

Message du Comité d'agglomération
au Conseil d'agglomération

**Message concernant l'adoption
du Projet d'agglomération de troisième génération
(PA3)**

Sommaire

I.	Généralités	1
II.	La consultation publique.....	1
III.	Le Rapport de consultation	3
IV.	Modification apportées au document	4
V.	Les divergences majeures	5
VI.	Apports et documents complémentaires	5
VII.	Suite du processus.....	9
VIII.	Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération.....	10

Annexe

- Projet d'arrêté

03 - 2016-2021 : Message concernant l'adoption du Projet d'agglomération de troisième génération (PA3)

Le *Projet d'agglomération de troisième génération (ci-après PA3)*, adapté sur la base de la consultation publique qui s'est déroulée du 23 mars au 23 mai 2016, doit être transmis pour évaluation à l'*Office fédéral du développement territorial (ci-après ARE)* avant le 31 décembre 2016. Il doit, conformément aux *Statuts de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Statuts)*, être préalablement adopté par le *Conseil d'agglomération (ci-après Conseil)*.

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération,

I. Généralités

La version du *PA3*, qui vous est soumise, présente une structure et une portée juridique identique à celle envoyée en consultation publique. Le *Rapport stratégique (ci-après RS)* expose, de manière synthétique, sous forme de textes et de cartes, les options choisies à travers la définition d'objectifs et de concepts territoriaux propres à chaque domaine thématique (mobilité, urbanisation, paysage). Il s'agit du document qui, en tant qu'élément de planification directrice régionale, est liant pour les autorités chargées de la mise en œuvre du projet. Le *Rapport explicatif (ci-après RE)* contient, quant à lui, l'argumentaire relatif aux choix opérés alors que les fiches de mesures, qui ont une visée plus opérationnelle, détaillent les réalisations nécessaires en vue de la mise en œuvre des stratégies sectorielles. L'objectif des mesures ainsi que la réparation des tâches prévue pour leur mise en œuvre sont également liants pour les autorités.

Les trois catégories de documents susmentionnés ont fait l'objet d'adaptations suite aux remarques évoquées dans le cadre de l'examen préalable cantonal et de la consultation publique (chapitres II à IV). Plusieurs modifications découlent également de la procédure de règlement des divergences majeures menée par la commission compétente (chapitre V). Plusieurs chapitres nouveaux exigés par les autorités fédérales en vue de l'évaluation technique du projet ont, en outre, été ajoutés afin de répondre aux conditions émises par l'administration fédérale dans le cadre des Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^{ème} génération (chapitre VI).

II. La consultation publique

1. Cadre légal

Le *Conseil* a, conformément aux *Statuts*, autorisé en date du 23 mars 2016, la mise en consultation publique du *PA3*. Au sens de l'article 27 alinéa 1 de la *loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ci-après LATeC)*, le *PA3* est considéré comme un plan directeur régional. En tant que tel, le *PA3* a donc fait l'objet d'une consultation publique dont la durée est fixée par la loi à deux mois pour les organes intéressés et les particuliers ; les communes disposant d'un mois supplémentaire. La consultation publique s'est déroulée du 24 mars au 23 mai 2016, respectivement jusqu'au 23 juin 2016 pour les communes. Parallèlement, le projet a fait l'objet d'un examen préalable de la part des services cantonaux du 24 mars au 23 juin 2016. Il s'agit d'une exigence légale qui découle du caractère de plan directeur régional que revêt également le projet d'agglomération.

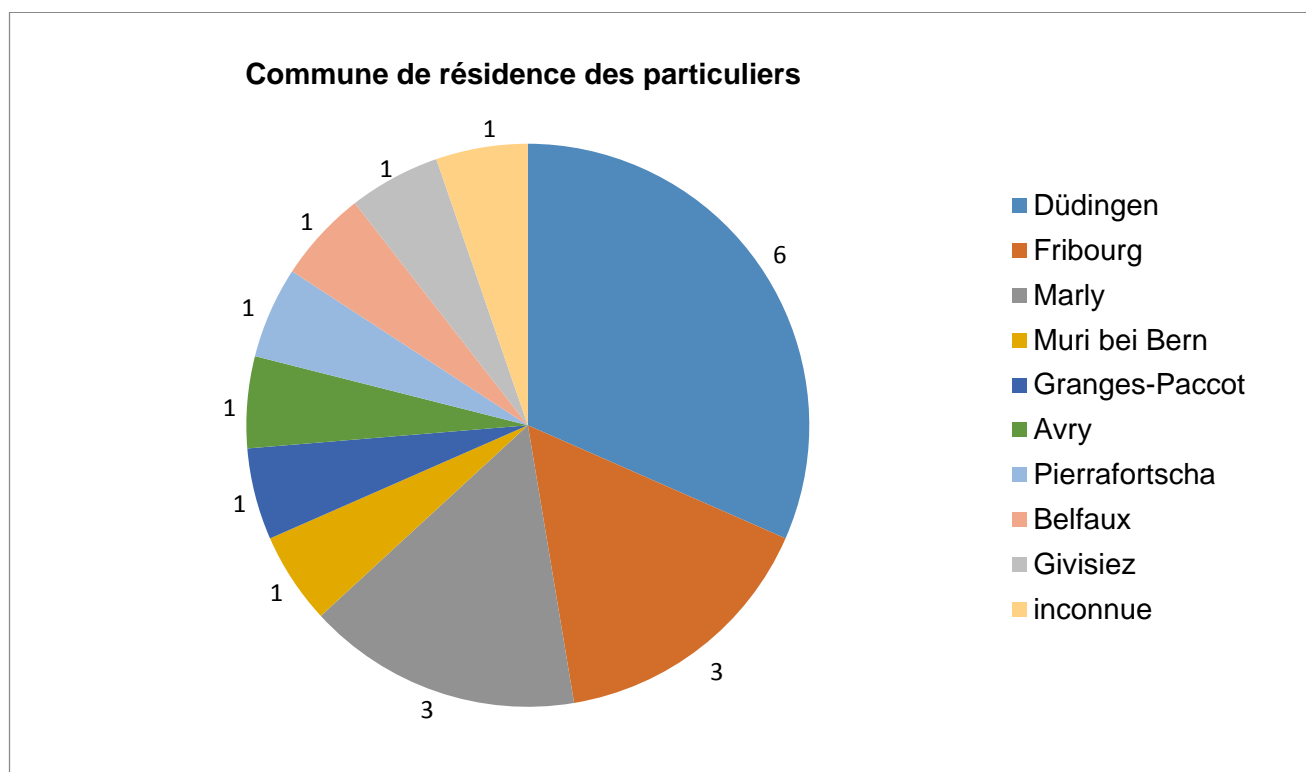
2. Information sur le projet

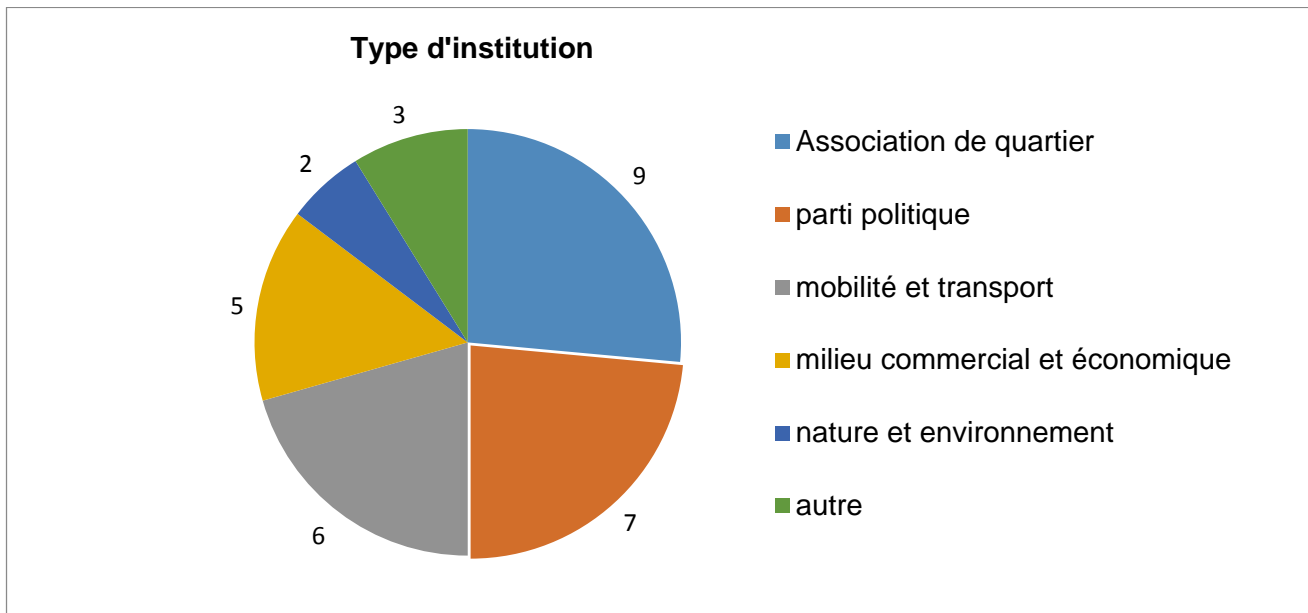
Parallèlement à la consultation, deux séances publiques d'information ont été organisées par le *Comité d'agglomération (ci-après Comité)*. La première s'est tenue, en langue allemande, le 14 avril 2016, à la salle Podium, à Düdingen. La deuxième, en langue française, a eu lieu le 28 avril 2016 à Forum Fribourg, à Granges-Paccot. Elles ont rassemblé environ 150 personnes. Une brochure d'information disponible dans les deux langues a été distribuée à cette occasion au public venu s'informer. Celle-ci est par ailleurs, comme le projet lui-même, accessible depuis le site internet de l'*Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération)* (<http://www.agglo-fr.ch/>) ainsi que depuis les sites des différentes communes membres. Cette brochure de vulgarisation fait état des principaux enjeux du PA3 et présente, de manière succincte, la procédure relative à son adoption et son approbation.

D'autres séances d'information, destinées à des publics ciblés, ont été organisées sur demande : le 24 mai 2016, une présentation du projet et de son contenu a été faite dans le cadre de l'assemblée générale de l'association Transports et environnement, Section Fribourg ; le 10 mai 2016, le projet a été exposé aux membres de l'association des entreprises de Givisiez.

3. Participation de la population et des autorités

La participation des particuliers et des associations à la consultation publique a été importante puisque plus de soixante prises de position ont été dénombrées. Le *Comité* tient à remercier celles et ceux qui se sont exprimés. Aux côtés des partis politiques de l'*Etat de Fribourg (ci-après canton)* ou des communes, ce sont principalement les associations actives dans les thématiques traitées par le PA3 ainsi que les milieux économiques qui ont pris part à la consultation. Les graphiques suivants montrent la répartition des prises de position en fonction de leur auteur ainsi que de leur provenance.





Les Conseils communaux des dix communes membres ont tous pris part à la consultation publique et ont transmis leur détermination au *Comité* entre le 23 mars et le 23 juin 2016. Les différents services cantonaux ont également procédé à l'examen préalable du *PA3* et ont transmis leurs remarques respectives par écrit. Le préavis de synthèse préparé par la *Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après DAEC)* a été envoyé au *Comité* en date du 20 juin 2016. Ce document a servi de fil conducteur aux adaptations du projet qui ont été discutées dans le courant de l'été avec les différents services du *canton*.

III. Le Rapport de consultation

1. Généralités

Le *Comité* a pris connaissance, lors de ses séances des 6 et 7 juillet 2016, des déterminations faites par les personnes ou instances ayant participé à la consultation publique. Il a déterminé, sur la base du rapport de consultation publique, les réponses à apporter aux différentes remarques formulées ainsi que les adaptations nécessaires en vue d'optimiser le projet. Le *Comité* a formellement validé ce document lors de sa séance du 25 août 2016.

Le Rapport de consultation est téléchargeable depuis le site internet de l'Agglomération et a été remis aux membres du *Conseil* en vue de la séance consacrée à l'adoption du *PA3*.

2. Contenu

Le Rapport de consultation mentionne, de manière exhaustive et sous forme de tableau, toutes les remarques et observations exprimées lors de la consultation publique du *PA3*. Il est structuré de manière thématique et apporte des réponses circonstanciées aux remarques formulées par les différents intervenants en les classant en groupes distincts selon que la remarque entraîne ou non une modification du projet, qu'elle relève de la compétence d'une autre instance ou, encore, qu'elle doit faire l'objet d'une planification distincte du projet d'agglomération.

Les remarques exprimées dans le cadre de la consultation publique sont généralement positives et tendent à saluer la démarche largement concertée qui a caractérisée le projet dès son élaboration. De nombreux retours ont également salué la qualité générale du dossier et souligné les améliorations apportées au niveau de la structure et de la lisibilité du document par rapport au projet antérieur. Plusieurs intervenants ont toutefois regretté que la version du document mise en consultation publique ne contenait ni les coûts, ni la priorisation des mesures. Cette lacune peut toutefois être considérée comme comblée dès lors que la période de consultation publique a été mise à profit dans le but d'affiner ces différents éléments avec les communes concernées. Le projet présente désormais une vision consolidée des impacts financiers du projet en vue de son adoption par le législatif (chapitre IV, point 3).

Sur la base du Rapport de consultation, le *Comité* a procédé à plusieurs compléments et modifications entre la version du projet mise en consultation en mars et celle soumise au législatif au mois d'octobre. L'intégralité des éléments intégrés au projet dans le cadre de la consultation publique sont présentés dans le rapport joint au présent message. Les modifications majeures apportées sont toutefois brièvement résumées ci-après (chapitre IV). C'est également dans le cadre du Rapport de consultation que le *Comité* a déterminé si certaines observations formulées par les communes devaient être considérées et traitées comme des divergences majeures au sens du droit cantonal (article 12 de la *Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ci-après ReLATeC)* par analogie). Ces divergences majeures font l'objet d'un traitement particulier dont la nature est exposée dans un chapitre distinct de ce message (chapitre V).

IV. Modifications apportées au document

Plusieurs modifications et compléments ont été apportés suite à la consultation publique et l'examen préalable réalisé par les services cantonaux. Suivant les recommandations émises, une attention particulière a été portée de manière générale à la répartition des tâches entre les diverses instances responsables. Les principales modifications au niveau thématique sont quant à elles brièvement résumées ci-après :

- Thématique des *Transports publics (ci-après TP)* (p. 33-37 RS ; p. 50 RE)

Le *Comité* a pris acte des remarques des services cantonaux et a mis en place un groupe de travail chargé d'adapter cette thématique. Le *PA3* présente désormais une image directrice idéale à long terme (2030) du réseau de bus et un détail du réseau de bus à l'horizon 2022. Ce dernier tient compte de la capacité financière des différentes collectivités et des planifications urbaines en cours. Des explications supplémentaires ont également été apportées sur les interfaces et les parkings d'échanges. La carte du *RS* en matière de *TP* a également été précisée en fonction des objectifs en matière d'urbanisation et de la volonté de prioriser les bus sur le réseau routier structurant principal.

- Thématique de la *mobilité douce (ci-après MD)* (p. 38-40 RS ; p. 58 ss RE)

Le *Comité* a précisé la hiérarchie du réseau de *MD* conformément aux recommandations cantonales. Il s'agissait principalement de différencier le réseau principal de *MD* lié à la Transagallo et le réseau principal de *MD* qui est lié à l'amélioration du réseau routier existant, Ce dernier est en effet soumis à des normes spécifiques au niveau technique. La carte du *RS* en matière de *MD* est précisée afin de mieux tenir compte de ces différents éléments.

- Thématique du *transport individuel motorisé (ci-après TIM)* (p. 41-45 RS ; p. 61 ss RE)

Le *Comité* a apporté plusieurs précisions sur les objectifs en matière de *TIM*. Des explications qui démontrent le rapport étroit entre les mesures de compartimentage prévues et la stratégie qui vise à apaiser le trafic au centre-ville et à renforcer la ceinture de distribution du trafic ont notamment été fournies. Il en va de même en ce qui concerne les contrôles d'accès et la priorisation des bus au centre de l'*agglomération fribourgeoise (ci-après agglomération)*.

- Thématique de l'urbanisation (p. 48 RE)

Le *Comité* a complété le *RE* à la demande des autorités cantonales en veillant à souligner la conformité du projet d'agglomération à la *loi fédérale sur l'aménagement du territoire récemment (ci-après LAT)* révisée.

- Thématique des sites stratégiques (p. 27-30 RS ; p. 45 ss RE)

Le *Comité* a également complété le projet sous l'angle des sites stratégiques. Ces derniers ont en effet été repris du *Projet d'agglomération de deuxième génération (PA2)* sans qu'une véritable évaluation critique quant à leur objectif, leur nature et leur périmètre ne soit effectuée. Il est apparu souhaitable de compléter la stratégie à ce propos dans le cadre d'une étude à mener à l'échelle de l'*agglomération* tout en poursuivant les efforts en matière de coordination de l'urbanisation et des transports sur les sites existants.

V. Les divergences majeures

1. Notion

La notion de divergence majeure découle de la législation cantonale (art. 12 *ReLATec* par analogie). On parle de divergence majeure en présence d'une divergence d'opinion entre l'*Agglomération* et une commune sur des éléments stratégiques importants de la planification directrice régionale. Ne peuvent pas être considérées comme des divergences majeures les propositions émanant de communes qui viseraient une remise en cause de la législation d'ordre supérieur. On pense notamment au droit fédéral ou cantonal, mais également à la planification directrice ou à la planification sectorielle.

2. Divergences identifiées

Sur la base du Rapport de consultation, le *Comité* avait identifié cinq divergences majeures par rapport aux remarques formulées par les communes dans le cadre de la consultation publique. Les divergences majeures identifiées par le *Comité* lors de sa séance du 7 juillet 2016 étaient les suivantes :

- Définition des sites stratégiques d'agglomération, *Marly Innovation Center (ci-après MIC)* (Marly) et *Avry-Centre* (Avry et Matran),
- Desserte en *TP*, tracé de la ligne 1 (Marly),
- Définition de la limite d'urbanisation (Düdingen),
- Priorités d'urbanisation concernant certaines parcelles figurant au *Plan directeur communal (ci-après PDComm)* (Granges-Paccot).

Conformément à la procédure prévue en la matière, le *Comité* a transmis le traitement de ces divergences majeures à la *Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement (ci-après CAME)*, laquelle a examiné les remarques formulées lors de plusieurs séances, notamment lors de séances bilatérales avec les communes concernées. Pour chaque divergence majeure, un procès-verbal a été établi. Il reflète la position de la commission au sujet de la divergence dont le traitement lui a été délégué ainsi que les solutions esquissées lors desdites séances.

3. Décision du *Comité*

Lors de l'examen final du *PA3* le 1^{er} septembre 2016, le *Comité* a pris connaissance des propositions de la *CAME* concernant les divergences majeures qu'il avait préalablement identifiées. Il a constaté qu'un compromis satisfaisant avait pu être dégagé avec toutes les communes concernées et a choisi de se rallier aux propositions de la *CAME* sur la base des procès-verbaux établis. Il a, ainsi, intégré les modifications proposées directement dans les documents soumis à l'adoption du législatif, lesquels reflètent par conséquent les solutions trouvées. Le *Comité* remercie les membres de la *CAME* pour leur engagement en faveur du projet.

VI Apports et documents complémentaires

1. Généralités

Plusieurs chapitres nouveaux exigés par les autorités fédérales en vue de l'évaluation technique du projet ont été ajoutés au *RE* et à ses annexes. Il s'agit dans le détail de la démonstration de conformité aux exigences de base des projets d'agglomération, des indicateurs relatifs au contrôle d'efficacité des mesures prévues ainsi que du rapport mettant en exergue l'état de mise en œuvre du *PA2*. Ces différents chapitres n'ayant pas de portée sur le concept territorial proposé dans le cadre du *PA3*, ils n'ont pas fait l'objet de la consultation publique.

2. Coûts et priorisation des mesures

Contexte

Lors de la mise en consultation publique du document, la partie descriptive des mesures, leur priorisation dans le temps ainsi que leur coût devaient encore faire l'objet d'une analyse ainsi qu'une coordination avec les communes concernées. Les données relatives à l'impact financier du projet ont dans l'intervalle été complétées en tenant compte de la capacité financière des collectivités publiques ainsi que de la limite d'endettement de l'*Agglomération*. Cet examen a également donné lieu à une nouvelle sélection des mesures en fonction de leur intérêt régional, respectivement à l'abandon de certaines mesures non prioritaires dans le souci de maîtriser les coûts liés à la mise en œuvre du projet.

Priorisation

Les mesures du projet d'agglomération sont classées en fonction de trois priorités de réalisation. Celles-ci sont à répartir dans trois listes A, B et C. Pour les *PA3*, les mesures de la liste A sollicitent une libération des moyens pour la période 2019-2022, les mesures de la liste B vraisemblablement pour la période 2023-2026 et les mesures de la liste C seulement plus tard. Cette priorisation est impérative en ce qui concerne les mesures pour lesquelles un cofinancement fédéral est demandé (domaine de la mobilité), mais facultative pour les mesures non cofinancées (domaines de l'urbanisation et du paysage).

Contrairement au précédent projet, décision a été prise d'attribuer une priorisation à l'intégralité des mesures liées au trafic d'agglomération afin de favoriser la prévisibilité des investissements à consentir et d'assurer la cohérence au niveau de la réalisation du projet. Un retard important ayant été constaté en ce qui concerne le domaine de l'urbanisation, les deux mesures destinées à évaluer le potentiel quantitatif et qualitatif en matière de densification ainsi que la mesure concernant les sites stratégiques ont également été priorisées sur le même modèle, quand bien même celles-ci ne bénéficient pas d'un subventionnement fédéral. Aucune priorisation n'a en revanche été définie pour les mesures liées au domaine de la nature et du paysage de manière à garantir une certaine flexibilité quant à leur mise en œuvre par les communes. La priorité de chaque mesure du projet est indiquée sur la fiche de mesure correspondante.

Coûts

Le coût des mesures a été défini d'un commun accord avec les communes-sites. Afin de garantir une approche uniforme sur l'ensemble du périmètre de l'*agglomération*, une méthodologie reposant sur des critères généraux et abstraits a été établie. Elle se fondait, d'une part, sur les exigences fédérales liées à certains types d'ouvrages et, d'autre part, sur l'expérience accumulée par les techniciens, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des mesures du *PA2*. Une fois les données récoltées, l'*Agglomération* a procédé à un lissage afin de corriger les différences d'interprétation quant à la manière de calculer les coûts pour un même type d'objet entre les différentes communes. A ce titre, il est important de préciser que dans la plupart des cas, les mesures prévues n'ont pas encore fait l'objet d'avant-projets permettant une estimation précise. Le coût des mesures est donc avant tout une approximation. Cette dernière revêt néanmoins une certaine importance dès lors que le subventionnement de l'*Agglomération* est garanti uniquement jusqu'à concurrence du montant prévu dans le *PA3*. Un éventuel dépassement est donc à charge de la commune-site¹.

Les coûts mentionnés dans les fiches représentent l'entier du prix de la mesure hors taxe, y compris les éventuelles participations cantonales, communales, ou de tiers. Un cofinancement fédéral est envisageable pour les mesures infrastructurelles liées au trafic d'agglomération définies comme prioritaires dans le projet et qui ont fait l'objet d'une évaluation positive de la part de la Confédération. Il en va de même au niveau cantonal, le cas le plus fréquent étant la prise en charge partielle des coûts de réalisation des mesures pour les aménagements routiers sur le réseau principal. Une contribution financière des propriétaires fonciers peut également être envisagée dès lors qu'ils retirent un avantage direct de la mesure en cause. Une fois retranchées les participations de tiers, la charge financière effective pour l'*Agglomération* dépend quant à elle du taux de subventionnement appliqué pour les

¹ Voir à ce propos la *Directive* (article 7 alinéa 3) qui reprend le même principe que la directive antérieure

différentes mesures. Ce taux est défini dans la *Directive portant subventionnement des mesures du Plan directeur (ci-après Directive)* qui est également soumise à l'approbation du législatif².

Le coût des mesures est mentionné dans toutes les fiches de mesure, indépendamment de la stratégie sectorielle concernée. Pour la première fois, les mesures Nature et Paysage ont également été chiffrées. Cette approche nouvelle par rapport au projet antérieur offre davantage de transparence quant à l'impact financier du projet pour l'*Agglomération* et les communes concernées.

3. Impacts financiers du projet

L'un des principaux objectifs des projets d'agglomération est l'obtention d'un cofinancement fédéral pour les mesures infrastructurelles destinées au trafic d'agglomération définies comme prioritaires. La qualité générale du projet présenté conditionne l'ampleur du cofinancement fédéral qui peut varier entre 0 et 40%. Le montant exact de cette participation est évalué en fonction de la cohérence du projet, eu égard à l'objectif de coordonner le développement de l'urbanisation et des transports. Pour ce faire, la Confédération se base sur les mesures classées en priorité A et B. Les projections relatives aux impacts financiers du PA3 se fondent sur une approche prudente et tablent sur une participation fédérale aux mesures infrastructurelles destinées au trafic d'agglomération de l'ordre de 35%, soit une participation inférieure à celle dont a bénéficié l'Agglomération pour le PA2 (40%). Des incertitudes importantes existent en effet quant aux modalités relatives à la mise en œuvre du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Seules les mesures qui sont classées en priorité A et dont le rapport coût-efficacité est jugé satisfaisant par les autorités fédérales sont susceptibles de bénéficier d'un cofinancement fédéral. Les mesures relatives au domaine de l'urbanisation et de la nature sont prises en compte dans l'évaluation globale du projet mais ne peuvent bénéficier d'un soutien fédéral. La ventilation des coûts entre les mesures de catégorie 1 (qui peuvent bénéficier d'un cofinancement fédéral) et les mesures de catégorie 2 (qui ne peuvent pas y prétendre) ainsi que les coûts totaux du projet par domaine thématique sont présentés dans le tableau suivant. Il s'agit de coûts bruts totaux qui incluent les éventuelles participations de tiers.

Coûts PA3 (CHF)					
	Catégorie 1*			Catégorie 2**	TOTAL
	A	B	C	Hors fonds d'infrastructure	
Urbanisation				2'090'000	2'090'000
Mobilité	171'380'000	65'930'000	177'370'000	700'000	415'380'000
Paysage				33'760'000	33'760'000
Catégorie 1					414'680'000
Catégorie 2					36'550'000
Mesures A+B					237'310'000
Coûts Totaux PA3					451'230'000

*Mesures pouvant prétendre à une participation financière du fonds d'infrastructure ou du FORTA

**Mesures ne pouvant pas prétendre à une participation financière du fonds d'infrastructure ou du FORTA. Les coûts ne comprennent pas la mesure du projet de la couverture de l'autoroute A12, qui est devisé actuellement à CHF 88 millions. Ce projet figure dans les fiches de mesures pour assurer la cohérence du PA3. Elle est donc informative.

Indépendamment d'un éventuel cofinancement fédéral, l'*Agglomération* s'engage à cofinancer l'entier des mesures prévues par le projet dès lors qu'elles sont toutes jugées d'intérêt régional. Le montant de la subvention est de 50% du coût de la mesure tel qu'évalué dans le PA3, déduction faite des participations de tiers. Cette approche reprend les principes à la base du PA2. Une subvention de 100% est toutefois considérée pour certaines mesures stratégiques exhaustivement énumérées dans la *Directive*. Il s'agit pour l'essentiel d'études relatives à l'urbanisation et au stationnement qui sont de

² A ce propos, *Directive*, articles 4, 5 et 6

portée générale pour l'ensemble de l'*agglomération* ainsi que des mesures relatives à la mise en œuvre de la Transagglô et des contrôles d'accès sur les pénétrantes routières principales. L'impact financier des modalités de subventionnement proposées est présenté de manière exhaustive dans le cadre du message relatif à la *Directive* également soumis au législatif (cf. Message n°6)³. On se borne donc ici à reproduire le tableau ventilant le total des montants des mesures du *PA3* à charge des communes pour la période 2019-2022.

Coûts des mesures (mesures A catégories 1 et 2) réparties par instance, y compris la participation des communes au pot commun de l'Agglomération (CHF)	
Avry	6'774'539
Belfaux	2'943'808
Corminboeuf	2'329'761
Düdingen	8'808'082
Fribourg	61'116'251
Givisiez	3'305'676
Granges-Paccot	3'330'377
Marly	15'339'191
Matran	2'040'859
Villars-sur-Glâne	29'195'705
Total à charge des communes	135'184'250
Participation canton pour les contrôles d'accès et Confédération 35%	72'745'750
Total (mesures A catégorie 1 [CHF 171'380'000] et catégorie 2 [CHF 36'550'000])	207'930'000

Les mesures qui répondent aux critères de cofinancement font l'objet d'un contrat qui garantit le cofinancement fédéral. Selon les informations à disposition, l'Accord sur les prestations relatif aux mesures du *PA3* sera signé par la Confédération en 2019. La nature et l'ampleur exacte du soutien fédéral restent toutefois encore inconnues à l'heure actuelle. Le nouveau mécanisme de financement *FORTA* prévu pour remplacer le fond pour le trafic d'agglomération dont l'extinction définitive est prévue en 2027 fait en effet encore l'objet de débats aux chambres fédérales.

4. Mise en œuvre du *PA2*

La Confédération demande que les comptes rendus de mise en œuvre des mesures, prévues par l'Accord sur les prestations des projets d'agglomération des première et deuxième générations, fassent partie intégrante des projets de troisième génération. Avec le nombre croissant de générations de projets d'agglomération, le contrôle de la cohérence du contenu des mesures tend à gagner en importance car il faut pouvoir comprendre comment les mesures sont liées entre elles au fil des différentes générations de projets.

En ce qui concerne l'*Agglomération*, cet examen porte essentiellement sur la mise en œuvre des mesures du *PA2*. Le cadre temporel prévu pour la réalisation desdites mesures étant fixé entre 2015 et 2018, le compte-rendu en question ne devrait pas influencer l'évaluation à effectuer par les services fédéraux en ce qui concerne le *PA3*. A ce stade, il s'agit uniquement de faire rapport de l'état d'avancement actuel des mesures prévues⁴. Le compte-rendu de mise en œuvre retient que plus de la moitié des mesures A du *PA2* devraient pouvoir être mises en œuvre dans les délais initialement prévus et que cette proportion passe à près de la totalité d'entre elles si on considère un léger retard de l'ordre de quatre ans. Afin d'assurer un suivi de chaque mesure, la Confédération prescrit l'utilisation de tableaux qui reflètent l'état de la mise en œuvre au 30 septembre 2016. Ces derniers figurent en annexe au projet.

Le compte-rendu de mise en œuvre dresse également un état de réalisation des infrastructures de transport classées en catégorie « avant 2015 » dans le *PA2*. Il s'agit de mesures qui reprenaient, pour

³ La compilation des coûts du *PA2* et *PA3* est démontrée dans le message portant sur la *Directive* (Message n°6), ainsi que la prise en charge des montants de la Transagglô (CHF 6'580'000) issus du *PA2*, qui sont repris entièrement à charge par l'Agglomération

⁴ Directives sur les projets d'agglomération, p. 38

la plupart, des mesures du *Projet d'agglomération de première génération (ci-après PA1)*, qui avaient été recalées par la Confédération. Elles ne sont, dès lors, pas intégrées aux tableaux qui compilent les mesures qui ont fait l'objet d'un contrat de prestations en bonne et due forme mais sont néanmoins évoquées à titre d'information dans le *RE*. Il s'agit en effet de présenter une image globale du développement prévu des transports et de l'urbanisation qui tient compte de l'ensemble des mesures réalisées durant la précédente période quadriennale. On pense notamment au pont de la Poya et ses mesures d'accompagnement, à certains tronçons de la Transagglo, ou encore aux haltes ferroviaires de Fribourg/Freiburg Poya et de Belfaux.

5. Éléments liés au controlling

Plusieurs éléments destinés aux offices fédéraux en vue de l'évaluation des effets du *PA3* ont également été ajoutés au projet. Ils donnent notamment des informations précises sur les exigences de base que doivent remplir les projets d'agglomération ainsi que sur l'évaluation qualitative et quantitative des mesures concrètes prévues dans le projet.

Exigences de base

Les exigences de base servent à assurer la compréhension de la logique du projet d'agglomération. Elles permettent à la Confédération de fonder l'évaluation des projets d'agglomération sur des bases comparables et de garantir de la sorte une égalité de traitement entre tous les projets qui lui sont soumis. Le chapitre, ayant fait l'objet d'un ajout, reprend pour l'essentiel les idées directrices développées dans les différentes stratégies sectorielles et les compile afin de démontrer leur adéquation par rapport aux exigences de la Confédération. Il met, en particulier, en exergue le large consensus autour du projet, en détaillant notamment la procédure de participation.

Contrôle des effets

Le contrôle des effets se base sur un système d'indicateurs qui renseignent sur l'évolution des transports et de l'urbanisation dans l'*agglomération*. Les indicateurs du « *Monitoring et controlling des projets d'agglomération* » (*ci-après indicateurs MOCA*) doivent permettre aux autorités fédérales de vérifier les objectifs définis dans les différentes stratégies sectorielles. Les 4 indicateurs exigés pour juger des effets du projet sont les suivants : répartition modale, accidents, habitants par niveau de qualité de desserte par les *TP* et emplois par niveau de qualité de desserte par les *TP*. Le chapitre, ayant fait l'objet d'un ajout dans le *RE*, formule pour ces 4 indicateurs, sur la base des données actualisées mises à disposition par l'*ARE*, des objectifs quantitatifs et qualitatifs afin de permettre un contrôle des effets du projet à long terme. En partant de l'état actuel, le *PA3* formule ainsi plusieurs objectifs à atteindre d'ici 2030. La Confédération contrôlera le respect de ces objectifs dans le cadre de son évaluation des projets d'agglomération ultérieurs.

VI. Suite du processus

1. Séance d'information

Le *Comité* a décidé d'organiser, sur le modèle des séances d'information publique, une rencontre afin d'exposer les principaux enjeux du projet. Cette séance se déroulera le 29 septembre et aura pour principal objectif d'exposer les options techniques retenues pour le projet aux responsables politiques qui ont pris leur fonction lors du changement de législature. On pense en particulier aux membres du *Conseil* qui auront à statuer sur le projet les 12 et 13 octobre 2016. Il s'agira notamment de présenter, à cette occasion, les modifications apportées au document mis en consultation publique au printemps dernier et de répondre aux interrogations qui seraient susceptibles de se poser.

2. Approbation cantonale et transmission

Le *Comité* rappelle que la Confédération exige que le projet d'agglomération soit formellement validé par les autorités cantonales. Le *PA3* doit donc faire l'objet d'une approbation qui prend la forme d'un arrêté du Conseil d'Etat. L'arrêté d'approbation, ainsi que les éventuelles conditions qui seront formulées, seront donc des éléments déterminants pour le dépôt dans les formes et les délais prescrits du *PA3* en tant que projet d'agglomération auprès de la Confédération. Une lettre commune, signée du Conseil d'Etat et du *Comité* transmettra officiellement ce document aux offices fédéraux avant la fin de l'année 2016.

Une fois approuvé par le Conseil d'Etat, le *PA3* abrogera formellement le *PA2* en tant que plan directeur régional. La réalisation et le financement des mesures prévues par le *PA2* en tant que projet d'agglomération restent toutefois assurés selon les conditions établies par la *Directive*.

VII. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération

Le Comité d'agglomération propose au Conseil d'agglomération d'adopter le Projet d'agglomération de troisième génération selon le projet d'arrêté annexé.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération, l'expression de nos meilleures salutations.

Au nom du Comité d'agglomération
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président :



René Schneuwly

Le Secrétaire général :



Félicien Frossard

Glossaire :

Toutes les abréviations sont en italique dans le document.

Agglomération	Agglomération de Fribourg (institution)
agglomération	agglomération fribourgeoise (territoire)
ARE	Office fédéral du développement territorial
CAME	Commission d'aménagement, de mobilité et d'environnement
canton	État de Fribourg
DAEC	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Comité	Comité d'agglomération
Conseil	Conseil d'agglomération
Directive	Directive portant subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATec	Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions
MD	Mobilité douce
MIC	Marly Innovation Center
MOCA	Monitoring et controlling des projets d'agglomération
PA1	Projet d'agglomération de première génération
PA2	Projet d'agglomération de deuxième génération
PA3	Projet d'agglomération de troisième génération
PDComm	Plan directeur communal
RE	Rapport explicatif
RS	Rapport stratégique
ReLATEC	Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions
Statuts	Statuts de l'Agglomération de Fribourg
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics



AGGLOMERATION DE FRIBOURG
AGGLOMERATION FREIBURG

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

VU :

- la loi du 19 septembre 1995 sur les agglomérations,
- les Statuts de l'Agglomération de Fribourg du 1er juin 2008,
- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981,
- la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions et son règlement d'exécution du 1er décembre 2009,

considérant :

- le message n°6 du 7 décembre 2011 du Comité d'agglomération ;
- le préavis de la Commission financière
- le préavis de la Commission de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement ;

arrête :

Article premier

Le Conseil d'agglomération adopte le projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg (PA3).

Article second

¹ Le PA3 est transmis au Conseil d'Etat du canton de Fribourg pour approbation.

² Il est transmis à l'Office fédéral du développement territorial pour évaluation.

Fribourg, le 13 octobre 2016

Au nom du Conseil d'agglomération
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président :

Le Secrétaire général :

Dominique Rhême

Félicien Frossard