



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE

26 février 2014

Projet d'agglomération Fribourg

2^{ème} génération

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / M123-0196

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

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Directrice

Table des matières

1	Objet, but, procédure	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	Objectifs de l'examen	4
1.3	Procédure d'examen	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	4
2	Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B	6
3	Examen des exigences de base.....	10
4	Évaluation de l'impact du projet d'agglomération	11
4.1	L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité	11
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	14
5	Examen de la priorité des mesures	16
5.1	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC	16
5.2	Mesures non cofinancées	17
5.3	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	23
5.4	Modification de la priorité A, B, C par la Confédération	24
5.5	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité.....	24
6	Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux.....	25
6.1	Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération.....	25
6.2	Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux.....	25
7	Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération	27
	ANNEXE 1.....	28
	ANNEXE 2.....	30

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

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

- Projet d'agglomération de 2^{ème} génération, Rapport, décembre 2011
- Projet d'agglomération de 2^{ème} génération, Rapport de consultation, novembre 2011
- Projet d'agglomération de 2^{ème} génération, mise en œuvre, fascicule B, décembre 2011
- Projet d'agglomération de 2^{ème} génération, planches A3 des parties A et B, fascicule C, décembre 2011
- Projet d'agglomération de 2^{ème} génération, éléments d'appréciation pour la Confédération, fascicule D, décembre 2011

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 28 décembre 2011. Le dépôt du projet par l'agglomération/organisme responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transport définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectifs de l'examen

L'examen vise un triple objectif :

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies ;
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale ;
3. Examiner la priorité des mesures¹, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que seront élaborés le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 à l'intention du Parlement fédéral, ainsi que les accords sur les prestations.

Le présent rapport d'examen ne préjuge pas du respect des dispositions légales en matière de réalisation des infrastructures de transport.

1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est en principe fixée dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après Directives du DETEC). Certains aspects ont été spécifiés lors de l'application pratique des Directives.,.

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

1.4 Procédure de mise en œuvre

Dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles qui y figurent. Une convention de financement est conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque mesu-

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

re infrastructurelle de la liste A cofinancée par la Confédération et qui est prête à être réalisée et financée. La mesure peut ensuite être mise en œuvre. Les contributions fédérales ne seront versées que pour les prestations effectuées et elles n'iront pas au-delà des montants maximaux fixés ci-après, auxquels s'ajouteront la TVA et le renchérissement. La mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations fera l'objet d'un examen par la Confédération dans le cadre d'un controlling continu.

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

Le projet d'agglomération Fribourg soutient clairement un renforcement de la coordination entre l'urbanisation et le développement des réseaux de transport. Il propose une vision forte pour le périmètre du projet d'agglomération s'articulant autour de trois axes de développement. La vision d'ensemble se traduit en stratégies sectorielles dont découle une série de mesures pertinentes, correspondant aux points faibles identifiés lors du diagnostic. Le projet d'agglomération se fixe comme objectif d'accroître la part de la population cantonale résidant au sein du principal centre cantonal. Ces orientations sont soutenues par la force contraignante du projet d'agglomération (plan directeur régional de Fribourg). La principale force du projet d'agglomération Fribourg réside dans l'amélioration du système de transports de manière intégrée et en fonction des trois axes structurants. La stratégie de priorisation des transports publics urbains, la réalisation d'un axe fort de mobilité douce (TransAgglo), l'optimisation des possibilités d'intermodalité et les mesures de requalification routière concourent à améliorer la qualité des déplacements pour les différents modes sur l'ensemble du territoire du projet d'agglomération. Ces stratégies, couplées au concept d'exploitation du trafic individuel motorisé, permettent de mieux gérer les flux automobiles dans l'agglomération et d'encourager un report modal sur les autres modes. Elles permettent d'améliorer la sécurité de manière importante pour l'ensemble des usagers.

En matière d'urbanisation, la force du projet d'agglomération est d'encourager le développement urbain vers l'intérieur en identifiant différents pôles d'urbanisation dans son périmètre compact, pour lesquels des objectifs en termes d'urbanisation coordonnés avec le développement du système de transport sont proposés. Le projet identifie également des potentiels de densification dans le centre de l'agglomération ainsi que des réserves de zones à bâtir, pour lesquelles des densités minimales sont fixées en fonction de la desserte en transports publics. Il propose également une stratégie en matière d'implantation d'infrastructure à forte fréquentation (IFF) coordonnée avec le plan directeur cantonal.

Le projet d'agglomération comporte toutefois un certain nombre de faiblesses. Les réseaux structurants de mobilité douce (en dehors de la TransAgglo) sont trop peu concrétisés. Le développement important de l'offre P+R n'est pas suffisamment justifié. Le concept d'exploitation du trafic individuel motorisé mérite d'être encore optimisé en lien avec certaines priorisations de bus. Mais surtout, malgré la bonne conception du développement urbain, le dimensionnement généreux des zones à bâtir et le manque de concrétisation de la stratégie de densification relativise la volonté de l'agglomération de concentrer le développement dans le centre de l'agglomération. Par ailleurs, le projet d'agglomération se limitant à un périmètre restreint tant au niveau conceptionnel qu'en termes de mesures concrètes, des développements considérables restent possibles à l'intérieur du périmètre OFS de l'agglomération. De plus, les dispositions du plan directeur cantonal ne sont pas assez restrictives pour soutenir véritablement la vision générale du projet d'agglomération.

Grâce au développement coordonné du système de transport avec l'urbanisation, le projet devrait permettre d'influencer la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce et d'avoir ainsi un impact positif important sur la qualité de l'air et les immissions sonores sur l'ensemble du territoire du projet d'agglomération. Le projet propose une conception paysagère accompagnée de mesures. Il ne permet toutefois pas d'inflexion sensible en matière de consommation de surface par rapport à la tendance actuelle.

Il est à noter que l'évaluation du projet d'agglomération part du principe que l'ensemble des mesures d'accompagnement liées au pont de la Poya seront réalisées.

Le projet d'agglomération Fribourg présente, après le réexamen de la priorité des mesures, un coût d'investissement de 102.76 millions de francs, ce qui représente un coût faible².

² Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement

Sur la base de l'impact du projet (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux suivant pour les contributions de la Confédération aux mesures cofinancées de la 2^{ème} génération.

40%

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de la priorité des mesures, les mesures de la liste A ainsi que les montants maximaux des contributions fédérales indiqués pour chacune d'elles seront soumis au Parlement fédéral pour cofinancement.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesures	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
2196.2.013	11.12	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	2.04	1.68	0.67
2196.2.015	11.14	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	2.40	1.98	0.79
2196.2.017	12.1	Aménagement de la place de la Gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la gare	5.93	4.88	1.95
2196.2.019	12.3	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1.22	1.01	0.40
2196.2.020	12.4	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbain et les circulations MD	3.12	2.57	1.03
2196.2.038	21.2	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	0.85	0.70	0.28
2196.2.043	21.7	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	0.90	0.74	0.30
2196.2.045	21.9	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	4.50	3.71	1.48
2196.2.052	21.16	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	3.00	2.47	0.99
2196.2.081	41.2	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	2.45	2.02	0.81
2196.2.088	41.9	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	1.84	1.52	0.61
2196.2.089	41.10	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	1.14	0.94	0.38
2196.2.095	41.17	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	1.85	1.52	0.61
2196.2.111	43.5	Réaménagement de la traversée de localité	2.67	2.20	0.88

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Coût (mio CHF) 2005*</i>	<i>Contribution fédérale**</i>
de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)					
2196.2.118	43.12	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.a	3.00	2.47	0.99
2196.2.130	45.2	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics	1.50	1.24	0.49
2196.2.203		Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic (11.4-11.11; 41.14; 42.1; A)	10.07	8.29	3.32
2196.2.206	41.6	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - MD	2.00	1.65	0.66
2196.2.204		MD Liste A (Annexe 1)		16.50	6.60
Total				58.09	23.24

Tableau 2-1 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Contribution fédérale maximale, prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement)

Les mesures faisant partie de la liste B ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées au cours de la période quadriennale 2015-2018, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. Au moment de l'envoi de ce rapport d'examen (26 février 2014), le cofinancement par la Confédération de ces mesures n'est assuré ni par le fonds d'infrastructure, ni par d'autres instruments de financement de la Confédération. La Confédération aspire à l'augmentation des moyens financiers fédéraux et à la régularisation du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Sous réserve que le financement soit assuré, ces mesures devront à nouveau être présentées dans les projets d'agglomération de 3^{ème} génération et seront réexaminées par la Confédération:

Liste B

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Coût (mio CHF) 2005*</i>	<i>Contribution fédérale*</i>
2196.2.003	11.2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	0.05	0.04	0.02
2196.2.082	41.3	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2.75	2.26	0.91
2196.2.083	41.4	Réaménagement de la centralité de Schönberg	3.19	2.63	1.05
2196.2.086	41.7	Réaménagement du boulevard de Pérolles	4.24	3.49	1.40
2196.2.094	41.15	Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert	1.51	1.24	0.50
2196.2.096	41.18	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	20.00	16.47	6.59
2196.2.101	41.23	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	4.14	3.00**	1.20
2196.2.102	41.24	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	4.21	2.74**	1.10

Code ARE	N° PA	Mesures	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale*
2196.2.109	43.3	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	3.92	3.23	1.29
2196.2.117	43.11	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VAL-TRALOC)	1.00	0.82	0.33
2196.2.121	43.15	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.b)	3.29	2.71	1.08
2196.2.207	41.6	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - TP	1.15	0.95	0.38
2196.2.205		MD Liste B (Annexe 1)		5.10	2.04
		Total		44.68	17.89

Tableau 2-2 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Coûts réduits dans le benchmark)

Remarques

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

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

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

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

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

3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base définies dans les Directives du DETEC. Lors des entretiens d'état des lieux du présent projet d'agglomération, la Confédération a déjà eu l'occasion de relever d'éventuelles lacunes concernant les exigences de base.

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

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

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

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

Indications sur le controlling

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

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

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

4 Évaluation de l'impact du projet d'agglomération

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

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

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

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

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération propose une vision cohérente et une gestion volontariste des réseaux de transport coordonnées avec le développement de l'urbanisation. Les stratégies sectorielles reposent sur une analyse des points faibles et sont concrétisées en mesures. ▪ La priorisation des bus urbains sur les trois axes structurants et l'optimisation pertinente du réseau existant assurent un saut qualitatif du système de transports publics. Ceux-ci bénéficient également d'une meilleure gestion des flux individuels motorisés dans l'agglomération compacte. L'ensemble de ces mesures, ainsi que le déplacement de la halte de Givisiez, permettent une amélioration de l'accessibilité de plusieurs sites stratégiques en transports publics. ▪ De nombreuses mesures intégrées de requalification des axes structurants et des traversées de localité ainsi que le concept d'exploitation du trafic individuel motorisé basé sur un système de poches permettent de gérer le trafic automobile dans l'agglomération compacte en accord avec la hiérarchie définie. Toutefois, la localisation trop centrée de certains contrôles d'accès, de même que le maintien d'une petite ceinture routière au cœur de l'agglomération compacte, peuvent remettre en question l'efficacité du système de poches. ▪ Le projet propose un développement conséquent d'itinéraires de mobilité douce sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, comprenant la réalisation d'un axe fort structurant (TransAgglo) et permettant d'améliorer de manière

**Critère
d'efficacité****Évaluation avec justification**

importante la qualité et l'attractivité des déplacements piétons et cyclistes ainsi que l'accessibilité et la perméabilité des sites stratégiques. Les réseaux structurants (hors TransAgglo) manquent toutefois de concrétisation. En outre, le développement prévu par le projet en termes de stationnement vélo est peu ambitieux.

- La requalification des interfaces de Fribourg, de Givisiez et de Villars-sur-Glâne, ainsi que le développement des B+R à toutes les gares et haltes, encouragent l'intermodalité.

Faiblesses

- Si de nouvelles haltes ferroviaires sont réalisées, la plupart des gares et haltes du réseau restent pour l'instant desservies à la cadence semi-horaire, ce qui limite la portée du RER en tant que colonne vertébrale du système de transports publics de l'agglomération.
- L'agglomération propose une stratégie en matière de stationnement qui vise à harmoniser la gestion sur l'ensemble du périmètre du projet, ce qui est salué. Toutefois, les principes ne sont pas encore édictés et ne possèdent pas de caractère liant. Le projet prévoit un développement important de l'offre P+R insuffisamment justifié et pas toujours coordonné avec la localisation des contrôles d'accès. Il est également regrettable que la réglementation du stationnement prévue ne soit pas plus ambitieuse que la norme VSS.

CE2:

Encouragement
du développe-
ment urbain
vers l'intérieur

Forces

- Le projet propose une bonne conception générale en matière d'urbanisation, coordonnée avec le développement des infrastructures de transports. Elle se concrétise par le développement de trois axes urbains qui structurent l'agglomération compacte.
- Sur la base de l'identification des potentiels de densification situés dans le centre de l'agglomération et des réserves dans les zones à bâtir, le projet d'agglomération indique des densités minimales pour les secteurs de développement en fonction de la desserte en transports publics. Il fixe également des priorités de développement pour la zone à bâtir. Il est soutenu par le plan cantonal des transports qui, en définissant des objectifs de desserte raisonnable pour les différents types d'utilisation du sol, soutient la concentration du développement dans les pôles. La mise en œuvre de la stratégie en matière d'intensification du renouvellement urbain et de densification du tissu urbain devra toutefois être concrétisée.
- Le projet propose des critères précis pour la qualité de desserte par les transports publics dans le cas des nouvelles mises en zones ou pour les IFF. Il ne présente toutefois pas de localisation des éventuelles futures IFF.
- En définissant des limites paysagères à l'intérieur du périmètre de l'agglomération compacte, le projet encourage le développement urbain vers l'intérieur.
- Les mesures de requalifications routières et des interfaces de transports publics ainsi que la valorisation de l'espace public des sites stratégiques permettent une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Faiblesses

- Le projet propose un développement sur les axes forts et dans les pôles de développement. Il ne présente toutefois pas de mesures d'accompagnement permettant d'éviter un développement en périphérie et en dehors de ces axes forts. Cette lacune est d'autant plus regrettable que le projet d'agglomération

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
	<p>ne traite que d'une partie de l'agglomération par rapport au périmètre OFS. De plus, les dispositions du plan directeur cantonal, approuvées seulement comme « coordination en cours » par la Confédération en 2004 dans le cadre de son remaniement complet, ne sont pas assez restrictives pour soutenir la vision générale du projet d'agglomération.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'amélioration de la qualité de desserte de la zone commerciale d'Avry-Matran en bus n'est pas accompagnée de mesures visant à empêcher une accentuation de la périurbanisation dans le secteur. ▪ Le développement du site stratégique de Birch, du fait de la desserte insuffisante et des conflits avec le paysage qu'il engendre, va à l'encontre de la vision portée par le projet d'agglomération.
CE3:	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation de la sécurité du trafic ▪ De nombreuses mesures allant dans le sens d'une mobilité intégrée permettent une amélioration importante de la sécurité pour les différents usagers de l'espace routier, et ce sur l'ensemble du périmètre du projet (requalifications routières multimodales, développement des infrastructures de mobilité douce, gestion du réseau routier). ▪ Les secteurs accidentogènes du réseau routier sont identifiés et traités par des mesures allant dans le sens d'une meilleure exploitation et gestion des flux de trafic individuel motorisé. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La thématique de la sécurité au niveau stratégique pourrait être traitée de manière plus approfondie. ▪ Le traitement des points faibles en matière de sécurité des déplacements piétons et cyclistes n'est pas réalisé de manière systématique. Le projet ne propose en outre pas d'extension des zones de modération de trafic.
CE4:	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources ▪ Les mesures en faveur des transports publics, la TransAgglo ainsi que le concept de gestion du trafic individuel motorisé basé sur un système de poches devraient permettre une modification sensible des parts modales en faveur des transports publics et de la mobilité douce et diminuer ainsi les impacts sur l'environnement, principalement dans le domaine de la qualité de l'air et du bruit. ▪ Le projet d'agglomération présente une conception paysagère visant à renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. Des mesures de développement et de valorisation du paysage ainsi que des zones de loisirs de proximité sont proposées. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet ne comporte pas de mesures d'accompagnement permettant d'éviter que le développement ne s'étale dans la périphérie d'agglomération, hors du périmètre du projet. Ainsi, les mesures d'urbanisation ne contribuent que de manière limitée à la réduction de la consommation de sol.

Tableau 4-1

L'utilité du projet d'agglomération, décrite dans l'évaluation ci-dessus, est exprimée en points dans le tableau suivant :

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

Tableau 4-2

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

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. liste A et B du chap. 2) s'élèvent à 102.76 millions de francs. Les coûts d'investissement sont considérés comme faibles.

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

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

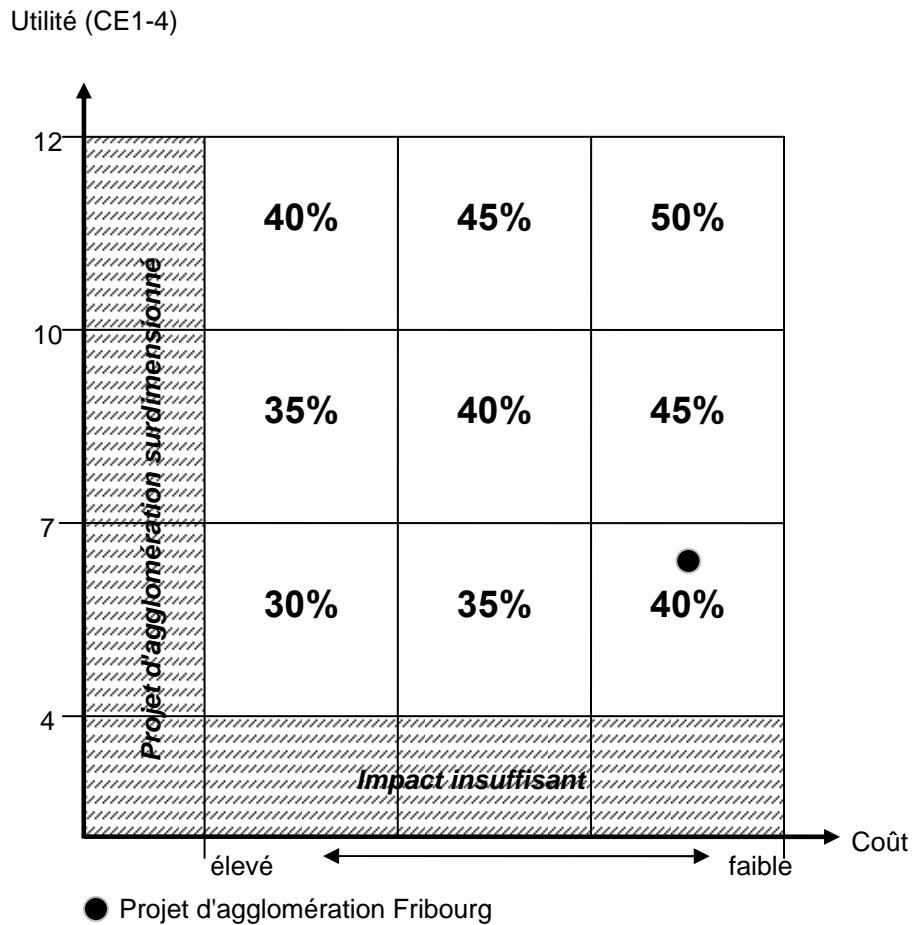


Figure 4-1

5 Examen de la priorité des mesures

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

Adaptation des mesures (voir chap. 5.1) ;

Désignation des mesures non cofinancées (voir chap. 5.2) :

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

Désignation des mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) ;

Désignation des mesures dont la priorité A/B/C a été modifiée (voir chap. 5.4) ;

Désignation des mesures de priorité A et B selon l'examen de la Confédération (voir chap. 2) :

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

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

Les chapitres 2 et 5 ne comprennent que des mesures ayant un impact positif ou neutre sur le projet d'agglomération. Les mesures mentionnées dans les tableaux 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 et 5.5 sont déterminantes pour le taux de contribution et seront reprises dans l'accord sur les prestations.

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

5.1 Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC

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

Code ARE	N° PA	Mesure	<i>Modification de la composition des mesures</i>
2196.2.203	11.4-11.11; 41.14; 42.1; A	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic	<p>Les mesures suivantes sont considérées comme un paquet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2196.2.005, 11.4, Aménagement d'un arrêt sur chaussée (direction gare) et priorisation par une écluse TP régulée par feux (direction Moncor), à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars, 0.07 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.006, 11.5, Aménagement d'une voie bus sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrefour giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez), 0.01 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.007, 11.6, Aménagement d'un arrêt sur chaussée à l'arrêt "Miséricorde" (direction Givisiez/Torry) et d'une voie bus

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition des mesures</i>
			<p>(direction gare) sur la route du Jura, 0.13 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2196.2.008, 11.7, Aménagement de voies bus, avec priorisation pour les TP, le long de l'avenue du Midi, 0.30 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.009, 11.8, Aménagement d'une voie bus en contre-sens sur la route des Arsenaux (direction gare), 0.31 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.010, 11.9, ménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire, 0.35 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.011, 11.10, Réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérrolles (direction gare), 6.22 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.012, 11.11, Aménagement de voies bus sur les routes de Villars et de Moncor, en approche et sortie du carrefour de Belle-Croix (2 directions), 0.26 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.093, 41.14, Réaménagement de la route Chassotte-Jura, franchissement de l'A12 et carrefour Jura-Broye, 1.11 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.103, 42.1, Aménagement d'un couloir bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Ouest, 1.01 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.131, A, Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic, 0.30 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération.
2196.2.085	41.6	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2196.2.206, Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - MD, 2 mio CHF selon l'agglomération Priorité A selon la Confédération. ▪ 2196.2.207, Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - TP, 1.15 mio CHF selon l'agglomération Priorité B selon la Confédération.

Tableau 5-1

5.2 Mesures non cofinancées

5.2.1 Mesures exclues du cofinancement par la Confédération

En raison des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin et art. 21 OUMin) et des prescriptions complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 3.6 et 4.4), ou parce qu'elles ont été déposées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, les mesures suivantes

ne sont pas cofinancables par la Confédération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles sont donc déterminantes et doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans l'horizon temporel annoncé. L'évaluation du projet d'agglomération par la Confédération (chap. 4) doit être prise en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et de transport afin de maximiser l'impact du projet:

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
Mesures d'urbanisation				
2196.2.139	Mesure U-A01	Axe de la vie publique	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
2196.2.140	Mesure U-A02	Axe urbain majeur	A	
2196.2.141	Mesure U-A03	Axe de la dynamique future	A	
2196.2.142	Mesure U-A04	Site stratégique de l'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérrolles - Cardinal	A	
2196.2.143	Mesure U-A05	Site stratégique de l'agglomération de Moncor - Belle-Croix	B	
2196.2.144	Mesure U-A06	Site stratégique d'agglomération de Givisiez	A	
2196.2.145	Mesure U-A07	Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg	A	
2196.2.146	Mesure U-A08	Site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Dündingen - Birch	B	
2196.2.147	Mesure U-A09	Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny	B	
2196.2.148	Mesure U-A10	Centralité partagée Avry et Martran	A	
2196.2.149	Mesure U-A11	Centralité de Belfaux	B	
2196.2.150	Mesure U-A12	Centralité de Corminboeuf	B	
2196.2.151	Mesure U-A13	Centralités de Marly	A	
2196.2.152	Mesure U-B01	Intensifier le renouvellement urbain et la densification	A	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
2196.2.153	Mesure P-1	Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
2196.2.154	Mesure P-2	Parc urbain du Torry	A	
2196.2.155	Mesure P-3	Environnement agricole - agriculture urbaine	A	
2196.2.156	Mesure P-4	Développement durable des terrains	A	
2196.2.157	Mesure E-1	Milieux naturels	A	
2196.2.158	Mesure E-2	Nuisances sonores	A	
2196.2.160	Mesure E-4	Protection des eaux souterraines	A	
2196.2.161	Mesure E-5	Autres thèmes environnementaux	A	
Mesures de transport				
2196.2.132	B	Maîtrise du stationnement public	A	Il s'agit de mesures non-infrastructurelles. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
2196.2.133	C	Stationnement P+R	A	
2196.2.134	D	Maîtrise du stationnement privé	A	
2196.2.135	E	Evolution de la politique tarifaire	A	
2196.2.136	F	Plan de mobilité	A	
2196.2.137	G	Prestations de service	A	
2196.2.138	H	Marketing pour la mobilité durable	A	
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement				
2196.2.064	22.15	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Lac, à Granges-Paccot	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
2196.2.168	41.16	Réaménagement des arrêts et traversées piétonnes, à l'arrêt Belle-Croix sur la route de Moncor	A	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
2196.2.173	11.1	Déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre avant la traversée piétonne (direction Vieille-Ville) et régulation pour les bus	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure
2196.2.174	20.3	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la route de l'Aurore et le chemin de l'Abbé-Freeley	B	
2196.2.175	20.4	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de l'Abbé-Freeley et le chemin de Mettetlet	B	
2196.2.177	22.8	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Soleil	A	
2196.2.178	22.9	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Coteau, aux Dailles	A	.
2196.2.179	22.14	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route de Chavilly, à Granges-Paccot	A	
2196.2.190	43.18	Réaménagement de la Haslerastrasse	A	
2196.2.191	44.2	Réaménagement de la Planche Supérieure	A	
2196.2.192	44.3	Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karrweg	A	
2196.2.193	46.1	Création d'un P+R à Belle-Croix	A	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
2196.2.194	46.2	Création d'un petit P+R à Givisiez, en lien avec l'axe fort TP (max. 30-50 places, réservé aux utilisateurs ne pouvant utiliser le RER depuis Belfaux)	A	Ces trois mesures de P+R sont évaluées positivement de par leur localisation (voir rapport explicatif). Toutefois, la réglementation du stationnement intermodal à l'échelle de l'agglomération, telle que prévue par la fiche C, devra encore être concrétisée pour assurer que les infrastructures puissent jouer un rôle cohérent avec la stratégie des transports prévue par le projet d'agglomération.
2196.2.195	46.3	Création d'un P+R à Porte-de-Fribourg (ou Forum)	A	
2196.2.198	46.6	Extension du P+R Corbaroche (50 nouvelles places)	A	
2196.2.201	47.1	Démantèlement complet du P+R de Chassotte (pas aux limites de l'urbanisation)	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure
2196.2.202	47.2	Démantèlement complet du P+R du Quintz (pas aux limites de l'urbanisation)	A	

Tableau 5-2

5.2.2 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

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

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)				
2196.2.004	11.3	Aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée sur la rue de Morat au Varis et déplacement de l'arrêt en encoche à la porte de Morat (direction Portes de Fribourg)	A	0.21
2196.2.014	11.13	Aménagement d'arrêts sur la Hauptstrasse à l'entrée Sud de Düdingen, pour les lignes régionales	A	0.15
2196.2.057	22.5	Aménagement de bandes cyclables entre Marly (Le Claruz) et Bourguillon (Fribourg)	A	7.03

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
2196.2.078	23.4	Réalisation de stations VLS (vélos en libre service) à différents secteurs stratégiques de l'agglomération	A	0.16
2196.2.080	41.1	Réaménagement de la place Notre-Dame	A	3.24
2196.2.084	41.5	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	A	1.83
2196.2.091	41.12	Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat	B	4.55
2196.2.099	41.21	Réaménagement de la route d'Agy, entre la COOP et Forum Fribourg	A	4.16
2196.2.100	41.22	Réaménagement de la traversée de Marly - Grand-Pré	B	2.89
2196.2.108	43.2	Réaménagement de la rue du Varis	B	0.98
2196.2.110	43.4	Réaménagement de la route Ste-Agnès	B	0.33
2196.2.113	43.7	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	A	4.75
2196.2.115	43.9	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I	A	2.74
2196.2.116	43.10	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase II	B	0.52
2196.2.119	43.13	Réaménagement de la Chännelmatte et du carrefour Chännelmatte - Duensstrassede (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.a)	A	1.50
2196.2.120	43.14	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.b	B	4.00
2196.2.123	43.17	Réaménagement de la Gänsbergstrasse	B	0.20
2196.2.127	44.4	Réaménagement de la place du petit St-Jean	A	2.35

Tableau 5-3

5.2.3 Mesures ayant un impact limité sur le projet d'agglomération

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

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication</i>
2196.2.046	21.10	Aménagement piétons et vélos du franchissement du Lavapesson	Les effets de cette mesure ne sont pas significatifs pour l'effet du projet d'agglomération.

Tableau 5-4

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

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

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Instrument de financement</i>
2196.2.001	10.2	Déplacement de la halte de Givisiez (y.c. doublément partiel des voies)	22.50	convention de prestations 2013-2016
2196.2.163	30.1	Réaménagement de la jonction de Fribourg-Sud/Centre	-	Routes nationales, un financement serait à étudier par l'OFROU
2196.2.164	30.2	Réaménagement de la jonction de Fribourg Nord	-	Routes nationales, un financement serait à étudier par l'OFROU
2196.2.165	30.3	Réaménagement de la jonction de Matran	-	Routes nationales, un financement serait à étudier par l'OFROU
2196.2.169	30.4	Nouvelle liaison Birch-Luggiwil (y.c. réaménagement nécessaire de la jonction de Düdingen)		Routes nationales, entretien et amélioration

Tableau 5-5

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

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
Aucune mesure dans cette catégorie		

Tableau 5-6

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

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

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

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
A → B				
2196.2.207	41.6	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités - TP	1.15	Pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A La Confédération soutient cette mesure, mais son degré de maturité est jugé insuffisant puisque l'itinéraire de la ligne de bus n°5 n'est pas encore déterminé.
A → C				
2196.2.125	43.20	Mesures d'accompagnement à la liaison Birch-Luggiwil, réaménagement de la Murtenstrasse et du carrefour avec la route cantonale	0.50	Rapport coût-utilité : insuffisant et degré de maturité : insuffisant. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement à la nouvelle liaison Luggiswil-Birch. Cette infrastructure est en conflit avec un couloir biologique, et les mesures d'urbanisation destinées à résoudre ce conflit sont encore trop peu concrètes.

Tableau 5-7

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

Les listes A et B sont présentées au chap. 2.

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

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
Aucune mesure dans cette catégorie.			

Tableau 5-8

6 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux

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

6.1.1 Généralités

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

Lors de la mise en œuvre des mesures A, tous les conflits qui pourraient survenir devront être résolus avec l'office fédéral compétent, en particulier l'Office fédéral de l'environnement, avant la signature de la convention de financement.

Pour les mesures d'urbanisation il faut en particulier respecter les dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en vigueur et les prescriptions sur les dimensions des zones à bâtir correspondantes.

6.1.2 Mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec un potentiel de conflit selon l'OFEV

Selon un examen sommaire de l'OFEV, les mesures suivantes de priorité A ou B prises en compte pour l'impact du projet d'agglomération comportent des conflits ou des difficultés (cette liste n'est pas exhaustive) :

Code ARE	N° PA	Tab. Rap- port d'examen	Mesure	Horizon temporel	Remarque conflit/difficulté
Aucune mesure dans cette catégorie.					

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-1

6.2 Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Les cantons sont en principe responsables d'assurer la conformité du plan directeur avec le projet d'agglomération.

Toutes les mesures d'infrastructure qui relèvent du plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant au plus tard au moment de la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée ». Pour celles de la liste B, il est souhaitable qu'elles soient classées en « coordination en cours ». Les mesures d'infrastructure suivantes relèvent du plan directeur cantonal :

Liste A:

Code ARE *N° PA* *Mesure*

Aucune mesure dans cette catégorie

Tableau 6-2

Liste B:

Code ARE *N° PA* *Mesure*

Aucune mesure dans cette catégorie

Tableau 6-3

Les mesures non cofinancées qui relèvent du plan directeur (chap. 5.2) doivent également être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant avant la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Cela vaut en particulier pour les mesures d'urbanisation relevant du plan directeur lorsqu'elles sont étroitement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A.

Code ARE *N° PA* *Mesure*

Aucune mesure dans cette catégorie

Tableau 6-4

Les autres mesures d'urbanisation relevant du plan directeur doivent en principe être mises en œuvre et approuvées dans le plan directeur cantonal avant la fin de la période de quatre ans indiquée dans l'accord sur les prestations. Les mesures concernées devront être fixées définitivement sur la base du tableau 5-2 adapté. Si les mesures dépendent d'une révision complète du plan directeur (p.ex. en relation avec la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire), il sera possible de différer exceptionnellement les délais. Néanmoins, la coordination de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et des mesures infrastructurelles cofinancées doit être assurée. En fonction de ces éléments, la Confédération peut émettre des réserves dans le cadre de la conclusion des conventions de financement.

7 Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération

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

La Confédération soutient les efforts de l'agglomération visant à poursuivre la collaboration ainsi que la planification et la mise en œuvre coordonnées des mesures en matière d'urbanisation, de transport et de paysage. Pour l'élaboration du projet d'agglomération Fribourg de la prochaine génération, la Confédération recommande de s'appuyer sur les points forts et faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité du chapitre 4 du présent rapport. L'élément central devrait être la concrétisation de la stratégie en matière de densification. Afin d'éviter des effets non souhaités en dehors du périmètre et de remettre en discussion les effets positifs du projet d'agglomération, la réduction du périmètre de l'agglomération actuellement en discussion devrait être évitée. De plus, les mesures de transport devraient être développées et concrétisées, en particulier dans les domaines de la mobilité douce, de la gestion du trafic et de la politique de stationnement.



ANNEXE 1

Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005/**
2196.2.024	20.5	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Cormanon et la route du Fort-St-Jacques	A	0.33	0.27
2196.2.025	20.6	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la rue du Marterey et la route de la Glâne, aux Daillettes	A	0.10	0.08
2196.2.026	20.7	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le Croset et le Platyl à Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	A	1.17	0.96
2196.2.027	20.8	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte de Villars-sur-Glâne et le Verger (Trans Agglo)	A	0.40	0.33
2196.2.028	20.9	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos sur la couverture de l'autoroute A12	A	0.46	0.38
2196.2.029	20.10	Réalisation d'itinéraires mixtes piétons/vélos transversaux dans la ZI de Givisiez (rabattement vers les routes Jo-Siffert et Château d'Affry et leurs arrêts TP)	A	0.53	0.44
2196.2.031	20.12	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte d'Avry et Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	B	2.02	1.66
2196.2.032	20.13	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte CFF de Rosé, Avry et le Cycle d'Orientation de la Sarine-Ouest	A	0.33	0.27
2196.2.033	20.14	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düdingen (Trans Agglo), section Düdingen - Zelg	A	3.68	3.03
2196.2.035	20.16	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	B	0.70	0.58
2196.2.049	21.13	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey	A	2.30	1.89
2196.2.054	22.2	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/deux-roues entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	A	0.20	0.16
2196.2.055	22.3	Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est	A	0.40	0.33

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005**
2196.2.056	22.4	Aménagement d'itinéraires mixte piétons/vélos sur le plateau d'Agy, entre la halte de St-Léonard et Forum Fribourg	A	1.46	1.20
2196.2.059	22.7	Aménagement pour les cycles (garabit) sur la liaison Dorte Verte à Villars-sur-Glâne, secteur les Rochettes	A	0.30	0.25
2196.2.060	22.10	Réalisation d'un itinéraire piétons et vélos entre la Zone du Bois à Matran et l'entrée de Villars-sur-Glâne	A	0.69	0.57
2196.2.061	22.11	Aménagement d'un itinéraire alternatif piétons et vélos entre Jura et Givisiez	A	0.34	0.28
2196.2.062	22.12	Aménagement piétons et vélos sur la route du Tir-Fédéral, entre Granges-Paccot et Givisiez	B	0.16	0.13
2196.2.063	22.13	Aménagement piétons et vélos sur la route des Taconnets, entre Granges-Paccot et Givisiez	B	0.15	0.12
2196.2.065	22.16	Aménagement de bandes cyclables sur la route de Belfaux, entre Belfaux et Givisiez	B	1.26	1.04
2196.2.066	22.17	Aménagement de bandes cyclables à la route de Matran, à Corminboeuf	A	0.99	0.82
2196.2.068	22.19	Aménagement piétons et vélos sur la route Le Bugnon, entre Avry et Villars-sur-Glâne	B	1.90	1.56
2196.2.069	22.20	Aménagement piétons et vélos sur la route de la Pala, entre Avry et la Zone du Bois	A	0.23	0.19
2196.2.072	22.23	Aménagement piétons et vélos entre AZ Birch et la Bonnstrasse	A	0.30	0.25
2196.2.073	22.24	Aménagement piétons et vélos Briegliweg	A	0.67	0.55
2196.2.074	22.25	Réaménagement de la Bonnstrasse, du Hägliweg et du Haltaweg	A	0.65	0.54
2196.2.075	23.1	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux gares et haltes du réseau ferroviaire (B+R)	A	1.00	0.82
2196.2.076	23.2	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux abords des pôles d'enseignements, d'activités, de loisirs et de transports publics urbains	A	1.00	0.82
2196.2.077	23.3	Réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg	A	2.50	2.06
Total		Liste A/B		26.22	21.60

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.

MD Liste A	A	16.50
MD Liste B	B	5.10

Tableau Annexe 1 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Les montants des listes de mesures A et B du benchmark mobilité douce font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)

ANNEXE 2

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

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

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Explications</i>
2196.2.196	46.4	Création d'un P+R à Avry, en lien avec la réalisation de la halte (reconversion du P+R de Rosé à long terme à vérifier, notamment avec la qualité de desserte de la halte)	La réalisation de la halte est prévue à plus long terme.
2196.2.197	46.5	Création d'un petit P+R à proximité immédiate de la halte de Belfaux Village	Ce P+R n'est pas situé en tête d'une ligne suffisamment structurante (fréquence du RER).
2196.2.199	46.7	Création d'un P+R à Düdingen, à proximité de la sortie de l'autoroute	Les modalités de desserte en transports publics peuvent justifier ce P+R (ligne de transports publics structurante), mais l'augmentation de l'offre existante est insuffisamment justifiée.
2196.2.200	46.8	Mesure d'accompagnement P+R: création de petits P+R dans les gares du réseau RER hors des limites de l'agglomération: Grolley, Pensier, Neyruz, etc.	Ces P+R ne sont pas situés en tête de lignes suffisamment structurantes (fréquences du RER).

Tableau Annexe 2