

4. Concept, projet

4.1 Concept global

Un concept global...

Le Projet d'agglomération bulloise est basé sur un concept 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.

Un concept global de développement s'appuyant sur les objectifs généraux du développement durable.

...qui tire parti des potentiels de l'agglomération bulloise...

Il s'agira de tirer parti des potentiels de l'agglomération bulloise :

- une agglomération compacte où les distances sont raisonnables,
- des secteurs importants de développement à proximité immédiate du centre,
- un environnement naturel de qualité dans et aux abords immédiats de l'agglomération,
- une topographie favorable aux déplacements non motorisés,
- une volonté forte d'aller de l'avant,
- une vision commune des édiles et de la population concernant leur avenir.

...décliné dans les différents domaines d'action

Ce concept global de développement se décompose en cinq concepts sectoriels :

- urbanisation,
- paysage,
- réseau routier et stationnement,
- transports publics,
- mobilité douce.

4.2 Urbanisation et paysage

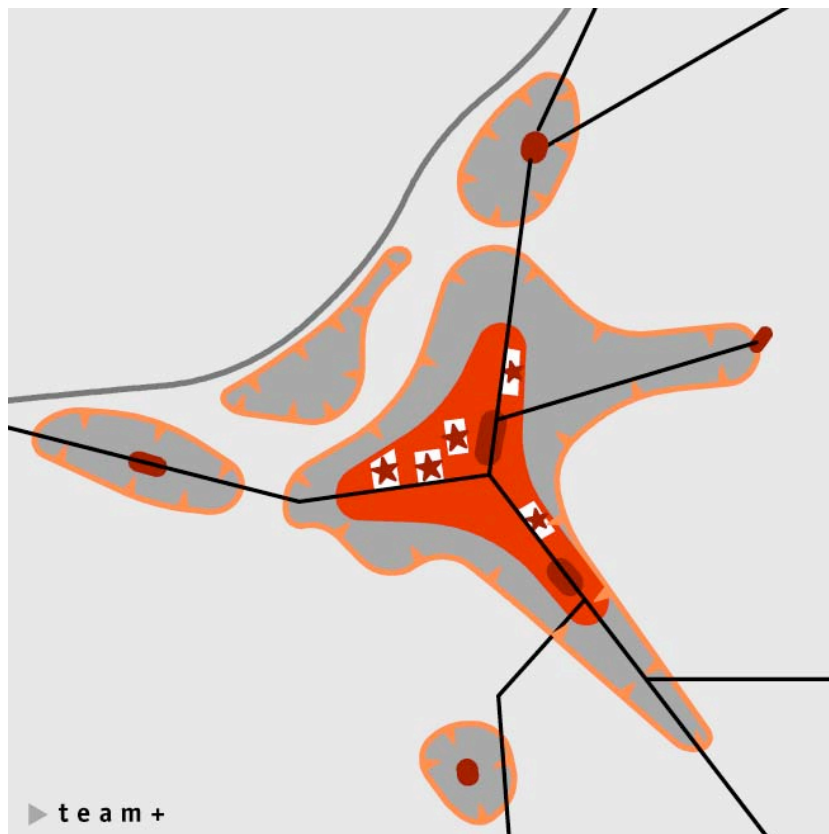
4.21 Urbanisation

Concept

Le potentiel de densification, de limitation de l'étalement de l'urbanisation et de coordination entre transports et urbanisation est très important dans l'agglomération bulloise.

En effet, si sa structure de base est claire, son "achèvement" reste nécessaire et possible. Les contours du centre paraissent évidents et des potentiels importants y subsistent. Les limites d'un périmètre compact se dessinent, ses contours sont à confirmer. Par ailleurs, la valorisation des centres doit notamment renforcer le cadre de vie et permettre de mieux affirmer les identités des villages.

La maîtrise de l'urbanisation, une condition sine qua non à un développement à long terme de l'agglomération.



Ainsi le projet prévoit de :

- **Valoriser le centre ville et les centres des villages (cadre construit, espaces publics, mixité des fonctions, ...)** – Si des mesures de valorisation sont en cours dans le centre historique de Bulle, elles devront être étendues au centre élargi et complétées par le réaménagement des centres des villages.
- **Densifier l'urbanisation du secteur central** – Les potentiels sont très importants dans le secteur central. Une part importante de la croissance en termes d'habitants et d'emplois peut encore prendre place dans ce secteur.
- **Accorder la priorité à la reconversion urbaine des grands potentiels situés dans le secteur central (arsenal, nord de la gare de Bulle, rue de Vevey, Ancien Comté...)** – Pour une part, il s'agit de reconversions de friches existantes. Pour d'autres, on doit admettre que ces reconversions interviendront progressivement.
- **Contenir l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact d'agglomération** – Si l'étalement constituait auparavant la réponse à la croissance urbaine, cela ne doit plus être le cas aujourd'hui. Les emprises sur les surfaces agricoles et le paysage en étaient les conséquences évidentes alors que les effets sur les transports étaient souvent niés ou minimisés. Les contours de l'agglomération se dessinent aujourd'hui avec netteté. Des foyers d'étalement ponctuels existent, ils sont situés hors du périmètre d'agglomération et doivent être maîtrisés à défaut de pouvoir faire l'objet de retour en arrière.

Valoriser, densifier, reconvertir, contenir l'urbanisation...

Actions

Pour atteindre les objectifs liés à l'urbanisation, les actions suivantes sont à mettre en œuvre :

- **Plan directeur de l'utilisation du sol en commun.** Il devra répondre aux besoins à long terme en dessinant des solutions permettant d'offrir la capacité nécessaire à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération.
- **Modification des planifications des communes.** Les modifications définies par le plan directeur de l'utilisation du sol en commun devront être intégrées dans les plans d'aménagement locaux de chaque commune.
- **Planifications de détail.** Les secteurs définis comme prioritaires devront faire l'objet de planifications de détail qui devront répondre aux principes du Projet d'agglomération. Au besoin, le plan des zones de la commune concernée sera modifié pour répondre aux besoins spécifiques de la planification de détail.
- **Valorisation des centres.** La valorisation des centres devra être réalisée en ville de Bulle et dans les autres communes.

...par des actions dans le domaine de la planification et de l'aménagement de l'espace public.

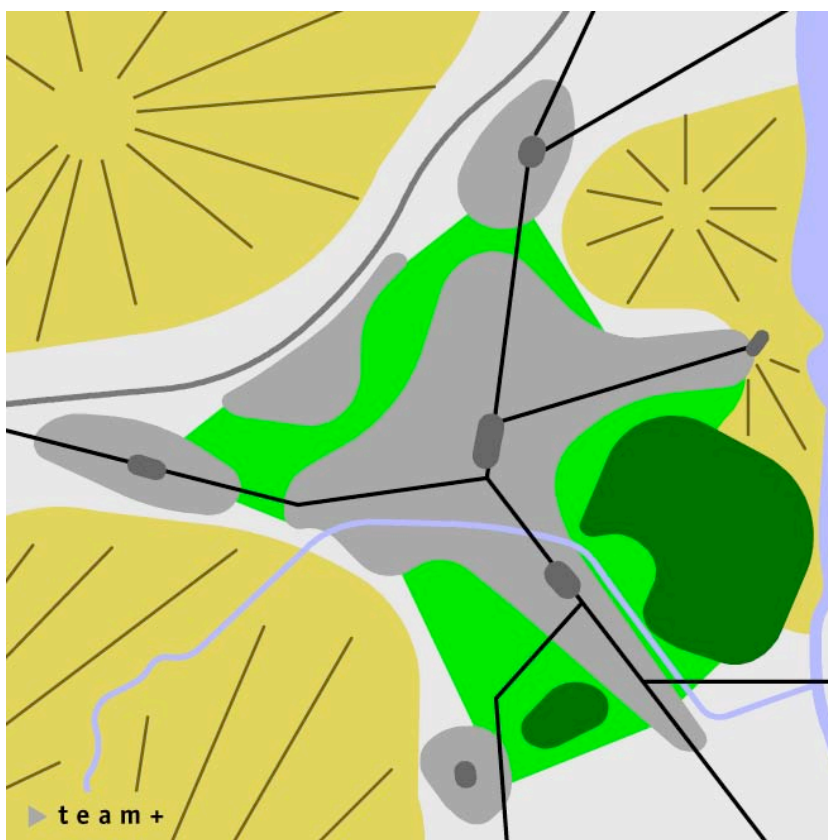
4.22 Paysage

Concept

L'agglomération bulloise est implantée entre trois grandes entités paysagères : les collines du Gibloux, le Moléson, le Lac de la Gruyère. De plus, des espaces verts s'insèrent entre les parties urbanisées et sont potentiellement des "parcs urbains".

Ce contexte naturel est l'une des composantes majeures de l'identité de l'agglomération, ce d'autant plus que tous les secteurs urbanisés se situent à proximité de ces espaces.

Le concept paysager vise à tirer parti au mieux du potentiel offert par l'environnement naturel de l'agglomération bulloise.



Afin de tirer parti au mieux de la qualité de cet environnement naturel, le projet prévoit de :

- **Préserver et valoriser les espaces paysagers** - Qu'ils soient internes ou externes, agricoles, forestiers ou naturels, ces espaces verts constituent l'écrin paysager à long terme à l'intérieur duquel l'agglomération évoluera sans y porter atteinte. Il s'agit également de valoriser leurs qualités et non pas seulement de garantir la quantité de surfaces libres. Cette qualité concerne autant les milieux naturels que les valeurs d'usage pour les habitants de l'agglomération.

Préserver, valoriser, structurer, intégrer...

- **Définir une armature d'espaces paysagers** - Les espaces paysagers doivent, au même titre que les espaces bâtis, être planifiés. Ils doivent former une armature cohérente et coordonnée avec l'urbanisation.
- **Valoriser les possibilités d'usage pour les habitants** - Un grand espace vert n'est pas encore un "parc urbain". Cette fonction ne sera atteinte que quand ils seront intégrés à la vie des habitants. C'est en y organisant des cheminements, des activités de loisirs respectant les valeurs de ces espaces (loisirs doux) qu'ils deviendront des parcs urbains. Ces activités doivent être entendues comme des activités extensives, compatibles avec les fonctions naturelles ou agricoles. Par ailleurs, les limites de ces espaces, leurs points de contact avec les parties urbanisées, sont essentielles pour leur intégration à la vie des habitants.
- **Intégrer les espaces verts aux projets d'urbanisation** - Il s'agit partiellement de la réciproque du point précédent. C'est donc notamment en façonnant les limites entre le bâti et les espaces verts que le bâti profitera au mieux de la présence de ces espaces (p. ex. allées en bordure de certains parcs urbains). Lorsque l'urbanisation est en bordure d'un parc urbain, cela pourrait conduire à une densification de la limite, permettant de tirer parti au mieux de la présence du parc.
- **Créer des "parcs de quartiers"** - En complément à ces espaces paysagers "majeurs", des plus petits espaces verts seront intégrés à l'urbanisation. En effet, si l'agglomération bulloise est riche en grands espaces verts, on peut constater une certaine pauvreté de plus petits espaces verts, parcs de quartiers... Des parcs existent (p. ex. Jardin anglais, parc du Château) mais des secteurs entiers de l'agglomération souffrent d'un déficit de ce type d'espaces. Il s'agit dès lors de les intégrer aux différentes planifications, souvent à titre d'équipements de quartiers.

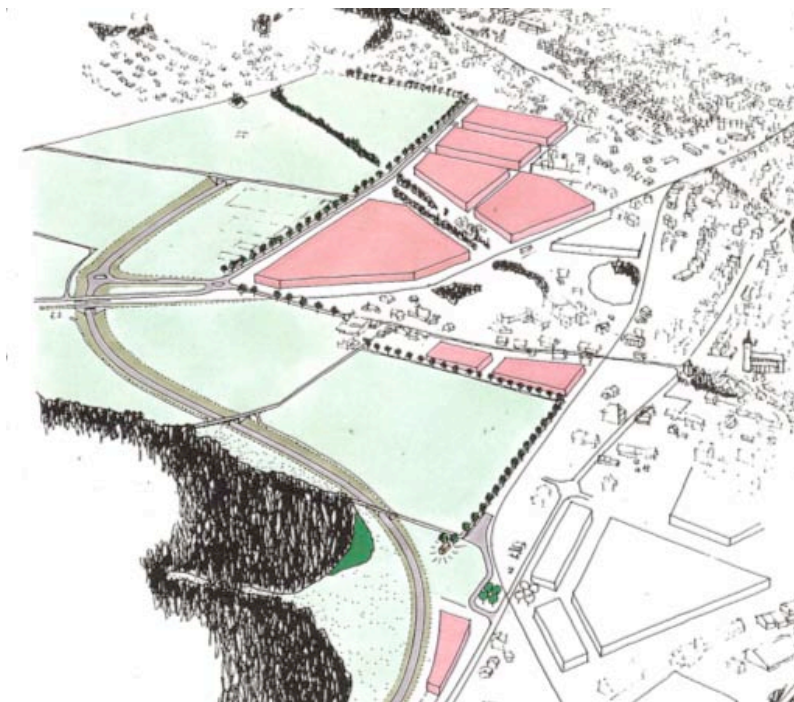
Actions

Pour atteindre les objectifs liés au paysage, les actions suivantes sont à mettre en œuvre :

- **Parcs urbains "Les Combes et Montcalia"** - Ces espaces sont le résultat des planifications datant du début des années 1990. Il s'agissait alors d'éloigner les zones industrielles de la ville, en raison des nuisances potentielles. Le tracé de la H189 a ensuite été défini en fonction de la délimitation ouest de l'espace des Combes. La colline de Montcalia a été préservée, malgré les contraintes liées à la réalisation de l'interface "La Pâla" de la H189. Des aménagements paysagers (allées d'arbres) sont prévus dans le cadre des mesures de compensation de la H189. Le PAL en cours de révision intègre déjà ces parcs et prévoit le renforcement des valeurs paysagères et des itinéraires de mobilité douce. La continuité entre ces deux parcs a été assurée dans le cadre du PAD "Taillemau".

...par la création de parcs urbains, la valorisation et l'intégration des espaces verts existants.

- **Parc urbain "Les Granges"** - La planification paysagère de la plaine des Granges a été entamée par la dernière révision du PAL de La Tour-de-Trême. Il s'agissait alors de définir ses limites, tant du point de vue de sa délimitation en plan que du point de vue de ses aménagements. Ainsi, les mesures de compensation de la H189 vont mettre en œuvre les aménagements prévus.



Vue du projet de mesures de compensation de la H189 (alignements d'arbres maquant la limite de l'urbanisation).

- **Espaces verts en limite du Bois de Bouleyres** - La planification de la commune de Bulle doit intégrer ces espaces.
- **"Parcs de quartiers"** - Les planifications des communes devront intégrer la question des espaces verts pour les quartiers, soit dans le cadre de leur PAL soit dans les différentes planifications de détail.
- **Valorisation des espaces paysagers par le renforcement des milieux naturels** - Dans le cadre des différentes mesures touchant au paysage (mesures de compensations, réseaux écologiques, entretien et gestion, etc), il y aura lieu de veiller à la valorisation des espaces paysagers et au renforcement des milieux naturels.

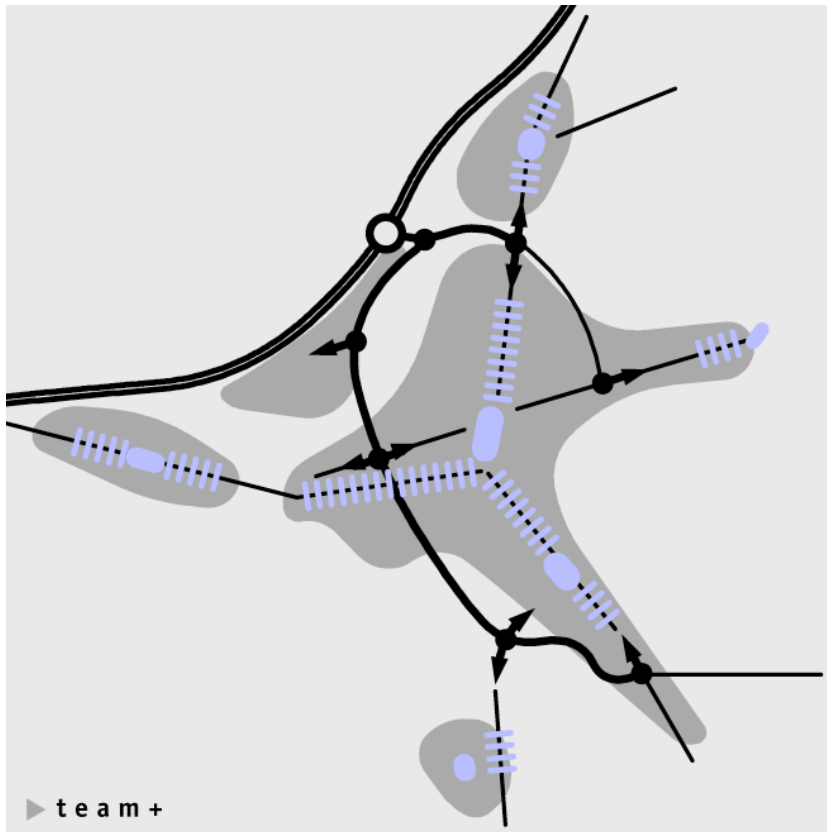
4.3 Transports

4.31 Le réseau routier et le stationnement

Concept

Le développement de l'agglomération bulloise doit s'accompagner d'un renforcement des modes de transport durables, mobilité douce et transports publics. L'objectif est de stabiliser, à terme, le nombre de déplacements en voiture. Pour une agglomération de la taille de Bulle, ce dernier mode jouera néanmoins toujours un rôle important en ce qui concerne les déplacements quotidiens. La réorganisation du réseau routier urbain revêt donc une importance particulière en termes de partage de l'espace entre les différents modes de transports. Elle ne vise en aucun cas à offrir des capacités supplémentaires au trafic automobile.

Le concept de réorganisation du réseau routier doit permettre à terme de stabiliser le nombre de déplacements en voiture.



L'**objectif** est de garantir le respect des contraintes environnementales et d'améliorer la qualité de vie dans les secteurs urbanisés (centre-ville, villages).

Le concept d'aménagement du réseau routier a pour but d'assurer la cohérence du réseau routier avec le développement de l'agglomération et celui des autres modes de transports. Le réseau routier doit être hiérarchisé et aménagé de manière à ce que la ou les fonctions attribuées à chaque voirie soient respectées. L'accessibilité aux différents secteurs de l'agglomération doit être optimisée en tenant compte des différentes fonctions du secteur et des autres secteurs traversés. Cette optimisation passe par une pesée des intérêts entre le besoin de mobilité, la qualité du site, l'environnement et les conditions d'exploitation souhaitées pour les différents modes de transport.

Le concept d'aménagement du réseau routier et du stationnement se décline en 4 points :

- **Garantir le fonctionnement de la H189** - Elle doit en effet jouer son rôle de contournement et de distribution (vers le centre-ville et vers chaque commune de l'agglomération).
- **Réaménager les axes d'entrée en ville, le centre-ville et les centres des villages** - Les routes principales du réseau doivent être aménagées de façon à respecter les contraintes environnementales, assurer la sécurité de tous les usagers, améliorer la qualité de vie des riverains. Leur aménagement sera par ailleurs valorisé de manière à rendre attractifs les secteurs de l'agglomération qu'elles traversent, notamment les centres des différentes entités.
- **Modérer l'ensemble du réseau routier secondaire, mettre en zones à vitesse modérée le centre-ville et les quartiers résidentiels** - Les routes de niveau inférieur (rues de quartier et rues à vocation commerciale) doivent être conviviales, modérées, et préservées au maximum du trafic de transit. Leur aménagement doit favoriser la mixité des modes de transport plutôt que la ségrégation.
- **Adapter la réglementation du stationnement au concept global et au fonctionnement du réseau** – Les places de parc du centre de l'agglomération doivent être disponibles pour les clients et les visiteurs alors que l'offre en stationnement pour les habitants et les pendulaires doit être dimensionnée et localisée de manière à ne pas charger inutilement les secteurs sensibles et à encourager le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.

Utilisation de la H189, ré-aménagement de la voirie, modération du trafic, réglementation du stationnement...

Actions

Pour atteindre les objectifs de qualité de vie et de respect des contraintes environnementales et pour concrétiser le concept de réorganisation du réseau routier, les actions suivantes sont à mettre en oeuvre :

- **Les entrées dans le centre de l'agglomération doivent être spécialement aménagées de manière à renforcer l'effet de porte et à souligner la sensibilité du milieu traversé. Les axes d'entrée dans la Ville de Bulle sont aménagés de manière à dissuader le trafic de transit et à encourager la distribution du trafic sur les différentes voies d'accès à la ville.**

...par des interventions concrètes et sur la base d'objectifs chiffrés...

Le niveau de modération à mettre en place sur chaque axe a été déterminé sur la base des temps de parcours comparés entre les itinéraires via les axes d'entrée, respectivement via la route H189. Pour chaque entrée, une vitesse commerciale "objectif" a été déterminée. Celle-ci doit être suffisamment basse pour rendre attractifs les parcours via la route de distribution, en tous cas durant les heures de pointes.

	Route de Riaz	Rue de Vevey	Rue de l'Ancien Comté
Vitesse commerciale	40 km/h	40 km/h	35 km/h

- **Une stratégie de signalisation accompagne la hiérarchisation du réseau de manière à conduire les gens à leur destination et à les diriger au plus vite sur la route de distribution H189.**

...avec des mesures de signalisation...

Un concept de signalisation a été élaboré pour mieux distribuer le trafic depuis la H189 et les y mener au plus vite depuis le centre de l'agglomération. Dans le sens "entrée", des itinéraires d'accès depuis la route de distribution ont été établis pour chaque destination à signaler. Dans le sens "sortie", le "bassin versant" de chaque accrochage a été déterminé.

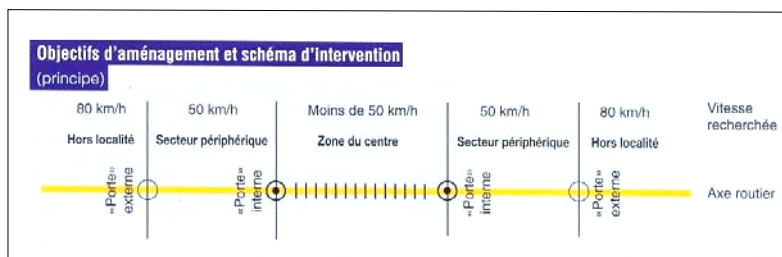
- **Pour compléter les interventions sur les axes d'entrée principaux, le centre historique bullois ainsi que les axes internes secondaires sont réaménagés dans le même but de dissuader le trafic de transit, d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain et la sécurité des usagers.**

Dans ce cas également, des vitesses commerciales "objectif" ont été fixées.

	Rue de Gruyères	Rue de Vevey	Grand-Rue	Rue de La Condémine
Vitesse commerciale	35 km/h	40 km/h	15 km/h	20km/h

■

- Dans les quatre communes périphériques, les principes Valtraloc sont appliqués sur les routes principales et les routes d'accès aux centres des villages.



Projets "Valtraloc" – principes de base

Pour Riaz, cette action a pour but de contrôler l'accès dans l'agglomération, d'augmenter la sécurité et le confort des usagers et d'encourager l'utilisation de la mobilité douce. Un barreau supplémentaire alimentant les quartiers ouest (dont l'hôpital de district) est en outre réalisé pour soulager le centre du village.

Pour Vuadens, l'action "Valtraloc" a évidemment un but sécuritaire d'encouragement à l'utilisation de la mobilité douce mais a également un but de dissuasion du trafic de transit de et vers Vulruz et sa jonction A12.

Pour les deux autres communes, l'objectif de cette action est la sécurité et l'encouragement aux modes doux.

- Des zones à vitesse modérée sont introduites dans tous les quartiers résidentiels dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants, de rendre ces rues plus attractives et plus sûres pour les usagers non-motorisés, de supprimer ou diminuer fortement les mouvements de transit.

...de modération...

Pour la commune-centre, une expertise globale au sens de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre a été réalisée. Le rapport qui en découle a été validé par le Canton. La mise en place des zones a déjà débuté et se prolongera jusqu'en 2014.

Pour les autres communes, l'ensemble des quartiers résidentiels seront modérés. Pour Morlon, voire pour Le Pâquier, le principe de limitation à 30 km/h pourrait également s'étendre aux noyaux villageois.

- Une politique globale de stationnement appuie les objectifs liés à la maîtrise du trafic dans l'agglomération et à l'encouragement du transfert modal vers les TP et la mobilité douce. Elle est relayée par les concepts de stationnement des différentes communes membres (selon art. 25b al. 3 RELATeC). Cette politique est coordonnée avec l'offre de transport projetée, qu'il s'agisse des transports publics, des transports individuels motorisés ou de la mobilité douce.

...et de gestion du stationnement au centre, dans les secteurs d'activité...

Dans le centre-ville bullois et dans les autres centres, le stationnement à usage public est destiné en priorité aux visiteurs et aux clients. L'offre en stationnement (quantité de places, localisation et

gestion) sera définie de manière à garantir les objectifs et le respect des contraintes liés à la vitalité de la ville et des centralités, aux nuisances générées par le trafic et à la qualité des espaces urbains. Pour Bulle, des solutions alternatives sont offertes aux habitants et aux employés, sous la forme de parkings situés à l'orée du centre-ville et accessibles depuis le réseau principal.

Pour les nouvelles constructions et les transformations, le nombre de places de stationnement à usage privé sera différencié par secteur, en fonction de la desserte TC, du potentiel de déplacements à pied ou à vélo. Cet objectif vise à maîtriser également la génération de trafic liée à l'offre de stationnement privé. Les normes en vigueur feront référence et des dispositions seront introduites dans les règlements d'urbanisme des communes membres.

Pour les zones d'activité, des mesures incitant le personnel des différentes entreprises à ne pas utiliser leur voiture pour le trafic pendulaire seront encouragées. Ces mesures étant d'initiative privée, elles seront proposées et/ou négociées avec les entreprises. Ceci se fera dans le cadre d'une campagne de sensibilisation pour les entreprises déjà en place et dans le cadre des procédures de planification pour les entreprises nouvelles.

Dans les quartiers résidentiels, des mesures seront prises si nécessaire pour éviter un report du stationnement des pendulaires. Au fur et mesure de la mise en fonction des transports publics et de l'introduction de mesures restrictives en matière de stationnement, il y aura lieu d'observer les effets sur les quartiers et les lieux proches des arrêts de TP. Le cas échéant, des mesures seront prises pour que l'offre en stationnement soit prioritairement affectée aux habitants et visiteurs des secteurs considérés.

■ **Des parkings seront aménagés sur les accès principaux de l'agglomération pour la pratique du parking d'échange (parc & bus) et du covoiturage.**

...et sur les axes d'entrée en ville.

Sur l'axe nord (accrochage H189 de Riaz), l'ancienne emprise de la jonction autoroutière pourrait être exploitée pour créer un parking d'une cinquantaine de places. Si tel ne pouvait pas être le cas, une solution devra être trouvée avec le centre commercial Coop situé sur la route de Riaz. En effet, ce centre commercial dispose d'une offre largement excédentaire durant la semaine qui pourrait être exploitée pour les besoins en parking d'échange ou pour le covoiturage.

Une solution semblable sera mise en place sur l'axe sud (accrochage-sud de la H189) avec le centre commercial Migros implanté dans ce secteur et qui dispose lui aussi d'une surcapacité d'offre en stationnement durant la semaine.

Sur l'axe est, c'est avec les parkings d'Espace Gruyère, qui présentent des réserves de capacité en semaine durant quasiment toute l'année, que cette solution sera mise en œuvre.

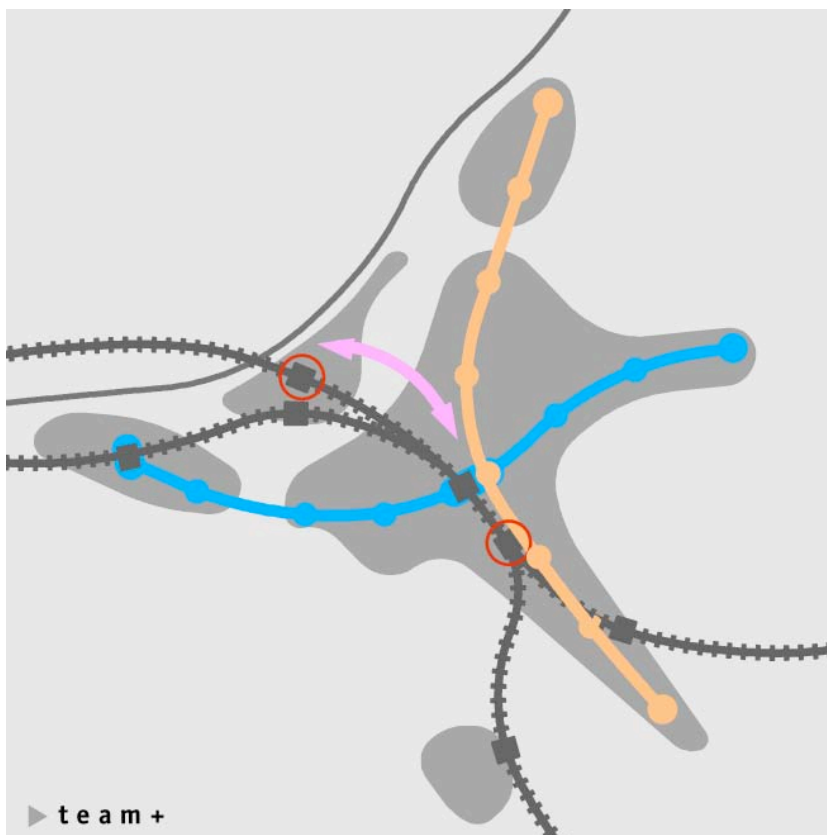
4.32 Les transports publics

Concept

Le développement de l'agglomération bulloise doit s'appuyer sur des infrastructures performantes en matière de transports respectueux de l'environnement.

Dans ce contexte, les transports publics (TP) ont un rôle important à jouer. Actuellement, pour une petite agglomération comme Bulle, ce rôle se résume à un réseau des transports régionaux, ferroviaire et routier, mal adapté aux déplacements internes à l'agglomération.

Un réseau de transports publics performant et attractif permettra d'offrir une alternative réelle aux transports individuels motorisés.



L'objectif est d'améliorer l'offre en transports publics de manière à offrir une alternative attractive aux transports individuels motorisés.

Le concept des transports publics se décline en 4 points :

- **Utiliser de manière renforcée le réseau ferroviaire pour les liaisons internes et vers l'extérieur de l'agglomération** – Pour les liaisons internes à l'agglomération, ce renforcement passe par des améliorations de la cadence, le déplacement et la création de nouveaux arrêts dans des secteurs à fort potentiel. Pour les relations avec l'extérieur, il s'agit principalement de renforcer la connexion avec Fribourg via Romont et de rendre plus attractifs les parcours vers les autres directions (Broc, Châtel-St-Denis et Montbovon).
- **Utiliser de manière renforcée le réseau régional de bus pour la desserte de l'agglomération** – Les itinéraires des bus régionaux sont adaptés et des arrêts supplémentaires sont créés pour mieux desservir l'agglomération.
- **Créer 2 lignes diamétrales de transports publics routiers desservant les principaux secteurs urbanisés** - Le nouveau réseau est basé sur deux lignes croisées nord-sud (Hôpital de Riaz – Accrochage-Sud de la H189) et est-ouest (Vuadens – Morlon). Ces lignes utilisent le même itinéraire au centre-ville augmentant ainsi sa desserte.
- **Mettre en place deux lignes supplémentaires pour la desserte de la zone d'activité de Planchy durant les heures de pointe** – Cette offre complète le système des deux lignes diamétrales pendant les heures durant lesquelles les usagers concernés se rendent où reviennent de leur travail. Ces courses s'intercalent dans l'horaire de base et renforcent la fréquence dans les secteurs les plus denses.

La mise en place d'un réseau de transports publics d'agglomération complétant un réseau régional qui sera adapté aux besoins des usagers de l'agglomération.

Actions

Pour obtenir une performance intéressante du réseau de transports publics, les actions suivantes seront mises en œuvre :

- **La ligne Bulle-Romont sera améliorée et un train direct Bulle-Romont-Fribourg mis en exploitation.**
Les travaux d'amélioration de cette ligne sont en cours avec pour objectif une diminution des temps de parcours permettant de mettre en exploitation un train direct Bulle-Romont-Fribourg dont le temps de parcours sera quasiment égal à celui de la ligne de bus directe Bulle-Fribourg, mais avec le confort et la stabilité d'horaire en plus. Ce train circulera toutes les 30 minutes en alternant courses directes et omnibus.
- **A terme, la ligne Romont-Bulle est prolongée jusqu'à Broc, assurant une cadence d'une demi-heure entre ce village et Bulle.**
Actuellement à voie métrique, il est projeté de réhabiliter la ligne Bulle-Broc en la transformant en voie normale. Le train direct Fribourg-Romont-Bulle (voie normale) pourra donc être déclassé dès Bulle et poursuivre son parcours sur Broc en desservant tous les arrêts, offrant ainsi une liaison à la demi-heure entre La Tour-de-Trême et la gare de Bulle.

Une nouvelle liaison ferroviaire directe entre Bulle et Fribourg...

- **Deux nouveaux arrêts sont aménagés sur la ligne Broc-Bulle-Romont pour renforcer la desserte de deux pôles à fort potentiel.**

Actuellement un arrêt desservant la zone industrielle de Planchy existe sur la ligne Bulle-Palézieux. Un arrêt supplémentaire est prévu sur la ligne Bulle-Romont de manière à offrir plus de liaisons entre cette zone et l'agglomération. La création d'un autre arrêt est prévu à La Tour-de-Trême, dans le secteur des Roseires, où la densité de population déjà importante sera augmentée à terme.

...de nouveaux arrêts et une réhabilitation des lignes ferroviaires existantes...

- **La ligne ferroviaire Palézieux-Bulle-Montbovon est revalorisée. Sa cadence est renforcée à la demi-heure durant les heures de pointe.**

Actuellement, cette ligne circule à la cadence horaire. Il est prévu de l'augmenter à la demi-heure, en tous cas durant les heures de pointe. Parallèlement, les Transports publics fribourgeois (tpf) envisagent de requalifier les arrêts de cette ligne afin de les rendre plus confortables pour la clientèle. C'est notamment le cas, dans l'agglomération, pour la gare de Vuadens.

- **Les itinéraires des bus régionaux sont modifiés et des nouveaux arrêts sont créés. La gare n'est plus le seul but des bus régionaux. Les usagers peuvent monter ou descendre à des arrêts plus proches de leur origine/destination.**

Pour les lignes venant du nord, le parcours est légèrement modifié pour passer à proximité immédiate du centre-ville (nouvel arrêt à la Place Pauvre-Jacques). Sur l'axe de Riaz, deux nouveaux arrêts sont créés pour desservir le secteur du Terraillet et celui des centres commerciaux.

Pour les lignes venant du sud, les itinéraires des bus sont fortement modifiés et passeront désormais par le centre-ville. Sur l'axe de l'Intyamon, de nouveaux arrêts sont créés vers la zone industrielle du Cloalet (accrochage-sud de la H189) et vers les quartiers d'habitations du Pra et de la Cité-St-Michel. Au centre-ville, deux arrêts sont créés à la Place St-Denis et à la Place des Alpes, assurant ainsi la desserte du centre historique.

...une adaptation des itinéraires du réseau régional...

- **Une ligne régulière nord-sud est créée entre l'accrochage-sud de la H189 (zone d'activité du Cloalet) et l'hôpital de district, à Riaz.**

Cette ligne circulera à une cadence de 30 minutes.

Dans le centre-ville, cette ligne urbaine a un itinéraire légèrement différent de celui des bus régionaux. Elle passera en effet au centre-ville sans desservir la gare routière. De nouveaux arrêts seront ajoutés aux arrêts du réseau régional actuel.

...deux nouvelles lignes de transports publics d'agglomération Nord-Sud et Est-Ouest...

■ **Une ligne régulière est-ouest urbaine est créée entre Vuadens et Morlon.**

Cette ligne circulera à une cadence de 30 minutes. Elle permettra de supprimer la ligne régionale actuelle 265 Morlon-Bulle. Dans la mesure du possible, elle remplacera également les services scolaires entre Bulle et Morlon.

Son itinéraire rejoint la ligne nord-sud dans le secteur des centres commerciaux (rue du Château-d'En-Bas), dessert la gare à l'arrêt Nicolas-Glasson et le centre historique bullois en deux arrêts (Place Pauvre-Jacques et Place des Alpes). Elle se sépare de la ligne nord-sud à la Place St-Denis pour remonter la rue de Vevey et partir sur Vuadens.

En dehors des arrêts déjà desservis par les autres lignes, des arrêts supplémentaires sont créés dans le secteur de Palud, à l'intersection de la rue de La Condémine et de la route de Morlon (arrêt Vudalla), à la Place du Moulin, dans le quartier du Dally et à la gare de Vuadens. A Vuadens, deux arrêts sont prévus au-delà de la gare pour desservir la zone d'activité et la zone mixte longeant la route cantonale.

■ **Deux lignes complémentaires sont créées pour desservir la zone d'activité de Planchy.**

La cadence prévue pour ces lignes est de 30 minutes. Elle viennent s'intercaler dans l'horaire des lignes nord-sud et est-ouest dans les couloirs les plus densément habités.

La première ligne effectue le trajet "accrochage-sud H189 – Planchy" en reprenant l'itinéraire de la ligne nord-sud jusqu'à la gare, en y assurant ainsi une cadence de 15 minutes durant les heures de pointe.

La deuxième ligne effectue le trajet "Palud – Planchy" en reprenant l'itinéraire de la ligne est-ouest jusqu'à l'arrêt "Place Pauvre-Jacques", en y assurant ainsi également une cadence de 15 minutes durant les heures de pointe.

Sur leur itinéraire commun, un arrêt est créé pour desservir un important quartier d'habitation (Léchère-Le Repou), quatre autres pour desservir la zone d'activité.

Ces deux lignes sont à mettre en exploitation en coordination avec les entreprises de la zone de Planchy. Vu le nombre important de places de stationnement existant dans ce secteur (1 case par employé !) et la desserte optimale depuis l'autoroute, il sera nécessaire de mener en parallèle une campagne d'incitation à l'élaboration de plans de mobilité pour les entreprises déjà en place.

■ **La communauté tarifaire cantonale fonctionnera aussi dans l'agglomération bulloise.**

La communauté cantonale comprendra également les lignes TP de l'agglomération bulloise, ce qui renforcera leur attractivité.

...une nouvelle desserte de la zone d'activité de Planchy...

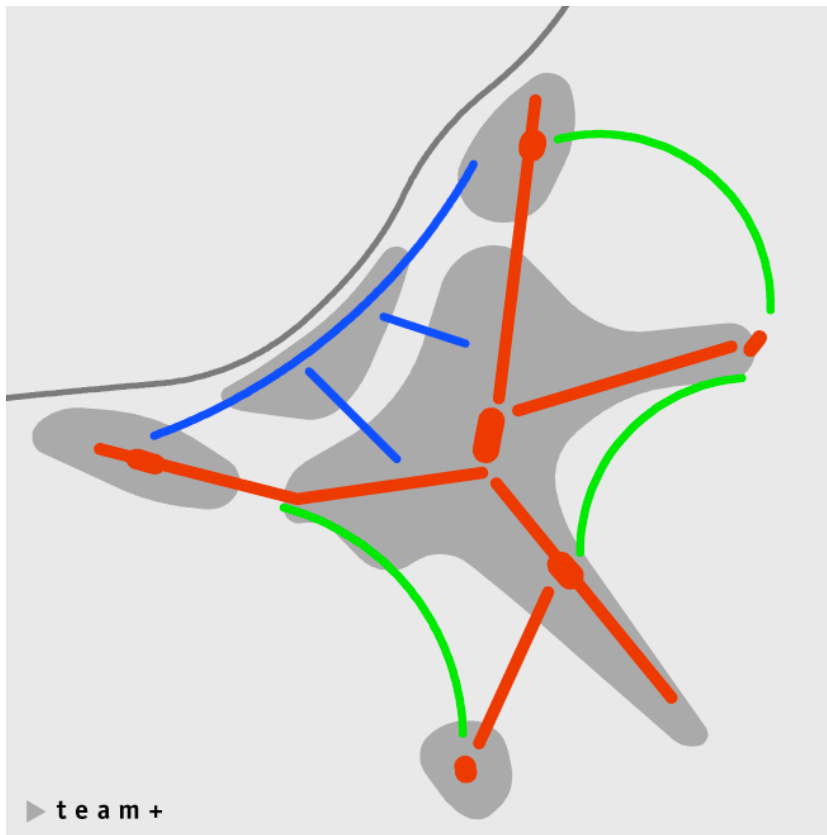
...et l'intégration du tout dans la communauté tarifaire cantonale.

4.33 La mobilité douce

Concept

Le potentiel de déplacement en modes doux (marche à pied et vélos) est nettement sous-exploité dans l'agglomération bulloise. Les faibles distances d'une part et la topographie (favorable à quelques exceptions près) d'autre part en font pourtant des modes dont la performance peut concurrencer la voiture. Dans ce contexte, la mobilité douce (MD) a un rôle important à jouer.

Un potentiel important et largement sous-exploité pour la mobilité douce.



L'**objectif** est de développer un réseau de mobilité douce performant qui permette aux usagers de se déplacer rapidement, confortablement et en effectuant le moins de détours possible. Il sera en particulier nécessaire de construire un certain nombre de liaisons manquantes, de réaménager des liaisons peu efficaces ou peu sûres et d'assurer une perméabilité du territoire la plus fine possible.

Le concept de mobilité douce se décline en 4 points :

- **Renforcer et aménager des liaisons entre les communes, notamment entre le centre et les communes périphériques** – Ce renforcement comprend la création de nouvelles liaisons en site propre mais également le réaménagement des axes routiers reliant le centre-ville. Ces derniers devront en effet être revus de manière à assurer l'écoulement et la cohabitation de tous les modes de transports.
- **Créer des liaisons nouvelles desservant efficacement la zone d'activité de Planchy** – La zone d'activité de Planchy est aujourd'hui très orientée sur la desserte en voiture. On constate néanmoins que la distance qui la sépare du centre-ville ou des communes de Riaz et de Vuadens est de nature à être parcourue en mode doux, en particulier à vélo. Il s'agit dès lors de renforcer cette accessibilité en mobilité douce.
- **Assurer des dessertes complémentaires "vertes" sûres, confortables et attractives** – En plus des liaisons intercommunales et vers Planchy, il s'agira de profiter de l'environnement naturel caractéristique à l'agglomération bulloise pour offrir des liaisons de mobilité douce dans les espaces verts. Il s'agira par ailleurs d'assurer la continuité des cheminements "urbains" vers les itinéraires de randonnées.
- **Garantir une desserte fine du territoire** – Il est nécessaire de continuer à développer le réseau actuel de mobilité douce à l'échelle du quartier de manière à assurer la continuité des itinéraires piétons et cyclistes dans toute l'agglomération. Il s'agira également d'améliorer l'accessibilité des lieux publics et des arrêts de transports publics principaux pour les modes doux en offrant en particulier aux deux-roues des emplacements de stationnement adaptés.

Renforcer et aménager les liaisons existantes, en créer de nouvelles, adapter et compléter les infrastructures dans les quartiers et dans les centres.

Actions

Afin d'exploiter au maximum le potentiel de déplacements en mobilité douce, les actions suivantes sont prévues :

■ Les liaisons entre les quatre communes périphériques et la commune-centre sont renforcées.

Entre Riaz et Bulle, la liaison principale passe par l'axe d'entrée en ville, la route de Riaz. L'amélioration de celle-ci fait donc partie intégrante du réaménagement de la traversée et de l'axe d'entrée depuis Riaz. Des trottoirs et des bandes cyclables bien démarquées sont prévus. Par ailleurs, des liaisons complémentaires seront réalisées par l'est et par l'ouest. A l'exception d'un petit tronçon sur Riaz qui doit être entièrement construit, ces liaisons existent. Elles doivent cependant être améliorées.

Entre Vuadens et Bulle, une grande partie de la liaison sera comprise dans le réaménagement de la rue de Vevey (pistes et bandes cyclables) et dans la traversée de Vuadens. La liaison entre les communes reste pourtant à faire. Une piste bidirectionnelle en site propre est prévue. Une liaison hors voirie est également envisagée, via des chemins agricoles et des cheminements à construire.

Entre Morlon et Bulle, la pente de la route est relativement défavorable pour la mobilité douce. Un autre itinéraire est donc proposé, cherchant à minimiser les impacts de cette topographie. Ce chemin rejoint ensuite des rues de quartiers puis un chemin de mobilité douce existant à requalifier.

Entre Le Pâquier et Bulle enfin, les liaisons sont existantes par des chemins agricoles. Un complément pour atteindre la rue de Vevey doit toutefois être réalisé. Il s'agit de la liaison depuis le quartier des Granges et la traversée de la Trême, la passerelle existante étant trop étroite pour accueillir du trafic cycliste.

■ Les liaisons entre les communes périphériques sont améliorées.

Entre Riaz et Morlon, une liaison existe via des chemins de campagne. A un endroit de cette liaison, le chemin opère un détour important pour alimenter un hameau. Il est donc proposé de créer un "raccourci" à cet endroit.

Entre Morlon et La Tour-de-Trême, la liaison existe par des rues comprises dans les zones à vitesse modérée, puis par un chemin longeant la Trême. Ce dernier doit toutefois être revêtu pour améliorer le confort des cyclistes.

Entre le centre de La Tour-de-Trême et Le Pâquier, une liaison est prévue pour relier le secteur du Cloalet à la gare du Pâquier. La liaison est construite sur la commune de Bulle. Elle doit être complétée et réaménagée sur la commune du Pâquier.

Entre Le Pâquier et Vuadens, la liaison se fait par les mêmes chemins que les liaisons avec Bulle, via les Granges et la rue de Vevey.

Entre Vuadens et Riaz, la liaison passe par la zone d'activité de Planchy (voir point suivant).

Des liaisons entre la ville de Bulle et les communes voisines...

...entre les communes...

■ **Des cheminements desservant la zone d'activité de Planchy sont créés ou améliorés.**

Depuis le centre de Bulle, la liaison principale est assurée par le chemin des Crêts. Ce dernier sera réaménagé dans le cadre de l'introduction d'une zone 30. La continuité se fait par la route de l'industrie. Un aménagement pour la mobilité douce y sera réalisé. Un autre accès se fait par la rue de La Léchère. Compte tenu de la largeur de celle-ci et de son déclassement futur, un marquage de bandes cyclables confortables y est prévu.

Depuis la rue de Vevey, il importe de créer une liaison performante, en relation avec la future urbanisation le long de cette voie. Un nouveau cheminement est prévu, traversant complètement la zone d'activité et rejoignant le chemin des Crêts. Deux passages sous les voies ferroviaires doivent être percés.

Entre Vuadens et Planchy, la liaison se fait le long de l'autoroute. La voirie actuelle, empruntée surtout par des véhicules évitant les embouteillages, est mal adaptée pour la mobilité douce. Un réaménagement important de cet itinéraire doit être réalisé.

Depuis le centre de Riaz, la liaison existe sur un long tronçon. Elle doit toutefois être aménagée entre la rue de la Léchère et le chemin des Crêts. Depuis les futurs quartiers à l'est de Riaz, la liaison se fera le long de la H189. Ce cheminement est à créer.

■ **Des cheminements complémentaires sont aménagés dans les espaces verts.**

La principale de ces liaisons est celle qui passe dans l'espace de verdure situé entre la ville de Bulle et la zone d'activité de Planchy. Elle relie Riaz à La Pâla via Les Mossières et Montcalia.

Une autre de ces liaisons complémentaires est la liaison qui longe l'ancien canal des Usiniers, entre le quartier des Granges et le centre de La Tour-de-Trême.

Enfin, on citera encore la route de la Sionge reliant l'ouest de Riaz à Bulle. Cette route est actuellement large et empruntée surtout par des véhicules évitant les embouteillages. Il est prévu de la déclasser et de la réaffecter au trafic agricole et à la mobilité douce.

■ **La desserte fine du territoire doit être assurée pour la mobilité douce. Des emplacements de parcage pour vélos sont prévus dans les endroits stratégiques.**

Dans le cadre des nouvelles urbanisations, il s'agira de veiller à ne pas créer de barrières pour la mobilité douce qui doit emprunter les itinéraires les plus directs possible. Cette garantie se fera via les planifications détaillées de ces futurs quartiers.

Des zones de parcage pour vélos seront aménagées dans les gares et proches des arrêts de bus stratégiques. En complément, des emplacements sont prévus près des établissements publics d'importance (administrations communales, lieux de manifestations).

...vers la zone d'activité de Planchy...

...sans oublier la desserte fine et les zones de stationnement.