

Bulle et environs

Mobul sur les rails fédéraux

Ficelé dans l'urgence, le projet d'agglomération bulloise Mobul a pourtant passé la rampe. Après un examen détaillé et une pesée du rapport coûts-utilité, il fait partie des 26 dossiers que le Conseil fédéral a accepté de subventionner. Un cadeau de Noël de plus de 10 millions de francs.



La Confédération devrait soutenir à hauteur de 35% le projet d'agglomération Mobul. Les Chambres se prononceront d'ici fin 2009 (photo Claude Haymoz)

«Un superbe cadeau de Noël!» Président de Mobul, Yves Sudan était aux anges, hier, après que la Confédération a annoncé – et c'était attendu (La Gruyère du 6 septembre) – qu'elle entrait en matière pour le financement du projet d'agglomération bulloise. Les mesures prioritaires proposées dans le dossier déposé à Berne en décembre 2007 se montaient à 40 millions de francs. Après un examen détaillé et une pesée du rapport coûts-utilité, la Confédération a retenu 13 mesures pour un montant de 30,9 millions, qu'elle soutiendra à hauteur de 35%. Le cadeau de Noël se monte donc à 10 millions de francs.

«On a réussi dans un temps record à atteindre l'objectif fixé», a ajouté Yves Sudan, lors d'un point presse organisé hier après-midi. Et le préfet Maurice Ropraz, président de l'assemblée des délégués de cette association de communes qui groupe Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens, de vanter les bienfaits de l'urgence: «Elle nous a obligés à aller à l'essentiel, à ne pas se perdre dans les détails. Tout le monde a tiré à la même corde.»

Les forces et les faiblesses

Mobul touchera donc un peu plus de 10 millions de francs versés entre 2011 et 2014, pour des travaux entrepris durant cette même période. A l'échelle suisse, ce sont 26 villes et agglomérations qui se partagent 1,5 milliard de francs pour financer des mesures d'amélioration de leurs systèmes de transport. Une manne que ne touchera pas Fribourg, dont le projet n'a pas été retenu (lire en page 9). Mais ces décisions ne sont pas tombées sans

explication. Un rapport de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) détaille les critères retenus et les raisons du soutien ou du désaveu.

Parmi les forces relevées par l'ARE figure la mise en service d'un réseau de bus urbain qualifié de «saut qualitatif en matière de transports publics». On trouve, aussi, les requalifications routières, dont les effets sont multiples: elles permettront de «maximiser les effets de la route de contournement», d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain et d'avoir un effet positif sur la sécurité lors des déplacements. Par la diminution de vitesse qu'elles entraîneront, elles engendreront aussi «une diminution du bruit et une amélioration locale de la qualité de l'air».

A l'inverse, certaines faiblesses du projet sont montrées du doigt. La fréquence des lignes de transports publics, qui circuleront toutes les 30 minutes, est jugée trop faible pour permettre une modification significative du mode de déplacement. Selon le rapport, la voiture restera malgré tout le moyen de transport privilégié pour se rendre au centre. Conséquence: «Une diminution de la pollution de l'air à l'échelle de l'agglomération n'est donc pas à attendre.»

Le rapport de l'ARE met également en lumière des faiblesses au niveau du développement urbain. Il juge le dimensionnement des zones à bâtir trop généreux. Et de remettre en cause les critères contenus dans le plan directeur cantonal pour les nouvelles mises en zone: «Insuffisants pour limiter la périurbanisation en dehors du périmètre de l'agglomération.»

Quatre ans pour avancer

«La Confédération a été exigeante dans la valorisation de ces projets, note Yves Sudan. Les critères ont été les mêmes pour nous que pour les agglos de Genève ou Zurich, ce qui ne peut pas correspondre. En ce qui concerne la densification, nous sommes dans la ligne cantonale.» Mais les remarques vont-elles servir à la mise en œuvre du projet? «Pour les remarques avec lesquelles nous ne sommes pas d'accord, non. Quant aux autres, oui, dans la mesure du possible. Mais pour la fréquence des lignes de bus, par exemple, nous verrons à l'usage si cela a un sens de l'augmenter.»

Dans quatre ans, Mobul pourra déposer un nouveau dossier pour obtenir des soutiens de la Confédération. «Nous aurons aussi pu avancer avec d'autres projets qui pourront passer en priorité A, ajoute le président de Mobul. Et nous en saurons plus sur le fonctionnement de nos transports publics.»

Les mesures retenues pour 2011-2014

Dans le dossier déposé à Berne, Mobul présentait 40 millions de francs de mesures pour la première échéance 2011-2014. La Confédération a accepté d'entrer en matière pour 30,9 millions de francs. Soit 13 mesures à réaliser, essentiellement au centre de l'agglomération.

Le calendrier est-il déjà défini? «Nous nous sommes attelés à une première ébauche de calendrier, indique Yves Sudan, président de Mobul et conseiller communal bullois. Nous devons aller très vite, puisque les lignes directrices devront être définies en décembre 2009. Quant à la planification des travaux en ville, nous faisons confiance à notre service technique.» Pas trop d'inquiétude pour Yves Sudan de voir le trafic perturbé par de nouveaux travaux. «Dès fin 2009, la route de contournement offrira différents axes d'entrée à Bulle. Cela devrait résoudre pas mal de problèmes.»

Zones 30 pas subventionnées

Les mesures que le Conseil fédéral a retenues prioritairement et qui devraient bénéficier d'un subventionnement, pour autant que les Chambres donnent encore leur accord: le réaménagement des axes sud, nord et ouest du centre de l'agglomération (13,5 mio), de la rue et de la place St-Denis, de la rue de Gruyères, du Temple à l'Union (3,9 mio), de la rue de la Condémine (2,8 mio); les traversées de Riaz (3,1 mio) et de Vuadens (2,5 mio); les aménagements liés au réseau de transports publics (1,2 mio); les liaisons prioritaires de mobilité douce (3,2 mio); le stationnement de deux-roues dans les interfaces et les lieux publics (0,5 mio).

Au total, ce sont donc 30,9 mio de francs qui sont pris en considération. Quid des 10 autres millions que Mobul jugeait également prioritaires? «Ce sont, pour une part, des mesures que la Confédération a jugées d'envergure trop locale, notamment les zones 30 km/h, commente Yves Sudan. Nous allons donc les financer nous-mêmes, comme cela a déjà été le cas par le passé à Bulle et dans de nombreuses communes.» Figurant dans le concept de base, elles font partie intégrante du projet et ne pourront pas disparaître. Seul le calendrier subira peut-être quelques modifications.

En revanche, une décision fédérale a étonné les responsables de Mobul: celle de ne pas entrer en matière pour le réaménagement de l'entrée sud, entre le Transval et La Tour-de-Trême. «Après l'ouverture de la H189, le trafic devrait baisser à moins de 10000 véhicules par jour. Ce qui fait que l'ARE ne jugeait plus nécessaire d'intervenir. Nous reviendrons probablement avec une nouvelle demande dans ce sens dans quatre ans.»

Une seule mesure a été considérée comme disproportionnée. Il s'agit de la modification de la largeur des rails de la ligne de train Bulle-Broc. «Cette demande émanait de l'Etat, qui aurait financé le solde, indique le président de Mobul. La question reste à résoudre entre le canton et la Confédération.»

Agglomération

La catastrophe à Fribourg

La pilule est amère pour le Grand Fribourg. Très mal noté, son plan directeur d'agglomération n'a pas trouvé grâce auprès des autorités fédérales. Résultat: la capitale fait partie des quatre projets soumis à Berne qui ne seront pas subventionnés.



Fribourg devra attendre pour espérer toucher une autre part du fonds d'infrastructure que celle attribuée au pont de la Poya (photo Claude Haymoz)

Point commun entre Fribourg, Wil (SG) et Stans (NW): ces trois villes ont le triste privilège de faire partie du petit groupe de projets d'agglomération dont l'utilité est jugée trop faible pour être soutenus par la Berne fédérale. Seul Langenthal fait pire, puisque son dossier ne remplit même pas les conditions de base. Les derniers espoirs de la capitale sont donc douchés et elle devra financer ses projets sans l'aide de la Confédération. A moins d'être repêchée pour la deuxième tranche du financement.

En septembre, le rapport d'évaluation de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) augurait déjà mal des chances de Fribourg de faire partie des élus. Les promoteurs de l'agglomération

voulaient encore y croire. Une délégation technique et des élus sont allés plaider leur dossier à Berne. En vain, visiblement. Le rapport final d'examen est sévère, très sévère. Ce n'est pas une question de sous puisque, avec 35 millions, le paquet est jugé peu coûteux par les autorités fédérales. Mais le dossier reçoit une note de 2, alors qu'il fallait un minimum de 4 pour prétendre à une subvention fédérale. Il signale par exemple qu'une «conception générale, intégrant tous les modes de déplacement, fait défaut».

Les principales faiblesses

C'est la première faiblesse relevée par le rapport final: le dossier fribourgeois pêche sur la mobilité douce. «Les critères du plan directeur cantonal des transports ne sont pas concrétisés par le projet d'agglomération», détaille-t-il. Ce point noir du dossier fribourgeois était connu dès le mois de septembre et admis par tous les interlocuteurs. Le projet général de la CUTAF qui propose un schéma de circulation ne se traduit pas en mesures concrètes.

Manque également une vision globale du développement des transports publics qui pourrait servir de base au développement urbain. S'ajoute à cela que les mesures ponctuelles en faveur des deux-roues ne sont pas assez efficaces et n'améliorent pas réellement la sécurité.

Du point de vue de la Berne fédérale, les pôles d'urbanisation prévus par le plan directeur sont aussi situés de manière contre-productive. Les zones à bâtir sont trop larges et les sites de développement futur trop nombreux, sans que des priorités soient fixées. Tout cela ne favorise pas «le développement de l'urbanisation vers l'intérieur».

Cet argument fait bondir Christoph Allenspach (ps, Fribourg), membre du Conseil de l'agglomération. «Il y a une inégalité de traitement. Bulle part de zéro et obtient de bonnes notes. A Granges-Paccot et à Fribourg, la densification est déjà très poussée. J'ai l'impression que ceux qui ont fait le pas sont punis.» Parrain du dossier, le conseiller d'Etat Pascal Corminboeuf estime, quant à lui, que cet aspect du développement urbain n'a pas été compris. «Nous avons planché sur le long terme. Il faudra loger 15000 nouveaux habitants dans des villages autour de Fribourg qui seront déjà équipés.»

Les effets de la Poya

Avec un rapport d'évaluation peu favorable, la décision négative n'a surpris personne hier. «Nous savions que nous étions loin d'obtenir les notes nécessaires à un cofinancement, raison pour laquelle nous avons renoncé à mobiliser la députation fédérale», explique Pascal Corminboeuf. Son collègue Georges Godel attribue cet échec à l'immaturité du projet et au manque de coordination entre les mesures.

Lors de la visite à Berne des deux conseillers d'Etat fribourgeois, le directeur de l'ARE, Pierre-Alain Rumley, leur aurait confié que, avec la manne de 67,5 millions de francs pour le pont de la Poya, la région était déjà bien servie. «C'est faux, proteste le Neuchâtelois. Fribourg est par contre défavorisé, car on ne pouvait plus tenir compte des effets du pont sur l'efficacité du projet.»

Le président du Conseil d'Etat avance une dernière piste, qui, pour lui, doit servir de leçon. «A Fribourg, le projet est plus lourd, avec dix communes, deux langues et des structures importantes. A Bulle, cinq communes ont réfléchi ensemble et ficelé en quelques semaines

leur dossier.» Leur secret? S'être contentées de satisfaire aux critères fixés, sans autres considérations.

Attraper le train de 2014

L'échec du projet fribourgeois dans la course aux millions de la Confédération ne signifie pas qu'il est enterré. Au contraire. Toutes les voix assurent que la région doit maintenant s'atteler à revoir son dossier, tenir compte des remarques émises, pour être prête pour la deuxième tranche de financements. Celle-ci couvrira les années 2014 à 2018. Le montant en jeu devrait être identique à celui qui vient d'être libéré (1,5 milliard). Tous les projets pourront être retravaillés avant d'être réévalués. «Ceux qui ont été recalés auront leur chance, assure Georg Tobler, responsable de la politique des agglomérations à l'ARE. Les autres recevront plus que prévu si leur projet est amélioré, moins dans le cas contraire.»

Question de maturité

Pour le directeur de l'Aménagement, Georges Godel, «Fribourg doit maintenant mûrir les mesures prévues». En commençant par la mise à sens unique de l'avenue de la gare et la réalisation du pont de la Poya, histoire d'affirmer sa volonté d'aboutir.

Les responsables de l'agglomération pourront aussi s'inspirer de leurs voisins gruériens pour préparer leur nouveau dossier (lire en page 3). «Je ne sais pas s'il manque à Fribourg de la volonté politique, explique Pierre-Alain Rumley. Nous avons jugé sur les résultats. Au début, nous avons découragé Bulle d'entrer dans la course. Mais, à l'évidence, ils ont mieux su appliquer nos critères.»



[Sophie Roulin](#)

[Nicolas Beer](#)

20 décembre 2008