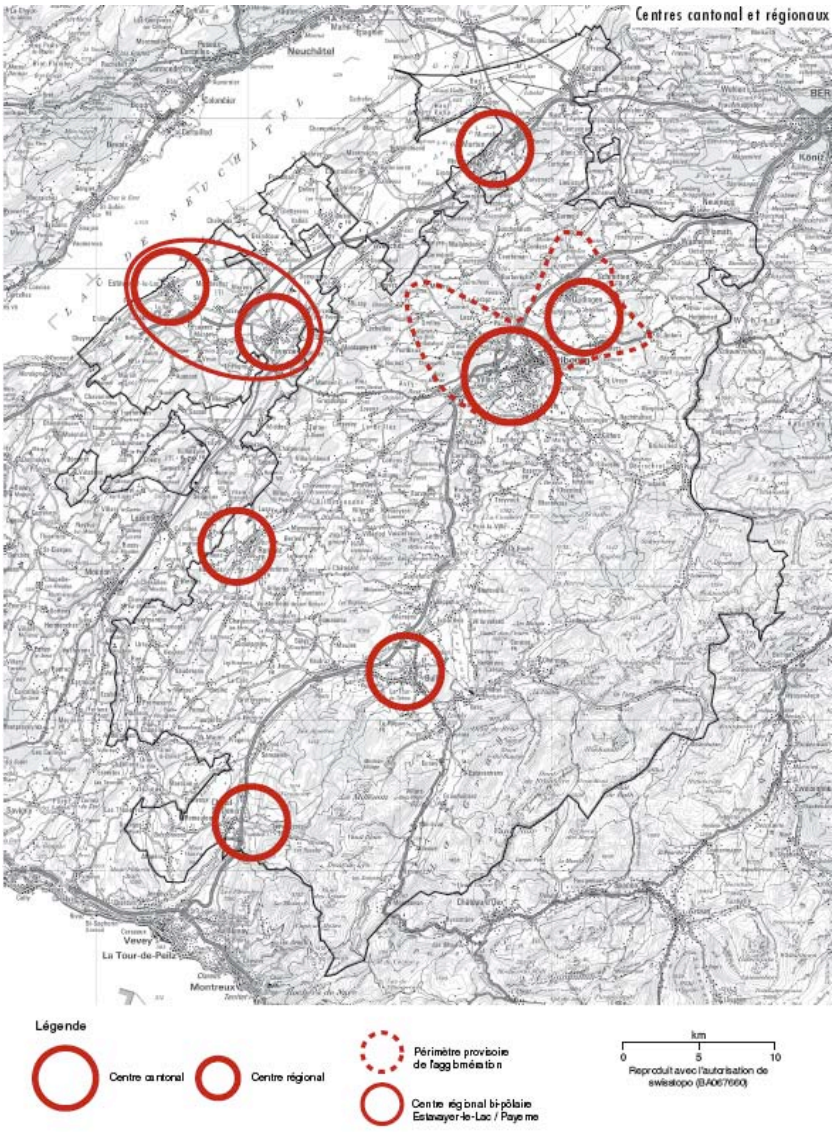
2. Constats

2.1 Etat des planifications cantonales, régionales et locales

2.11 Le plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal fribourgeois est entré en vigueur le 1er juillet 2002. Il se distingue notamment du précédent plan (1987) par un rôle donné aux régions et non plus à chaque commune. La structure urbaine définie par le plan directeur désigne un centre cantonal et six centres régionaux.

Le plan directeur cantonal fribourgeois de 2002 donne un rôle plus important aux régions, et notamment aux centres régionaux.



Les buts poursuivis par cette nouvelle structure sont :

- assurer un développement équitable pour les centres de même importance du canton,
- accepter une certaine hiérarchie entre les localités,
- maintenir l'attrait national du centre cantonal et l'attrait régional des centres régionaux,
- éviter une dispersion incontrôlée des aires urbanisées dans tout le territoire.

Des facteurs de dimensionnement des zones à bâtir différenciés selon les secteurs.

L'un des leviers mis en place par le plan directeur cantonal afin de former la structure mentionnée est la définition de facteurs de dimensionnement différenciés selon les caractéristiques des territoires, notamment s'ils font partie ou non d'un centre. D'autres critères touchent à des conditions d'accessibilité. Le facteur de dimensionnement est un facteur compris entre 1.0 et 1.6. Il permet d'estimer les surfaces nécessaires à l'habitat pour les quinze prochaines années en le multipliant à la valeur des surfaces bâties les quinze années passées. Pour les communes constituant un centre, le facteur applicable est de 1.6. Il ne peut toutefois être appliqué qu'en présence d'une planification commune (plan directeur de l'utilisation du sol en commun).

Selon le plan directeur cantonal, les communes de Bulle, Riaz, Morlon et Vuadens constituent l'un des six centres régionaux du canton. Elles ont à ce jour des facteurs de dimensionnement compris entre 1.0 et 1.4.

Enjeu

S'insérer dans la structure urbaine définie par le plan directeur cantonal.

2.12 Les planifications régionales

Il n'existe à ce jour pas de plan directeur régional de l'agglomération bulloise.

A ce jour, il n'y a pas de plan directeur régional concernant les communes de Mobul. On mentionnera toutefois le plan directeur des rives du Lac de la Gruyère, qui ne concerne que les communes riveraines et ne traite pas de la structure de l'urbanisation du centre au sens du plan directeur cantonal.

Enjeu

L'absence d'un plan directeur régional doit être comblée. Le plan directeur régional constituera le document de planification de mise en œuvre du Projet d'agglomération.

2.13 Les coopérations intercommunales

De nombreuses collaborations intercommunales ont démontré aux communes l'intérêt de travailler ensemble pour le développement de leur région.

Existantes dans de nombreux domaines, les collaborations intercommunales ont conduit à créer un réseau fort de communes dans le district de la Gruyère. On citera en particulier les exemples suivants :

- **Coopération régionale** : en 1996, les 40 communes du district de la Gruyère ont fondé l'**Association Régionale la Gruyère (ARG)**. Cette association a pour but de promouvoir sur le plan régional l'ensemble des aspects du développement et de procéder notamment aux études en rapport avec l'aménagement du territoire et avec la conception cantonale sur la promotion économique. Elle a également pour mission de se charger des travaux d'intérêt régional et de participer à leur réalisation. Un fond de Fr. 12'000'000.—a été créé. On lui doit entre autre la réalisation du renouvellement des installations de remontées mécaniques de Charmey et Moléson, le projet de réaménagement des rives du Lac de la Gruyère, ainsi que de nombreux soutiens financiers à différents projets de développement. (le centre Espace Gruyère par exemple)
- **Alimentation en eau potable :** L'association intercommunale pour le captage d'eau de Grandvillard est fondée en 1990 afin de consolider la sécurité d'approvisionnement de la région. Le captage est en exploitation depuis 2005, et complète celui de Charmey. Ces deux sources sont intégrées dans une seule entité "**Eau Sud SA**", en mains des communes. Cette association concerne plus de 40'000 habitants dans le sud du canton.
- **Transports publics :** création de **Mobul**, association des communes de Bulle, Morlon et Riaz, à la base limitée à la création d'un réseau de transports publics. Ses compétences, dans le cadre du Projet d'agglomération sont aujourd'hui élargies à l'aménagement du territoire, elle intègre pour ce faire les communes de Vuadens et du Pâquier.
- **Tourisme :** Association touristique de la Gruyère (**Gruyère Tourisme**) regroupant les communes du district.

Par ailleurs, l'expérience de la fusion ente Bulle et La Tour-de-Trême a fortement et positivement marqué la région. Si le processus de fusion a conduit à mettre de côté momentanément la question du Projet d'agglomération, la fusion est aujourd'hui un atout essentiel à la réussite du projet.

Enjeu

Dans de nombreux domaines, le processus de coopération intercommunale reste une solution adaptée, souple et à géométrie variable. Il s'agit alors de renforcer les coopérations existantes et d'élargir les domaines concernés par ces coopérations. Toutefois, un plan directeur régional pourra, pour les domaines qu'il touchera, mieux coordonner ces opérations.

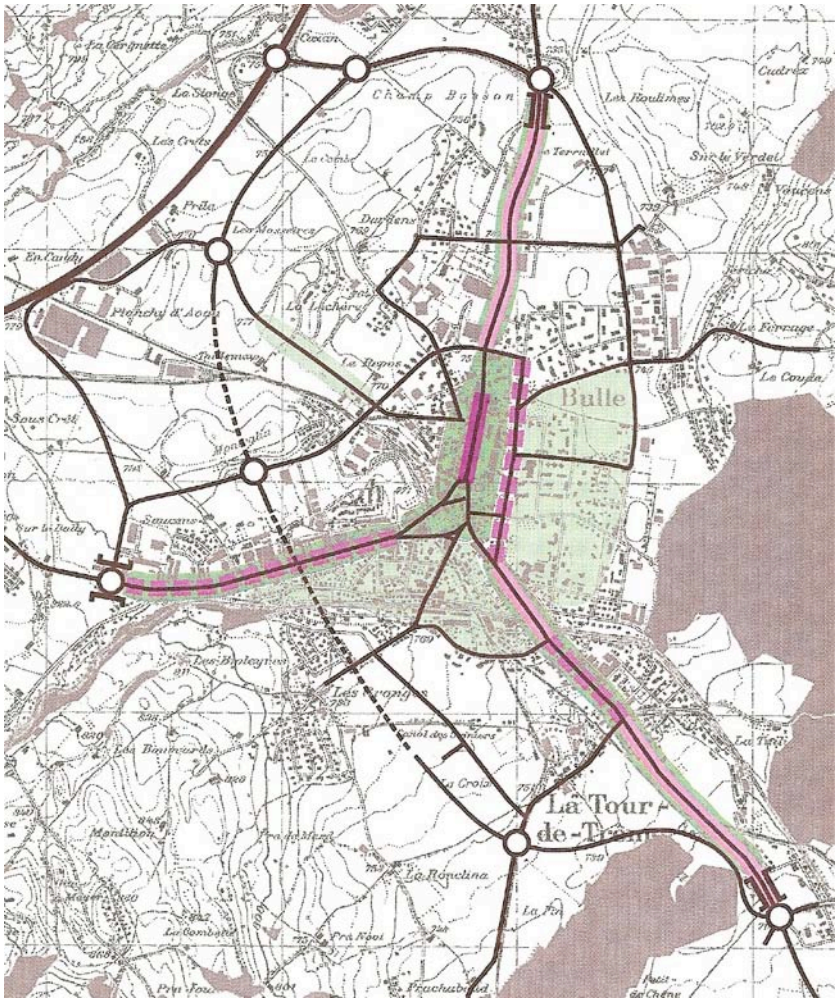
2.14 Le plan directeur partiel des transports (PDpT)

Le Plan directeur partiel des transports (PDpT) fixe déjà les principales mesures en matière d'aménagement du réseau routier.

Parallèlement à l'enquête publique concernant la route de contournement de Bulle-La Tour-de-Trême (H189), les communes ont élaboré un Plan directeur partiel des transports (PDpT – cf. chapitre 1.12 ci-dessus).

Si les objectifs, principes et mesures prévus dans ce plan directeur sectoriel restent valables et devront être mis en œuvre, ils le seront, dès l'approbation du Projet d'agglomération, dans un cadre plus large et plus efficient qui prendra également en compte la problématique du développement territorial et de l'aménagement du territoire.

L'impact des mesures d'accompagnement prévues par le Plan directeur partiel des transports.



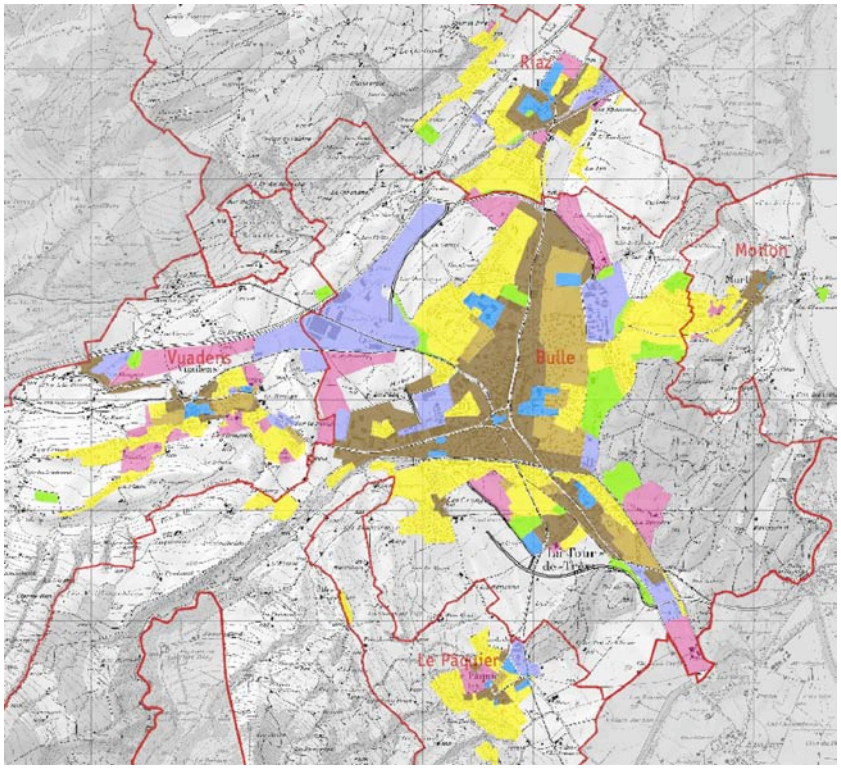
Enjeu

La mise en œuvre des mesures permettant d'atteindre les buts du PDpT reste d'actualité. Son contenu devra toutefois être intégré dans une planification globale à l'agglomération.

2.15 Les planifications locales

Les communes constituant l'agglomération ont toutes un plan d'aménagement local, soit récent, soit en cours de révision. Elles ont ainsi toutes revu leur plan de zones en appliquant le nouveau plan directeur cantonal, en particulier le facteur de dimensionnement. Le plan ci-dessous présente une synthèse des différents plans de zones en vigueur dans l'agglomération.

Des plans d'aménagement locaux récemment adaptés ou en cours de révision dans toutes les communes de l'agglomération.



Commune de Bulle

Les plans d'aménagement locaux des deux communes de Bulle et de La Tour-de-Trême, avant leur fusion en 2006, sont encore en vigueur :

- sur le territoire bullois, le PAL mis à l'enquête publique en 2002, dont les derniers éléments sont en cours d'approbation,
- sur le territoire tourain, le PAL a été élaboré à la fin des années 1990 pour être approuvé en 2001.

Le plan d'aménagement local de la commune de Bulle est en cours de révision (l'examen préalable est en cours).

La révision en cours vise non seulement à harmoniser les deux réglementations mais également à établir une nouvelle vision pour ce nouveau territoire.

S'agissant d'un territoire bien desservi par les transports publics, le plan directeur cantonal attribue le facteur de dimensionnement 1.4. Le plan directeur cantonal prévoit au surplus que le facteur peut être légèrement augmenté pour tenir compte de la forte densité du territoire urbanisé.

Le PAL consolide la structure urbaine portée par les trois axes formant "l'étoile Mercedes". Il est fortement orienté vers la définition des limites de la ville compacte, ainsi que la création et la qualification d'espaces verts majeurs insérés dans l'urbanisation. La structure urbaine, la forme des futurs quartiers de la ville, est également l'un des aspects prioritaires de la révision.

Commune de Morlon

Le plan d'aménagement local révisé de la commune de Morlon est en cours d'approbation.

Le plan d'aménagement local révisé de la commune de Morlon est en cours d'approbation.

Cette révision confirme le caractère résidentiel de la commune. Selon le plan directeur cantonal, le facteur de dimensionnement applicable était de 1.0. La commune a pourtant décidé de le réduire à 0.8.

Commune du Pâquier

Le plan d'aménagement local de la commune du Pâquier est en cours de révision.

Le plan d'aménagement local de la commune du Pâquier est en cours de révision. L'étude a démarré en 2007.

La commune constate que près de 89'000 m^2 de terrain, en zone résidentielle, sont légalisés et non bâtis. Toutefois, ces terrains sont pour l'essentiel thésaurisés par leurs propriétaires. De fait, en 2007, seuls deux logements ont été construits sur le territoire de la commune (!).

La commune est d'autre part propriétaire de terrains bien situés (au centre du village et desservis par les transports publics), inscrits au plan directeur d'utilisation du sol mais non en zone à bâtir. C'est ainsi que la révision vise à trouver une solution à cette contradiction.

Commune de Riaz

Le plan d'aménagement local de la commune de Riaz a été récemment approuvé.

Le plan d'aménagement local de la commune de Riaz a été approuvé en 2000. Des modifications y ont été apportées en 2006.

Le PAL approuvé en 2000 résulte d'études entamées en 1995. La planification prévoit un secteur mixte central, fortement marqué par la présence de l'hôpital, s'inscrivant le long des voiries organisées en étoile. Autour de ce noyau, le plan d'aménagement prévoit une ceinture résidentielle relativement compacte. Au nord-ouest de l'autoroute existe une zone résidentielle bâtie. En 2006, les modifications ont concerné des adaptations du plan de zones s'inscrivant dans la logique "centre mixte - couronne résidentielle".

Commune de Vuadens

Le plan d'aménagement local de la commune de Vuadens a été récemment approuvé.

Le plan d'aménagement local de la commune de Vuadens a été approuvé en 2006.

Les planifications antérieures ont conduit à un développement le long de la route cantonale et le long de deux axes créant des bras d'urbanisation pénétrant dans la zone agricole le long de deux axes routiers secondaires. S'agissant d'un territoire desservi par une route cantonale (axe prioritaire), le facteur 1.2 est appliqué. En respectant le cadre donné par cette valeur, le plan a défini des zones compactes autour des secteurs déjà bâtis, en privilégiant les secteurs centraux et en ne renforçant plus les "bras" mentionnés plus haut.

Le plan directeur communal prévoit à long terme la continuation de l'urbanisation le long de l'autoroute (activités), le maintien d'une bande verte entre cette urbanisation et le centre ainsi que la définition d'un périmètre d'urbanisation reliant les "bras" de l'urbanisation actuelle.

Enjeu

La planification directrice pour certains domaines (utilisation du sol, mobilité) devra être assurée par un seul plan pour toutes les communes.

La compétence des communes sera maintenue pour ce qui n'a pas d'incidence au niveau de l'agglomération.

La compétence pour les plans des zones restera communale, mais ces derniers devront s'adapter au Projet d'agglomération. Les implications sont de portées diverses selon les communes.

2.2 Urbanisation

2.21 Structure spatiale

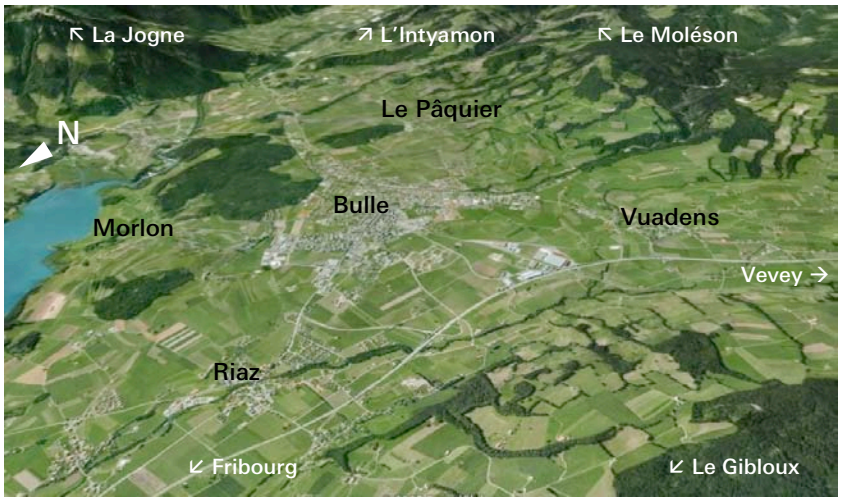
Contexte géographique

La vallée de la Sionge s'inscrit entre le massif du Moléson et celui des collines du Gibloux. Large et ouverte, elle a depuis toujours servi aux communications nord-sud sur la partie orientale du Plateau. Elle peut d'ailleurs aujourd'hui être aisément perçue comme une entité spatiale en empruntant l'autoroute A12.

La Sionge se jette dans la Sarine plus au nord (en fait dans le Lac de la Gruyère). Un plateau se dégage ainsi dans le triangle formé par ces deux rivières. Ce plateau constitue l'espace de l'agglomération.

Il s'étend au pied nord-est du Moléson et sud-ouest du Gibloux. Ce plateau est caractérisé par un vallonnement et des collines. Le bois de Bouleyres est situé sur l'une d'elles, créant ainsi la limite est du plateau. La Sarine est située à l'est du Bois de Bouleyres, pour devenir le Lac de la Gruyère, ce qui fait que les liens entre l'agglomération et la Sarine sont en fait relativement faibles. La Trême, torrent qui descend du Moléson, traverse le plateau et rejoint la Sarine après avoir contourné le bois de Bouleyres par le sud.

L'Intyamon est la vallée de la Sarine entre Gruyères et Montbovon, sa route conduit à Château d'Oex ou à Gstaad. La Jogne est la vallée entre Broc et Charmey, elle mène au col du Jaun puis à Thoune ou Interlaken.



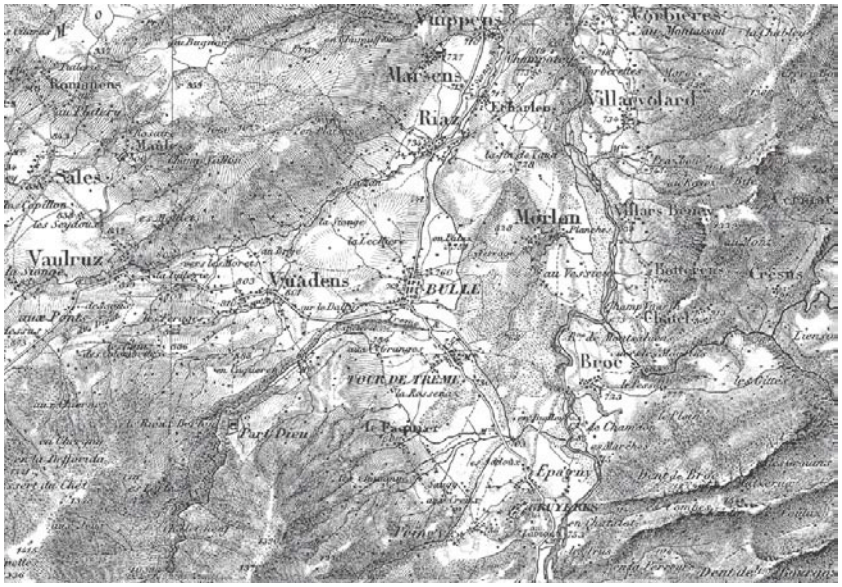
L'agglomération bulloise s'est développée sur un plateau délimité par le massif du Moléson, les collines du Gibloux et le Lac de la Gruyère.

Structure urbaine

La Ville de Bulle, tête d'accès aux Préalpes, est située sur le Plateau Suisse, le long d'un important itinéraire nord-sud. La structure urbaine de l'agglomération est encore fortement marquée par cette situation géographique. Trois axes constituent ainsi la structure urbaine de base de l'agglomération : la route de Riaz en direction de Fribourg, la rue de Vevey, en direction de Châtel-St-Denis puis de la Riviera, et la rue de Gruyères, en direction de l'Intyamon et de la Jogne.

Tête d'accès aux Préalpes, la ville de Bulle est située sur un important axe de transit Nord-Sud.

Les autres localités de l'agglomération peuvent se situer par rapport aux éléments géographiques présentés. La Tour-de-Trême poursuit au sud de Bulle l'axe en direction de l'Intyamon et de la Jogne. Vuadens est le premier village en direction de Vevey, et Riaz le premier en direction de Fribourg. Ils se sont implantés le long des routes, sans pour autant former un tissu bâti continu. Morlon est situé sur la crête de la colline qui sépare le plateau et la vallée du Lac de la Gruyère. Le Pâquier est situé au pied des côtes du Moléson, marquant ainsi le point sud-ouest du plateau.



Carte Dufour, vers 1864

Enjeu

La structure urbaine décrite doit rester la permanence qui guide les évolutions futures de l'agglomération. Toutefois, si les axes structurants donnent clairement des lignes de développement "vers l'intérieur", la question se pose avec plus de difficultés lorsqu'il s'agit de définir les limites du développement vers l'extérieur.

2.22 Caractéristiques des communes de l'agglomération

La commune de Bulle

Son caractère de ville centre de l'agglomération est évident et ce constat est largement partagé par les communes voisines, conscientes que leur propre développement passe par celui de leur chef-lieu. Elle abrite la plus grande partie des habitants, emplois ou services de la région. Le centre-ville de Bulle, Grand-Rue et Place du Marché notamment, est un lieu très important pour l'identité de la région.

Population	16'521 hab	76 % de l'agglomération
Emplois	8'951 empl	86 % de l'agglomération
Surfaces	2'384 ha	49 % de l'agglomération
boisées	745 ha	57 % de l'agglomération
agricoles	1'103 ha	40 % de l'agglomération
urbanisées	515 ha	64 % de l'agglomération

Densité de la surface urbanisée : 49 hab ou empl. / ha

60% des actifs domiciliés dans la commune travaillent dans l'agglomération.

La commune de Morlon

Elle a un caractère résidentiel très marqué. Sa situation en retrait la préserve des nuisances et elle bénéficie de son dégagement sur le Lac de la Gruyère. Le centre du village a conservé ses valeurs architecturales.

Population	590 hab	3 % de l'agglomération
Emplois	106 empl	1 % de l'agglomération
Surfaces	249 ha	5 % de l'agglomération
boisées	42 ha	3 % de l'agglomération
agricoles	177 ha	6 % de l'agglomération
urbanisées	24 ha	3 % de l'agglomération

Densité de la surface urbanisée : 29 hab ou empl. / ha

60% des actifs domiciliés dans la commune travaillent dans l'agglomération

La commune du Pâquier

Située au pied du Moléson, à l'écart des routes, la commune du Pâquier est située sur la ligne de chemin de fer Bulle-Montbovon et sera desservie par la future jonction "Le Pâquier" de la H189. Elle tire ainsi les avantages de sa situation, tout en restant très proche de l'agglomération. Son caractère est résidentiel, même si quelques entreprises s'y sont implantées.

Population	1'032 hab	5 % de l'agglomération
Emplois	185 empl	2 % de l'agglomération
Surfaces	450 ha	9 % de l'agglomération
boisées	80 ha	6 % de l'agglomération
agricoles	308 ha	11% de l'agglomération
urbanisées	59 ha	7% de l'agglomération

Densité de la surface urbanisée : 21 hab ou empl. / ha

58% des pendulaires domiciliés dans la commune travaillent dans l'agglomération

La commune de Riaz

La commune de Riaz présente une situation assez équilibrée entre habitat et emplois, essentiellement grâce à son hôpital régional. Son centre est traversé par la route cantonale, aujourd'hui plutôt source de nuisances de laquelle on cherche à s'écarter, qu'espace structurant.

Riaz offre une bonne mixité de types d'habitats, ce qui est relativement rare pour une commune de cette taille. Outre l'hôpital, elle offre également quelques services de proximité.

C'est à Riaz également, en raison de sa position géographique à proximité immédiate de la jonction autoroutière, que l'on observe le plus de résidents travaillant hors de l'agglomération.

Population	1'903 hab	9% de l'agglomération
Emplois	735 empl	7 % de l'agglomération
Surfaces	778 ha	16 % de l'agglomération
boisées	200 ha	15 % de l'agglomération
agricoles	482 ha	17 % de l'agglomération
urbanisées	95 ha	12 % de l'agglomération

Densité de la surface urbanisée : 28 hab ou empl. / ha

53% des actifs domiciliés dans la commune travaillent dans l'agglomération

La commune de Vuadens

Village-rue construit le long de la route cantonale, la commune de Vuadens présente un "corps résidentiel" situé en retrait. Des activités, notamment des services, sont aujourd'hui encore fortement liés à la route. Toutefois la fonction résidentielle reste relativement importante.

L'ancienne usine "Lait Guigoz" marque fortement le centre du village. Bien que ce bâtiment et ses abords soient encore en zone d'activité, le rôle de ce lieu est en train de changer pour devenir un lieu multifonctionnel principalement axé sur les services.

Population	1'806 hab	8 % de l'agglomération
Emplois	435 empl	4 % de l'agglomération
Surfaces	1'049 ha	21 % de l'agglomération
boisées	248 ha	19 % de l'agglomération
agricoles	690 ha	25 % de l'agglomération
urbanisées	109 ha	14 % de l'agglomération

Densité de la surface urbanisée : 21 hab ou empl. / ha

60% des actifs domiciliés dans la commune travaillent dans l'agglomération

Enjeu

Les identités des différents villages sont encore très fortes et doivent être maintenues. L'agglomération ne doit pas diminuer l'attractivité et l'animation des villages. Ainsi, de façon générale, la mixité existante doit persister, voire se renforcer. Le centre ville et les centres des villages doivent être valorisés afin de renforcer leur identité.

2.23 Evolution de la population et des emplois

La ville de Bulle fait partie des villes de Suisse qui ont connu une très forte croissance depuis 1980. Cette forte croissance a également été observée dans les autres communes de l'agglomération. L'agglomération comptait, fin 2006, 21'852 habitants et 10'412 emplois, soit 0.48 emplois par habitant.

La Ville de Bulle et les communes voisines présentent une des plus fortes croissances de Suisse de ces 30 dernières années.

Evolution de la population entre 1970 et 2006

	1970	1990	2000	2006
Bulle (*)	10'031	11'736	14'273	16'521
Morlon	302	431	516	590
Le Pâquier	496	703	913	1'032
Riaz	795	1'343	1'655	1'903
Vuadens	1'278	1'444	1'670	1'806
Agglomération	12'902	15'657	19'027	21'852
District		32'586	38'091	42'416
Canton		211'674	241'171	262'904

Les chiffres donnés pour Bulle comprennent ceux de l'ancienne commune de La Tour-de-Trême, les deux communes ayant fusionné en 2006.

Taux de croissance annuelle (1996 -2006)

Le tableau ci-après présente les taux de croissance des communes de l'agglomération et les compare à ceux du district et du canton.

Bulle (*)	1.96%
Morlon	2.41%
Le Pâquier	1.71%
Riaz	2.11%
Vuadens	1.11%

En comparaison :

Agglomération	1.90%
District	1.54%
Canton	1.22%

Le taux de croissance du canton de Fribourg est l'un des plus importants de Suisse. Celui de l'agglomération bulloise est nettement supérieur à celui du canton.

La publication "Scénarios de l'évolution de la population des cantons, 2005–2030" (OFS, 2007), estime que la croissance démographique du canton restera supérieure à celle de la Suisse et que le canton sera moins touché que la Suisse par le tassement prévu de la croissance.

	2005	Evol.	2010	Evol.	2020	Evol.	2030
CH	7'459'100	0.62%	7'692'300	0.40%	8'002'800	0.17%	8'142'900
FR	254'000	1.30%	270'900	0.83%	294'100	0.47%	308'300

Estimation de l'évolution de la population

Les taux de croissance pour chaque commune sont calculés linéairement par rapport aux taux de croissance des dites communes entre 1996 et 2006. Les valeurs corrigées pour l'agglomération tiennent compte du fait que la part de l'agglomération au développement cantonal augmentera compte tenu de la mise en œuvre du Projet d'agglomération.

Même si elle subira aussi le tassement de croissance anticipé pour le pays, l'agglomération bulloise, en raison de sa situation et des moyens qu'elle entend mettre en œuvre, devrait continuer à avoir un taux de croissance supérieur à la moyenne cantonale.

Extrapolation	2005	Evol.	2010	Evol.	2020	Evol.	2030
Bulle	16'290	2.07%	18'050	1.32%	20'578	0.76%	22'188
Morlon	588	2.55%	667	1.62%	783	0.93%	859
Le Pâquier	1'007	1.81%	1'102	1.15%	1'235	0.66%	1'319
Riaz	1'920	2.23%	2'144	1.42%	2'468	0.81%	2'676
Vuadens	1'784	1.18%	1'892	0.75%	2'038	0.43%	2'127
Mobul	21'589	2.01%	23'847	1.28%	27'079	0.73%	29'129
District	41'822	1.63%	45'334	1.03%	50'248	0.59%	53'307
Mobul (val. corr.)	21'589	2.00%	23'836	1.50%	27'663	1.00%	30'557

En résumé

- Taux de croissance 2005-2020 = 128 % pour l'agglomération
- Taux de croissance 2005-2030 = 142 % pour l'agglomération
- Population estimée en 2020 : 27'500 habitants
- Population estimée en 2030 : 30'500 habitants

L'estimation de l'évolution des emplois se calque sur celle des habitants. Bien que globalement la part des actifs tendra à diminuer en Suisse, le but du Projet d'agglomération étant de renforcer son rôle de pôle, il s'agit ainsi également de maintenir – au minimum – le rapport actuel entre emplois et habitants.

- Emplois estimés en 2020 13'500 emplois
- Emplois estimés en 2030 14'500 emplois

Enjeu

Le Projet d'agglomération doit prévoir des solutions pour répondre aux capacités attendues et visées pour 2020 et 2030. Ces solutions doivent répondre aux autres objectifs du Projet d'agglomération.

2.24 Capacité de l'agglomération en termes d'habitants

Une première évaluation des capacités disponibles montre qu'une densification des zones à bâtir est nécessaire, que ce soit en termes d'habitat…

Une évaluation de la capacité disponible "plafond" que représentent les différents plans des zones, taux de saturation de 100% et besoins 2007, donne les résultats suivants (sur la base des plans de zones en vigueur ou en cours d'approbation). Ces valeurs sont le résultat d'une analyse fine des surfaces libres, au niveau de la parcelle (sur la base des AEE) :

Commune de Bulle	7'500 habitants
Commune de Morlon	160 habitants
Commune du Pâquier	300 habitants
Commune de Riaz	550 habitants
Commune de Vuadens	450 habitants
Soit, pour l'agglomération	**8'960 habitants**

Cette capacité a été évaluée avec un taux d'occupation de 100 %, il s'agit donc d'une valeur théorique. Par ailleurs, il n'a pas été tenu compte de l'évolution des besoins par habitant qui tend à diminuer l'occupation des zones existantes. Cette valeur est donc corrigée comme suit (en appliquant un taux de saturation de 80 % et les besoins 2020 estimés à 111 % des besoins 2007) :

Capacité disponible nette corrigée	**6'500 habitants**

En outre, il s'agit de prendre en compte la diminution de la capacité des zones bâties, dues à l'augmentation des besoins (env. -2'165 habitants) atténuée par le fait qu'une densification des zones bâties se fera en parallèle, soit environ - 1'000 habitants :

Diminution de la capacité des zones en 2020	- 1'000 habitants
Capacité libre 2020 (6'500 hab. - 1'000 hab.)	+ 5'500 habitants
Population 2006	21'850 habitants
Capacité totale 2020	**27'350 habitants**
Population estimée en 2020 (cf. ci-dessus)	27'500 habitants
Population estimée en 2030 (cf. ci-dessus)	30'500 habitants

Enjeu

La capacité sera insuffisante pour couvrir les besoins jusqu'en 2030, la saturation de 100 % devrait en effet être atteinte dès 2020. Ceci s'explique par le fait que les plans de zones des communes ont été dimensionnés en fonction des besoins pour les quinze prochaines années.

Ce n'est donc qu'en assurant une bonne utilisation des surfaces existantes (sans sous-occupation ni thésaurisation) que l'étendue actuelle des zones à bâtir permettra d'accueillir l'augmentation de population attendue d'ici 2020.

Au-delà de 2020, la capacité actuelle est insuffisante sans autres mesures. Ainsi, en prenant en compte une échéance plus lointaine et vu la faible densité de nombreuses zones à bâtir de l'agglomération, il semble évident que la densification d'une partie des zones actuelles sera nécessaire.

2.25 Capacité de l'agglomération en termes d'emplois

…ou d'emplois.

Une évaluation de la capacité disponible "plafond" que représentent les différents plans des zones, taux de saturation de 100% et besoins 2007, donne les résultats suivants (sur la base des plans de zones en vigueur ou en cours d'approbation). Ces valeurs sont le résultat d'une analyse fine des surfaces libres, au niveau de la parcelle (sur la base des AEE) :

Commune de Bulle	4'700 emplois
Commune de Morlon	10 emplois
Commune du Pâquier	50 emplois
Commune de Riaz	200 emplois
Commune de Vuadens	300 emplois
Soit, pour l'agglomération	**5'260 emplois**

Pour les activités, le taux de saturation est estimé à 70 % sachant que de nombreuses entreprises constituent des réserves pour leur développement ultérieur et que très fréquemment l'entier des possibilités ne peut être exploité en raison des particularités de production (p. ex halles). La tendance allant vers la tertiarisation, on pourrait appliquer une diminution des besoins pour les années 2020 – 2030. Toutefois, on constate encore l'implantation d'entreprises ayant besoin de très grandes surfaces, pour un nombre de postes relativement faible, mais hautement qualifiés (notamment dans le domaine de la biotechnologie). L'estimation des capacités s'est donc basée sur des besoins constants, toutefois les valeurs des surfaces par emploi ont été adaptées aux types de zones :

Capacité disponible nette corrigée	3'420 emplois
Emplois 2005	10'400 emplois
Capacité totale 2020	**13'800 emplois**
Emplois estimés en 2020 (cf. ci-dessus)	13'500 emplois
Emplois estimés en 2030 (cf. ci-dessus)	14'500 emplois

Enjeu

Pour l'emploi également, les zones actuelles correspondent aux besoins de 2020, avec un taux de saturation de 70 % sur les zones libres aujourd'hui.

Ce résultat démontre qu'il s'agit d'optimiser l'occupation des terrains disponibles, et même de renforcer les capacités. Cela d'autant plus que le calcul de capacité est largement basé sur une tertiarisation de l'emploi (avec des besoins en petites surfaces par emploi), alors que la probabilité de développement dans le secteur secondaire reste encore réaliste.

Par ailleurs, avec l'objectif de renforcer fortement le rôle de pôle de l'agglomération bulloise, une capacité supérieure par rapport à l'évolution tendancielle sera probablement nécessaire.

2.26 Potentiels de reconversion

L'agglomération bulloise présente un potentiel de développement interne très important. En effet, on recense à proximité immédiate du centre-ville des secteurs importants avec un fort potentiel de reconversion. Il s'agit de sites :

- "en friche" ou libérés de leur fonction initiale (ex. l'arsenal de Bulle),
- sous-utilisés en regard de leur potentiel (ex. au nord-est de la gare de Bulle),
- représentant un potentiel de reconversion en cas de déplacement d'une activité industrielle (ex. scierie Despond SA, caves Morand Vins SA).

L'arsenal de Bulle est situé à proximité immédiate du centre-ville.

Ainsi, on peut considérer que seront disponibles pour une réaffectation mieux adaptée à leur situation, à court ou moyen terme (cf. plan de situation ci-dessous) :

l'arsenal de Bulle (**a**)	72'500 m^2
l'arsenal de La Tour-de-Trême, l'ancienne usine Nestlé (**b**)	16'500 m^2
la Parqueterie (**c**)	22'000 m^2
Total	**111'000 m^2**

A plus long terme (la disponibilité de ces terrains dépend du déplacement d'activités existantes) :

la scierie Despond SA (**d**)	85'000 m^2
le secteur de la Pâla (**e**)	41'000 m^2
le nord-est de la gare de Bulle (**f**)	26'000 m^2
le centre de La Tour-de-Trême, y.c.Morand Vins SA (**g**)	19'500 m^2
Total	**171'500 m^2**

Des potentiels de développement importants à proximité immédiate du centre-ville.

Enjeu

Les potentiels de reconversion représentent une surface totale de 280'000 m2, dont près de la moitié est disponible à court ou moyen terme. La situation centrale et la bonne desserte en transports publics de ces terrains, en font des sites très intéressants pour le développement interne de l'agglomération.

Les capacités que représentent ces surfaces doivent être optimisées afin d'en tirer le meilleur potentiel, un IUS d'environ 0.8 doit dès lors être visé. Elles représentent ainsi une capacité à long terme d'environ 4'000 habitants ou emplois.

Une part de ce potentiel (env. la moitié) doit cependant être "comptabilisée" avec précaution car elle est dépendante du maintien ou non des activités sur ces sites (leur déplacement n'est pas prévu à ce jour). Certains sites sont liés à des surfaces encore libres de construction. Les planifications doivent dans ces cas être coordonnées.

2.27 Centres commerciaux

Le développement des centres commerciaux périphériques, outre les problèmes de circulation qu'ils génèrent, provoque également un "gaspillage" de la surface à bâtir.

Le long des axes d'entrée en ville, de nombreux terrains sont en zones mixtes. Ces terrains très attractifs ont généré une forte demande, notamment pour l'établissement de commerces de détail. Cependant, suite à plusieurs projets de bâtiments commerciaux réalisés ou prévus, on a constaté que :

- Les terrains affectés au commerce de détail sont généralement situés dans des secteurs centraux de la ville, souvent largement sous-occupés (des projets avec des indices situés entre 0.15 et 0.40 alors qu'un indice de 0.85 est autorisé). Cette situation amène une perte de substance urbaine et conduit à un étalement de l'urbanisation.
- L'attractivité des terrains a conduit à une utilisation du sol rapide, pouvant générer une pénurie.
- Les secteurs affectés au commerce de détail sont situés le long des futurs axes de transports publics. La faible densité inhérente à cette affectation dans ces secteurs va à l'encontre des impératifs de densité augmentée, corollaires de la bonne marche à futur des lignes TP.
- Les bâtiments commerciaux sont orientés en priorité vers les transports individuels. L'accès en transports publics de ce type de réalisation est habituellement très minoritaire, la faible densité du tissu bâti rendant ce type d'accessibilité peu performante. Le déplacement à pied entre commerces n'est également souvent pas réaliste, du fait de l'absence d'intégration des circulations piétonnes aux projets et du fait des distances générées par la dispersion du bâti. Si ces bâtiments étaient mixtes, ils intégreraient alors naturellement les autres types de mobilités ; ils garantiraient du même coup aux commerces une clientèle de proximité.

L'expérience a montré que ces constats ne sont en général pas le fruit d'une démarche délibérée. Ils tiennent plutôt au type d'investisseur intervenant dans de tels projets, qui n'est pas "habitué" à intégrer d'autres besoins. Ils tiennent également au marché foncier, un prix du sol abordable n'incitant pas l'investisseur à une meilleure rentabilisation du terrain.

La commune de Bulle a déjà engagé une procédure visant à modifier la réglementation pour lutter contre ce phénomène. Cette mesure devra être appliquée également aux autres communes de l'agglomération.

Enjeu

La commune de Bulle a déjà engagé une procédure qui vise à modifier la réglementation actuellement en vigueur sur les territoires des anciennes communes de Bulle et La Tour-de-Trême, en insérant dans les RCU respectifs un article relatif au commerce de détail.

Cet article s'applique dans les zones susceptibles d'accueillir ces commerces. L'article vise à ce que les surfaces affectées au commerce de détail n'excèdent pas le 50% de la surface de plancher utile d'un bâtiment. Il ne s'applique pas aux bâtiments déjà existants. Cette mesure devra être appliquée sur l'entier des communes de l'agglomération, voire les communes voisines de l'agglomération pouvant être touchées par le phénomène.

2.3 Transports

2.31 La demande en déplacements

Les études de trafic de la H189

La demande en déplacements, à l'état de référence, a été évaluée sur la base de la matrice des déplacements utilisée pour l'élaboration des mesures d'accompagnement de la H189.

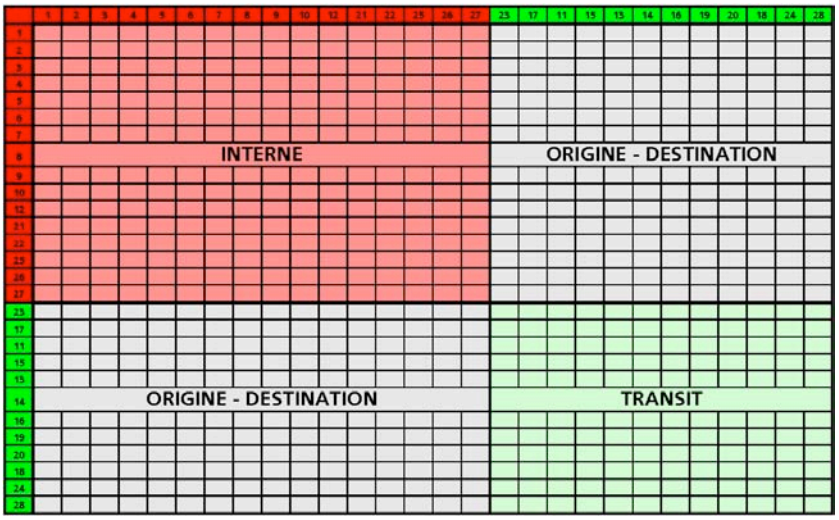
Les études de trafic liées à l'élaboration du projet de route de contournement (1995-1999) consistaient notamment à évaluer l'impact de cette nouvelle infrastructure sur le trafic automobile à l'intérieur de l'agglomération. Il s'agissait :

- de déterminer le tracé et de localiser les interfaces de la H189,
- de définir les mesures à prendre dans l'agglomération de manière à utiliser au mieux cette nouvelle infrastructure.

Pour ce faire, une matrice des déplacements dans l'agglomération (à l'époque, les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême ainsi que les communes voisines, Broc, Gruyères, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens) a été élaborée sur la base des éléments suivants :

- un recensement effectué par Emch + Berger en 1987,
- la première modélisation (Polydrom) réalisée en 1990,
- des comptages complémentaires effectués en 1998,
- le plan directeur des circulations de la commune de La Tour-de-Trême,
- le plan d'aménagement local de la commune de Bulle,
- différentes études et comptages ponctuels effectués dans l'agglomération.

La matrice des déplacements ainsi élaborée comportait 16 zones pour les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême, 12 zones pour les communes voisines.



Deux matrices des déplacements avaient ainsi été construites dans le cadre de cette première étude : une matrice de référence (état 1998) et une matrice à l'état de planification (ouverture de la H189, 2010).

L'application à ces matrices du modèle de trafic Visum-Visem (modèle retenu pour les études de trafic liées à la H189) a permis de :

- déterminer le tracé de la route de distribution,
- localiser ses interfaces,
- dimensionner les mesures d'accompagnement nécessaires (réaménagement du réseau routier).

La mise à jour de la matrice des déplacements

Cette matrice des déplacements a ensuite été utilisée pour les études suivantes :

- l'étude conceptuelle TI/TC,
- les études relatives à l'élaboration du réseau de transports publics,
- les études de dimensionnement des mesures d'accompagnement (études préliminaires au mandat d'études parallèles)

Cette matrice a été utilisée depuis 1999 pour toutes les études de trafic dans l'agglomération. Elle a été mise à jour au fur et à mesure de manière à "coller" à l'évolution de la situation dans l'agglomération.

Pour chacune de ces études, les matrices ont été tenues à jour sur la base des dernières données statistiques disponibles, cas échéant sur la base de comptages complémentaires de trafic.

Finalement, pour l'élaboration du plan régional des transports et plus particulièrement pour évaluer la demande future en déplacements, deux nouvelles matrices ont été élaborées :

Deux matrices ont ainsi été élaborées : une matrice de référence 2006 et une matrice pour l'état de planification 2020.

- une nouvelle matrice de référence 2006,
- une matrice à l'état de planification 2020.

Ces matrices, issues des matrices originales, avaient la même structure (16 zones pour la commune de Bulle, 12 zones pour les autres communes et les secteurs extérieurs à l'agglomération). Elles avaient été mises à jour sur la base des éléments complémentaires suivants :

- les résultats du recensement 2000,
- l'évolution de la population et des emplois par commune et, pour la commune de Bulle, par secteur,
- les comptages cantonaux 2005,
- des comptages complémentaires de trafic effectués en 2006.

Ces différentes analyses ont permis de mettre en évidence les éléments suivants :

On constate une évolution différenciée selon les communes et les secteurs de l'agglomération.

- L'évolution de la population et des emplois varie sensiblement selon les communes de l'agglomération au cours de ces 10 dernières années :
  - pour la population, de 1.11% par an à Vuadens à 2.41% à Morlon entre 1996 et 2006,
  - pour les emplois, de -1.64% par an à Morlon à 4.84% à Riaz entre 1998 et 2005.
- Pour la commune de Bulle, les taux de croissance sont sensiblement différents selon les quartiers :
  - les emplois se sont principalement développés dans la zone d'activité de Planchy et au nord – nord-est de la Ville de Bulle,
  - la population dans les secteurs est (Palud) et dans le quartier des Granges (La Tour-de-Trême).
- Globalement, pour l'agglomération, les taux de croissance sont sensiblement supérieurs à ceux du canton de Fribourg ou du district de la Gruyère :
  - pour la population, 1.90% par an pour l'agglomération contre 1.22% pour le canton de Fribourg et 1.54% pour le district de la Gruyère,
  - pour les emplois, 1.10% par an pour l'agglomération contre 0.93% pour le canton de Fribourg et 0.91% pour le district de la Gruyère.

Globalement les taux de croissance sont supérieurs dans l'agglomération bulloise à ceux observés dans le district ou dans le canton.

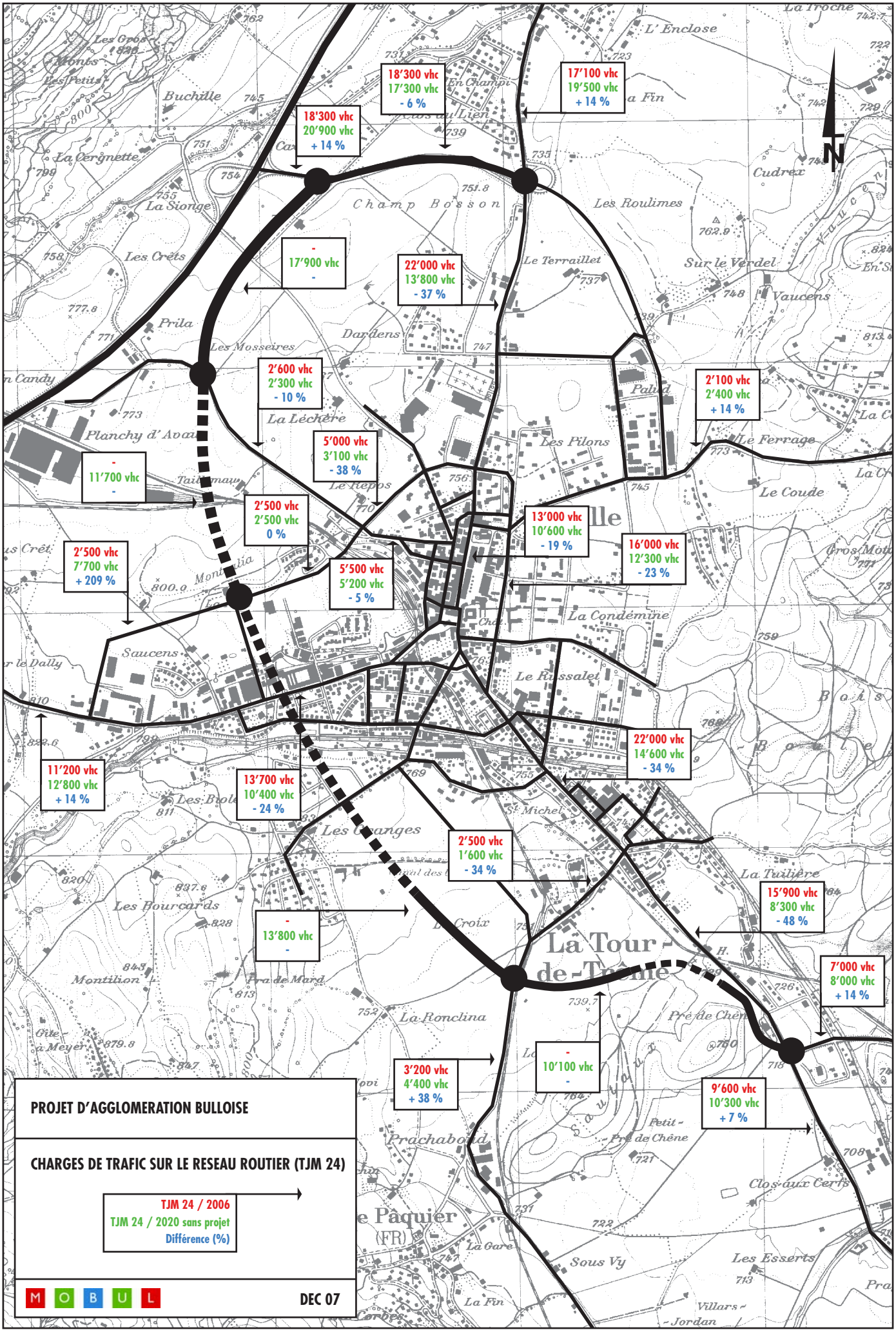
Pour l'évaluation des matrices 2020, il a en outre été tenu compte des prévisions de la Confédération en termes de croissance démographique (la Confédération admet une croissance dégressive au cours de ces 25 prochaines années, différenciée selon les cantons). Ces mêmes hypothèses ont été adaptées au canton de Fribourg, au district de la Gruyère et à l'agglomération bulloise.

Pour l'évaluation des matrices 2020, on a également tenu compte des prévisions de la Confédération en termes de croissance démographique.

Sur la base de ces hypothèses, la population estimée à l'état de référence pour les cinq communes de l'agglomération est de 27'500 habitants.

Tenant compte de cette croissance différenciée de la population et des emplois par secteurs, la matrice des déplacements à permis d'évaluer les charges de trafic à l'état de référence 2020 sans mise en place du Projet d'agglomération.

Le plan de charges 2006 / 2020 sans projet est présenté ci-après.

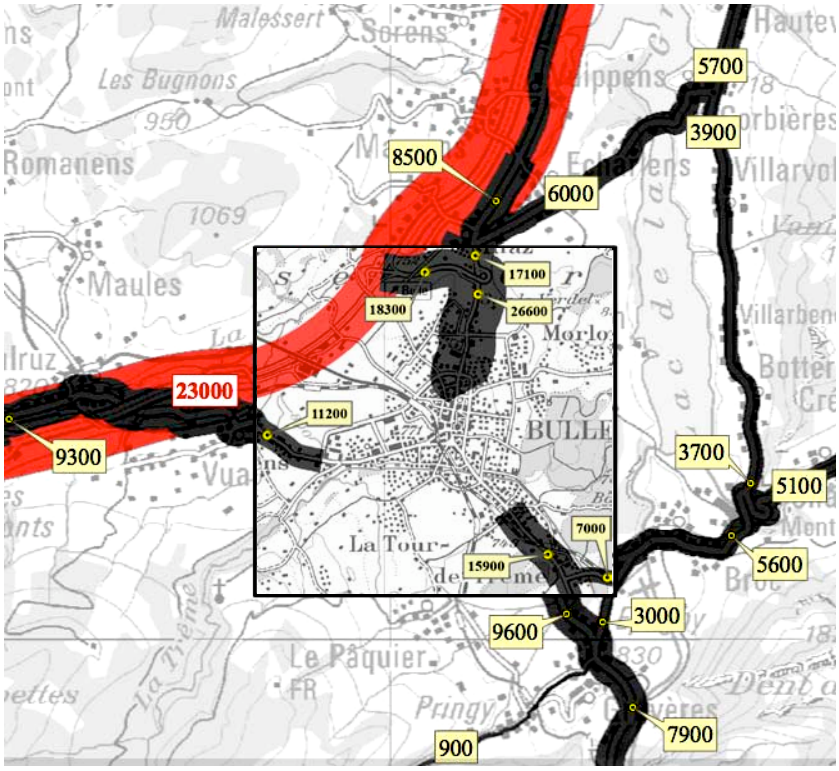

18'300 vhc
17'300 vhc
- 6 %
17'100 vhc
19'500 vhc
+ 14 %
18'300 vhc
20'900 vhc
+ 14 %
-
17'900 vhc
-
22'000 vhc
13'800 vhc
- 37 %
2'600 vhc
2'300 vhc
- 10 %
2'100 vhc
2'400 vhc
+ 14 %
5'000 vhc
3'100 vhc
- 38 %
-
11'700 vhc
-
2'500 vhc
2'500 vhc
0 %
13'000 vhc
10'600 vhc
- 19 %
2'500 vhc
7'700 vhc
+ 209 %
5'500 vhc
5'200 vhc
- 5 %
16'000 vhc
12'300 vhc
- 23 %
22'000 vhc
14'600 vhc
- 34 %
11'200 vhc
12'800 vhc
+ 14 %
13'700 vhc
10'400 vhc
- 24 %
2'500 vhc
1'600 vhc
- 34 %
15'900 vhc
8'300 vhc
- 48 %
-
13'800 vhc
-
7'000 vhc
8'000 vhc
+ 14 %
-
10'100 vhc
-
3'200 vhc
4'400 vhc
+ 38 %
9'600 vhc
10'300 vhc
+ 7 %
N
PROJET D'AGGLOMERATION BULLOISE
CHARGES DE TRAFIC SUR LE RESEAU ROUTIER (TJM 24)
TJM 24 / 2006
TJM 24 / 2020 sans projet
Différence (%)
M O B U L
DEC 07

2.32 Le réseau routier et les déplacements automobiles

Le réseau principal

Le réseau principal se compose des routes cantonales convergeant vers le centre de Bulle, soit :

- la route cantonale Fribourg-Bulle via Le Bry (axe secondaire)
- la route cantonale Fribourg-Bulle via La Roche (axe prioritaire)
- la route cantonale Châtel-St-Denis-Bulle (axe secondaire)
- la route cantonale Jaunpass-Bulle (axe prioritaire)
- la route cantonale Château-d'Oex-Bulle (axe prioritaire)
- la route cantonale Le Moléson-Bulle (axe secondaire)



Charges de trafic sur le réseau cantonal – plan de charge SPC (2005)

Le réseau cantonal hors agglomération écoule des charges de trafic situées entre 6'000 et 10'000 véhicules par jour. L'axe le plus chargé est la route cantonale Château-d'Oex-Bulle. Si cet axe est relativement fluide en semaine (9'600 véhicules par jour), il atteint régulièrement sa limite de capacité durant les week-ends, notamment le dimanche soir en traversée de La Tour-de-Trême.

Le réseau urbain en 2006

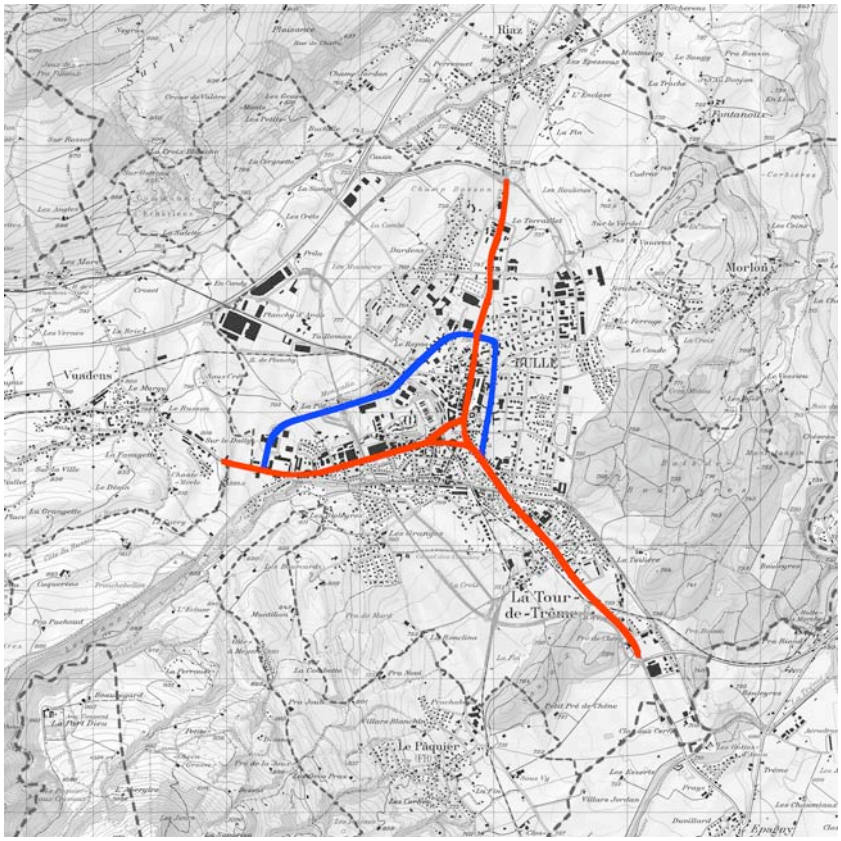
Le réseau urbain de l'agglomération est historiquement structuré autour des trois routes cantonales aboutissant au centre-ville bullois. Communément surnommé "Etoile Mercedes", ce système se compose des axes suivants :

- la route de Riaz (entrée nord),
- la rue de Vevey (entrée ouest),
- la route de l'Intyamon, rues de l'Ancien-Comté et de Gruyères (entrée sud).

Ce système a été complété, au fil des années et à cause des saturations du réseau, par deux routes d'évitement du centre-ville :

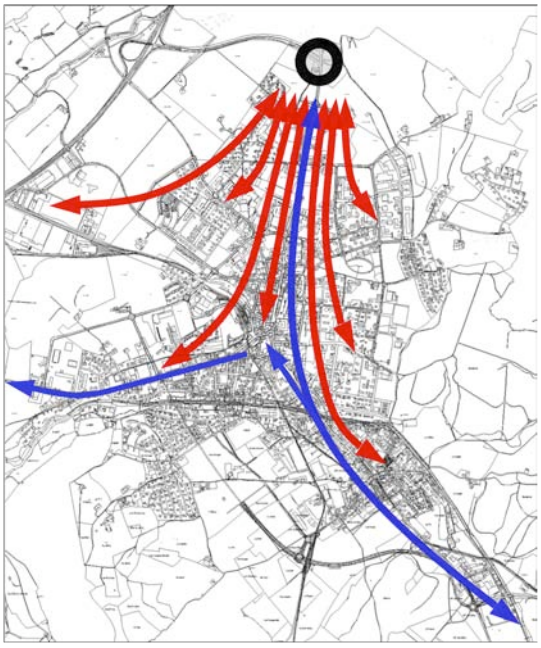
- la rue de la Condémine (évitement est),
- l'axe "rue du Château-d'En-Bas / route de la Pâla" (évitement ouest).

Le réseau structurant de l'agglomération est toujours constitué par les routes cantonales convergeant vers le centre de Bulle.



"L'étoile Mercedes", élément structurant du développement de l'agglomération au cours de ces cinquante dernières années.

Tout le trafic est orienté sur la jonction autoroutière et sur les trois axes d'entrée. De fait, l'axe de Riaz remplit une double fonction d'accès.

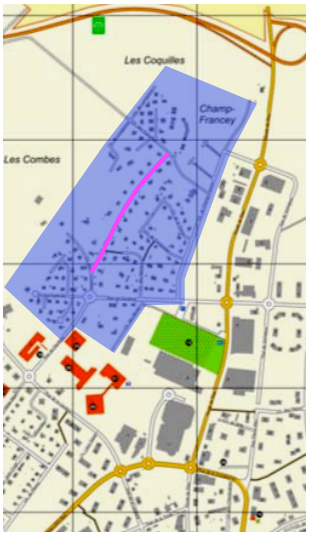


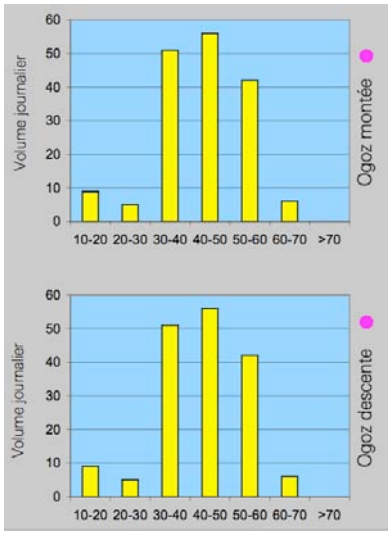
Aujourd'hui, le trafic arrivant à Bulle de la A12 ou du nord du canton est contraint d'emprunter la route de Riaz.

Les trois axes d'entrée, la rue de La Condémine ainsi que la Grand-Rue sont aujourd'hui saturés et les contraintes environnementales n'y sont plus respectées.

Sur le réseau principal et au centre-ville, les limites environnementales sont aujourd'hui largement dépassées.

Cette saturation des axes principaux a également pour conséquence la dilution du trafic sur les axes secondaires et dans les quartiers. De nombreux automobilistes "se faufilent" en effet où ils peuvent pour éviter les embouteillages. L'impact en termes d'insécurité et de nuisances est le plus souvent très important, à l'image du quartier de Dardens dans lequel des mesures ont dues être prises (modérateurs et introduction d'une zone 30) pour combattre les vitesses excessives des véhicules en transit (v_{85} = 55 km/h).





Localisation du quartier de Dardens

Vitesses mesurées dans le quartier, sur la rue d'Ogoz

Située sur le trajet d'accès à la commune-centre de Bulle et à la jonction d'autoroute A12, le cœur du village de **Riaz**, carrefour de deux routes cantonales, est traversé par une circulation importante, soit 14'500 à 17'100 véhicules par jour venant d'une part depuis la direction Marsens (8'500 véhicules/jour) et d'autre part depuis la direction La Roche (6'000 véhicules/jour). Ces charges de trafic et la largeur généreuse de la chaussée contribuent à renforcer la coupure du tissu urbain et à augmenter l'insécurité et les nuisances dans le village. Par ailleurs, les carrefours principaux de la traversée de la commune écoulent difficilement le trafic croissant.

Les charges de trafic et la largeur des voiries posent des problèmes de sécurité importants dans les villages de l'agglomération.

La commune de **Vuadens** est également traversée par une route cantonale avec une charge de trafic d'environ 10'000 véhicules par jour. On y relève un bon nombre de problèmes de sécurité découlant de vitesses excessives, de carrefours et de traversées piétonnes dangereuses. Par ailleurs, un nombre important de véhicules parasites transitent par la commune de Vuadens, cherchant à éviter les embouteillages de la jonction de Riaz en empruntant la jonction de Vaulruz, la route cantonale ou d'autres routes parallèles totalement inappropriées.

En ce qui concerne les deux autres communes, **Le Pâquier** et **Morlon**, aucun problème de saturation n'est à relever. Dans ces deux localités, c'est l'insécurité et l'inconfort des cheminements de mobilité douce qui doivent être résolus. Ils sont principalement dus à des vitesses trop élevées, à l'absence de trottoirs ou à des aménagements inappropriés.

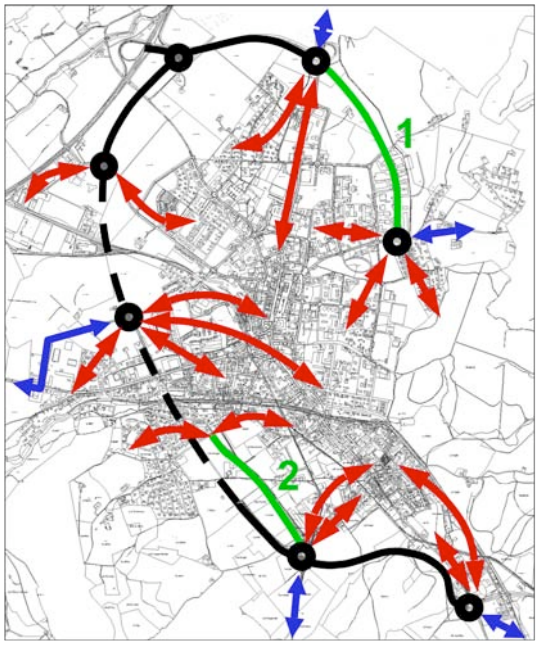
Sur Morlon, on mentionnera également un problème gênant de trafic parasite de transit empruntant la route de Broc. Cette route, aménagée à la base pour du trafic agricole, est utilisée par des usagers provenant de Broc ou de la vallée de la Jogne et cherchant à éviter les embouteillages sur l'entrée sud de l'agglomération.

La route de Broc, le long du Lac de la Gruyère, sert aujourd'hui d'itinéraire de transit.

Le réseau urbain en 2009

La H189 est aujourd'hui en construction et son ouverture est prévue pour la fin 2009. Parallèlement à sa construction, deux routes de désenclavement visant à relier des secteurs de l'agglomération à la H189 sans transiter par le centre-ville ont été construites. La route de Fribourg (**1**) permet de désenclaver les quartiers de Palud et du Terraillet ainsi que la commune de Morlon. La route de La Ronclina (**2**) permet de désenclaver les quartiers des Granges et des Roseires. Avec la H189, ces infrastructures font parties de l'état de référence.

Dès fin 2009, la route de contournement H189 et ses mesures d'accompagnement seront mises en service.



A futur, le trafic arrivant à Bulle de la A12 ou du nord du canton se répartira sur les différents carrefours de la H189.

Dans le cadre du Plan directeur partiel des transports, des simulations de trafic ont été effectuées à l'aide d'un modèle informatique (Visum-Visem). Des projections ont été faites pour 2010, avec ou sans H189, avec ou sans mesures d'accompagnement. Elles ont permis de dimensionner les mesures d'accompagnement et de confirmer que les charges de trafic de "plafonnement" étaient atteignables.

Des relevés intermédiaires ont toutefois montré que le trafic évoluait de manière plus importante que prévue. Par ailleurs, malgré l'ouverture de la H189, le risque de voir le trafic augmenter au-delà des "charges de plafonnement" est important, en l'absence de mesures complémentaires (voir plan de charges de référence 2020, chapitre 2.31). Ces constatations ont convaincu les communes de la nécessité d'agir sur d'autres paramètres pour contenir le trafic, à savoir :

- sortir du périmètre restreint de la commune de Bulle et coordonner le développement de l'urbanisation,
- mettre en place un réseau de transports publics réellement attractif,
- mettre un accent fort sur la mobilité douce,
- gérer de manière circonstanciée le stationnement au centre-ville.

L'évolution de la situation depuis la décision de construire la H189 et de nouvelles analyses de trafic ont convaincu les communes que les mesures d'accompagnement prévues risquaient d'être insuffisantes et qu'il y avait lieu d'étendre le périmètre d'action et de compléter le dispositif, notamment par des mesures dans le domaine de l'urbanisation.

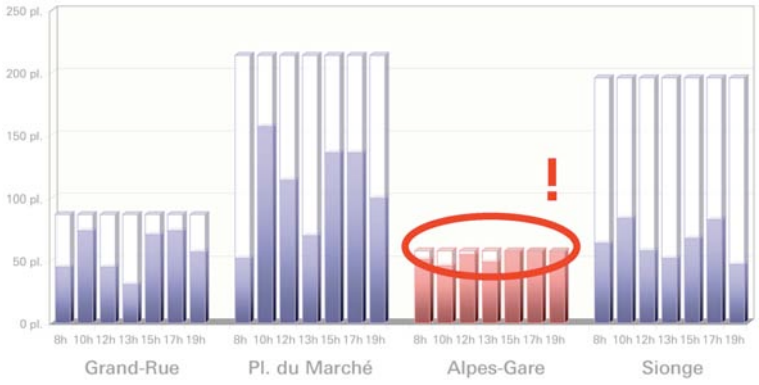
La gestion du stationnement

La gestion du stationnement doit être améliorée, notamment dans le centre-ville et dans les quartiers proches du centre.

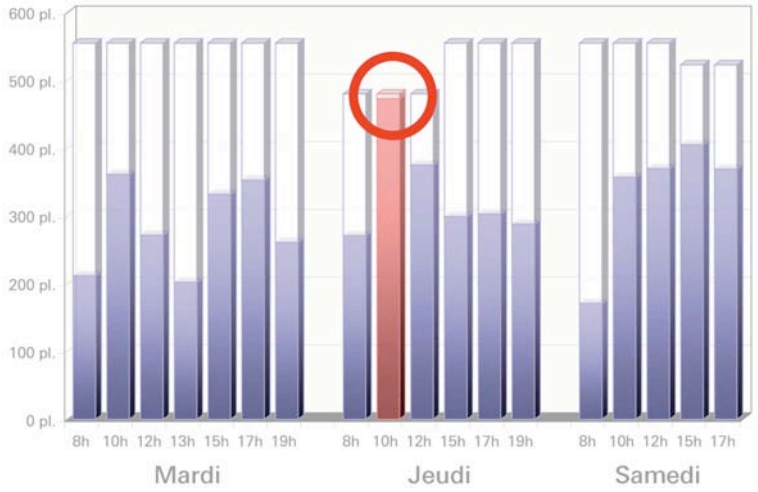
A l'exception du centre historique et de quelques rues du centre-ville de Bulle, le stationnement sur voirie est actuellement gratuit et de durée illimitée dans toute l'agglomération.

Dans le cadre des analyses faites pour l'élaboration d'un concept de stationnement dans la commune de **Bulle**, les constatations suivantes ont été faites :

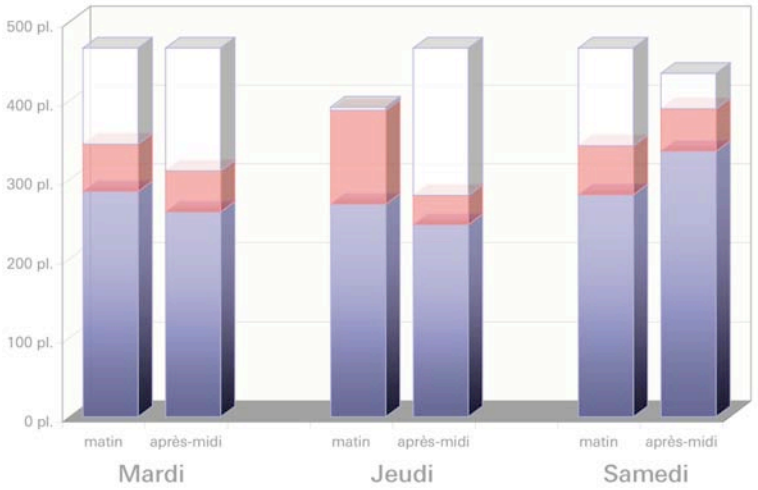
- L'offre en stationnement dans le centre-ville est suffisante pour couvrir la demande liée aux clients des commerces et aux visiteurs en général.
- Dans le centre historique bullois, le taux d'occupation des places de parc varie en fonction de leur localisation. Il est important dans le secteur sud de la Grand-Rue où la densité de commerces est la plus forte.



- Dans le centre historique bullois, le taux d'occupation des places de parc varie en fonction de l'heure et du jour de la semaine. Les zones de stationnement ne sont saturées que vers 10 heures le jeudi, jour de marché.



- Dans le centre historique bullois, un nombre important d'automobilistes (en rouge ci-dessous) contournent la limitation de durée de stationnement en rechargeant leurs parcomètres.



- Dans les quartiers d'habitations, exception faite de deux quartiers à l'est de la ville (Pays-d'En-Haut et Vudalla-sud), le parcage sur domaine privé satisfait les besoins en stationnement, même si de nombreux habitants stationnent sur voirie.
- Dans la zone industrielle de Planchy, l'offre en stationnement est pléthorique puisqu'elle correspond à 1 place de parc par employé.
- Dans les autres zones d'activité, on relève également des nombres de places relativement importants, découlant d'une accessibilité quasi exclusivement basée sur la voiture.

En ce qui concerne les **autres communes**, aucun dysfonctionnement majeur n'est à relever. Des points particuliers (par exemple la problématique du parcage dans les environs de l'hôpital de district) devront toutefois être réglés dans le cadre du Projet d'agglomération et dans les concepts que chaque commune établira.

Enjeu

Profiter de la réalisation de la route de distribution H189 pour réorganiser la circulation dans l'agglomération.

Eviter, par la mise en place de mesures d'accompagnement, par une gestion multimodale des déplacements et une gestion du stationnement, que les charges de trafic futures n'augmentent à nouveau après la mise en service de la H189.

2.33 Les transports publics

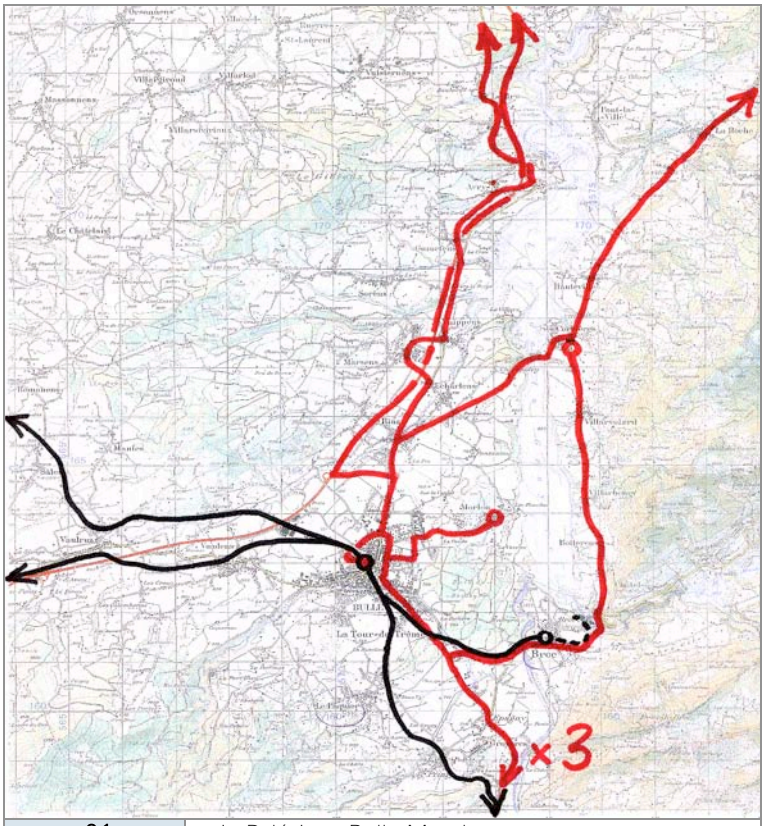
Le réseau régional actuel

Un réseau régional convergeant vers le centre de Bulle mais qui ne dessert pas l'agglomération.

Le réseau régional qui dessert l'agglomération bulloise est composé de 3 lignes de chemins de fer (ci-après trains) et de 8 lignes d'automobiles régionales (ci-après bus), toutes exploitées par les Transports publics fribourgeois (tpf). Ce réseau régional est conforme au Plan directeur cantonal dans la mesure où :

- le centre régional (Bulle) bénéficie de bonnes liaisons avec le centre cantonal (Fribourg),
- les communes de la région ont une bonne desserte en direction de leur centre régional.

Trois lignes de chemin de fer et 8 lignes de bus régionales convergent vers la gare de Bulle.



21	train Palézieux-Bulle-Montbovon
22	train Bulle-Broc
41	train Bulle-Romont
234	bus Fribourg-La Roche-Bulle
336	bus Fribourg-Le-Bry-Bulle
346	bus direct Fribourg-Bulle
265	bus Bulle-Morlon
260	bus Bulle-Boltigen
262	bus Bulle-Corbières
263	bus Bulle-Moléson/Gruyères
264	bus Bulle-Grandvillard

Le réseau régional ne fonctionne pas comme **réseau d'agglomération** (les termes "réseau urbain" ou "réseau d'agglomération" seront ci-après utilisés indifféremment, ayant, dans le contexte de l'agglomération bulloise la même signification : il s'agira en effet d'un réseau **desservant l'agglomération** mais ayant **les caractéristiques d'un réseau urbain** (véhicules, fréquences des arrêts notamment).

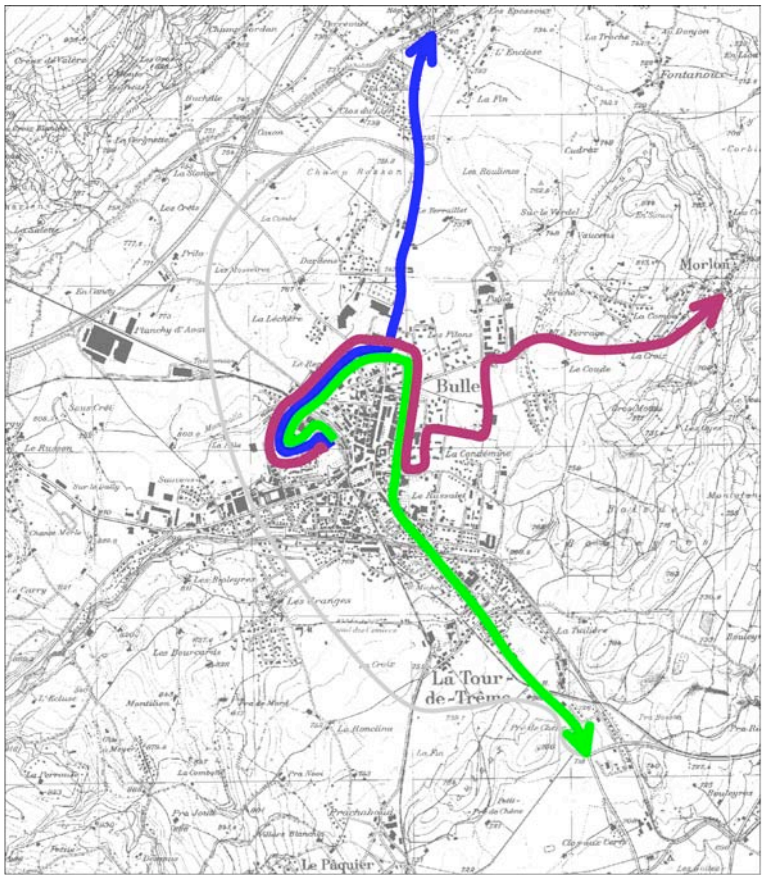
Des bus qui circulent aux mêmes heures, sur les mêmes axes, 9 arrêts seulement pour l'ensemble des communes de l'agglomération.

En effet, les différentes lignes circulent **sur les mêmes axes et aux mêmes heures** afin d'assurer les correspondances à la gare de Bulle. Par exemple 8 bus viennent du sud entre 06h00 et 09h00 les jours ouvrables, dont 6 en 6 minutes (ceux-ci assurent également la desserte scolaire).

De plus, les lignes **contournent le centre-ville** pour accéder directement à la gare routière située derrière la gare de Bulle.

La **desserte spatiale** du territoire est de fait extrêmement faible. On ne compte par exemple que 9 arrêts pour les cinq communes de l'agglomération.

La **lisibilité** du réseau régional enfin est difficile. Il n'existe par exemple aucune documentation regroupant exclusivement les horaires des 11 lignes concernées. L'information aux arrêts est également réduite.



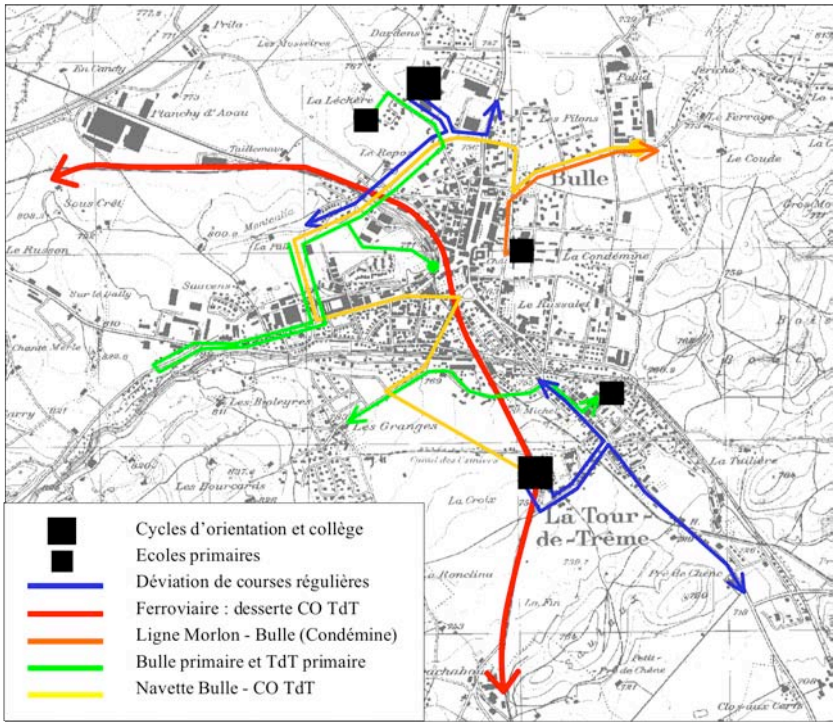
Si l'on excepte la gare, les lignes régionales ne desservent pas le centre-ville

Les transports scolaires

Les étudiants et écoliers représentent une part importante de la clientèle actuelle et future des transports publics.

Les écoliers et étudiants représentant une part importante de la clientèle des transports publics, il est important d'en tenir compte dans les propositions de la future desserte de l'agglomération. Il s'agit en effet de ne pas pénaliser les usagers écoliers/étudiants dans la réorganisation des lignes et de coordonner les transports scolaires avec l'offre régulière future.

Aujourd'hui, les transports scolaires sont assurés pour une part par les transports régionaux (bus et trains) et pour une autre part par des courses spéciales (voir figure ci-dessous).



Transports scolaires, organisation actuelle.

Les transports urbains

Il n'existe pas de transports publics urbains ni de transports d'agglomération.

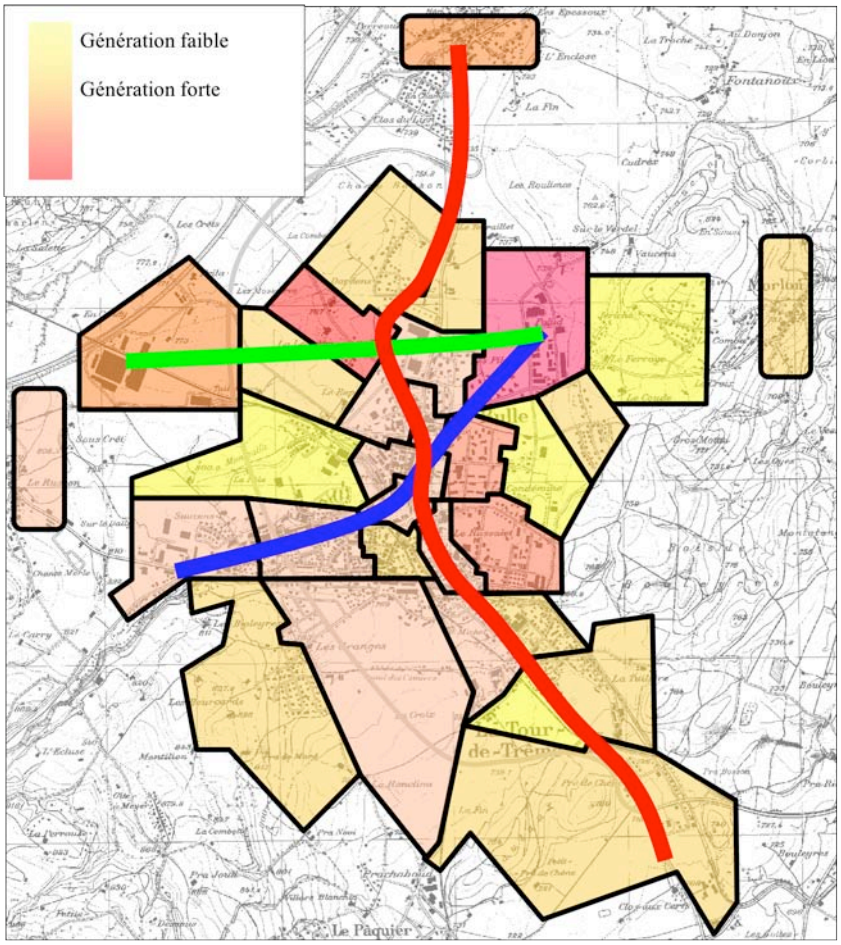
Actuellement, aucune ligne urbaine régulière n'existe sur les territoires des cinq communes. Néanmoins, la structure de l'agglomération, basée sur trois axes principaux convergents autour desquels se concentre l'urbanisation, permet d'entrevoir des solutions relativement simples et prometteuses de desserte par les transports publics.

Analyse de la demande

L'évaluation du potentiel d'utilisation des transports publics à l'intérieur du périmètre d'étude (Bulle, Le Pâquier, Morlon, Riaz et Vuadens) a été faite sur la base des données du recensement fédéral, adaptées en fonction de l'évolution de la population dans les différents quartiers et les différentes communes concernées et de l'augmentation du nombre de personnes en formation. Une matrice "emplois/formation" 2010 a donc été constituée en tenant compte de la structure actuelle des déplacements à l'intérieur de l'agglomération (matrice O-D tous modes utilisée dans les études de la H189) ainsi que du nombre d'habitants et d'emplois dans les différents quartiers et communes.

Une analyse des déplacements futurs basée sur la matrice des déplacements actuels et sur l'évolution de la population et des emplois.

Cette matrice a permis de mettre en évidence les liaisons origine-destination préférentielles (quel que soit le mode de déplacement) permettant ainsi de hiérarchiser les secteurs selon l'importance de leur génération de trafic (voir figure ci-dessous).



Déplacements générés par les différents secteurs de l'agglomération (étude TP).

La comparaison de la matrice des déplacements ainsi obtenue avec l'offre actuelle de transports publics a mis en évidence deux éléments significatifs :

Un potentiel significatif d'usagers dans le périmètre de l'agglomération, notamment sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest.

- le potentiel de pendulaires desservis sans transbordement par le réseau actuel est de 17% (moins de 1300 pendulaires),
- plusieurs quartiers à forte ou moyenne densité en termes de génération de trafic ne disposent pas de desserte en transports publics.

Sur la base de cette matrice des déplacements, il a été possible de générer un certain nombre de lignes TC à fort potentiel. Cette analyse a permis d'identifier les trois axes principaux en termes de demande, soit les liaisons suivantes (voir figure ci-dessus) :

- La Tour de Trême – Centre – Riaz (en rouge)
- Rue de Vevey – Centre – Palud (en bleu)
- Planchy – Léchère – Palud (en vert)

Le renforcement de l'axe nord-sud (amélioration de la desserte territoriale et du nombre de liaisons sans transbordements) permet d'augmenter de 17% à 27% le potentiel de pendulaires desservis sans transbordement par les transports publics.

Le renforcement de l'axe est-ouest par une ligne reliant la rue de Vevey, le centre-ville, les quartiers de Palud et la zone d'activité de Planchy (en plus des mesures préconisées pour l'axe nord-sud) permet d'atteindre un potentiel de pendulaires desservis sans transbordement de 44%.

La possibilité d'augmenter de plus de 150% le nombre de pendulaires desservis sans transbordement.

Enjeu

Réorganiser le réseau à destination de l'agglomération pour capter plus de pendulaires sur les transports publics.

Offrir des liaisons de transports publics urbains qui relient les secteur à forts potentiels.

2.34 La mobilité douce

La mobilité douce est essentiellement utilisée par les écoliers et pour les déplacements de très courte distance.

La mobilité douce est, aujourd'hui, essentiellement utilisée au centre-ville, pour les déplacements de très courte distance. Seuls les écoliers utilisent régulièrement le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

Les cheminements de mobilité douce sont essentiellement localisés sur les axes principaux. Le trafic piéton y est protégé par des trottoirs. On ne relève que très peu de tronçons de routes principales et secondaires non équipées de trottoirs. Les cheminements cyclistes sont partiellement protégés par des bandes cyclables (voir ci-dessous).

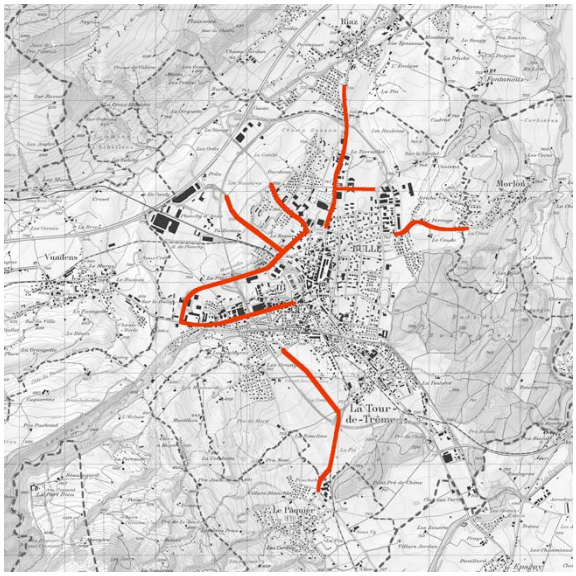
En ce qui concerne les liaisons entre les communes périphériques et Bulle, la part modale en mobilité douce représente de 1 à 4% des déplacements pendulaires. En ce qui concerne les déplacements internes aux communes, cette part modale augmente beaucoup pour les piétons, notamment à cause des déplacements scolaires (de 31 à 51% des déplacements pendulaires). Elle reste toutefois plus faible pour les cycles (de 0 à 16%).

Les infrastructures cyclables existantes

Quelques bandes cyclables le long des principaux axes de trafic et sur des routes récemment réaménagées.

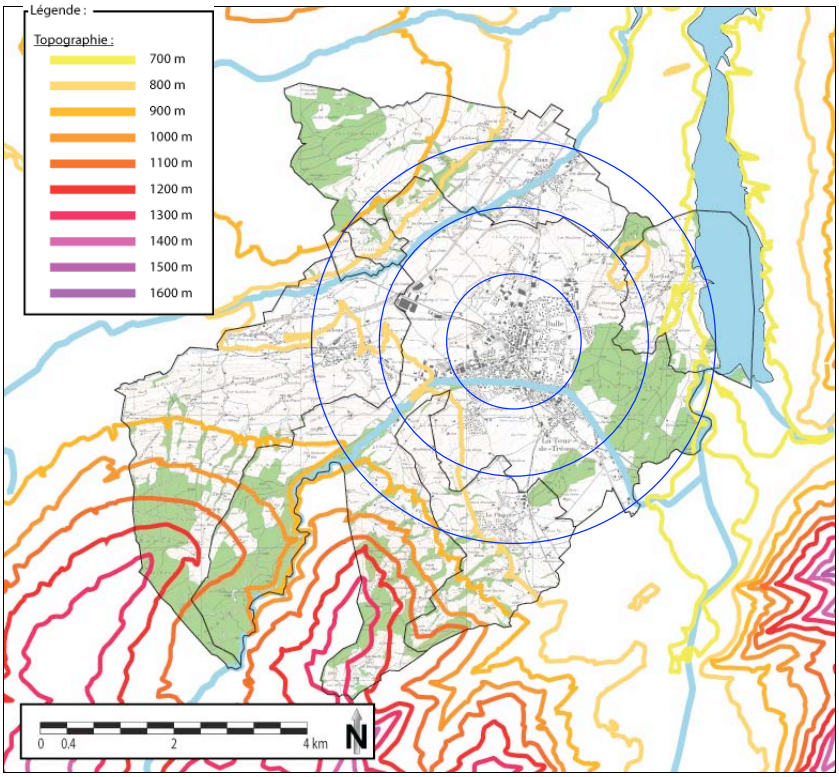
Les axes les plus fréquentés sont les trois axes principaux d'entrées, en particulier Riaz avec du trafic cycliste (écoles) relativement important. Seuls les axes de Riaz et de Vevey sont équipés de bandes cyclables.

Plusieurs autres axes plus récents sont également équipés de bandes cyclables, à savoir l'évitement ouest (Château-d'En-Bas – La Pâla), le chemin des Crêts et la rue du Câro. Les autres routes équipées d'aménagements cyclables se situent proches des écoles (rue de La Léchère et route de la Ronclina et route en direction du Pâquier). Enfin, une bande cyclable est aménagée dans le sens montant de la route en direction de Morlon.



Carte des aménagements cyclables existants.

Potentiel d'utilisation de la mobilité douce



Topographie et distances à vol d'oiseau (rayons de 1, 2 et 3 kilomètres)

L'agglomération bulloise possède un réel potentiel de développement de la mobilité douce, notamment cyclable. Elle dispose en effet de deux atouts importants :

Un potentiel très important pour le développement de la mobilité douce.

- **une topographie très favorable** : les déclivités sont faibles dans toute l'agglomération.
- **des distances relativement courtes** : toute la partie urbanisée de l'agglomération se situe dans un rayon de 3 kilomètres autour du centre de gravité de la ville de Bulle. Toute la partie dense de la ville de Bulle se trouve à moins d'un kilomètre de son centre.

Enjeu

Profiter des conditions favorables (distances et topographie) pour développer la mobilité douce.

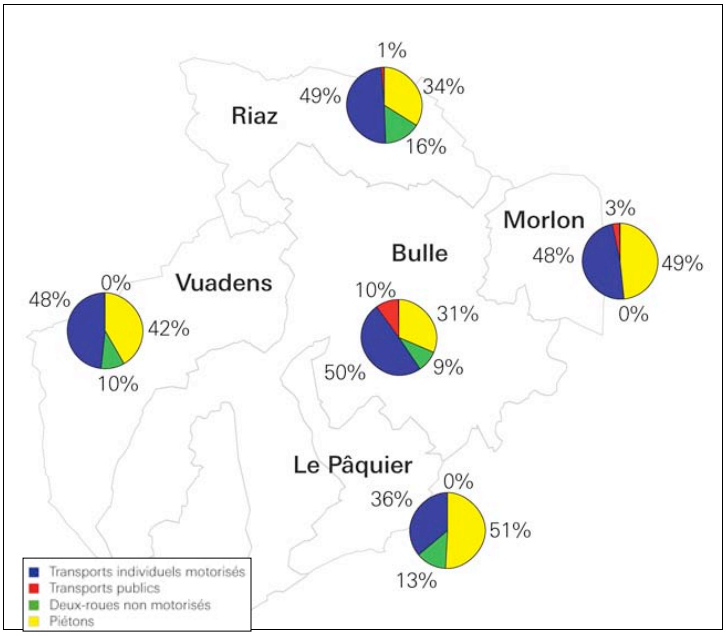
Augmenter sensiblement la part modale cycliste dans les déplacements dans l'agglomération.

2.35 Répartition modale actuelle des déplacements

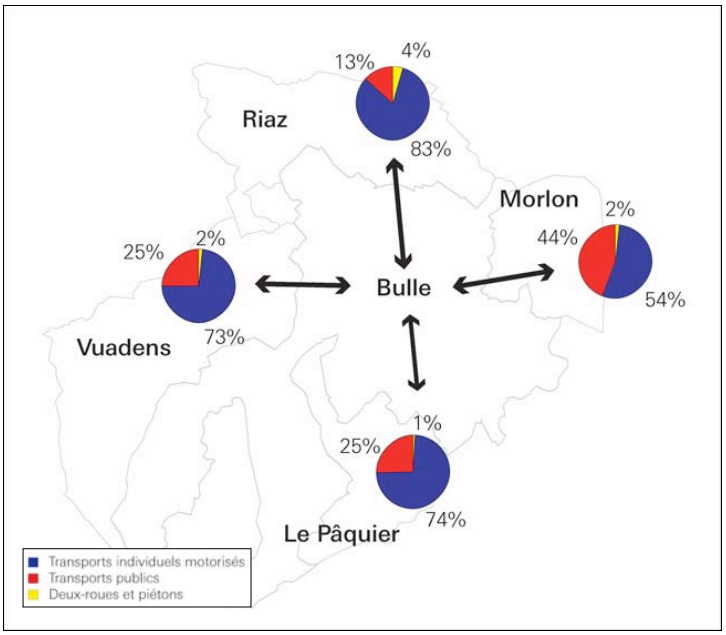
Les données disponibles pour évaluer la répartition modale actuelle des déplacements concernent uniquement les pendulaires, actifs et scolaires. Pour l'agglomération bulloise, cette évaluation a été faite sur la base du dernier recensement disponible, le recensement fédéral 2000.

Des données de répartition modale disponibles uniquement pour les pendulaires, actifs et scolaires.

Les cartes ci-dessous résument ces données de répartition modale pour les déplacements pendulaires internes aux communes et ceux à destination de Bulle.



Répartition modale : déplacements pendulaires internes aux différentes communes de l'agglomération.



Répartition modale : déplacements pendulaires de et vers la commune de Bulle.

2.4 Nature et paysage

2.41 Milieux naturels

Une agglomération enserrée dans des espaces naturels de qualité…

L'agglomération bulloise est insérée entre les collines du Gibloux et les Préalpes. Si ces entités ne sont que peu concernées par le Projet d'agglomération, il devra toutefois garantir les liens entre ces espaces.

L'agglomération est implantée dans la grande entité paysagère qu'est la plaine entre Bulle et Châtel-St-Denis. Conformément au plan directeur cantonal, il faudra créer dans cet espace des milieux de vie dans des structures paysagères et le long des cours d'eau.

Ces structures peuvent trouver place dans les grands espaces verts internes à l'agglomération et dans les franges planifiées à cet effet. Des mesures de création de milieux sont planifiées ou en cours de réalisation (renaturation de l'Ondine, mesures de compensation de la H189 : allées, renforcement du canal des Usiniers, etc).

Enjeu

Les milieux naturels doivent être renforcés ainsi que les liaisons transversales au travers de la plaine. Ces mesures sont à coordonner avec les mesures de valorisation du paysage.

2.42 Paysage

…et dans un paysage de grande valeur.

L'agglomération bulloise est inscrite dans un paysage de grande valeur, c'est d'ailleurs l'un de ses atouts primordiaux. Le paysage est celui déjà décrit plus haut, à savoir la plaine de Bulle et ses limites physiques que sont le massif du Moléson, les collines du Gibloux, le bois de Bouleyres et le Lac de la Gruyère.

Au surplus, il est marqué par des paysages internes et directement périphériques, toujours à proximité immédiate des espaces urbanisés. Ils peuvent constituer un ensemble de parcs urbains, d'ailleurs reliés entre eux.

Si ces paysages présentent un potentiel de "parc urbain", il s'agit encore de procéder à des aménagements (cheminements et valorisation paysagère).

Enjeu

Les espaces verts internes et périphériques sont à valoriser afin d'exploiter leur potentiel en tant que "parcs urbains". Ces mesures sont à coordonner avec les mesures de valorisation du paysage et la mise eu œuvre des mesures de mobilité douce.

2.5 Environnement

Une analyse poussée de la situation environnementale (bruit, air, mais également qualité de "l'environnement de vie" – quartiers, habitat, espaces publics, sécurité, etc.) avait été faite dans le cadre des études de trafic de la H189.

La situation environnementale est problématique aujourd'hui dans l'agglomération, notamment sur les axes routiers principaux, en Ville de Bulle et dans les centres des villages de Riaz et de Vuadens.

Les éléments "mesurables" de cette analyse – notamment en ce qui concerne les nuisances sonores (cadastres de bruit) – ont servi de base à l'élaboration du Plan directeur partiel des transports (c'est sur la base d'un calcul "à l'envers", nuisances admissibles du point de vue de la législation, qu'ont été définies les charges de plafonnement).

Dans le cadre des études ultérieures, ces éléments ont été repris et partiellement complétés.

2.51 Bruit

Les fortes charges de trafic traversant actuellement l'agglomération (et notamment les communes de Bulle, Riaz et Vuadens, génèrent des nuisances sonores importantes au droit des habitations bordant les axes principaux de transit. La route d'évitement, par son effet de délestage du centre ville, permettra de réduire les nuisances sonores perçues par les habitants de Bulle. Son effet sera moindre, en fait proportionnel aux diminutions de trafic observées, dans les villages de Riaz et Vuadens (cf plan de charge 20006/2020 sans projet d'agglomération chapitre 2.31).

Dans le cadre du projet de H189, les communes avaient établi un Plan directeur partiel des transports (cf. chapitres 1.12 et 1.42) dont l'objectif était d'optimiser l'utilisation de la H189 et de réduire le trafic, et partant les nuisances, sur les axes les plus chargés et les plus sensibles de l'agglomération.

Les mesures prévues dans le PDpT devaient permettre d'améliorer sensiblement la situation. L'évolution du trafic observée depuis lors montre cependant que des mesures supplémentaires devront être prises, notamment dans les domaines de l'urbanisation, des transports publics et de la mobilité douce.

Le Projet d'agglomération permettra de coordonner ces mesures et de les étendre aux communes voisines.

Les observations faites depuis lors, les études ayant servi de base à l'élaboration des mesures d'accompagnement de la H189 datent maintenant de près de 10 ans, ont permis de mettre en évidence que les charges de trafic avaient augmenté, dans certains secteurs, plus que ce qui était prévu à l'époque.

Le Projet d'agglomération devra donc permettre, par une action plus large que celle prévue dans le Plan directeur partiel des transports (qui ne prévoyait que le réaménagement de certains axes routiers et l'adaptation de la signalisation), de réduire davantage le trafic sur les différents axes et d'atteindre ainsi les valeurs fixées par la législation.

Concrètement, en l'an 2000, les valeurs limites d'immission étaient dépassées sur l'ensemble du réseau routier cantonal des communes de Bulle, La Tour-de-Trême (commune fusionnée avec Bulle depuis), Riaz et Vuadens. Avec les mesures d'accompagnement de la H189, les nuisances sonores devaient être réduites de manière significative sur le centre ville et sur les axes d'entrée en ville, notamment les routes de Riaz et de Vevey. L'évolution du trafic observée depuis montre que les réductions attendues risquent d'être insuffisantes sans mesures supplémentaires.

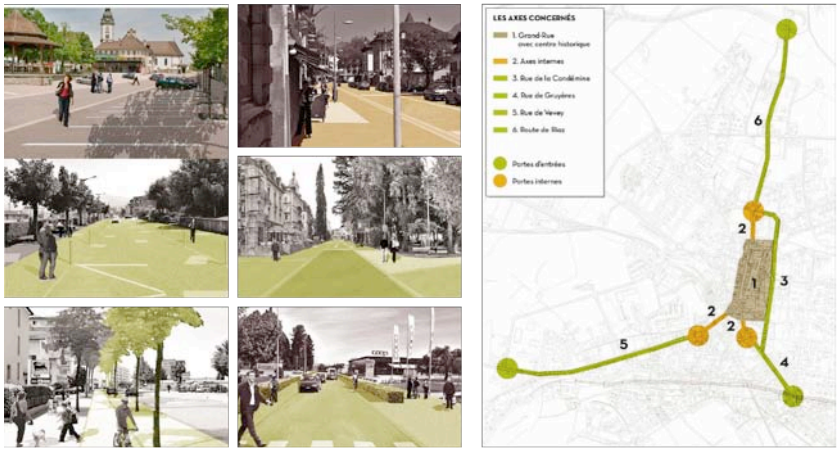
C'est en conséquence le but du Projet d'agglomération, par les mesures supplémentaires qu'il propose dans les domaines de l'urbanisation, des transports publics et de la mobilité douce notamment, d'atteindre les objectifs fixés à l'époque par le PDpT.

2.52 Air, climat

Dans le domaine de l'air et du climat, comme pour les nuisances sonores, les mesures proposées devront permettre de maîtriser l'augmentation du trafic automobile.

Les effets seront ici plus larges que dans le strict domaine des nuisances sonores puisque ils s'étendront à l'ensemble du territoire de l'agglomération, voire de la région.

Dans le domaine du climat, le réaménagement de la voirie, et notamment des axes d'entrée en ville, permettra en outre d'augmenter sensiblement la végétation et notamment le nombre d'arbres.



Le réaménagement des axes d'entrée en ville permettra d'augmenter sensiblement le nombre d'arbres dans les espaces construits de l'agglomération.

2.53 Energie

Bulle est Cité de l'Energie et, à ce titre, développe de nombreuses actions dans le domaine des économies d'énergie et de la limitation des atteintes à l'environnement.

Plus concrètement, le Projet d'agglomération permettra d'accélérer le développement du chauffage à distance qui pourra ainsi être étendu aux communes de l'agglomération.

Enjeu

Le Projet d'agglomération devra permettre d'atteindre les objectifs environnementaux fixés par le Plan directeur partiel des transports en étendant le champ des mesures à l'urbanisation, aux transports publics et à la mobilité douce notamment.

2.6 Synthèse, enjeux

2.61 Planification

Des communes unies, d'accord sur les objectifs et les moyens à mettre en œuvre, qui ont décidé de se mettre ensemble pour élaborer le projet qui guidera le développement de leur région.

- Le plan directeur cantonal fribourgeois fixe un rôle important aux régions. La structure urbaine définie par le plan directeur cantonal désigne un centre cantonal et six centres régionaux. Bulle est l'un des six centres régionaux.

  Le Projet d'agglomération permettra de s'insérer dans la structure urbaine définie par le plan directeur cantonal.

- A ce jour, il n'y a pas de plan directeur régional concernant les communes de Mobul.

  L'absence d'un plan directeur régional doit être comblée. Le plan directeur régional constituera le document de planification de mise en œuvre du Projet d'agglomération.

- De nombreuses collaborations intercommunales ont habitué les communes de la Gruyère à travailler ensemble.

  Pour l'élaboration de ce projet d'agglomération, les communes se sont constituées en association.

- Il existe déjà un document "contraignant" pour la commune de Bulle et le canton, le Plan directeur partiel des transports (PDpT).

  La mise en œuvre des mesures permettant d'atteindre les buts du PDpT reste d'actualité. Son contenu devra être intégré dans une planification globale à l'agglomération.

- Les communes constituant l'agglomération ont toutes un plan d'aménagement local, soit récent, soit en cours de révision.

  La planification directrice pour certains domaines (utilisation du sol, mobilité) devra être assurée par un seul plan pour toutes les communes. Ces dernières devront adapter leurs plans d'aménagement au Projet d'agglomération.

2.62 Urbanisation

Basé sur les éléments structurants actuels, le Projet d'agglomération devra densifier le centre-ville pour assurer le développement rationnel de l'agglomération.

- La Ville de Bulle, tête d'accès aux Préalpes, est située sur le Plateau Suisse, le long d'un important itinéraire nord-sud. La structure urbaine de l'agglomération est fortement marquée par cette situation géographique. Trois axes constituent ainsi la structure urbaine de base de l'agglomération : la route de Riaz en direction de Fribourg, la rue de Vevey, en direction de Châtel-St-Denis puis de la Riviera, et la rue de Gruyères, en direction de l'Intyamon et de la Jogne.

  La structure urbaine décrite doit rester la permanence qui guide les évolutions futures de l'agglomération. Les axes structurants donnent clairement des lignes de développement "vers l'intérieur".

- La Ville de Bulle compte plus de 75% des habitants et plus de 85% des emplois de l'agglomération. Les autres communes de l'agglomération sont toutes fortement polarisées sur leur chef-lieu. Leur développement propre passe par un centre fort.

  Les identités des différents villages sont encore très fortes et doivent être maintenues. Le centre ville et les centres des villages doivent être valorisés afin de renforcer leur identités.

- La ville de Bulle fait partie des villes de Suisse qui ont connu les plus fortes croissances depuis 1980. L'agglomération comptait, fin 2006, 21'852 habitants et 10'412 emplois.

  La population devrait continuer à croître pour atteindre 27'500 habitants en 2020 et 30'500 en 2030. Pour les emplois, les prévisions sont de 13'500 emplois en 2020, 14'500 en 2030.

  Le Projet d'agglomération doit prévoir des solutions pour répondre aux capacités attendues et visées pour 2020 et 2030. Ces solutions doivent répondre aux autres objectifs du Projet d'agglomération.

- La capacité totale de l'agglomération est estimée aujourd'hui à 27'350 habitants et à 13'800 emplois. Cette capacité sera insuffisante pour couvrir les besoins jusqu'en 2030, la saturation de 100 % devrait en effet être atteinte dès 2020.

  Au-delà de 2020, la capacité actuelle est insuffisante sans autres mesures. Ainsi, en prenant en compte une échéance plus lointaine et vu la faible densité de nombreuses zones à bâtir de l'agglomération, il paraît évident que la densification d'une partie des zones actuelles sera nécessaire.

- L'agglomération bulloise présente un potentiel de développement interne très important, de l'ordre de 280'000 m2 à proximité immédiate du centre-ville.

  La situation centrale et la bonne desserte en transports publics de ces terrains, en font des sites très intéressants pour le développement interne de l'agglomération.

2.63 Mobilité

Le Projet d'agglomération vise à tirer parti au mieux de la construction de la H189 en réaménageant les espaces publics, en mettant en place un réseau de transports en commun performant et en favorisant la mobilité douce.

- Le réseau principal se compose des routes cantonales convergeant vers le centre de Bulle (l'Etoile Mercedes). Ce système a été complété par deux routes d'évitement du centre-ville.

  Le réseau principal du centre-ville est aujourd'hui saturé et les contraintes environnementales n'y sont plus respectées. Cette saturation des axes principaux a également pour conséquence la dilution du trafic sur les axes secondaires et dans les quartiers. Les villages de Riaz et Vuadens sont eux aussi traversés par un trafic important.

  La H189 permettra de décharger "naturellement" en partie ce réseau. Des mesures d'accompagnement sont d'ores et déjà prévues pour optimiser l'utilisation de la H189.

  A l'exception du centre historique et de quelques rues du centre-ville de Bulle, le stationnement sur voirie est actuellement gratuit et de durée illimitée dans toute l'agglomération.

  Le Projet d'agglomération permettra de profiter de la réalisation de la route de distribution pour réorganiser la circulation dans l'agglomération et éviter, par la mise en place de mesures d'accompagnement, par une gestion multimodale des déplacements et par une gestion du stationnement, que les charges de trafic futures n'augmentent à nouveau après la mise en service de la H189.

- Le réseau régional des transports publics desservant l'agglomération est composé de 3 lignes de chemins de fer et de 8 lignes de bus. Le réseau régional ne fonctionne pas comme réseau d'agglomération (fréquences irrégulières, nombre d'arrêts, desserte du centre-ville notamment). Aucune ligne urbaine régulière n'existe sur les territoires des cinq communes.

  Il s'agira d'offrir des liaisons de transports publics urbains qui relient les secteurs à forts potentiels. Dans le même temps, le réseau régional à destination de l'agglomération sera réorganisé pour capter plus de pendulaires sur les transports publics

- La mobilité douce est, aujourd'hui, essentiellement utilisée au centre-ville, pour les déplacements de très courte distance. Seuls les écoliers utilisent régulièrement le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

  L'agglomération bulloise possède un réel potentiel de développement de la mobilité douce, notamment cyclable avec deux atouts essentiels : une topographie très favorable et des distances relativement courtes (toute la partie urbanisée de l'agglomération se situe dans un rayon de 3 kilomètres autour du centre de gravité de la ville de Bulle).

  Il s'agira de profiter des conditions favorables (distances et topographie) pour développer la mobilité douce et augmenter, notamment, la part modale cycliste dans les déplacements dans l'agglomération.

2.64 Nature et paysage

- L'agglomération bulloise est insérée entre les collines du Gibloux et les Préalpes.

  Les milieux naturels doivent être renforcés ainsi que les liaisons transversales au travers de la plaine. Ces mesures sont à coordonner avec les mesures de valorisation du paysage.

- L'agglomération bulloise est inscrite dans un paysage de grande valeur.

  Les espaces verts internes et périphériques sont à valoriser afin d'exploiter leur potentiel en tant que "parcs urbains". Ces mesures sont à coordonner avec les mesures de valorisation du paysage et la mise eu œuvre des mesures de mobilité douce.

Il s'agira enfin de tirer au mieux parti de la qualité de l'environnement naturel de l'agglomération…

2.65 Environnement

- La situation environnementale est problématique aujourd'hui dans l'agglomération, notamment sur les axes routiers principaux, en Ville de Bulle et dans les centres des villages de Riaz et de Vuadens.

  Les mesures prévues dans le PDpT devaient permettre d'améliorer sensiblement la situation. L'évolution du trafic observée depuis lors montre cependant que des mesures supplémentaires devront être prises, notamment dans les domaines de l'urbanisation, des transports publics et de la mobilité douce.

  Le Projet d'agglomération devra permettre d'atteindre les objectifs fixés par le Plan directeur partiel des transports en étendant le champ des mesures à l'urbanisation, aux transports publics et à la mobilité douce notamment.

…et d'atteindre les objectifs environnementaux fixés par la législation et par le Plan directeur partiel des transports.