées, raison pour laquelle l'examen du PA a été entrepris.

### 3.2 Examen des exigences de base

Un projet d'agglomération doit satisfaire les exigences de base définies à l'art. 7 OPTA. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail des exigences de base pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille de chaque agglomération<sup>5</sup>.

Dans le projet d'agglomération Mobul les exigences de bases sont remplies.

## 4 Évaluation des mesures

Le résultat de l'évaluation des mesures selon l'art. 13 OPTA et la section 3.3 des DPTA est présenté ci-après d'une manière récapitulative.

- Mesures modifiées (section 4.1)
- Mesures non co-financées (section 4.2)
  - Mesures d'urbanisation et paysagères (section 4.2.1)
  - Mesures de transport non cofinancées (section 4.2.1)
  - Prestations assumées entièrement par l'agglomération (section 4.2.1)
  - Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (section 4.2.2)
- Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux (section 4.3)
- Mesures dont la priorité a été modifiée A/B/C (section 4.4)

Un récapitulatif des mesures de priorité A et B après examen par la Confédération est disponible à la section 2 et à la section 4.5.

- Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2024-2027.
- Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 4-2, et 4-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

L'effet des mesures auxquelles l'agglomération a attribué une priorité C n'est pas évalué par la Confédération.

---

<sup>4</sup> Cf. DPTA p. 21, section 2.3

<sup>5</sup> Cf. DTPA p. 27, section 2.6.



## 4.1 Mesures adaptées

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

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition de la mesure
Aucune mesure			

Tableau 4-1

Les mesures suivantes ont été attribuées aux paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

### Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

Code ARE	N° AP	Mesure	Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA
2125.4.009	MD.A1.1	Aménagement de la Voie verte au sud des voies ferrées entre le PAD Planchy sud et la rue de l'Eglise à Vuadens	2.52
2125.4.010	MD.A1.2	Liaison MD le long du chemin des Crêts entre le chemin des Mosseires et la passerelle au-dessus de la H189	0.24
2125.4.011	MD.A1.3	Liaison MD à travers le quartier entre le chemin de Pré-Vert et la rue de la Berra	0.07
2125.4.012	MD.A1.4	Perméabilité MD entre le chemin de Bouleyres et la rue du Vieux-Pont	0.36
2125.4.013	MD.A1.5	Liaison MD à l'est des voies ferrées entre la rue de la Colline et le chemin de Sautau	0.33
2125.4.014	MD.A1.6	Liaison MD le long du bois de Sautaux	0.67
2125.4.015	MD.A1.7	Liaison MD entre le chemin du Motélon et le lac de La Gruyère	0.30
2125.4.016	MD.A1.8	Liaison cyclable le long de la route de Pra-Riond entre le giratoire du Cloalet et le giratoire d'entrée de la commune de Broc	2.58
2125.4.017	MD.A1.9	Liaison cyclable le long de la route de l'Intyamont entre le giratoire du Cloalet et l'entrée du village d'Epagny (Gruyères)	1.54
2125.4.018	MD.A1.10	Liaison cyclable le long de la route de Montbarry entre la gare du Pâquier et la route du Moléson (Gruyères)	1.66
2125.4.019	MD.A1.11	Création de 535 places vélo sur l'agglomération	0.79

Tableau 4-1a

### Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR liste A)

Code ARE	N° AP	Mesure	Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA
2125.4.004	ER.A4.1	Valorisation multimodale de la rue de la Léchère entre le chemin des Mosseires et Prila	1.49
2125.4.005	ER.A4.2	Valorisation multimodale de la route des Monts entre ses intersections avec la route des Monts et la route de Champ-Jordan	0.44

Tableau 4-1b

**Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus de la liste A (Bus liste A)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
2125.4.028	TP.A2.2	Liaison d'accessibilité MD à la gare "La Tour Village" à l'est des voies ferrées depuis la rue Joli-Site	0.44
2125.4.029	TP.A2.3	Chemins MD d'accessibilité à l'arrêt TP "St-Joseph" (ligne 2) entre les rues Dom Hermann et des Agges	0.93

Tableau 4-1c

**Paquet de mesures de mobilité douce de la liste B (MD liste B)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
2125.4.020	MD.B1.1	Aménagement d'une Voie verte centrale entre la gare de Bulle et le PAD Arsenal	2.95
2125.4.021	MD.B1.2	Passerelle au-dessus de la Trême à côté du pont de l'Harmonie	0.40

Tableau 4-1d

**Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste B (VSR liste B)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
2125.4.007	ER.B2.1	Valorisation multimodale de la route de Morlon entre ses intersections avec la rue de Corbières et la route du Verdel	1.22
2125.4.008	ER.B2.2	Valorisation multimodale de la route des Roseires entre le Pont de l'Harmonie et la rue de l'Ancien-Comté	1.22

Tableau 4-1e

**4.2 Mesures non cofinancées****4.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération**

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'art. 21 OUMin)<sup>6</sup> et des compléments apportés par les DTPA (section 2.7) les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles étaient néanmoins pertinentes pour l'évaluation des effets et doivent donc 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			
2125.4.034	P1	Transcription du thème "paysage et nature" dans les PAL	As
2125.4.035	P2	Vision d'ensemble des parcs publics	As
2125.4.036	P3	Etablissement de visions pour les périmètres de réaménagement	As
2125.4.037	P4	Accompagnement paysager et biologique des liaisons de mobilité douce	As

<sup>6</sup> RS 725.116.21

2125.4.038	U1	Transcription du thème "urbanisation" dans les PAL	As
2125.4.039	U2	Suivi et mise en œuvre des sites stratégiques	As
2125.4.040	U3	Elaboration d'une vision d'ensemble et de concepts pour le pôle d'activités de Planchy	As

Tableau 4-2

#### 4.2.2 Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération

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
2125.4.030	TP.B1	Remplacement des batteries des bus urbains	La mesure ne peut pas bénéficier d'un cofinancement par le FORTA, car les contributions d'exploitation sont exclues (LUMin art. 17a, al. 4).

Tableau 4-3

#### 4.3 Mesures (co)finançables par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières ne sont pas intégrées directement à l'évaluation de l'efficacité. Au contraire, l'évaluation de l'efficacité tient compte de la coordination du projet d'agglomération avec ces mesures :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération ;
- mesures non encore actées, dont la mise en chantier est prévue probablement à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU).

Les mesures à l'horizon C ne sont pas considérées pour l'évaluation de l'efficacité, raison pour laquelle elles ne figurent pas dans le tableau ci-dessous.

Code ARE	N° PA	Mesure
Aucune mesure		

Tableau 4-4

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.

#### 4.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la priorisation des mesures en fonction de l'état de la planification, de leur rapport coût-utilité et de leur degré de maturité en matière de construction et de financement, conformément au DTPA (section 3.3), 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>
<b>B → C</b>				
2125.4.006	ER.B1	Aménagement multimodal de la route de la Pâla entre le PI Champ-Perret et le giratoire Sous-Crêt	6.30	Besoin d'action avéré, rapport coût-utilité insuffisant, : les aspects concernant la modération du TIM, l'opportunité du giratoire de Sous-Crêt (pour accrocher un axe TP/MD), l'assainissement d'un point accidentogène et l'emprise nécessaire de la mesure sont à optimiser, en cohérence avec les objectifs poursuivis.

Tableau 4-5

#### 4.5 Liste B après vérification de la priorisation

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2024–2027, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé. À la date d'envoi du présent rapport d'examen (22.02.2023), 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 Confédération :

##### Liste B

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coûts (mio CHF) selon PA</i>	<i>Coûts (mio CHF) 2020*</i>	<i>Contrib. fédérale **</i>
2125.4.046	MD-B	Paquet MD Liste B	3.35	3.35	1.17
2125.4.047	VSR-B	Paquet VSR Liste B	2.44	2.44	0.85
<b>Somme</b>			<b>5.79</b>	<b>5.79</b>	<b>2.03</b>

Tableau 4-6 \* Prix d'octobre 2020; \*\* Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement

## 5 Évaluation du projet

Dans le cadre de l'évaluation du projet, une première étape consiste à déterminer l'utilité globale et les coûts globaux du projet d'agglomération. Les coûts globaux sont mis en rapport avec la taille de l'agglomération. L'agglomération Mobul doit être classée comme une petite agglomération (cf. section 5.1).

Dans une deuxième étape, l'utilité globale et les coûts globaux sont mis en rapport afin d'évaluer le rapport coût-utilité (art. 14, al. 1 OPTA, section 3.4 DTPA, cf. section 5.2).

La dernière étape de l'évaluation porte sur l'état de la mise en œuvre des mesures A (au sujet desquelles des engagements fermes ont été pris) conformément à l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération (art. 14, al. 1 en lien avec l'al. 3 OPTA, cf. section. 5.3).

L'évaluation du projet résulte du rapport coût-utilité et de l'état de la mise en œuvre. Le taux de contribution résulte, lui, de l'évaluation du projet.

Le rapport explicatif sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération représente les différentes étapes de l'évaluation du projet.

### 5.1 Utilité globale

L'utilité globale d'un projet d'agglomération reflète sa contribution à la réalisation des objectifs prescrits en matière d'efficacité, conformément à l'art. 17d LUMin<sup>7</sup>. Ces derniers comprennent l'amélioration de la qualité du système de transport, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, l'accroissement de la sécurité du trafic et la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

Les mesures suivantes sont intégrées à l'évaluation de l'utilité globale du projet d'agglomération Mobul de 4<sup>e</sup> génération :

- Mesures de la liste A du projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération selon la priorisation de la Confédération (section 2);
- Mesures non cofinancées par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (section 4.2.1);
- Mesures de la liste B du projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération selon la priorisation de la Confédération (section 4.5).

Sur la base de l'évaluation réalisée, l'utilité par critère d'efficacité, exprimée en points, est la suivante :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (0 à 3 points)	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (0 à 3 points)	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (0 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (0 à 3 points)	1
<b>Total de points (utilité)</b>	<b>5</b>

Tableau 5-1

D'autres mesures (co)financées par la Confédération telles que visées au tableau 4-4 (cf. section 4.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de

<sup>7</sup> RS 725.116.2

l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

## 5.2 Coûts globaux

Les coûts globaux comprennent toutes les mesures prioritaires par la Confédération à l'horizon A et B des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération (y c. les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires).

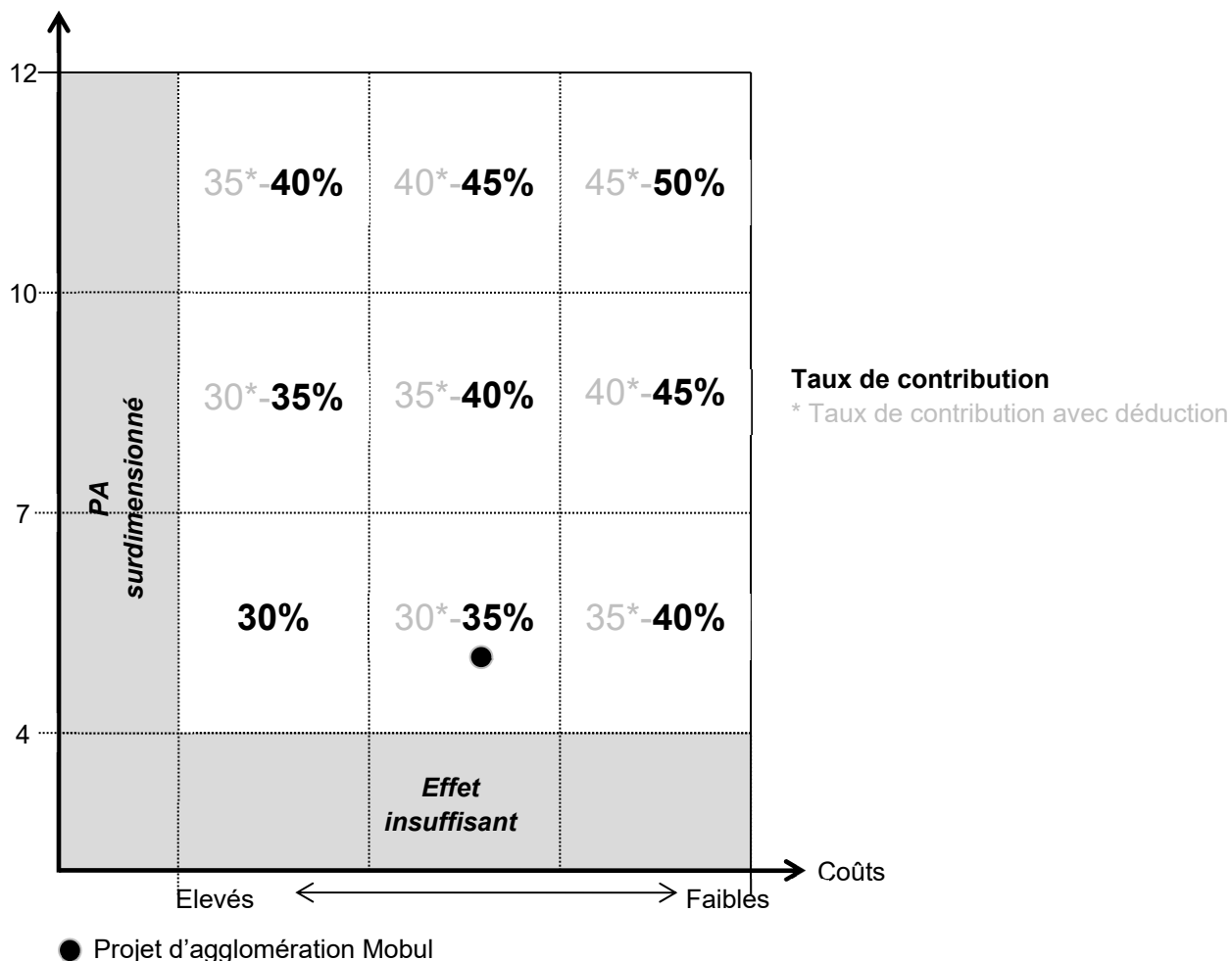
Les coûts globaux du projet d'agglomération Mobul se montent à 49.26 millions de francs. Ces coûts globaux sont jugés moyens pour l'agglomération de petite taille qu'est Mobul.

## 5.3 Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution

Dans le cadre de la 4<sup>e</sup> génération, la Confédération évalue l'état de mise en œuvre des mesures d'infrastructures de transport et d'urbanisation de la 2<sup>e</sup> génération ainsi que le rapport de mise en œuvre. Des lacunes dans ces éléments peuvent entraîner une déduction de 5% de la contribution fédérale.

La mise en œuvre n'a pas été évaluée, car l'agglomération n'a pas déposé de projet lors de la 2<sup>e</sup> génération. Il en résulte, pour le présent projet d'agglomération, un taux de contribution de 35%.

Utilité (selon le tableau 4-2)



## 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 « Mobilité et territoire 2050 », plan sectoriel des transports, partie Programme, et des parties infrastructurelles rail et route, avec les plans de mesures et avec les inventaires de la Confédération, a été vérifiée sommairement. 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>
2125.4.009	MD.A1.1	4-1	Aménagement de la Voie verte au sud des voies ferrées entre le PAD Planchy sud et la rue de l'Église à Vuadens	A	Espace réservé aux eaux (ERE) et végétation des rives digne de protection
2125.4.016	MD.A1.8	4-1	Liaison cyclable le long de la route de Pra-Riond entre le giratoire du Cloalet et le giratoire d'entrée de la commune de Broc	A	ERE et végétation des rives digne de protection ; site de migration des amphibiens
2125.4.017	MD.A1.9	4-1	Liaison cyclable le long de la route de l'Intyamon entre le giratoire du Cloalet et l'entrée du village d'Epagny (Gruyères)	A	ERE et végétation des rives digne de protection ; site de migration des amphibiens
2125.4.021	MD.B1.2	4-1	Passerelle au-dessus de la Trême à côté du pont de l'Harmonie	B	ERE et végétation des rives digne de protection
2125.4.029	TP.A2.3	4-1	Cheminements MD d'accessibilité à l'arrêt TP « St-Joseph » (ligne 2) entre les rues Dom Hermann et des Agges	A	Haie et bosquet dignes de protection

Tableau 6-1

## 6.2 Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les infrastructures de transport relevant du plan directeur cantonal, qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre du PTA et qui ont été reprises dans les listes A, doivent être ancrées dans le plan directeur concerné en coordination réglée et être approuvées par la Confédération au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

Liste A: Code ARE	N° PA	Mesure	Etat de coordination dans le plan directeur	Besoin d'action
Aucune mesure				

Tableau 6-2

Cela s'applique également aux mesures d'urbanisation et éventuellement aux mesures paysagères qui relèvent des plans directeurs et qui sont étroitement liées à une mesure d'infrastructure de transport des listes A (par exemple un pôle de développement stratégique devant être desservi avec une nouvelle ligne de tram). Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

Code ARE	N° PA	Mesure	Etat de coordination dans le plan directeur	Besoin d'action
Aucune mesure				

Tableau 6-3

En ce qui concerne les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, ainsi que les mesures de transport non infrastructurelles des listes A qui relèvent du plan directeur cantonal, il est conseillé de les ancrer dans le plan directeur en coordination réglée et de les faire approuver par la Confédération au plus tard quatre ans après la conclusion de 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 (OAT)<sup>8</sup>. 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.

## 7 Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération

Dans l'appréciation générale du chapitre 2.2, le rapport d'examen met en évidence les forces et les faiblesses du projet d'agglomération pour les différents critères d'efficacité. D'autres recommandations, sans prétendre à l'exhaustivité, doivent permettre d'améliorer la coordination avec les planifications d'ordre supérieur, l'efficacité du projet ou encore les aspects opérationnels du PA.

En ce qui concerne la stratégie globale des transports, l'efficacité du projet d'agglomération Mobul pourrait être améliorée en y intégrant des éléments concrets et contraignants relatifs à la maîtrise du TIM (gestion des flux du TIM, autres mesures permettant d'influencer le choix modal) ainsi qu'à la gestion du stationnement, y compris les P+R. Les aspects liés à la modération du TIM pourront être également mieux pris en compte dans les mesures de requalification routière, en particulier pour la mesure concernant l'aménagement multimodal de la route de la Pâla entre le PI Champ-Perret et le giratoire Sous-Crêt. Une analyse plus approfondie des zones mal desservies en périphérie d'agglomération pourrait aussi conduire à des mesures permettant un rabattement plus efficace tant sur les arrêts de bus que sur les haltes ferroviaires. De plus, la maîtrise de la demande en mobilité, la stratégie de développement de Planchy et des Kà ainsi que la mobilité piétonne sont à traiter lors du

<sup>8</sup> RS 700.1



prochain projet. En cas de réalisation des deux haltes ferroviaires, la coordination du projet d'agglomération avec les mesures nationales devrait aussi être garantie.

Afin d'assurer une meilleure coordination entre les transports et l'urbanisation, le PA devrait répartir la capacité d'accueil en termes d'emplois et d'habitants dans des sites stratégiques et dans des sites déjà en zone à bâtir en fonction des horizons A, B, voire C. Conformément à l'art. 4, al. 2 de l'OPTA, le projet d'agglomération doit contenir au moins des mesures d'urbanisation à l'horizon A et B. Des mesures d'urbanisation à l'horizon B permettent également d'assurer une meilleure coordination entre transports et urbanisation. De plus, l'agglomération pourrait prendre en compte son important développement urbain pour l'élaboration des mesures infrastructurelles, en particulier celles pour le TIM. En effet, l'agglomération doit s'assurer que le système de transport (réseau routier et réseau TP notamment) puisse absorber l'augmentation de fréquentation due à son développement urbanistique. Le cas échéant, elle devrait prévoir des mesures pour garantir tant la fluidité que la gestion du trafic routier et/ou la mise à disposition d'une offre de transport public adaptée. En général, les mesures infrastructurelles doivent être optimisées en termes de consommation de surfaces, pour minimiser l'effet négatif sur le paysage et l'environnement.

Afin d'accroître la sécurité routière, l'agglomération pourrait d'une part augmenter la surface des infrastructures dédiées à la mobilité douce, et d'autre part traiter les potentiels conflits d'usage sur les surfaces mixtes piétonnes-cyclables. Cela pourrait contribuer à une amélioration de la sécurité et un attrait accru de la MD dans le système de transport de l'agglomération.

Les valeurs cibles des indicateurs MOCA ne sont pas seulement utiles au contrôle des effets : elles aident aussi à l'élaboration ou au développement d'un projet d'agglomération. Elles complètent la vision d'ensemble sur le plan quantitatif. Les stratégies sectorielles et les mesures devraient faire référence à ces valeurs et contribuer à ce qu'elles soient atteintes<sup>9</sup>. Une réduction de la part modale du TIM, à savoir de 79 % à 62 % d'ici 2040, semble envisageable au regard de l'évolution constatée ces dernières années. Toutefois, des mesures plus fortes et plus contraignantes pour le TIM devraient être mises en place lors des prochaines générations afin d'espérer atteindre ces objectifs. La valeur cible concernant la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, d'une moyenne de 66 habitants et emplois à 150 habitants et emplois par hectare à Bulle (respectivement à 100 habitants et emplois par hectare pour les villages dans les secteurs urbains hors sites stratégiques ainsi qu'une valeur cible bien plus élevée pour les sites stratégiques) pourrait représenter un défi certain au vu des mesures proposées dans le PA et du saut quantitatif que cela représente. Par ailleurs, une progression de la réalisation des objectifs devrait être démontrée lors de la 5<sup>e</sup> génération.

Le fil conducteur du projet d'agglomération serait plus lisible et compréhensible avec des explications plus détaillées sur les stratégies sectorielles notamment, en sus des légendes, l'explicitation du besoin d'action et l'illustration cartographique des faiblesses tant au niveau des transports que de l'urbanisation. De plus, l'agglomération devrait en particulier documenter les mesures d'urbanisation dans des fiches (dont les rubriques impératives sont décrites dans les DPTA) et proposer une analyse des points faibles pour chaque thématique traitée.

---

<sup>9</sup> Cf. DTPA p. 12, section 1.6

## ANNEXE 1

### Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

#### Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Aires de stationnement de vélos cat.2	535	Nombre	1'610	35%	5%	8%	578	309'401
Passerelle	182	m2	6'273	35%	5%	8%	2'253	409'956
Cheminevements MD cat.1	1'010	m	320	35%	5%	8%	115	116'025
Cheminevements MD cat.2	4'829	m	732	35%	5%	8%	263	1'268'542
Cheminevements MD cat.3	1'420	m	1'206	35%	5%	8%	433	614'934
Cheminevements MD cat.4	505	m	2'005	35%	5%	8%	720	363'546

Contribution totale mio CHF (arrondi)	3.09
--	------

Tableau A1-a

#### Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR. liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
VSR	6'420	m2	322	35%	10%	8%	110	704'214

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.71
--	------

Tableau A1-b

**Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus et de tram de la liste A (arrêts TP liste A)**

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Arrêts de bus cat. 3	2	Nombre	735'000	35%	5%	8%	263'939	527'877

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.53
---------------------------------------	------

Tableau A1-c

## ANNEXE 2

### Liste des mesures non cofinancées ayant un effet critique d'après la Confédération

La liste ci-dessous contient les mesures du projet d'agglomération déposé qui ne sont pas cofinancées mais qui sont jugées critiques par la Confédération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Justification</i>
Aucune mesure			

Tableau A2-1