



PARTIE A : RESUME

1. Introduction

1.1 Genèse du projet

Le projet d'agglomération bulloise est l'aboutissement de plus de 10 ans de réflexions sur le devenir de la Ville de Bulle et des communes constituant le Pôle régional de la Gruyère.

C'est en effet en 1995, dans le cadre des réflexions relatives à de nouvelles variantes de tracé de la route de contournement, un serpent de mer vieux de plus de 30 ans, que les autorités décident de poser les bases d'une réflexion plus large, qui ne se contentera plus de tenter de "sortir" de la Ville le trafic automobile de transit, mais qui visera à proposer une solution durable pour le développement de l'agglomération.

Bien sûr, dans un premier temps, les préoccupations restent principalement centrées sur le trafic automobile et le souci de l'éloigner du centre-ville mais, très vite, il apparaît que la construction de la route de contournement ne suffira pas, à elle seule, à résoudre les problèmes à long terme.

Les autorités communales, d'entente avec le canton, décident alors d'adjoindre au projet de route de contournement (qui sera d'ailleurs planifié comme une route de distribution prenant en charge le trafic de transit mais également le trafic de et à destination de l'agglomération) un plan directeur partiel des transports (PDpT) qui devra permettre de tirer le meilleur parti possible de la nouvelle infrastructure.

Nous sommes en 1996 et les bases du futur Projet d'agglomération étaient dès lors posées.

En 1999, suite la mise à l'enquête du PDpT, en même temps que le projet de la route de contournement auquel il est indissociablement lié, les autorités décident d'ajouter aux mesures prévues dans le PDpT, (qui étaient surtout des mesures d'aménagement du réseau routier : modération du trafic, structuration des axes d'entrées en Ville, valorisation des espaces publics) un réseau de transports publics urbains.

De 2001 à 2005, les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême (qui fusionneront en 2006), mènent les études nécessaires à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et du futur réseau de transports publics.

Les travaux de la route de contournement, menés sous la responsabilité du canton, débutent en 2004, une année avant la mise en place par la Ville de Bulle des premières mesures d'accompagnement.

Le Projet d'agglomération est l'aboutissement de plus de dix ans de réflexions.

1.2 Mobul et le Projet d'agglomération

En 2006, la nouvelle commune de Bulle (issue de la fusion de Bulle et de La Tour-de-Trême) prend contact avec ses voisines (Morlon et Riaz) pour poser les bases d'un réseau de transports publics d'agglomération. La Ville avait en effet compris que son avenir passait par un développement harmonieux et coordonné de ses infrastructures avec celles des communes voisines. Ces trois communes fondent alors l'association de commune Mobul qui aura pour but d'élaborer le plan régional des transports et de mettre en œuvre le futur réseau de transports publics.

Mobul, une association de commune mise sur pied spécialement pour gérer l'urbanisation et la mobilité au sein de l'agglomération.



Mobul lance alors avec le canton l'étude du plan régional des transports, étude qui démontrera très vite la nécessité d'étendre le périmètre de réflexion aux communes du Pâquier et de Vuadens. Ce sont ces cinq communes qui, poursuivant leurs réflexions, se rendent compte courant 2007, que pour véritablement améliorer les potentiels de développement et la qualité de vie dans l'agglomération, il est nécessaire d'élargir le champ des réflexions aux questions de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire.

Les communes décident alors d'élaborer un Projet d'agglomération et de modifier pour ce faire les statuts de l'association de communes.

Le projet est mené tambour battant, les exécutifs communaux multipliant les séances pour décider des principales options de développement, notamment en matière d'aménagement du territoire.

Des contacts bilatéraux, avec les services du canton et avec l'ARE permettent de cadrer le projet et de s'assurer du respect des exigences du canton et de la Confédération.

Une séance d'information publique est organisée et une consultation de trois semaines est lancée entre le 15 novembre et le 7 décembre.

Dans le même temps, les législatifs communaux approuvent les nouveaux statuts de l'association alors que les exécutifs vérifient les budgets d'investissement nécessaires à la mise en œuvre des mesures contenues dans le projet.

Fin décembre, le Projet d'agglomération est bouclé et transmis à la Confédération.

Courant 2008, les communes et le canton élaboreront le Plan directeur régional qui ancrera définitivement le Projet d'agglomération dans la planification cantonale fribourgeoise.

2. Le Projet d'agglomération

2.1 Constats, enjeux et objectifs

Le Projet d'agglomération est élaboré par l'association de communes Mobul, placée sous la Présidence du Préfet de la Gruyère et regroupant les cinq communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens.

Les communes ont adopté, fin 2007, les nouveaux statuts de l'association et Mobul est dès lors en mesure d'élaborer le Projet d'agglomération et de le mettre en œuvre.

La démarche d'étude, relativement classique, s'appuie sur les réflexions faites depuis 1996.

Des objectifs ambitieux et une analyse de la situation actuelle ont permis de fixer le cadre des réflexions.



Sur la base des constats issus des réflexions précédentes (cf. partie B, chapitre 1 2.1 à 2.5), les communes identifient des enjeux (chapitre 2.6) et s'accordent sur un objectif général de développement :

Objectif général

"Améliorer la qualité de vie dans l'agglomération en rationalisant son organisation, tirant profit des potentiels sous-exploités et en incitant au développement des activités dans les secteurs les plus appropriés."

Cet objectif général se décline en objectifs sectoriels dans les domaines de l'aménagement du territoire et des transports (chapitre 3).

2.2 Concept et Projet d'agglomération

Sur cette base, Mobul élabore alors un concept global de développement territorial qui se veut :

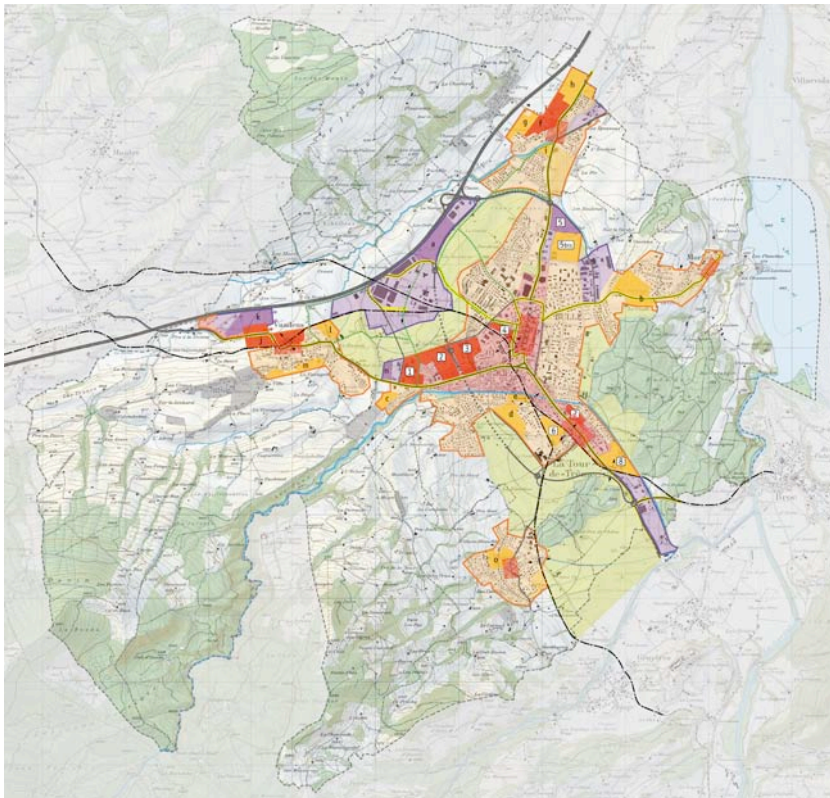
- économe en terrain,
- permettant une utilisation optimale et diversifiée des secteurs centraux de l'agglomération,
- garantissant le maintien de l'habitat et de l'activité dans les villages.

Le concept de mobilité devra quant à lui :

- appuyer ce développement,
- valoriser les modes de transports respectueux de l'environnement.

Ce concept se décline en cinq concepts sectoriels qui aboutiront à l'élaboration d'un projet de développement territorial, le Projet d'agglomération.

Un concept global d'urbanisation et de gestion de la mobilité.



Le projet d'agglomération prévoit un certain nombre d'actions dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la gestion des déplacements.

2.3 Les concepts sectoriels

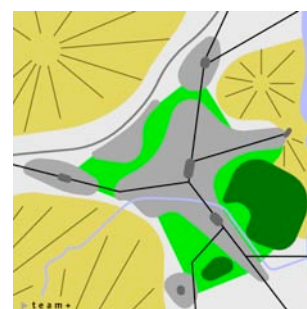
2.31 Le concept d'urbanisation

- Valoriser le centre ville et les centres des villages,
- Densifier l'urbanisation du secteur central,
- Accorder la priorité à la reconversion urbaine des grands potentiels situés dans le secteur central,
- Contenir l'urbanisation à l'intérieur d'un périmètre compact d'agglomération.



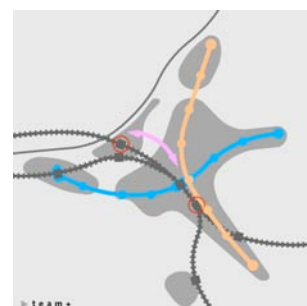
2.32 Le concept paysager

- Préserver et valoriser les espaces paysagers,
- En définir une armature au même titre que les espaces bâtis,
- En valoriser les possibilités d'usage pour les habitants,
- Intégrer les espaces verts aux projets d'urbanisation,
- Créer des "parcs de quartiers".



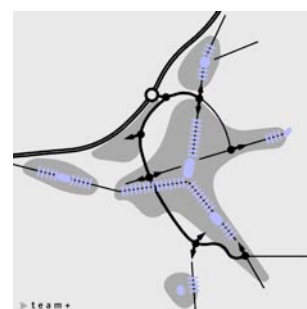
2.33 Le concept réseau routier et stationnement

- Garantir le fonctionnement de la H189,
- Réaménager les axes d'entrée en ville, le centre-ville et les centres des villages,
- Modérer l'ensemble du réseau routier secondaire,
- Adapter la réglementation du stationnement.



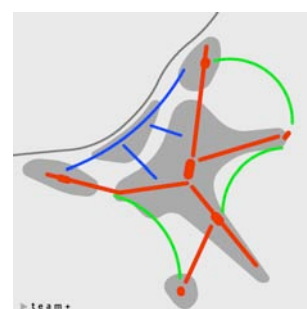
2.34 Le concept des transports publics

- Utiliser de manière renforcée le réseau ferroviaire pour les liaisons internes et vers l'extérieur de l'agglomération,
- Utiliser de manière renforcée le réseau régional de bus pour la desserte de l'agglomération,
- Créer 2 lignes diamétrales de transports publics routiers desservant les principaux secteurs urbanisés,
- Mettre en place deux lignes supplémentaires pour la desserte de la zone d'activité de Planchy durant les heures de pointe.



2.35 Le concept de mobilité douce

- Renforcer et aménager des liaisons entre les communes, notamment entre le centre et les communes périphériques,
- Créer des liaisons nouvelles desservant efficacement la zone d'activité de Planchy,
- Assurer des dessertes complémentaires "vertes" sûres, confortables et attractives,
- Garantir une desserte fine du territoire.



2.4 Les mesures

2.41 Définition

Les mesures concourent à un objectif commun de développement harmonieux de l'agglomération.

Elles soutiennent le Projet d'agglomération. Elles correspondent aux actions à mettre en place pour assurer la mise en œuvre et le fonctionnement de celui-ci.

Dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, elles portent sur des aspects réglementaires ou de planification. Elles visent à :

- densifier le centre de l'agglomération,
- limiter l'urbanisation vers l'extérieur.

Dans le domaine des transports, elles visent à :

- optimiser l'utilisation de la H189,
- permettre le développement des secteurs centraux de l'agglomération,
- protéger les centres, les quartiers et, plus généralement, tous les espaces de vie,
- limiter les atteintes à l'environnement,
- inciter à l'utilisation des modes de déplacement non polluants.

Des mesures dans les différents domaines, coordonnées entre elles, pour atteindre les objectifs fixés.

2.42 Types de mesures

Les mesures sont classées en trois catégories :

■ Les mesures infrastructurelles

Ces mesures sont en principe co-finançables par la Confédération. Elles comprennent toutes les mesures liées aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre et au fonctionnement du Projet d'agglomération.

■ Les mesures de gestion de la mobilité

Ce sont les mesures d'accompagnement au Projet d'agglomération. Elles visent à augmenter l'efficacité du système de transports mis en place. Elles ne sont pas finançables par la Confédération.

■ Les mesures d'urbanisation

Elles permettront d'atteindre les objectifs liés à l'aménagement du territoire. Elles constituent la base du Projet d'agglomération et garantissent un développement cohérent de l'agglomération.

2.43 Organisation des mesures

Les mesures sont présentées individuellement sous forme de fiches (cf. Partie C : Fiches de mesures)

Les mesures infrastructurelles ont été organisées en paquets de mesures et en mesures isolées, en fonction de leurs objectifs spécifiques et de leur période de mise en œuvre.

Un paquet de mesures est un ensemble de mesures isolées liées entre elles au plan du contenu (même objectif visé) et parvenues à un même niveau de maturité.

Pour l'agglomération bulloise, les 26 mesures répertoriées sont réparties en 5 paquets et 6 mesures isolées.

2.44 Evaluation des mesures

Les mesures infrastructurelles ont fait l'objet d'une évaluation selon les recommandations de l'ARE. Le rapport d'évaluation se trouve sous partie D du présent document.

2.45 Coûts des mesures

Le coût total estimé des mesures faisant partie du projet d'agglomération (mesures infrastructurelles) s'élève à Fr. 72'682'250, mesures réalisées avant 2011, mesures de priorité A et B.

Sur ce total, Fr. 10'620'000 concernent des mesures qui seront réalisées avant 2011 et pour lesquelles Mobul ne demande pas de participation de la Confédération.

Les mesures de priorité A représentent un montant de Fr. 40'452'500. Parmi ces mesures :

- Fr. 1'000'000 concernent la construction d'arrêts de bus,
- Fr. 3'850'000 concernent spécifiquement des mesures d'aménagement de liaisons cyclables et piétonnes,
- Fr. 35'600'000 concernent des mesures de réaménagement du réseau routier touchant les différents modes de transports (trafic automobile, transports publics, mobilité douce).

Ces Fr. 35'600'000 se répartissent comme suit :

- Fr. 23'100'000 pour les axes structurants d'entrée en ville,
- Fr. 8'800'000 pour le réaménagement des axes principaux en traversées de localité,
- Fr. 3'700'000 pour l'aménagement de zones à vitesses modérées.

Des coûts estimés sur la base d'aménagements similaires réalisés dans l'agglomération...

Les mesures de priorité B représentent un montant de Fr. 21'609'750.
Parmi ces mesures :

- Fr. 15'000'000 pour l'intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale,
- Fr. 5'400'000 pour des mesures d'aménagement de liaisons cyclables et piétonnes,
- Fr. 900'000 pour le réaménagement de la rue de La Léchère,
- Fr. 300'000 pour l'aménagement de parkings relais.

2.46 Répartition des coûts entre les communes

A l'exception de l'élargissement de la ligne ferroviaire Bulle-Broc, tous les coûts d'investissement non couverts par les subventions de la Confédération seront pris en charge par les communes et répartis selon la clé de répartition figurant dans les statuts de Mobul :

- pour les investissements ordinaires, 80% à la charge de la commune de territoire ou des communes directement concernées par l'aménagement, 20% répartis entre les communes en fonction de leur population et de leur capacité financière,
- pour les investissements relatifs aux transports publics, 80% en fonction de la qualité de la desserte en transports publics, 20% en fonction de la population et de la capacité financière des communes.

Une clé de répartition déjà définie et approuvée par les communes...

2.47 Capacité financière des communes à assumer ces coûts

La vérification de la capacité pour les communes à assumer les coûts de mise en œuvre du projet d'agglomération a été faite en prenant en compte les éléments suivants :

- le budget annuel d'investissement des communes rapporté aux investissements Mobul,
- le coût moyen par habitant sur la période d'investissement considérée.

...qui ont ainsi pu vérifier leur capacité à mettre en œuvre le projet.

Ces analyses ont été faites dans chaque commune. Elles ont permis de démontrer la faisabilité financière du projet. Ces analyses sont résumées dans le chapitre B/5.53. et dans le rapport d'évaluation.

Ces différents éléments ont permis de mettre en évidence la pertinence de la clé de répartition retenue par Mobul, la participation de chaque commune étant à la fois compatible avec ses moyens et proportionnelle aux bénéfices qu'elle attend du projet d'agglomération.

3. Bilan

Le Projet d'agglomération a été évalué conformément à la procédure définie par la Confédération. L'analyse complète figure en partie D du classeur.

3.1 Exigences de base

Le Projet d'agglomération a été évalué de manière globale quant à la satisfaction de l'ensemble des exigences de base (EB) :

- EB1 Démarche participative.
- EB2 Définition d'une entité responsable.
- EB3 Analyse de l'état actuel et de l'état futur.
- EB4 Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures.
- EB5 Exposé clair de l'impact et des coûts.
- EB6 Mise en œuvre et procédure de contrôle.

Cette analyse a permis de démontrer que toutes les exigences de base étaient satisfaites.

Le projet d'agglomération satisfait aux exigences de base (EB).

3.2 Critères d'efficacité

- CE1 Amélioration de la qualité des systèmes de transport.
- CE2 Encouragement de la densification urbaine.
- CE3 Augmentation de la sécurité du trafic.
- CE4 Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques.
- CE5 Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation.

La quantification des critères d'efficacité – et des indicateurs correspondants – a permis de démontrer l'efficacité globale du Projet d'agglomération.

Il a été évalué globalement et son efficacité en termes de gestion des déplacements et de maîtrise de l'urbanisation a été démontrée.

3.3 Effets des mesures

L'évaluation séparée des paquets de mesures et des mesures isolées de priorités A ou B – toujours selon les principes édictés par la Confédération – a été réalisée, et est décrite en détails dans la partie D, chapitre 4. Elle a abouti à une notation détaillée pour chaque indicateur des critères d'efficacité CE1 à CE4 (voir le chapitre précédent), notation comprise entre -1 (impact négatif) et +3 (impact important).

Comme certaines mesures sont déjà réalisées, ou seront réalisées d'ici 2011, les critères évalués ont dès lors pu bénéficier d'un point (au maximum) supplémentaire. La somme des notes attribuées aux critères CE1 à CE4 a permis de chiffrer le paramètre « utilité » du paquet de mesures ou de la mesure isolée. Les paquets de mesures (P) et les mesures isolées (M) évaluées, leur priorité, leur coût et la valeur de leur paramètre utilité sont représentés dans le tableau et dans le graphique ci-dessous :

Les mesures ont également été évaluées sur la base des critères d'efficacité (CE) et leur rapport coût/utilité a été établi.

n°	Priorité	Paquet de mesures / Mesure isolée	CE1	CE2	CE3	CE4	Utilité	Coût
P1	A	Mesures "axes structurants dans la commune centre"	3.5	4	4	3.5	15	33.27
P2	A	Mesures "Valtraloc"	2.5	4	4	3	13.5	9.48
P3	A	Mesures "zones à vitesse modérée"	3.5	4	4	3	14.5	4.2
M16	A	Mesures d'accompagnement à l'exploitation des TP routiers	2	2	1	1	6	1
P4	A	Mesures "amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce"	3.5	3	4	2	12.5	3.41
M24	A	Zones de stationnement vélos dans les interfaces et lieux publics	2.5	1	1	1	5.5	0.45
M17	B	Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale	2.5	1.5	1	2	7	15
P5	B	Mesures "amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce"	3	2	4	1	10	5.41
M26	B	Création de zones de parking	3	1	1	1	6	0.3

