



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

30 octobre 2009

Projet d'agglomération bulloise

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / I411-0192

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 | Objectif de l'examen..... | 4 |
| 1.3 | Procédure d'examen | 4 |
| 2 | Résumé des résultats | 5 |
| 3 | Examen des exigences de base..... | 7 |
| 4 | Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération..... | 7 |
| 4.1 | L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité | 7 |
| 4.2 | Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité)..... | 10 |
| 5 | Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures | 11 |
| 5.1 | L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives | 11 |
| 5.2 | Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération | 11 |
| 5.3 | Prestations assumées entièrement par l'agglomération | 12 |
| 5.4 | Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération..... | 12 |
| 5.5 | Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération..... | 13 |
| 5.6 | Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité | 13 |
| 6 | Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs | 14 |
| 6.1 | Interaction avec le plan sectoriel des transports..... | 14 |
| 6.2 | Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux | 14 |
| 7 | Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération..... | 14 |
| | ANNEXE..... | 15 |

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération bulloise, qui se compose du document suivant :

- Projet d'agglomération bulloise, décembre 2007

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 24 janvier 2007. Le dépôt du projet par l'entité 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 transports définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectif de l'examen

L'examen a 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 mesures, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que sera élaboré le message sur les projets d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération) en vue de la libération des contributions de la Confédération par le Parlement fédéral et de l'élaboration des conventions de 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 fixée par le document intitulé Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du 12 décembre 2007 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Lors de l'application pratique des Directives, certains aspects ont été précisés et spécifiés. Par ailleurs, pour différents groupes de mesures, les lignes de tram par exemple, des comparaisons transversales entre tous les projets d'agglomération ont été menées afin de s'assurer d'une évaluation cohérente et équitable.

Des approfondissements concernant les différentes étapes de cette procédure sont apportés dans le rapport explicatif du 30 octobre 2009.

2 Résumé des résultats

Appréciation générale du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération bulloise intègre le contournement de Bulle dans une conception générale visant à coordonner l'organisation territoriale et le développement des réseaux de transports. Il propose une vision du développement urbain, basée sur des secteurs prioritaires de développement.

Les orientations en matière de structuration de l'urbanisation s'accompagnent de requalifications routières systématiques permettant de maximiser les effets du contournement de Bulle en y reportant une partie du trafic. Ces requalifications routières permettent des gains en matière de sécurité routière et des diminutions de l'exposition au bruit routier.

Le réseau des transports publics est amélioré par la mise en œuvre d'un réseau de bus urbain en complément des lignes régionales. Ce réseau permet notamment de créer des lignes diamétrales et augmente sensiblement la couverture des secteurs bâtis.

Malgré la bonne conception du développement urbain, le dimensionnement très généreux des zones à bâtir et l'identification de nouveaux potentiels de développement va à l'encontre des efforts consentis pour concentrer le développement dans le centre de l'agglomération. Les dispositions du plan directeur cantonal, notamment en dehors du périmètre, sont trop généreuses et ne soutiennent pas la vision générale du projet d'agglomération.

Le réseau de transports publics projeté permet un saut qualitatif, mais offre des fréquences relativement faibles. Elles ne permettent pas une modification suffisante des parts modales en faveur des transports collectifs pour avoir des conséquences visibles en termes de charges de trafic.

Compte tenu de ces remarques, le projet d'agglomération ne permet pas de modification sensible des atteintes à l'environnement, notamment en raison du peu d'impact qu'il a sur les kilomètres parcourus par les modes motorisés.

Le projet d'agglomération bulloise présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 26.47 millions de francs pour les listes A et B, ce qui représente un coût moyen pour une petite agglomération.

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 ou paquets de mesures cofinancés :

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

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de l'ordre de priorité des mesures, la proposition de libérer les contributions fédérales mentionnées ci-après sera soumise au Parlement fédéral en vue du cofinancement des mesures de la liste A :

Liste A

| No | Mesure | Coût (Mio. CHF) selon PA | Coût (Mio. CHF) 2005* | Contribution fédérale* |
|-----|--|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| M2 | b. réaménagement de la rue de l'Ancien-Comté | 1.43 | 1.23 | 0.43 |
| M2 | c. réaménagement de la rue de Gruyères (Temple - La Trême) | 1.50 | 1.29 | 0.45 |
| M3 | Réaménagement de l'axe d'entrée nord | 5.20 | 4.46 | 1.56 |
| M4 | Réaménagement de l'axe d'entrée ouest | 5.40 | 4.63 | 1.62 |
| M5 | a. réaménagement de la rue et de la Place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple - Union) | 3.90 | 3.34 | 1.17 |
| M6 | Réaménagement de la rue de La Condémine | 2.80 | 2.40 | 0.84 |
| M10 | a. réaménagement de la traversée de Riaz | 3.13 | 2.68 | 0.94 |
| M11 | Réaménagement de la traversée de Vuadens | 2.50 | 2.14 | 0.75 |
| M16 | Mesures d'accompagnement à l'exploitation de TP routiers | 1.15 | 0.99 | 0.35 |
| | Concept mobilité douce liste A | | 3.31 | 1.16 |
| | Total | | 26.47 | 9.27 |

Tableau no 2-1 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

Liste B

| No | Mesure | Coût (Mio. CHF) selon PA | Coût (Mio. CHF) 2005* | Contribution fédérale* |
|------------------------------------|--------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| Aucune mesure dans cette catégorie | | | | |

Tableau no 2-2 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Remarque importante sur les coûts des mesures

Les coûts des mesures indiqués ci-dessus sont ceux indiqués dans le projet d'agglomération. La contribution de la Confédération est calculée sur cette base.

Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.

En ce qui concerne les mesures d'amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d'éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

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

Une précision est toutefois émise concernant l'entité responsable : Les relations entre le canton et l'entité responsable régionale doivent être précisées et clarifiées par des règles écrites.

4 Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC. Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. Tant pour le coût que pour l'utilité, des valeurs relatives sont établies, prenant en compte la taille de l'agglomération en question (population et emplois).

Les mesures des listes A et B ainsi que les mesures non infrastructurelles dans les domaines des transports et de l'urbanisation sont décisives pour mesurer l'impact d'un projet.

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 une probabilité de réalisation élevée dans les vingt prochaines années.

4.1 L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité

| <i>Critère d'efficacité</i> | <i>Évaluation avec justification</i> |
|--|---|
| <p>CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport</p> | <p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La mise en service d'un réseau de bus urbain constitue un saut qualitatif en matière de transports publics. En effet, seules des lignes régionales, offrant une couverture relativement faible des secteurs habités, existent actuellement. La création de ce réseau urbain est mise à profit pour restructurer en partie les lignes régionales, créer de nouveaux arrêts et faciliter la lisibilité du réseau. ▪ Les requalifications routières prévues par le projet d'agglomération permettent de maximiser les effets du contournement routier de Bulle en reportant une partie du trafic en périphérie. ▪ L'accessibilité au centre de l'agglomération est améliorée par le report d'une partie du trafic sur le contournement et par la mise en service du système de bus. ▪ Le projet d'agglomération prévoit de nombreuses mesures spécifiques aux mobilités douces (création d'itinéraires sécurisés notamment), mais également des requalifications routières systématiques permettant d'améliorer de manière importante la qualité des déplacements doux. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La fréquence proposée sur les deux lignes urbaines est relativement faible (30 min.) et ne permet pas de modification significative des parts modales en faveur des transports collectifs. Dans les agglomérations, des fréquences supérieures à 15-20 minutes sont considérées comme trop faibles par les usagers. ▪ Les synergies entre les différents niveaux de services (régional et urbain) des transports publics ne sont pas entièrement exploitées. ▪ Le centre de Bulle reste partiellement perméable au trafic individuel motorisé, ce qui limite l'effet général des mesures. |

| | |
|---|---|
| CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur | <p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Le projet d'agglomération comprend une bonne conception de la structuration urbaine axée sur le nouveau réseau de transports publics.▪ Les fiches d'urbanisation décrivent les objectifs de développement dans les sites stratégiques et mentionnent les tâches des acteurs concernés.▪ Les requalifications routières systématiques permettent une diminution de l'effet de coupure des infrastructures et une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Le dimensionnement généreux des zones à bâtir dans l'agglomération et hors du périmètre va, malgré la croissance soutenue observée ces dernières années, à l'encontre des efforts fournis pour concentrer le développement dans les secteurs centraux.▪ Les critères contenus dans le plan directeur cantonal pour les nouvelles mises en zones sont insuffisants pour limiter la périurbanisation en dehors du périmètre de l'agglomération. Malgré l'identification de « foyers de périurbanisation » en dehors du périmètre compact, le projet ne comprend pas de mesures spécifiques pour les éviter.▪ En matière d'installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), la commune de Bulle a engagé une procédure qui vise à limiter les demandes d'implantation (limitation de la surface dévolue au commerce à maximum 50% de la surface de plancher des nouveaux bâtiments). L'entrée en vigueur de ce principe, respectivement son extension à l'ensemble du périmètre d'agglomération reste, à l'heure actuelle, encore en suspens. Par ailleurs, cet outil n'est pas encore suffisant pour s'assurer de la bonne localisation des futures implantations d'ICFF (en fonction des lignes TP notamment). |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic | <p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Les nombreuses mesures de requalifications routières et de mobilités douces ainsi que le report du trafic de transit sur le contournement ont un effet largement positif sur la sécurité des déplacements. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Le projet d'agglomération ne comprend pas d'analyse spécifique concernant la sécurité des déplacements ou de programme visant à supprimer les points noirs en termes de sécurité. |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources | <p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Le report d'une partie du trafic sur le contournement et la diminution des vitesses rendue possible par les requalifications routières permettent une diminution du bruit ainsi qu'une amélioration locale de la qualité de l'air. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none">▪ D'une manière générale, l'accessibilité de l'agglomération reste largement automobile, ce qui ne permet pas de diminution notable des kilomètres parcourus en transports individuels motorisés. Une diminution de la pollution de l'air à l'échelle de l'agglomération n'est donc pas à attendre.▪ La fréquence proposée sur les deux lignes urbaines est relativement faible (30 min.) et ne permet pas de modification significative des parts modales en faveur des transports collectifs et ainsi une amélioration de la qualité de l'air et une diminution du bruit.▪ L'approche paysagère n'est pas suffisamment mise à profit pour renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.▪ Les mesures du domaine de l'urbanisation contenues dans le plan directeur cantonal et dans le projet d'agglomération, ne permettent pas une diminution significative de la consommation de surface. |

| | |
|----------------------------|--|
| Mesures antérieures CE 1-4 | Bien que la mise en service du contournement permette une première amélioration du système de transport, l'agglomération bulloise n'a pas mis en place, antérieurement au projet d'agglomération, de mesures spécifiques ou consenti des efforts de plusieurs années ayant permis d'atteindre un niveau nettement supérieur à la moyenne dans les domaines de la qualité des systèmes de transports, de la densification urbaine, de la sécurité du trafic ou de l'impact sur l'environnement. |
|----------------------------|--|

Tableau no 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> | <i>Mesures antérieures (0 ou 1 point)</i> | <i>Total</i> |
|--|--------------------------------|---|--------------|
| CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport | 2 | 0 | 2 |
| CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur | 1 | 0 | 1 |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic | 2 | 0 | 2 |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources | 1 | 0 | 1 |
| Somme CE1 – CE4 (utilité) | 6 | 0 | 6 |

Tableau no 4-2

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

Les coûts des mesures des listes A et B sont décisifs pour l'évaluation des coûts du projet d'agglomération. Après la priorisation des mesures effectuée par la Confédération, les coûts d'investissement du projet d'agglomération bulloise s'élèvent à 26.47 millions. Pour une petite agglomération, ces coûts sont considérés comme moyens.

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4) et le coût total.

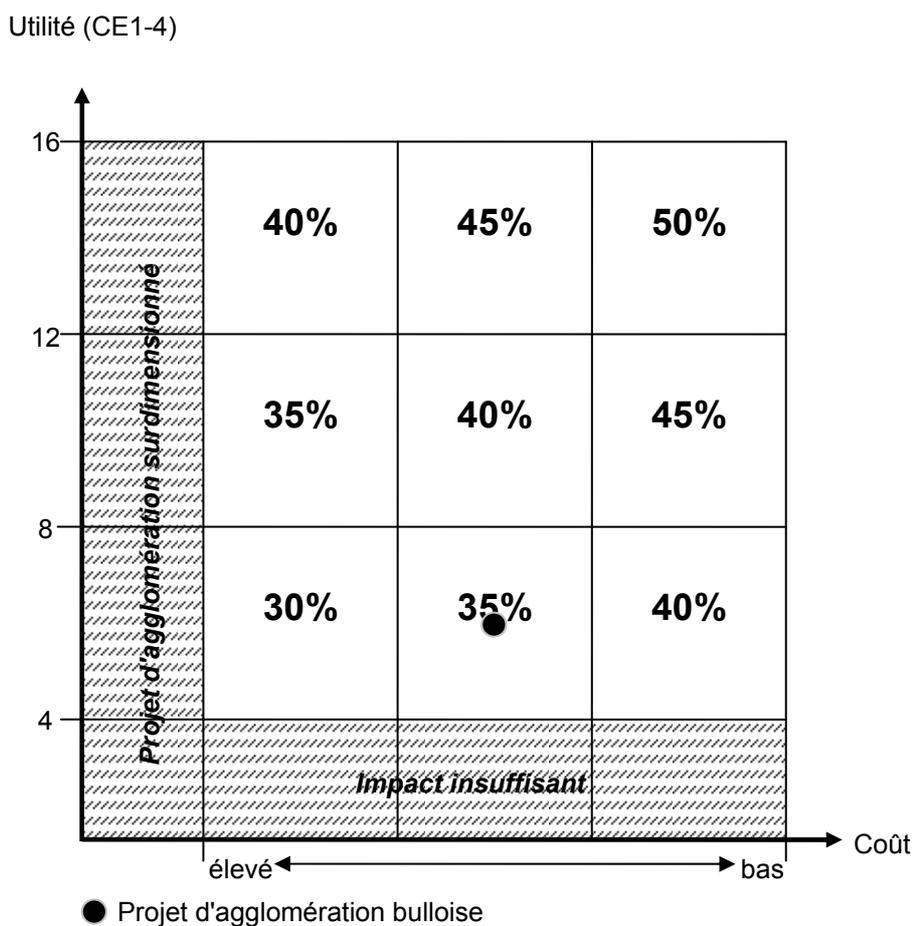


Fig. no 4-1

5 Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures

Dans la mesure où les montants d'investissements des mesures proposées dépassent largement les moyens à disposition, la Confédération a été obligée de réexaminer la priorité des mesures individuelles. Cet examen intervient conformément aux Directives du DETEC (notamment chapitre 4.4). Deux nouvelles listes de mesures A et B sont établies :

- Les mesures de la liste A ont un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans ;
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur relation coût-utilité.

Parmi les mesures proposées, les catégories suivantes sont également identifiées :

- Mesures ne pouvant être cofinancées par la confédération pour des raisons juridiques (voir chapitre 5.2) ;
- Mesures considérées comme prestations entièrement assumées par l'agglomération au sens des critères précisés dans le rapport explicatif ;
- Mesures pouvant prétendre à une autre source de (co)financement de la Confédération.

Le chapitre 5.5 présente les adaptations apportées par la confédération au degré de priorité des mesures ainsi que leur justification. La liste complète des mesures de la liste C n'est pas explicitement mentionnée dans le présent rapport. Une sous-catégorie de mesures C est toutefois présentée. Il s'agit des mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît une certaine nécessité d'action, mais dont la solution proposée n'est pas encore satisfaisante, notamment en raison d'une relation coût-utilité trop faible.

5.1 L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives

Pour garantir l'examen de tous les projets d'agglomération selon des critères homogènes et sur la base des dispositions des Directives du DETEC (chap. 6.4), les paquets de mesures du projet d'agglomération bulloise ont fait l'objet des découpages suivants :

| <i>Mesure selon le PA</i> | <i>Modification mesure et explication</i> |
|---------------------------|---|
|---------------------------|---|

Aucune mesure dans cette catégorie

Tableau no 5-1

5.2 Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération

Les mesures ou paquets de mesures suivants sont exclus du cofinancement par la Confédération compte tenu des dispositions légales (notamment art. 17a LUmIn) et des explications complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chapitre 6.3):

| <i>No</i> | <i>Mesure</i> | <i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement par la Confédération</i> |
|-----------|---------------|---|
|-----------|---------------|---|

Aucune mesure dans cette catégorie

Tableau no 5-2

5.3 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu des ressources limitées du fonds d'infrastructure et pour concentrer celles-ci sur les mesures les plus significatives et les plus difficilement finançables, il est admis que certaines mesures, d'envergure relativement locale ou dont les coûts sont supportables par l'agglomération, sont du ressort de l'agglomération ou de tiers. Ces mesures ne sont donc pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, mais sont prises en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Ces mesures sont listées ci-dessous.

Liste des prestations assumées entièrement par l'agglomération

| No | Mesure | Coût (Mio. CHF) selon PA | Horizon de réalisation |
|-----|---|--------------------------------|---------------------------|
| M2 | a. réaménagement de la route de l'Intyamon (Accrochage Sud - giratoire "Le Pra") | 2.58 | A |
| M8 | Réaménagement de la rue de La Léchère | 0.90 | B |
| M9 | Modification de la signalisation en relation avec la H189 | 0.30 | A |
| M10 | b. réalisation de la liaison du Temple-Romain (rte de La Gruyère - rte des Monts) | 0.77 | A |
| M12 | Compléments d'aménagement dans la traversée de Morlon | 0.70 | A |
| M13 | a. réaménagement de la route cantonale dans le secteur de la gare du Pâquier | 0.22 | A |
| M13 | b. réaménagement des liaisons entre le village et la route cantonale | 1.47 | A |
| M15 | a. réaménagement du Centre du Village de La Tour-de-Trême (2010) | 2.00 | A |
| M15 | b. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 | 0.60 | A |
| M15 | c. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 | 0.20 | A |
| M15 | d. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 | 0.30 | A |
| M15 | e. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 | 0.30 | A |
| M15 | f. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 | 0.30 | A |
| M21 | Paquet 5 : Amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce | 5.41 | B |
| M26 | Création de parkings-relais favorisant le co-voiturage | 0.30 | B |

Tableau no 5-3

5.4 Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ci-après, la participation de la Confédération est d'ores et déjà envisagée et décidée au travers d'autres instruments de financements que le fonds d'infrastructure ou une participation de la Confédération au travers de ces instruments peut être sollicitée par l'agglomération (respectivement le canton).

| No | Mesure | Coût (Mio. CHF) selon PA | Instrument de financement |
|----|--------|--------------------------------|---------------------------|
|----|--------|--------------------------------|---------------------------|

Aucune mesure dans cette catégorie

Tableau no 5-4

5.5 Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de l'ordre de priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) et en regard des mesures de tous les projets d'agglomération (portefeuille de mesures) compte tenu des moyens à disposition, entraîne les modifications suivantes de l'ordre de priorité:

| <i>No</i> | <i>Mesure</i> | <i>Coût (Mio. CHF) selon PA</i> | <i>Modifi- cation</i> | <i>Explication</i> |
|-----------|--|---|---------------------------|---|
| M17 | Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale | 15.00 | B → C | Une modification de l'écartement de la ligne ferroviaire Bulle-Broc permettrait, avant tout, une simplification des manœuvres en matière de transports de marchandises. Cette mesure n'a donc pas, pour l'heure, de justification au titre de trafic d'agglomération. La qualité des transbordements en gare de Bulle doit être optimisée en priorité. |

Tableau no 5-5

5.6 Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité

Les listes des mesures de priorité A sont présentées au chapitre 2.

Liste C

La liste ci-dessous n'est pas exhaustive. Seules sont listées les mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais pour lesquelles la relation coût-utilité ou le degré de maturité ne justifient pas le maintien d'un degré de priorité B.

| <i>No</i> | <i>Mesure</i> | <i>Coût (Mio. CHF) selon PA</i> |
|--|---------------|---|
| Aucune mesure n'entre dans cette catégorie | | |

Tableau no 5-6

6 Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs

6.1 Interaction avec le plan sectoriel des transports

Le plan sectoriel des transports établit des directives contraignantes pour la planification courante des infrastructures de la Confédération. Le présent projet d'agglomération ne contient aucune contradiction par rapport au plan sectoriel des transports.

6.2 Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures d'infrastructure qui nécessitent une inscription dans le plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur correspondant au plus tard au moment de la conclusion de la convention de prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée », celles de la liste B le niveau « coordination en cours ».

Le projet d'agglomération ne comprend pas de contradiction avec le plan directeur du canton de Fribourg; cependant, les fiches relatives aux zones à bâtir ("Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir" et "Zones d'activités et grands générateurs de trafic") n'ont été approuvées par le Conseil fédéral en 2004 que comme "Coordination en cours". Le canton a par ailleurs été invité à intégrer les projets concrets d'importance régionale dans le plan directeur et à y montrer la façon de les coordonner. Les aspects relatifs tant à l'urbanisation qu'aux projets de transports ne sont donc, aux yeux de la Confédération, pas réglés à satisfaction dans le plan directeur en vigueur.

Se pose en outre la question du lien à établir entre plan directeur régional et plan directeur cantonal.

Par ailleurs, le projet de nouvelle fiche, développée dans le cadre de la modification du plan directeur cantonal et intitulée "Trafic d'agglomération" ne contient pas les projets de transports du projet d'agglomération bulloise.

Les adaptations nécessaires du plan directeur cantonal dans le domaine de la structure de l'urbanisation, visant à garantir la mise en œuvre des mesures prévues par le projet d'agglomération, sont à ancrer dans le plan directeur d'ici à la signature de la convention de prestation.

7 Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération

C'est sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2007 que sera libérée la première tranche du fonds d'infrastructure, dès 2010/2011. La deuxième tranche, qui sera libérée dès 2015 environ, se basera sur des projets d'agglomération actualisés et complétés. Les points forts et points faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité doivent permettre d'orienter les adaptations et développements ultérieurs.

Le développement ultérieur du projet d'agglomération bulloise devra consister en un renforcement des outils permettant de favoriser d'avantage un développement de l'urbanisation vers l'intérieur tant en dehors qu'à l'intérieur du périmètre de l'agglomération. En parallèle, le réseau de transports publics devra encore être développé et renforcé.

ANNEXE

La liste ci-dessous présente les mesures comprises dans les paquets de mesures de mobilité douce.

| No | Mesure | Coût (Mio. CHF) selon PA | Coût (Mio. CHF) 2005* / ** | Priorité de la mesure |
|-------|--|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| M19 | Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle | 1.21 | 1.04 | A |
| M20 | Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales | 1.19 | 1.02 | A |
| M21 | Amélioration prioritaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy | 1.01 | 0.86 | A |
| M24 | Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics | 0.45 | 0.39 | A |
| Total | | | 3.31 | |

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.
Voir l'explication de la méthode dans le rapport explicatif.

| | | |
|--------------------------------|------|---|
| Concept mobilité douce Liste A | 3.31 | A |
| Concept mobilité douce Liste B | 0.00 | B |

Tableau Annexe (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; ** Une différence peut exister entre le total des coûts des mesures individuelles (indiqué dans le 1er tableau ci-dessus) et les mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce »). Cette différence s'explique par les arrondis effectués. Les montants des mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce ») font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)