

M

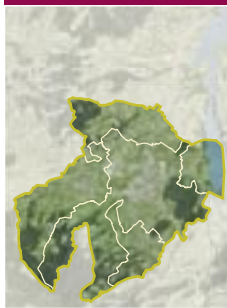
O

B

U

L

LE JOURNAL DE L'AGGLOMÉRATION BULLE, MORLON, LE PÂQUIER, RIAZ, VUADENS



06-07

## PÉRIMÈTRE DE L'AGGLO

LE PORTRAIT DES CINQ COMMUNES



08-09

## CONSTATS ET MESURES

URBANISATION ET ESPACES VERTS



10-12

## CONSTATS ET MESURES

TRANSPORTS ET RÉSEAU ROUTIER



# UNE VISION POUR MAÎTRISER L'AVENIR

02-05 POINT FORT

### LE PROJET D'AGGLOMÉRATION

Pour gérer les transports et l'aménagement du territoire. (P. 2)

### LE FONDS D'INFRASTRUCTURE

Les communes pourraient obtenir des subventions de la Confédération. (P. 4)

### LE PROCESSUS DE CONSULTATION

Un soutien politique et populaire à l'agglomération a émergé. (P. 5)

## Editorial

Maurice Ropraz  
préfet de la Gruyère  
président de Mobul

«C'est une belle harmonie quand le dire et le faire vont ensemble», a dit Montaigne. Créer ensemble une agglomération au sens de la loi fédérale sur le Fonds d'infrastructure ne peut que procéder de la même méthode. Exprimer une vision politique commune et agir

ensemble pour la mettre en œuvre sont les deux leviers actionnés aujourd'hui par cinq communes gruériennes pour maîtriser leur avenir et ses innombrables enjeux.

Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens projettent de coordonner leur politique des transports et de l'aménagement du territoire pour construire une agglomération forte au service du développement de toute la Gruyère. Une qualité de vie améliorée, une croissance maîtrisée et un développement inscrit

dans la durée, voilà les trois fondements de ce projet. Je salue sans détour l'ouverture d'esprit et le dynamisme de cette communauté de destins, baptisée Mobul.

Nous sommes aujourd'hui à la croisée des chemins. Dans quelques semaines, le projet devra être déposé à la Confédération. Une large consultation s'engage auprès des populations concernées. Je ne peux que vous inviter, vous toutes et tous habitants de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens, à vous

plonger dans ce projet audacieux et à en découvrir la quintessence. Car cette initiative ne se concrétisera pas sans votre adhésion et sans votre soutien. Le site internet [www.mobul.ch](http://www.mobul.ch), les communes et la Préfecture attendent vos questions et vos remarques. Le résultat de cette démarche participative doit permettre à l'agglomération de se construire pas à pas avec tous ses habitants.

**Ce n'est qu'avec vous, ensemble, que nous réussirons!**

# AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS



## HISTORIQUE

Les réflexions sur la H189 ont favorisé la création de l'agglomération. (PAGE 3)

● CINQ COMMUNES VEULENT COORDONNER LEUR POLITIQUE DES TRANSPORTS ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. CETTE INITIATIVE POURRAIT RECEVOIR L'APPUI DU FONDS D'INFRASTRUCTURE POUR LES AGGLOMÉRATIONS ET LE RÉSEAU DES ROUTES NATIONALES.

# UNE AGGLOMÉRATION BULLOISE POUR UNE RÉGION PLUS FORTE

## Les objectifs du projet d'agglomération

Les communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens ont présenté dans le détail leur projet d'agglomération. L'enjeu stratégique de cette collaboration intercommunale est la maîtrise concertée du développement des transports et de l'aménagement du territoire.

→ L'agglomération bulloise est en marche. Convaincues par la nécessité de construire une vision d'avenir commune et concertée pour leur développement, les communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens veulent déposer avant la fin de l'année un projet d'agglomération auprès de la Confédération. Son but: mettre en commun les compétences communales dans les transports et l'aménagement pour rendre plus efficace le développement régional. Le concept global préparé par le bureau d'études *team+* pourrait bénéficier du financement du Fonds d'infrastructure pour les agglomérations et le réseau des routes nationales.



La création d'un réseau de transport public performant est un objectif prioritaire pour Mobul, comme ici à Vuadens.

Il ne s'agit donc pas de créer une agglomération au sens de la loi cantonale, mais bien d'adopter une politique commune dans les domaines des transports et de l'aménagement du territoire. La création d'institutions suprarégionales comme un conseil de l'agglomération élu par le peuple, par exemple dans le Grand-Fribourg, ou l'engagement d'un processus de

fusion ne sont donc pas à l'ordre du jour. Le projet se développe au sein de l'association de communes Mobul, la Communauté régionale des transports de l'agglomération bulloise, initiée par Bulle, Riaz et Morlon et rejointe cette année par Le Pâquier et Vuadens. Ce projet, qui reprend

notamment le volet transport des mesures d'accompagnement liées à la construction de la H189, poursuit plusieurs objectifs.

Une urbanisation plus rationnelle des communes est possible sur bien des plans. L'un des principes centraux du

projet d'agglomération est de mieux utiliser les ressources et les espaces à disposition en les valorisant. De plus, l'objectif est de mieux maîtriser l'urbanisation de la région en évitant l'étalement des constructions hors du périmètre compact de l'agglomération. Construire de manière plus

dense dans les centres, poursuivre le développement territorial en le calquant sur celui des transports (notamment en densifiant les constructions autour des gares et des arrêts de bus) et, enfin, privilégier les secteurs facilement accessibles à vélo ou à pied sont trois mesures concrètes inscrites dans le projet.

## Un cadre de vie valorisé

Cette vaste réflexion entamée sur l'agglomération aura comme souci constant l'amélioration de la qualité de vie des habitants des cinq communes. La valorisation du centre-ville, des quartiers et des villages, mais également la préservation des espaces verts et des sentiers pédestres dans ou à proximité de l'agglomération doivent permettre de rendre plus attractif l'espace public pour l'ensemble de ses usagers. Cette revalorisation se fera en privilégiant la mixité des fonctions et en évitant ainsi la création de quartiers dortoirs ou de ghettos.

## Développer des transports publics performants

Actuellement, le réseau de transport en commun n'est pas suffisant. L'objectif est d'augmenter l'offre de 150% dans l'agglomération bulloise, notamment par la mise en service de deux lignes de bus diamétrales, Morlon-Vuadens et le Cloislet-Riaz. Une troisième ligne sera créée entre la zone industrielle de Planchy et le centre de Bulle aux heures de pointe.

## Une politique des transports au service du développement régional

L'utilité du projet d'agglomération s'illustre de manière frappante par le souci permanent de faire interagir le binôme «développement territorial»

Jean-Paul Glasson  
Syndic de Bulle



«Les cinq exécutifs sont persuadés qu'il est nécessaire de prendre de la hauteur pour penser en commun aménagement du territoire, transports et environnement...»

et «développement des transports» pour trouver les solutions les plus adaptées. Le réseau routier, les transports publics, le réseau cyclable et piéton se mettent ainsi au service de l'urbanisation.

A l'inverse, les objectifs d'urbanisation sont pensés en fonction du réseau de transports existants ou futurs. La desserte performante du centre de l'agglomération et des villages, l'encouragement du déplacement en transports en commun, à vélo ou à pied, l'utilisation de la H189 comme route de distribution vers le centre-

## COÛT TOTAL DES MESURES

MESURES	COÛT (millions de francs)	
RÉSEAU ROUTIER	32,37	57%
VALTRALOC (1)	9,28	16,5%
ZONES À VITESSE MODÉRÉE	4,3	7,5%
TRANSPORTS PUBLICS	1	1,8%
MOBILITÉ DOUCE	9,27	16,5%
STATIONNEMENT	0,46	0,8%
TOTAL (2)	56,68	

(1) Traversée de localités

(2) Ces 56,7 millions de francs comprennent les 10 millions de francs de mesures qui seront réalisées avant 2011. Ainsi, 46,7 millions pourraient être subventionnés, à hauteur de 30% à 50%, par la Confédération.

(SOURCE: TEAM+)



Le Fonds d'infrastructure de la Confédération pourrait financer en partie les travaux.

ville et vers chaque commune sont quelques-unes des priorités de l'agglomération. L'objectif est, enfin, de sécuriser les secteurs d'habitation et de les protéger des nuisances du trafic.

Afin d'atteindre ces objectifs, un catalogue de mesures dans les domaines de l'urbanisation, du réseau routier, des transports publics, de la mobilité douce, du stationnement et de la gestion des déplacements est sur le point d'être finalisé. L'ensemble du projet, notamment le détail

des mesures envisagées et le concept de travail, est présenté sur le site internet [www.mobul.ch](http://www.mobul.ch).

## Le coût des mesures

Le coût pour l'ensemble des travaux prévus est devisé à 56,7 millions de francs. Ces investissements seront subventionnés à hauteur de 30% à 50% par la Confédération en cas d'adoption du projet. Dans ces 56,7 millions sont compris notamment les 10 millions de francs de mesures qui seront réalisées avant 2011.

## HISTORIQUE DU PROJET MOBUL

1961

La Ville de Bulle demande un axe d'évitement.

1983

Un projet de contournement par l'est est mis à l'enquête. Avec 3200 oppositions déposées, le projet ne sera jamais réalisé.

1995

Une nouvelle étude d'opportunité est réalisée. Les objectifs sont modifiés. La route de contournement devient une route de distribution permettant au trafic de transit d'éviter l'ag-

glomération bulloise. Elle permet également au trafic origine-destination d'accéder aux différents secteurs de l'agglomération sans transiter par des axes sensibles du point de vue technique, social ou environnemental. Le nouveau projet passe par l'ouest et intègre trois carrefours intermédiaires à Planchy, la Pâla et Le Pâquier. Des mesures d'accompagnement sont formalisées dans un plan directeur partiel des transports. Elles font partie intégrante du projet et comprennent notamment des mesures de modération de trafic.

Dans le cadre de la procédure d'approbation du projet, les communes s'engagent à mettre en place un réseau de transports publics urbains performant. Le projet et ses mesures d'accompagnement permettent notamment de faire tomber de plus de 50% le trafic dans le centre-ville, de diminuer fortement les nuisances sonores et de réduire les émissions d'oxyde d'azote de 10% environ.

2004

Les travaux de la H189 et de ses mesures d'accompagnement débutent.

1999

Le projet de la H189 est mis à l'enquête publique. Vingt-trois oppositions sont déposées.

2001

Le peuple fribourgeois plébiscite le projet en votation populaire cantonale.

2006

Bulle, Morlon et Riaz fondent l'association Mobul. Les études relatives au Plan régional des transports, formalisant la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, sont lancées.

2007

Le Pâquier et Vuadens rejoignent l'association Mobul. L'élaboration du projet d'aggllo, qui intègre le Plan régional des transports, débute.

# Le Fonds d'infrastructure de la Confédération, c'est quoi?

## Agglomérations et routes nationales

Mobul veut créer une agglomération de type fédéral, c'est-à-dire en bénéficiant de subventions du Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales. Au total, pour les 20 prochaines années, la Confédération va allouer 20 milliards de francs pour améliorer et moderniser les infrastructures de transport dans notre pays.



Quelque 6 milliards de francs ont été débloqués pour les routes et les agglomérations.

La création d'une agglomération bulloise ne doit pas être comprise au sens de la loi cantonale. Il n'est pas question pour les cinq partenaires de Mobul (Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens) de créer des institutions supracommunales comme un parlement ou un conseil d'agglomération. Le projet bullois est ainsi fondamentalement différent de celui développé actuellement dans le Grand-Fribourg.

Mobul propose en effet en priorité une intensification de la collaboration et de la coordination intercommunales dans les politiques des transports et de l'aménagement du territoire. Le cadre légal de référence est ainsi défini par la loi fédérale sur le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales, qui sera opérationnel en 2008.

Les objectifs de ce fonds partent d'un constat clair: la Suisse a besoin de

réseaux routier et ferroviaire performants. Pour financer l'entretien et la modernisation de l'infrastructure de transport existante et lui permettre d'absorber le trafic, la Confédération a créé le Fonds d'infrastructure. Celui-ci doit notamment servir à financer les voies de communication dans les agglomérations, ainsi que l'achèvement et l'aménagement du réseau des routes nationales existant.

Le Fonds d'infrastructure sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. La loi fédérale sur le Fonds d'infrastructure (LFInfr) entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Le Fonds «trafic d'agglomération» est doté de 6 milliards de francs (sur un total de 20,8 milliards), 2,56 milliards de francs pour cofinancer les projets urgents (déjà attribués, com-

prenant pour Fribourg le pont de la Poya) et 3,44 milliards de francs pour le cofinancement des projets d'agglomération. Ces contributions fédérales seront allouées par le Parlement par périodes de 4 ans entre 2011 et 2027. Seules les agglomérations qui auront élaboré et fait approuver par leur canton et par la Confédération un projet d'agglomération pourront bénéficier de ce fonds. Les dossiers doivent être déposés avant le 31 décembre 2007 pour bénéficier du premier volet de subventions fédérales (2011-2015). Plus de 35 projets d'agglomération sont en cours d'élaboration.

Le Fonds d'infrastructure est temporaire. Il sera dissout au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la loi sur le Fonds d'infrastructure. Le Conseil fédéral a la possibilité de prolonger ce délai de cinq ans au plus.

(SOURCES: OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL)

## MODE D'EMPLOI

Le projet d'agglomération est un instrument de planification à long terme, renouvelé périodiquement. Dans le canton de Fribourg, un projet d'agglomération a le statut d'un plan directeur. Le projet d'agglomération comprend un concept de développement coordonné «transports et urbanisation», ainsi que des projets et des mesures qui portent sur les infrastruc-

tures et sur l'exploitation des différents moyens de transport. Pour pouvoir bénéficier des contributions fédérales, les projets d'agglomération doivent remplir certaines exigences de base dans les domaines suivants: participation, entité responsable, analyses de la situation actuelle en matière de transports et d'urbanisme, largeur de l'éventail de mesures,

évaluation coût/efficacité, mise en œuvre et controlling. De plus, les mesures du projet d'agglomération doivent prouver des effets positifs dans les domaines suivants: la qualité du système de transport, le développement urbain vers l'intérieur, la sécurité du trafic, les atteintes à l'environnement et la consommation de ressources.

# La population derrière le projet

## Les résultats de la consultation en 8 questions

Le projet d'agglomération est perçu comme un projet porteur pour toute la Gruyère. Le processus de consultation qui s'est achevé le 7 décembre l'a bien montré. Bien sûr, quelques interrogations légitimes, notamment sur la question de la mise en œuvre du projet, ont émergé. Si la consultation formelle est terminée, les communes encouragent tous les citoyens à continuer à donner leur avis sur le site internet [www.mobul.ch](http://www.mobul.ch).

Combien vont coûter les mesures envisagées pour le développement de l'agglomération?

L'ensemble des mesures prévues pour les transports et l'aménagement nécessite un investissement total de 56,7 millions de francs, dont environ 10 millions de francs pour des mesures qui seront réalisées avant 2011.

Comment vont-elles être financées, notamment dans le domaine de l'amélioration du réseau routier?

En temps normal, les domaines comme le trafic d'agglomération sont fondamentalement de la compétence des communes. La Confédéra-

tion n'intervient qu'à titre subsidiaire. Pourtant, elle soutient des projets que les agglomérations ne peuvent financer eux-mêmes. Elle ne soutient que les investissements. Toute participation aux coûts d'exploitation est ainsi exclue. La Confédération peut prendre en charge entre 30 et 50% des coûts imputables, le solde étant à la charge des communes.

Si la Confédération ne soutient pas le projet d'agglomération bulloise, toutes les mesures vont-elles tomber à l'eau?

Non. La plupart des mesures seront réalisées. Mais pour des questions financières, leur mise en œuvre sera certainement davantage étalée dans le temps. Si certaines mesures coûteuses ne pouvaient pas être financées faute de moyens suffisants, une nouvelle fenêtre pour déposer un projet au Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales s'ouvrira en 2015. Enfin, la réflexion amorcée entre les communes n'est pas perdue. Cette fructueuse collaboration est un atout pour l'avenir de toute la région.

En créant une agglomération, devra-t-on élire un conseil ou une assemblée supracommunale?

Non. Il ne s'agit donc pas de créer une agglomération au sens de la loi cantonale. Le Grand-Fribourg a

choisi cette voie et a créé des institutions supracommunales pour faire avancer son projet: un comité et un conseil de l'agglomération. Ce qui n'est pas le cas pour le projet Mobul.

Mais alors, quel est le cadre légal de référence?

Il s'agit de la loi fédérale sur le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (LFInfr), qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Le Fonds d'infrastructure doit notamment servir à financer les voies de communication dans les agglomérations, ainsi que l'achèvement et l'aménagement du réseau des routes nationales existant. Il est alimenté par les recettes de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière.

Quels sont les objectifs de l'agglomération bulloise?

Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens veulent développer une politique commune dans les domaines des transports et de l'aménagement du territoire. La création d'institutions élues par le peuple ou l'engagement d'un processus de fusion ne sont donc pas à l'ordre du jour. Le projet se développe au sein de l'association de communes Mobul, la Communauté régionale des transports de l'agglomération bulloise, initiée par Bulle, Riaz et Morlon et

Isabelle VOGT  
Syndique de Morlon



«Le projet d'agglomération, c'est travailler ensemble pour notre avenir et celui de nos enfants dans le respect de notre environnement...»

rejointe cette année par Le Pâquier-Montbarry et Vuadens. Ce projet, qui reprend notamment le volet transport des mesures d'accompagnement liées à la construction de la H189, poursuit plusieurs objectifs.

Concrètement, quels sont les domaines qui seront traités par Mobul?

Des mesures sont prévues dans les domaines de l'urbanisation, du réseau routier, du stationnement, des transports publics et de la mobilité douce. L'objectif central est de construire une vision d'avenir commune et concertée pour le développement de l'agglomération. La maîtrise des domaines stratégiques des transports et de l'aménagement du territoire est la clé de voûte du processus.

Quel est le calendrier du processus?

D'ici à la fin de l'année, les statuts de Mobul doivent être adoptés par les communes concernées par le projet. La phase de consultation s'est terminée le 7 décembre, récoltant de nombreux avis favorables. De plus, le dossier de présentation avec les mesures envisagées et leurs coûts doit être déposé avant la fin de l'année à la Confédération.

## CONSULTATION: RÉSULTATS INTERMÉDIAIRES

	Non	Plutôt non	Neutre	Plutôt oui	Oui
CONSTITUER MOBUL					
AGIR SUR L'URBANISATION					
DENSIFIER LES SECTEURS CENTRAUX					
VALORISER LES VILLAGES					
LIMITER L'ÉTALEMENT VERS L'EXTÉRIEUR					
VALORISER LES ESPACES NATURELS					
REPORTER LE TRAFIC SUR LA H189					
RÉAMÉNAGER L'ESPACE PUBLIC					
MODÉRER LES SECTEURS RÉSIDENTIELS					
RÉGLEMENTER LE STATIONNEMENT					
LIAISON FERROVIAIRE BULLE-FRIBOURG					
LIGNES TC D'AGGLOMÉRATION					
LIAISONS PIÉTONNES ET CYCLABLES					
EFFICACITÉ DU PROJET D'AGGLOMÉRATION					

(SOURCE: TEAM+)

## LE PÉRIMÈTRE DE L'AGGLOMÉRATION



## TRAFIC PENDULAIRE

Les 59% des pendulaires domiciliés dans l'agglomération y travaillent.

## POPULATION

L'agglomération des cinq communes compte 22000 habitants.

L'AGGLOMÉRATION COMPREND CINQ COMMUNES ET GÉNÈRE 10500 EMPLOIS SUR UN TERRITOIRE DE PRÈS DE 5000 HECTARES.

## LA COMMUNE DE VUADENS



POPULATION	1806 hab.	8% de l'agгло
EMPLOIS	435 empl.	4% de l'agгло
SURFACES	1049 ha	21% de l'agгло
<b>A</b> BOISÉES	248 ha	19% de l'agгло
<b>B</b> AGRICOLES	690 ha	25% de l'agгло
<b>C</b> URBANISÉES	109 ha	14% de l'agгло

La densité de la surface urbanisée est de 21 hab. ou empl. / ha.  
Les 60% des pendulaires domiciliés dans la commune travaillent dans l'agгло.

## LA COMMUNE DU PÂQUIER



POPULATION	1032 hab.	5% de l'agгло
EMPLOIS	185 empl.	2% de l'agгло
SURFACES	450 ha	9% de l'agгло
<b>A</b> BOISÉES	80 ha	6% de l'agгло
<b>B</b> AGRICOLES	308 ha	11% de l'agгло
<b>C</b> URBANISÉES	59 ha	7% de l'agгло

La densité de la surface urbanisée est de 21 hab. ou empl. / ha.  
Les 58% des pendulaires domiciliés dans la commune travaillent dans l'agгло.

## L'AGGLOMÉRATION DES CINQ COMMUNES

POPULATION	21852 hab.	
EMPLOIS	10412 empl.	0,48 empl./hab.
SURFACES	4910 ha	
<b>A</b> BOISÉES	1315 ha	27% de l'agгло
<b>B</b> AGRICOLES	2760 ha	56% de l'agгло
<b>C</b> URBANISÉES	802 ha	16% de l'agгло

La densité de la surface urbanisée est de 40 hab. ou empl. / ha.  
Les 59% des pendulaires domiciliés dans l'agгло y travaillent.

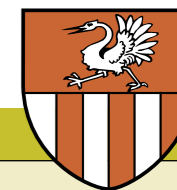


## LA COMMUNE DE RIAZ

POPULATION	1903 hab.	9% de l'agгло
EMPLOIS	735 empl.	7% de l'agгло
SURFACES	778 ha	16% de l'agгло
<b>A</b> BOISÉES	200 ha	15% de l'agгло
<b>B</b> AGRICOLES	482 ha	17% de l'agгло
<b>C</b> URBANISÉES	95 ha	12% de l'agгло

La densité de la surface urbanisée est de 28 hab. ou empl. / ha.  
Les 53% des pendulaires domiciliés dans la commune travaillent dans l'agгло.

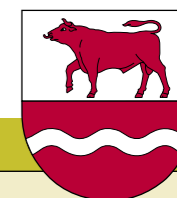
## LA COMMUNE DE MORLON



POPULATION	590 hab.	3% de l'agгло
EMPLOIS	106 empl.	1% de l'agгло
SURFACES	249 ha	5% de l'agгло
<b>A</b> BOISÉES	42 ha	3% de l'agгло
<b>B</b> AGRICOLES	177 ha	6% de l'agгло
<b>C</b> URBANISÉES	24 ha	3% de l'agгло

La densité de la surface urbanisée est de 29 hab. ou empl. / ha.  
Les 60% des pendulaires domiciliés dans la commune travaillent dans l'agгло.

## LA COMMUNE DE BULLE



POPULATION	16521 hab.	76% de l'agгло
EMPLOIS	8951 empl.	86% de l'agгло
SURFACES	2384 ha	49% de l'agгло
<b>A</b> BOISÉES	745 ha	57% de l'agгло
<b>B</b> AGRICOLES	1103 ha	40% de l'agгло
<b>C</b> URBANISÉES	515 ha	64% de l'agгло

La densité de la surface urbanisée est de 49 hab. ou empl. / ha.  
Les 60% des pendulaires domiciliés dans la commune travaillent dans l'agгло.

# POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE



DANS LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION, PLUSIEURS ESPACES VERTS POURRAIENT ÊTRE VALORISÉS POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS.

### MOBILITÉ DOUCE

Le projet d'agglomération veut favoriser les déplacements à pied et à vélo. (PAGE 11)

### DENSIFIER LE CENTRE

Pour éviter l'étalement des constructions sur des terrains vierges, des possibilités de développement existent dans le centre de l'agglomération.

# Urbanisation et espaces verts

## Densifier, préserver, valoriser

Les communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens veulent développer ensemble un projet d'agglomération cohérent. L'enjeu stratégique de cette collaboration intercommunale est la maîtrise concertée du développement des transports et de l'aménagement du territoire à l'intérieur du périmètre des cinq communes.

sation doit être coordonné avec le développement des transports, afin d'éviter l'étalement de l'urbanisation. La valorisation du centre-ville et des centres des villages sera une priorité, notamment en améliorant

### Il faut valoriser les centres et les espaces verts

le cadre construit, en valorisant les aménagements de l'espace public et en assurant dans l'ensemble de

l'agglomération la mixité des fonctions, rempart contre la création de ghettos.

### Mieux utiliser l'espace urbanisé

Plusieurs zones situées à moins de 500 mètres des centres possèdent des potentiels de reconversion urbaine très importants. On peut notamment penser aux espaces situés au nord de la gare de Bulle, à l'arsenal et à des friches industrielles disséminées sur les territoires communaux. Ce souci de développer en priorité ces zones

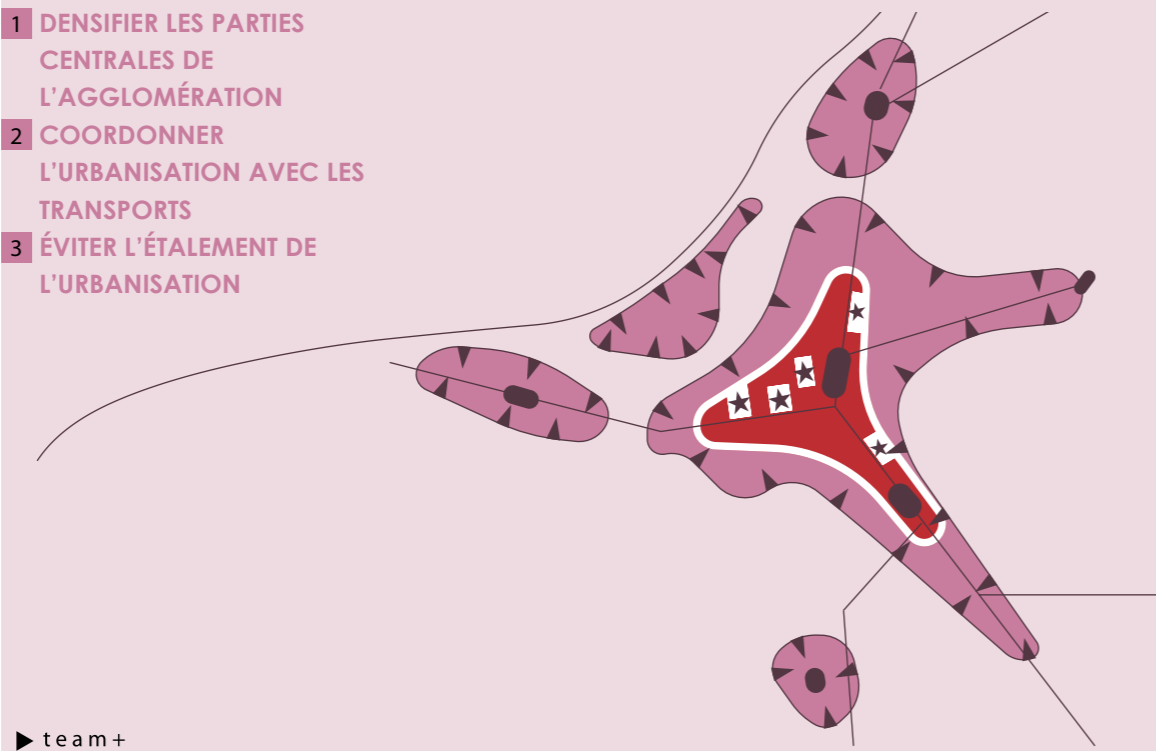
n'est pas anodin. Cette stratégie permet de contenir l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact d'agglomération et de ne pas ouvrir de nouveaux fronts sur les terrains encore vierges.

### Préserver et valoriser les zones vertes

Le paysage et plus généralement la nature sont des composantes majeures de l'identité d'une région. L'agglomération bulloise est implantée entre trois grandes entités paysagè-

## LES OBJECTIFS DU CONCEPT D'URBANISATION

- 1 DENSIFIER LES PARTIES CENTRALES DE L'AGGLOMÉRATION
- 2 COORDONNER L'URBANISATION AVEC LES TRANSPORTS
- 3 ÉVITER L'ÉTALEMENT DE L'URBANISATION



team+

### Constat

Des sites situés dans des secteurs centraux et stratégiques de l'agglomération sont encore sous-exploités. Ces espaces ont encore un fort potentiel de reconversion. Il est important d'utiliser l'ensemble de ces ressources et de stopper ainsi la tendance actuelle à étendre l'urbanisation à l'extérieur des centres.

De manière générale, les centres des communes sont encore peu valorisés, tout comme les espaces verts, pourtant nombreux dans les parties urbanisées, dont les habitants ne peuvent profiter pleinement en raison de leur accès difficile ou de leur aménagement inexistant. Le potentiel pour créer des parcs urbains qui amélioreraient la qualité de vie des habitants est ainsi important.

### Densifier le centre

L'objectif est de densifier les parties centrales de l'agglomération, en profitant des espaces encore sous-urbanisés. Ce processus d'urbani-

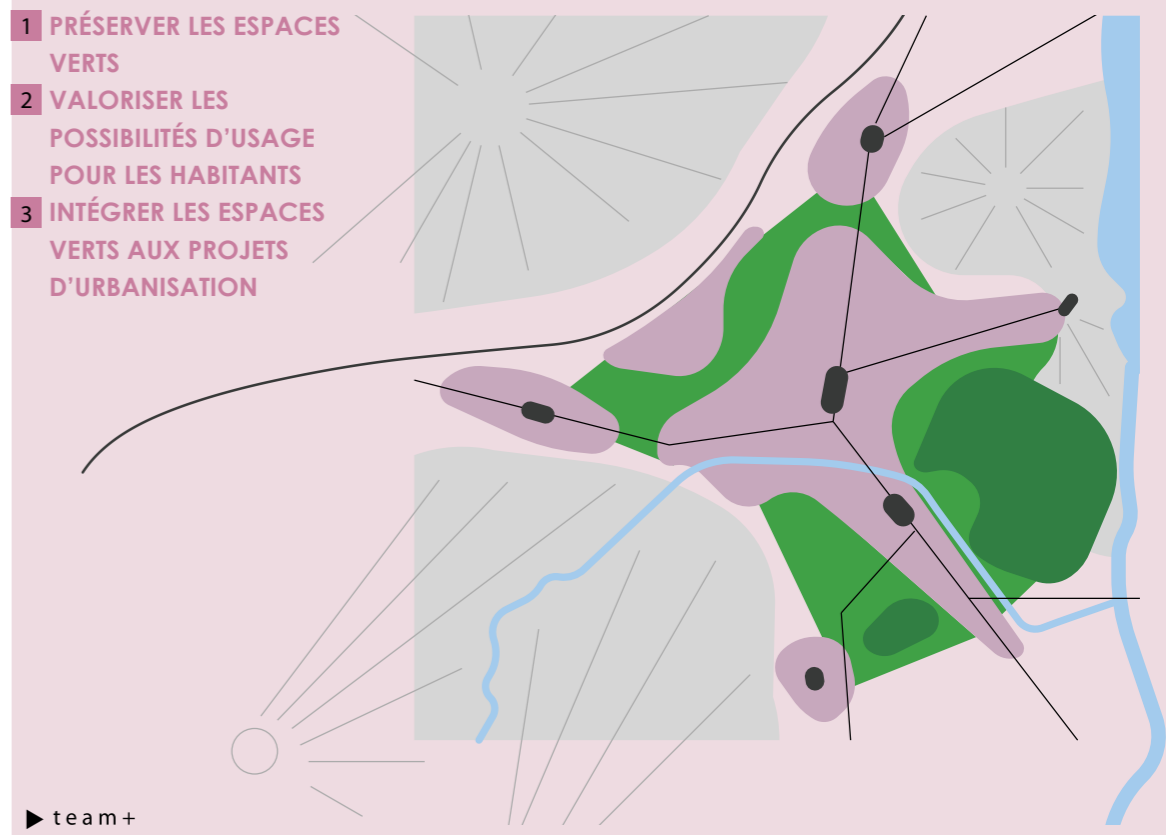
Georges OBERSON  
Syndic de Riaz



«L'enthousiasme des cinq communes pour élaborer conjointement un projet de développement cohérent montre qu'elles ont pris conscience de leur avenir commun...»

## LES OBJECTIFS DU CONCEPT PAYSAGER

- 1 PRÉSERVER LES ESPACES VERTS
- 2 VALORISER LES POSSIBILITÉS D'USAGE POUR LES HABITANTS
- 3 INTÉGRER LES ESPACES VERTS AUX PROJETS D'URBANISATION



team+

res: le Gibloux, le Moléson, l'espace du lac de la Gruyère. De plus, les Préalpes fribourgeoises, avec la chaîne des Vanils au sud et la chaîne des Gastlosen à l'est sont situées à proximité du périmètre de l'agglomération, renforçant ainsi la valeur ajoutée paysagère et environnementale de la région.

### Intégrer les espaces verts à l'urbanisation

Afin de préserver et d'économiser cette composante essentielle pour la qualité de vie, le bien-être et le tourisme, le projet d'agglomération prévoit de sauvegarder au maximum les espaces verts et de valoriser leur utilisation par les habitants en créant des cheminements et des loisirs doux de proximité. Dans le développement futur, le souci d'intégrer les espaces verts aux projets d'urbanisation sera permanent, notamment en façonnant les limites entre le bâti et les espaces verts.

### Une planification à modifier

Afin de mettre en œuvre ces mesures et de les affiner, toutes les communes vont procéder à l'élaboration d'un Plan directeur régional. Dans ce cadre, elles pourront étudier la nécessité ou l'opportunité de procéder à des adaptations de leur Plan d'aménagement local.

## LES MESURES DU CONCEPT D'URBANISATION

### BULLE

Le projet d'agglomération établit, prévoit ou rend obligatoire à futur des planifications détaillées au niveau de l'affectation pour les secteurs de l'arsenal de Bulle, du site de la scierie Despond SA, en cas de libération du site, du secteur de la Pâla, avec remaniement parcellaire, du secteur gare-nord, du Terraillet, de Saint-Michel, de plusieurs secteurs situés entre l'Ancien-Comté et la Trême, du Praz, du Ferrage et des Granges-est, au niveau directeur pour cette dernière zone.

### MORLON

La révision du Plan d'aménagement en cours d'approbation n'entre pas en contradiction avec le projet d'agglomération.

### LE PÂQUIER

La révision du Plan d'aménagement local est en cours. Elle permettra d'établir une planification détaillée pour les sites de Villard Blanchin, partiellement au niveau affectation, partiellement au niveau directeur et

de La Fin au niveau directeur, pour devenir un secteur de réserve.

### RIAZ

La commune a révisé récemment son Plan d'aménagement local. Les sites à l'ouest et au nord du centre, définis par le projet d'agglomération, seront légalisés par étapes selon les modalités définies par le plan directeur régional. Le secteur au sud-est du centre au niveau directeur devient un

secteur de réserve. Enfin, une planification détaillée est réalisée pour le secteur Villard Blanchin.

### VUADENS

La commune inscrit au plan directeur et/ou légalise par étapes, selon les modalités définies par le plan directeur régional, le secteur de la Favagette et les secteurs situés au nord de la gare et à l'ouest de la route cantonale.



# Créer des transports publics pour capter les pendulaires

Des lignes de bus seront créées dans l'agglomération

## Des transports publics peu développés

Le potentiel de développement des transports publics est très fort dans l'agglomération bulloise.

Actuellement, le réseau est composé de trois lignes de train à cadence horaire et de huit lignes de bus régionales à cadence horaire. Ce réseau de lignes radiales possède une destination terminus avec la gare de Bulle et des lignes de bus qui contournent le centre-ville avec une faible desserte urbaine.

Il n'y a que neuf arrêts à disposition des usagers dans l'agglomération. Ainsi, la configuration actuelle des transports publics débouche sur un

système de transports publics principalement utilisé par les captifs, autrement dit les écoliers et les personnes sans voiture, mais il n'est pas configuré actuellement pour représenter une alternative crédible à l'utilisation de la voiture, notamment auprès des pendulaires.

## Repenser les transports publics

L'amélioration de l'offre en transports publics permettrait d'offrir une alternative intéressante aux transports individuels motorisés. Le nouveau réseau permettra à 44% des pendulaires d'atteindre leur lieu de destination sans transbordement (contre 17% aujourd'hui). Trois mesures centrales sont prévues.

1 La restructuration du réseau régional et la création d'une nouvelle liaison ferroviaire directe vers Fribourg via Romont vont permettre de capter un maximum de pendulaires venant de l'extérieur de l'agglomération.

2 La création de deux lignes diamétrales de transports en commun dans l'agglomération permettrait de desservir les principaux secteurs urbanisés.

3 La mise en place d'une troisième ligne desservant, du moins dans un premier temps aux heures de pointe, la zone d'activité de Planchy et permettant également la limitation de l'utilisation de véhicules privés.

Antoinette BADOUD  
Syndique du Pâquier



«Les communes gruériennes savent que leur développement propre passe par un développement harmonieux de l'agglomération bulloise...»

## LES MESURES

### À CRÉER

- Une ligne de bus nord-sud, qui circulera entre l'hôpital de Riaz (HSF) et le quartier du Cloalet à La Tour-de-Trême.
- Une ligne est-ouest, qui circulera entre Morlon et Vuadens.
- Une troisième ligne desservant la zone industrielle de Planchy aux heures de pointe.

### À RÉAMÉNER

- Les lignes régionales à l'intérieur de l'agglomération, en modifiant les itinéraires et en créant de nouveaux arrêts.
- La gare de Vuadens, en créant des quais et des structures d'accueil.

### À ÉTUDIER

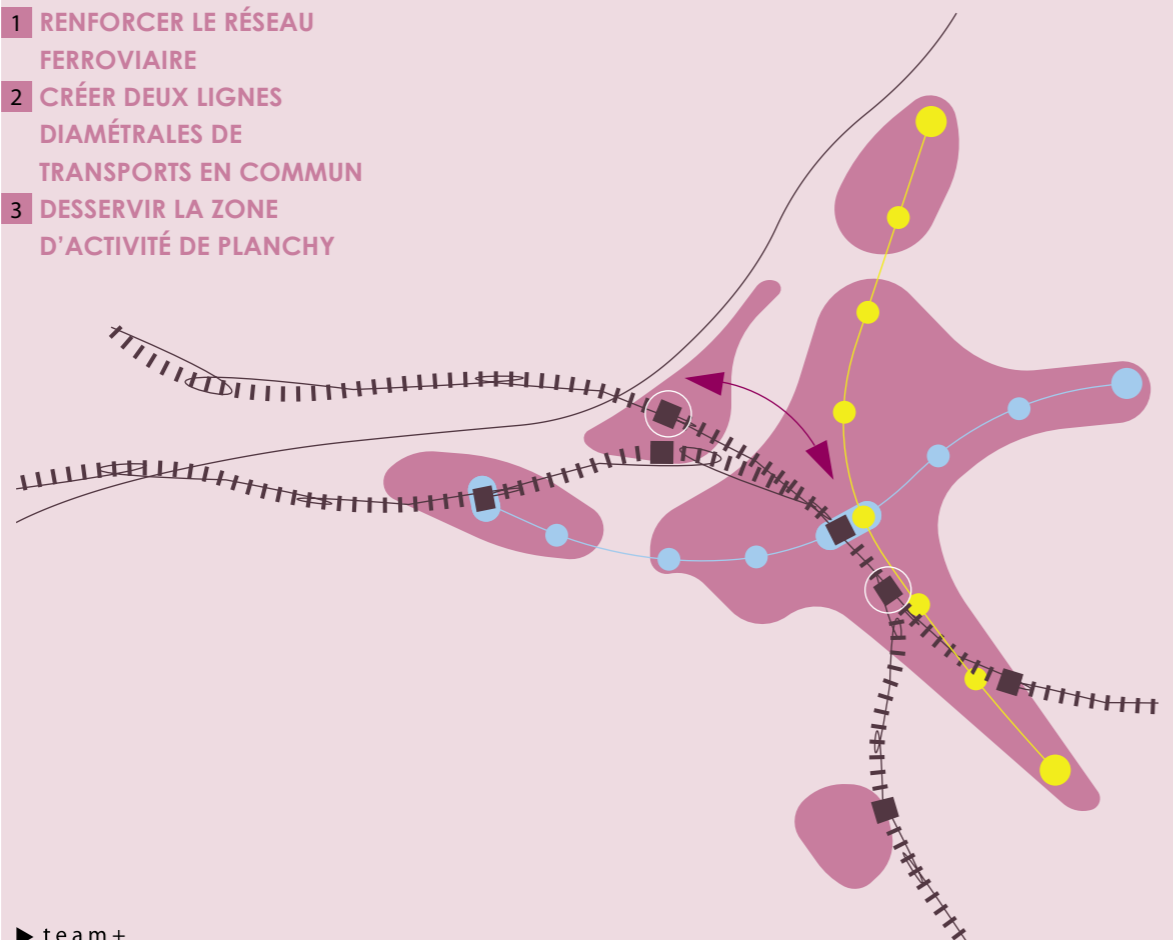
- L'opportunité de créer de nouveaux arrêts ferroviaires, par exemple à la Cité St-Michel ou à Planchy.
- La mise en place d'une stratégie d'information et de promotion.

### À VALORISER

- Les infrastructures ferroviaires, par exemple en augmentant la cadence, en créant un train direct Bulle-Romont et une ligne Bulle-Broc.

## LES OBJECTIFS DU CONCEPT DE TRANSPORTS PUBLICS

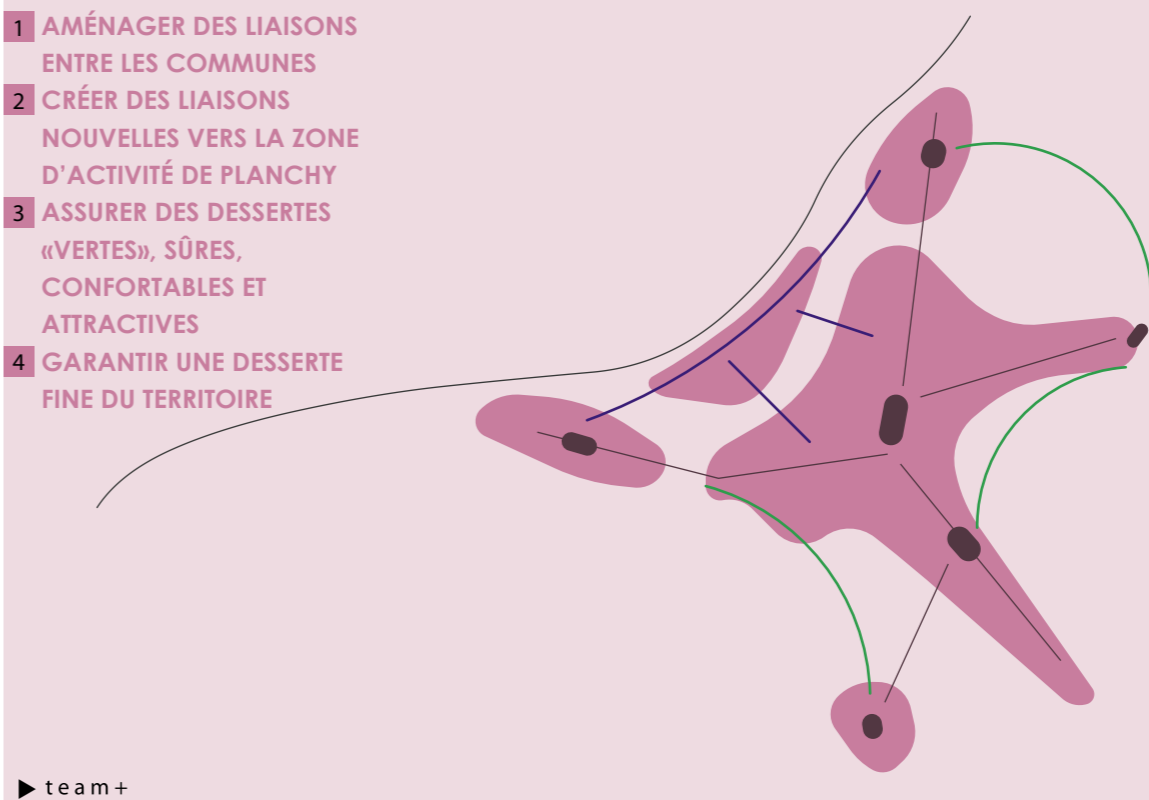
- 1 RENFORCER LE RÉSEAU FERROVIAIRE
- 2 CRÉER DEUX LIGNES DIAMÉTRALES DE TRANSPORTS EN COMMUN
- 3 DESSERVIR LA ZONE D'ACTIVITÉ DE PLANCHY



► team+

## LES OBJECTIFS DU CONCEPT DE MOBILITÉ DOUCE

- 1 AMÉNAGER DES LIAISONS ENTRE LES COMMUNES
- 2 CRÉER DES LIAISONS NOUVELLES VERS LA ZONE D'ACTIVITÉ DE PLANCHY
- 3 ASSURER DES DESSERTES «VERTES», SÛRES, CONFORTABLES ET ATTRACTIVES
- 4 GARANTIR UNE DESSERTES FINE DU TERRITOIRE



► team+

# Plus de mobilité douce

## Favoriser les déplacements à pied ou à vélo

### Une mobilité douce sous-exploitée

De manière générale, le réseau actuel de mobilité douce, autrement dit les déplacements à pied ou à vélo par exemple, est embryonnaire. Le trafic cycliste est principalement orienté



sur les écoles et le centre-ville, alors que le trafic piéton l'est sur les centres et les écoles. De manière générale, les cheminements de mobilité douce sont essentiellement localisés sur les axes principaux. Mais leur utilisation est faible en dehors des déplacements de très grande proximité.

### A pied ou à vélo: la mobilité douce a de l'avenir en Gruyère

Enfin, il y a peu d'infrastructures cyclables qui soient utilisables en site protégé. Afin de favoriser l'utilisation des mobilités douces, mais également des transports publics, il est nécessaire de repenser le concept de stationnement sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

### Un fort potentiel pour les mobilités douces

L'agglomération bulloise se prête idéalement à l'utilisation des mobi-

lités douces pour les déplacements quotidiens. Sa taille et sa topographie permettent de créer un potentiel de développement pour les déplacements à pied ou à vélo. Plusieurs mesures sont envisageables:

- 1 Le renforcement et l'aménagement des liaisons entre les communes, notamment entre le centre et les communes périphériques et entre les communes périphériques elles-mêmes.
- 2 La création de liaisons nouvelles desservant efficacement la zone d'activité de Planchy.
- 3 La création de dessertes respectueuses de l'environnement et du paysage, sûres, confortables et attractives.
- 4 L'amélioration de la perméabilité piétonne et cycliste à travers le tissu urbain.
- 5 L'aménagement de stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics.

## STATIONNEMENT REPENSÉ

### À MODIFIER

- La réglementation du stationnement dans le centre-ville bullois et tourain, avec des modifications de tarification et de limitation dans le temps de manière à assurer la disponibilité des places pour les clients et les visiteurs des centres.
- Les règlements communaux en ce qui concerne les zones d'activité.



### À INTRODUIRE

- Des vignettes pour les habitants et les employés dans les parkings périphériques du centre-ville.
- Les règlements communaux en ce qui concerne les zones d'habitation après une estimation des besoins.

### À ÉLABORER

- Des concepts de stationnement pour chaque commune.
- Des plans de mobilité pour les employés des services publics.
- Une politique favorisant la mobilité douce.

### À ENCOURAGER

- Le système Pédibus pour les écoliers.
- La création de stationnement deux-roues dans les entreprises et les équipements privés.
- Le soutien aux entreprises pour l'élaboration de plans de mobilité.



# Améliorer le réseau routier et mieux répartir le trafic

## Des mesures pour désengorger les centres

### Constat: des centres saturés

Actuellement, le centre de l'agglomération accueille l'ensemble du trafic pendulaire et de transit. De plus, les déplacements sont presque exclusivement réalisés en voiture. Conséquences immédiates: les routes principales sont surchargées. Les temps de parcours sont très longs des centres des localités encombrés par les véhicules jusqu'au centre-ville. De nombreux usagers dépassent le temps de stationnement autorisé. Au final, le trafic est dilué sur l'ensem-

ble du territoire et du trafic de transit avec des vitesses non adaptées se développe dans les quartiers.

### Repenser la gestion du trafic

Pour garantir le respect des contraintes environnementales et améliorer la qualité de vie dans les secteurs urbanisés (centre-ville, villages), des mesures sont nécessaires:

**1** Garantir le fonctionnement de la H189 comme route de distribution vers le centre-ville et vers chaque

commune de l'agglomération.

**2** Réaménager les axes d'entrée en ville, le centre-ville et les centres des villages, modérer l'ensemble du réseau routier secondaire, mettre en zones 30 km/h le centre-ville et les quartiers résidentiels.

**3** Il est nécessaire d'adapter la réglementation du stationnement de manière à garantir la disponibilité des places de parc pour les clients et les visiteurs. Le concept de stationnement est à repenser.

## LES OBJECTIFS DU CONCEPT DE RÉSEAU ROUTIER

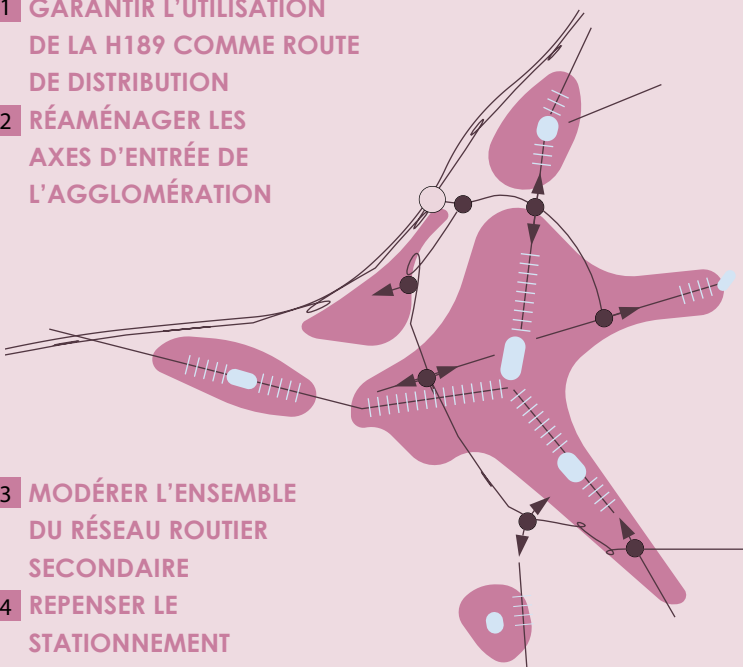
**1** GARANTIR L'UTILISATION DE LA H189 COMME ROUTE DE DISTRIBUTION

**2** RÉAMÉNER LES AXES D'ENTRÉE DE L'AGGLOMÉRATION

**3** MODÉRER L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER SECONDAIRE

**4** REPENSER LE STATIONNEMENT

► team+



Daniel TERCIER

Syndic de Vuadens



«La mise en œuvre du projet d'agglomération permettra de renforcer le pôle régional constitué par le chef-lieu, favorisant ainsi le développement de toute la région...»

## LES MESURES

### RÉSEAU ROUTIER

#### À RÉALISER

- La route d'évitement de Bulle - La Tour-de-Trême H189 (en cours)
- La route de Fribourg (réalisée)
- La route de la Ronclina (réalisée)
- La liaison du Temple-Romain (route de la Gruyère - route des Monts)

#### À RÉAMÉNER

- Le centre historique bullois - zone 30 (en cours)
- La route de Riaz (en partie en cours)
- La rue de Vevey
- La rue de l'Ancien-Comté (compléments à l'aménagement actuel)
- La route de l'Intyamon
- La rue de Gruyères (axe interne)
- La rue et place St-Denis
- La traversée de Riaz
- La traversée de Vuadens
- La traversée de Morlon (compléments d'aménagement)
- La route cantonale dans le secteur de la gare du Pâquier
- Le centre du Pâquier (entre l'école et l'église)
- La rue de la Condémine
- Le chemin des Crêts
- La rue de la Léchère
- La route des Monts
- La zone d'activité intercommunale de Planchy (dessertes complémentaires)

#### À RÉAFFECTER

- La route de la Sionge
- La route de Broc (commune de Morlon)

#### À INTRODUIRE

- Des zones à vitesse modérée dans les quartiers

### STATIONNEMENT

#### À RÉALISER

- Le parking souterrain Bulle-Centre (120 places)

#### À AMÉNER

- Le parking au chemin des Crêts pour les employés et les habitants du centre-ville (41 places)
- Le parking du Moulin pour les employés et les habitants du centre-ville (40 places)

#### À CRÉER

- Des zones de parking d'échange
- Des zones de parking favorisant le covoiturage

## IMPRESSUM

### ÉDITION

• Mobil journal  
Grand-Rue 7, C.P. 32, 1630 Bulle  
www.mobil.ch

### CORRECTEUR

• J.-B. Gabriel

### CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

• 16a communication  
• team+

### TIRAGE

• 12000 exemplaires

### CONCEPTION ET RÉALISATION

• 16a communication  
C.P. 284, 1630 Bulle  
• team+  
Grand-Rue 51, 1630 Bulle