

Liste des mesures - PA3 Mobul - Décembre 2016

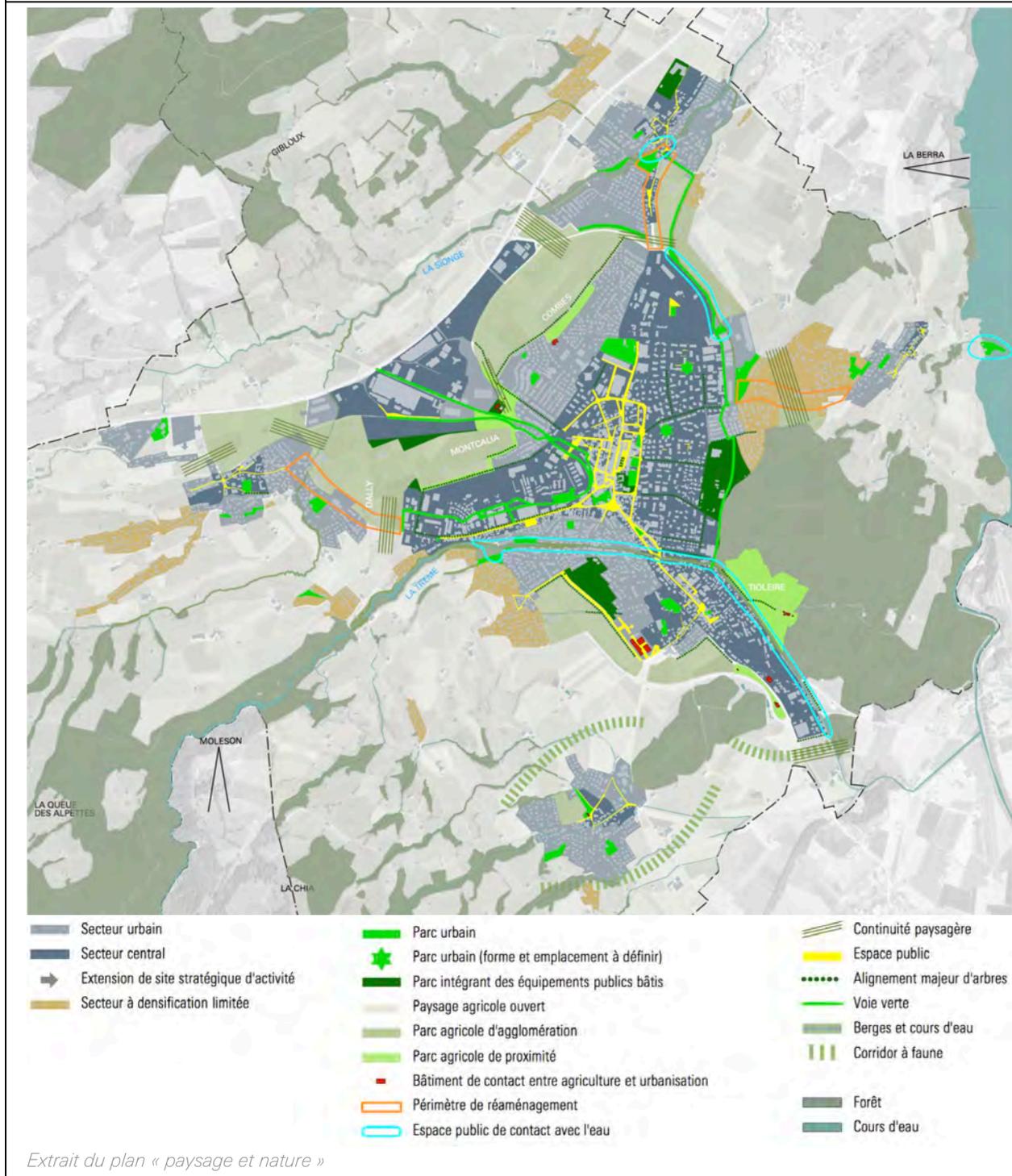
N°	INTITULE DE LA MESURE	TERRITOIRE CONCERNES	PRIORITE
NATURE ET PAYSAGE			
P1	Transcription du thème "nature et paysage" du PA3 dans les PAL	Agglomération	-
P2	Vision d'ensemble des parcs de l'agglomération	Agglomération	-
P3	Visions pour les périmètres de réaménagement (<i>principe d'ensemble et 3 zooms</i>)	Bulle, Morlon, Riaz, Vuadens	-
URBANISATION			
U1	Transcription du thème "urbanisme" du PA3 dans les PAL	Agglomération	-
U2	Transcription dans les PAL et suivi de mise en œuvre des sites stratégiques	Bulle, Le Pâquier, Riaz, Vuadens	-
MESURES DE RANG SUPERIEUR			
sup.1	Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle	Bulle	A
sup.2	Construction d'une nouvelle gare routière à Bulle	Bulle	A
sup.3	Prolongement du RER Fribourg-Romont-Bulle en direction de Broc	Bulle	A
sup.4	Etude de haltes ferroviaires à Planchy et Epagny	Bulle	B
sup.5	Etude de l'opportunité et faisabilité du déplacement de la halte de la Tour-de-Trême (<i>ligne Bulle - Montbovon</i>)	Bulle	B
sup.6	Assainissement / réaménagement de l'accrochage Nord de la H189	Bulle	B
CIRCULATION DES BUS ET AMENAGEMENTS MULTIMODAUX			
0 - Lignes urbaines			
0.1	Amélioration de la circulation des bus dans le secteur de la gare de Bulle	Bulle	A
1 - Ligne 1: Amélioration de la desserte et de la circulation			
1.1	Aménagement de la route de Riaz - Etape 2	Bulle	A
1.2	Prolongement de la ligne de bus 1 au nord (<i>arrêt CO - route du Temple Romain</i>)	Riaz	A
2 - Ligne 2: Amélioration de la desserte et de la circulation			
2.1	Aménagement d'arrêts de bus et d'un contrôle d'accès dans le carrefour Vevey/Pâla	Bulle	A
3 - Ligne 3: Adaptation du tracé et amélioration de la circulation			
3.1	Aménagement du chemin Sous-Crêt pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3	Bulle	A
3.2	Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla	Bulle	A
3.3	Aménagement multimodal de partie communale de la route de la Pâla	Bulle	A
3.4	Aménagement de la rue Victor-Tissot, du chemin de Bouleyres et de la rue du Stade	Bulle	A
3.5	Création de terminus et d'arrêts de bus pour la ligne n°3 sur les tronçons non impactés par d'autres projets	Bulle	A
GESTION DES INTERFACES MULTIMODALES			
4 - Interface de la gare de Bulle			
4.1	Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle	Bulle	A
4.2	Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle	Bulle	A
5 - Interfaces multimodales			
5.1	Aménagement complémentaire de stationnement vélo à la halte de La Tour-Village (<i>ligne Bulle - Broc</i>)	Bulle	A
5.2	Aménagement des parkings d'échange (P+R) manquants aux gares et terminus de bus	Bulle, Le Pâquier, Vuadens, Riaz	A
DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE MOBILITES DOUCES			
6 - Liaisons structurantes			
6.1	Création d'une liaison piétonne entre la nouvelle gare et le centre-ville par la rue Albert Rieter	Bulle	A
6.2	Création d'une liaison piétonne entre le secteur Toula et la gare de Bulle	Bulle	A
6.3	Création de la Voie Verte (3 branches)	Bulle	A
6.4	Création du chemin "915 mètres de bonheur"	Bulle	A
6.5	Aménagement de la rue de l'Etang	Bulle	A
6.6	Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy	Bulle	A
6.7	Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla, au profit de la mobilité douce	Bulle	A
7 - Liaisons de quartier			
7.1	Création d'une liaison de mobilité douce entre la rue de Vevey et la rue du Moulin	Bulle	A
7.2	Raccordement de mobilité douce entre la rue de Vevey et le quartier du Carry	Bulle	A
7.3	Création d'une liaison de mobilité douce intercommunale au dessus de la semi-autoroute	Bulle, Riaz	C
7.4	Aménagement de franchissements MD en lien avec le quartier des Buissons	Bulle	A
7.5	Création d'une liaison de mobilité douce entre les secteurs Parqueterie et Cloalet	Bulle	A
8 - Liaisons vers l'extérieur			
8.1	Aménagement de la route de Broc pour la sécurisation des mobilités douces	Morlon	A
8.2	Aménagement de la route de la Sionge entre Bulle et Riaz	Bulle, Riaz	A
GESTION DES DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES			
9 - Gestion du trafic individuel motorisé			
9.1	Réaménagement des giratoires "accrochage Riaz" et "accrochage Pâla"	Bulle, Riaz	A
9.2	Accessibilité aux quartiers Est et contrôle d'accès	Bulle	A
9.3	Aménagement de la rue du Cârô	Bulle	A
9.4	Limitation du trafic entrant par le chemin des Crêts	Bulle	B
9.5	Aménagement multimodal de la route de Corbières à Riaz (<i>concept Valtraloc</i>)	Riaz	A

MESURE P1 **TRANSCRIPTION DU THEME « PAYSAGE ET NATURE » DU PA3 DANS LES PAL**

Paquet de mesure : non concerné **Priorité :** -

Instance(s) concernée(s) : communes de Bulle, Morlon, le Pâquier, Riaz, Vuadens
Maitre d'ouvrage : communes

Mesure du PA1 en relation : -
Mesure du PA3 liée : U1



INTRODUCTION

[Introduction générale, cf U1]

Les communes doivent transcrire les principes (ou « concepts territoriaux ») du thème « nature et paysage » du PA3 dans leur PAL respectif.

INTENTION

Etat actuel

[Stade de développement des PAL de chaque commune, cf U1]

Objectifs

Les communes en cours de révision transcrivent dans le PAL les éléments du thème « nature et paysage » ainsi que leurs effets pour la prochaine mise à l'enquête publique.

Description de la mesure

Dans le cadre des dossiers de PAL en cours, les communes doivent intégrer dans leur PAL les concepts territoriaux suivants lors de la prochaine enquête publique :

- > Identification des entités paysagères : collines, plaines et cours d'eau
- > Parcs agricoles d'agglomération
- > Parcs agricoles de proximité
- > Ouvertures paysagères (paysages agricoles ouverts)
- > Parcs urbains et parcs intégrant des équipements publics bâtis
- > Nature en ville et réseau des parcs
- > Limites de l'urbanisation
- > Espace public de contact avec l'eau
- > Eléments naturels, corridors biologiques, biotopes

Toute modification partielle de PAL doit respecter les principes du PA3.

Les PAD sont en tous les cas l'occasion d'adapter l'affectation au PA3 (modification partielle des plans d'affectation des zones).

EVALUATION

Opportunité

Cette mesure permet de continuer à appliquer le projet d'agglomération au travers des outils légaux de l'aménagement du territoire communal. En particulier, elle permet de favoriser et de mettre en évidence l'intégration de la thématique paysage et nature aux processus d'aménagement locaux.

Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

Les parcs sont en relation avec le système de transports et le réseau de mobilité douce en particulier.

CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

Les différents éléments mentionnés sont utiles à l'intérieur et aux limites du tissu bâti afin de le qualifier. Ils accompagnent la densification en offrant des espaces extérieurs de qualité. Ils sont des éléments essentiels de la qualité de vie en ville.

CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

Les grands axes de mobilités douces sont souvent coordonnés avec les parcs ou des voies vertes. Ces axes sont en site propre et assurent ainsi une grande sécurité des utilisateurs.

CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

Il est démontré que la nature en ville réduit les atteintes à l'environnement et peut favoriser le développement de la biodiversité.

Etat de l'intégration dans le PDCant. :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Pas d'état de coordination | <input type="checkbox"/> Information préalable |
| <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours | <input type="checkbox"/> Coordination réglée |

Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Classement en zone à bâtir

Certains parcs en limite de l'urbanisation impliquent une emprise sur la zone agricole. C'est notamment le cas des parcs agricoles de proximité qui peuvent, selon le projet, nécessiter des équipements d'accueil adaptés. Ils offrent cependant, à long terme, une protection accrue aux espaces agricoles adjacents et une limite stricte de l'urbanisation, en valorisant notamment cette dernière comme une composante structurante du territoire.

En outre, certains parcs intégrant des équipements bâtis prévoient également des emprises sur la zone à bâtir. En cas de mise en zone à bâtir, leur intérêt à une échelle dépassant l'agglomération aura été démontré.

Surfaces d'assolement

Le parc intégrant des équipements bâtis des « Granges / Ronclina » constitue une emprise sur les surfaces d'assolement. En cas de mise en zone à bâtir, son intérêt à une échelle dépassant l'agglomération aura été démontré. Un tel développement sera assuré en coordination avec le canton.

En outre, conformément à l'art. 30 al. 1bis OAT, le quota cantonal de surfaces d'assolement doit être garanti, la mise en zone doit être nécessaire afin de réaliser un projet d'importance cantonale et l'utilisation du sol doit être optimale.

Zone d'importance nationale

-

REALISATION**Tâches de l'agglomération**

- > Accompagne les communes dans la transcription des concepts territoriaux du PA3 dans le PAL.
- > Préavise les projets de PAL, notamment en vérifiant la conformité du projet de PAL au PDA et au PA3.

Tâches des communes

- > Transcrivent les concepts territoriaux dans le dossier directeur et le dossier d'affectation (et vision communale, le cas échéant).
- > Décrivent et justifient dans le rapport concerné les transcriptions effectuées.

Tâches du canton

- > Accompagne les communes dans la transcription des concepts territoriaux dans le PAL.
- > Préavise les projets de PAL, notamment en vérifiant la conformité du projet de PAL au PDA et au PA3.
- > Participe, si besoin, au suivi des études liées à de nouvelles emprises de la zone à bâtir.

Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

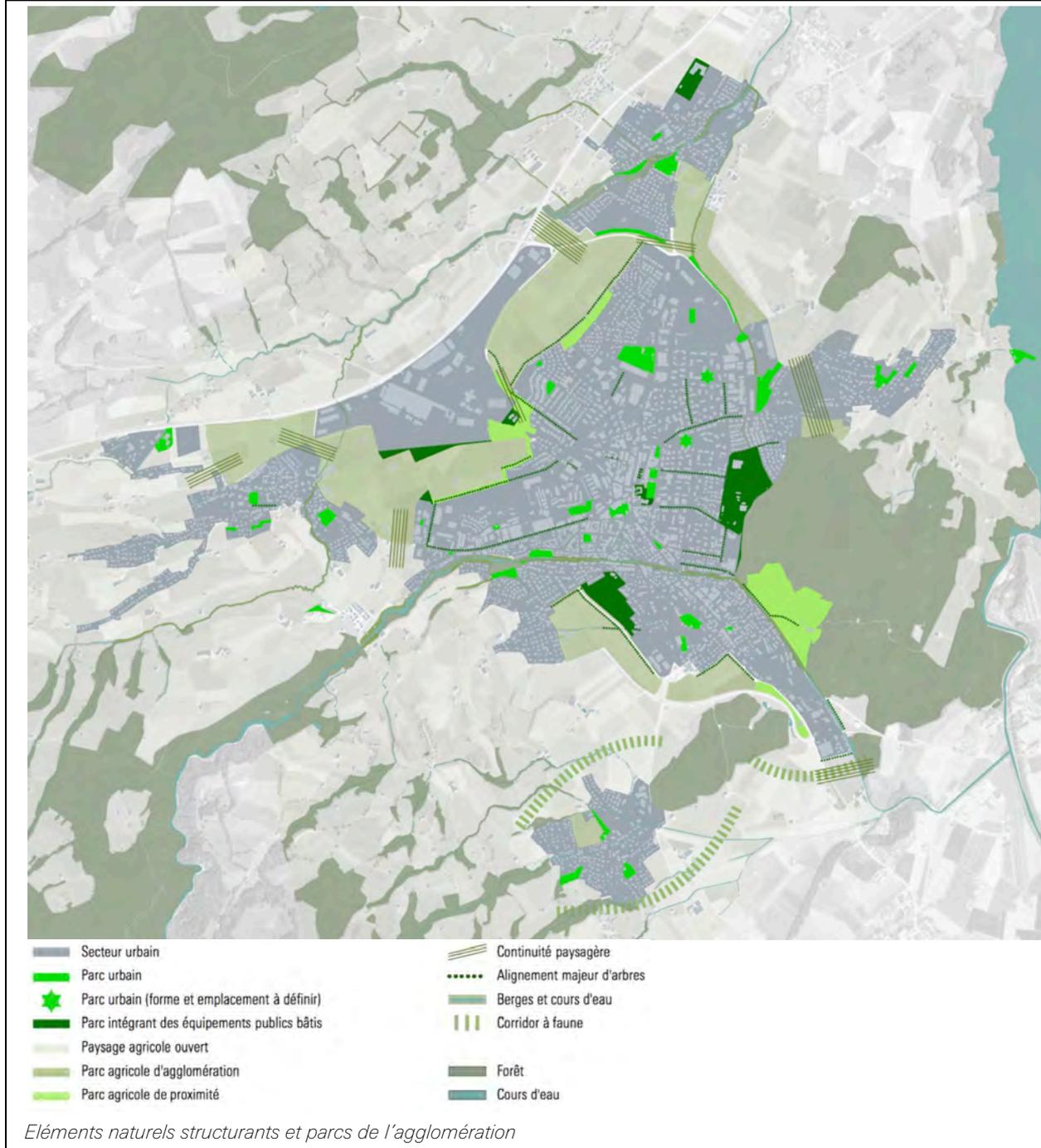
Cf U1

MESURE P2	VISION D'ENSEMBLE DES PARCS PUBLICS
------------------	--

Paquet de mesure : non concerné	Priorité : -
---------------------------------	--------------

Instance(s) concernée(s) : communes de Bulle, Morlon, le Pâquier, Riaz, Vuadens
Maitre d'ouvrage : Mobul

Mesure du PA1 en relation : -
Mesure du PA3 liée : P1



INTRODUCTION

Aujourd'hui, l'agglomération, et en particulier la ville centre, possède peu de parcs publics. Ils sont toutefois une composante essentielle de la vie en agglomération, à l'intérieur et en limite du tissu bâti. Ils offrent une plus grande qualité de vie grâce aux services paysagers, naturels et récréatifs qu'ils rendent.

Afin d'enrichir ces services, il convient de mettre les parcs en réseau et de préciser leurs qualités. Cela permettra de renforcer les qualités de chaque parc, d'améliorer le potentiel biologique de ces espaces et leurs liaisons, de favoriser les mobilités douces et d'accompagner qualitativement le développement urbain vers l'intérieur.

INTENTION

Etat actuel

Des parcs publics variés et aux missions diverses existent au sein de l'agglomération. Chacun a été développé indépendamment et répond à une logique particulière. Les différents parcs répondent ainsi à des besoins ponctuels. Les communes connaissent les parcs qu'elles entretiennent et maîtrisent leur aménagement. Toutefois, aucune vue d'ensemble n'existe et cela ne permet pas de vérifier que les parcs couvrent les besoins, que des économies d'échelle sont possibles, ou que d'autres potentiels existent. En particulier, certains secteurs souffrent d'un manque d'espaces verts publics de qualité et facilement accessibles.

Objectifs

Etablir une vision d'ensemble des parcs de l'agglomération et définir une stratégie pour leur développement et mise en réseau à long terme afin de favoriser la nature en ville.

Description de la mesure

L'agglomération doit élaborer une vision d'ensemble des parcs de l'agglomération. Il s'agit d'abord d'obtenir une image exhaustive des éléments existants et potentiels, d'en évaluer leur mise en réseau, puis de définir des objectifs pour chacun d'entre eux. L'étude doit porter sur les valeurs paysagères, biologiques et d'usages des parcs. A ce stade, le PA3 a relevé les éléments suivants :

- > parcs urbains
- > parcs intégrant des équipements publics bâtis
- > parcs agricoles d'agglomération
- > parcs agricoles de proximité
- > espaces publics de contact avec l'eau

Les espaces publics de contact avec l'eau sont à considérer comme des compléments aux parcs publics. Ils sont à coordonner avec la revitalisation des cours d'eau. L'intervention entre les espaces publics et les espaces réservés aux eaux sont aménagés de telle sorte qu'ils favorisent les aspects récréatifs propres au cours d'eau ou au lac dans le respect de leurs fonctions naturelles.

EVALUATION

Opportunité

Cette mesure permet d'une part de renforcer les effets du PA1, dans lequel cette composante était peu développée. D'autre part elle constitue un outil indispensable pour accompagner qualitativement le développement urbain vers l'intérieur et ainsi les différentes mesures développées dans le cadre du PA3. Elle engage l'agglomération sur une vision à long terme de ses espaces verts et de la nature en ville, ainsi que de leur gestion.

Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

Cette mesure permet un accompagnement qualitatif du réseau des mobilités douces et de leur rabattement sur les transports publics.

CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

Cette mesure permet un accompagnement qualitatif du développement urbain vers l'intérieur, en mettant l'accent sur l'amélioration de la qualité de vie en ville.

CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

Cette mesure permet un accompagnement qualitatif du réseau en site propre des mobilités douces.

CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

Il est démontré que le développement de la nature en ville réduit les atteintes à l'environnement et favorise le développement de la biodiversité.

Etat de l'intégration dans le PDCant. :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Pas d'état de coordination | <input type="checkbox"/> Information préalable |
| <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours | <input type="checkbox"/> Coordination réglée |

Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Classement en zone à bâtir

Non concerné

Surfaces d'assolement

Non concerné

Zone d'importance nationale

Non concerné

REALISATION

Tâches de l'agglomération

- > Définit et suit un processus à l'échelle de l'agglomération.

Tâches des communes

- > Assure le suivi de l'étude, notamment en mettant à disposition de l'agglomération un répondant sur cet objet.
- > Intègre les enseignements de l'étude dans les outils communaux et sa gestion des espaces verts.

Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

[2017-2019]

Financement

Frais d'études estimés : 60'000 CHF HT

MESURE P3	ETABLISSEMENT DE VISIONS POUR LES PERIMETRES DE REAMENAGEMENT
------------------	--

Paquet de mesure : non concerné	Priorité : -
--	---------------------

Instance(s) concernée(s) : communes de Bulle, Morlon, Riaz, Vuadens
Maitre d'ouvrage : communes concernées

Mesure du PA1 en relation : mesures liées aux aménagements des axes concernés.
Mesure du PA3 liée : mesures liées aux aménagements des axes concernés.



- Secteur urbain
- Périmètre de réaménagement
- Continuité paysagère
- Forêt
- Cours d'eau

Situation des périmètres de réaménagement

INTRODUCTION

Trois secteurs ont été identifiés pour leur rôle d'axe structurant dans un espace à l'urbanisation peu définie, souvent diffuse. Ils sont composés des éléments suivants : espace agricole, bâtiments agricoles (non considérés dans le périmètre d'urbanisation), continuité paysagère entre les villages et la ville centre, constructions (dans le périmètre d'urbanisation), espace public de faible qualité. Ils sont principalement d'ambiance routière. Les enjeux paysagers de ces secteurs sont nombreux et se reflètent dans la faible définition de ces secteurs du point de vue de l'urbanisme et des mobilités.

Une vision générale de chacun de ces secteurs doit permettre aux communes de se doter d'un outil léger pour les développer avec cohérence et plus d'attention. Cette vision permettra aux communes (souvent les secteurs touchent deux communes) d'obtenir une vision conjointe et de coordonner leurs efforts le long de ces axes structurants.

Enfin, cela permettra de renforcer qualitativement les effets des mesures infrastructurelles prévues dans ces secteurs.

INTENTION

Etat actuel

Les trois secteurs identifiés font l'objet d'une attention importante en lien avec les axes de transports (multimodaux). Toutefois, les espaces longeant ces axes sont très peu définis. Jusqu'à présent, ces secteurs ont fait l'objet de peu d'attention dans les processus d'aménagement, malgré l'importance de ces axes. Ils souffrent ainsi d'une faible qualité spatiale (bâtie et non bâtie).

Objectifs

Etablir trois visions à long terme définissant le développement de ces secteurs et les principes paysagers qui s'y rapportent.

Description de la mesure

L'agglomération et les communes concernées doivent élaborer une vision pour les trois secteurs concernés par des périmètres de réaménagement. Il s'agit d'obtenir une vision à long terme de l'aménagement de chaque secteur.

La vision constitue un plan d'intention pour le secteur concerné (illustration, schéma, esquisse et autres permettant d'établir des principes d'aménagement). A ce stade, le PDA a relevé les éléments suivants qui pourraient être résolus par ces études :

- > le traitement paysager des axes,
- > l'organisation du bâti,
- > l'aménagement de la voirie pour les différents modes de transport,
- > la transition vers les espaces agricoles.
- > Le renforcement des qualités biologiques des sites ou leur création.

EVALUATION

Opportunité

Cette mesure permet d'accompagner qualitativement certaines mesures infrastructurelles du PA1 et PA3 concernant ces tronçons et de favoriser la diffusion de leur(s) effet(s) au-delà des axes.

Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

Cette mesure permet un accompagnement qualitatif du réseau de transports.

CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

Cette mesure permet un accompagnement qualitatif du développement urbain vers l'intérieur, en mettant l'accent sur l'amélioration de la qualité de vie en ville.

CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

Cette mesure permet un accompagnement qualitatif du réseau en site propre des mobilités douces et une meilleure prise en compte des mobilités douces de façon générale dans l'espace public.

CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

Cette mesure permet de favoriser la nature dans des secteurs à l'urbanisation peu définie.

Etat de l'intégration dans le PDCant. :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Pas d'état de coordination | <input type="checkbox"/> Information préalable |
| <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours | <input type="checkbox"/> Coordination réglée |

Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Classement en zone à bâtir

Non concerné

Surfaces d'assolement

Non concerné

Zone d'importance nationale

Non concerné

REALISATION

Tâches de l'agglomération

- > Définit et suit un processus à l'échelle de l'agglomération.

Tâches des communes

- > Assure le suivi de l'étude, notamment en mettant à disposition de l'agglomération un répondant sur cet objet.
- > Intègrent les enseignements de l'étude dans les outils communaux.

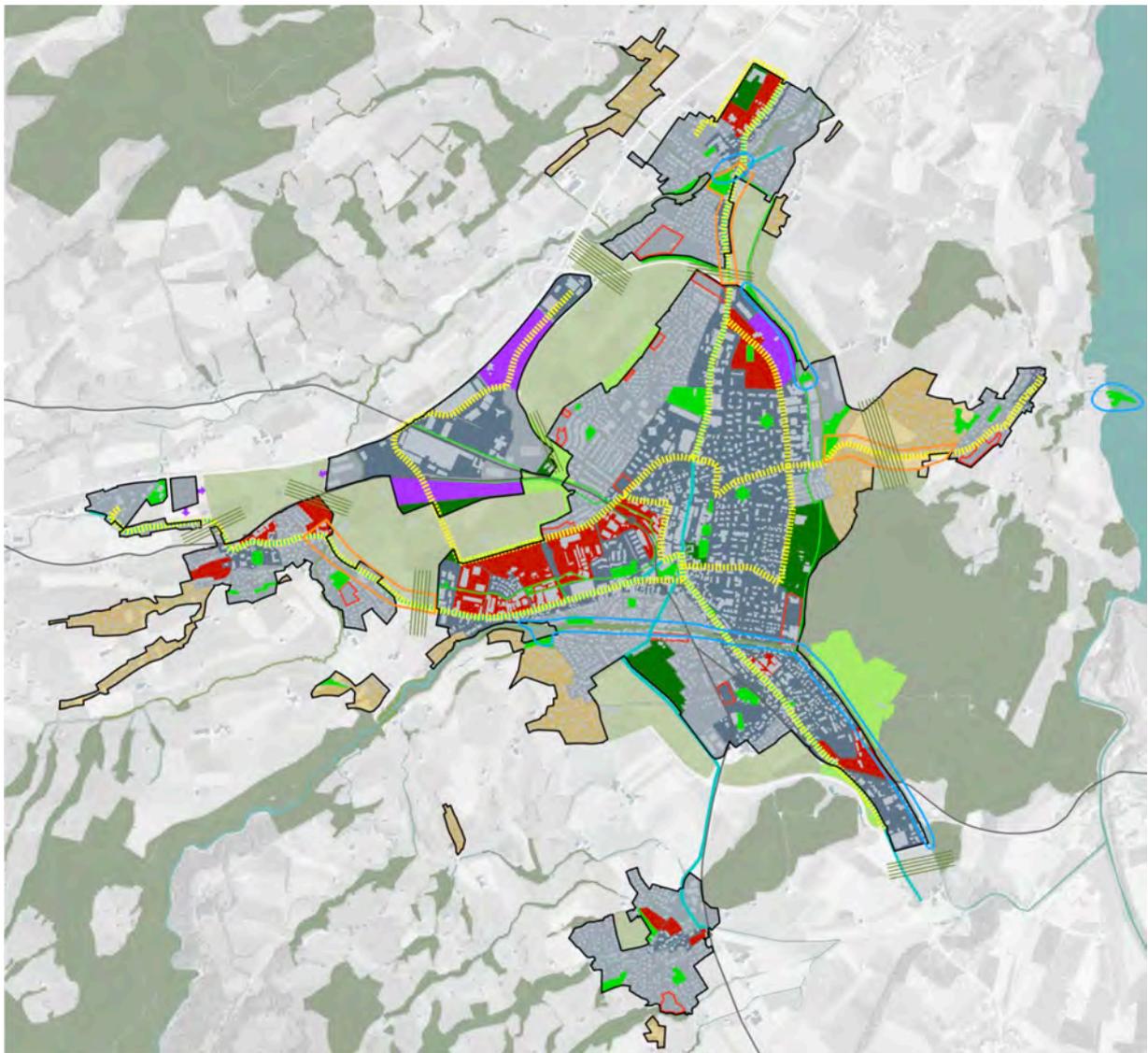
Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

[2017-2019]

Financement

Frais d'études estimés : 60'000 CHF HT

MESURE U1	TRANSCRIPTION DU THEME « URBANISATION » DU PA3 DANS LES PAL	
Paquet de mesure : non concerné	Priorité : -	
Instance(s) concernée(s) : communes de Bulle, Morlon, le Pâquier, Riaz, Vuadens Maitre d'ouvrage : communes		
Mesure du PA1 en relation : La mesure U1 du PA3 remplace les mesures U2 à U5 du PA1. Mesure du PA3 liée : U2		



- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▭ Périmètre d'urbanisation ▭ Secteur urbain ▭ Secteur central ▭ Site stratégique urbain/activité ▭ Extension de site stratégique d'activité ▭ Potentiel en zone à bâtir ▭ Secteur à densification limitée ▭ Déclassement à examiner | <ul style="list-style-type: none"> ▭ Parc urbain ★ Parc urbain (forme et emplacement à définir) ▭ Parc intégrant des équipements publics bâtis ▭ Parc agricole ▭ Parc agricole de proximité ▭ Continuité paysagère ▭ Périmètre de réaménagement ▭ Espace public de contact avec l'eau | <ul style="list-style-type: none"> ▭ Voie verte ▭ Pénétrante d'agglomération multimodale ▭ Réseau ferroviaire et gare ▭ Réseau urbain de bus ▭ Forêt ▭ Cours d'eau |
|--|---|--|

Extrait du plan « urbanisation »

INTRODUCTION

Le PAL est l'outil communal réglant l'aménagement du territoire. Les révisions des documents du PAL (dossier directeur et dossier d'affectation notamment) sont des processus longs et complexes. Les nombreuses étapes de ces procédures conduisent à ne pas attendre une nouvelle révision générale des PAL afin d'intégrer en leur sein les principes du PA3.

Ainsi, les communes doivent intégrer les principes (ou « concepts territoriaux ») du thème « urbanisation » du PA3 dans leur PAL respectif, selon le stade d'avancement de la révision de PAL en cours ou à venir.

INTENTION

Etat actuel

Bulle :

Dossier d'adaptation aux conditions d'approbation en cours (dernière approbation générale le 19.12.2012)

Morlon :

Pas de révision en cours, dossier approuvé le 28.04.2014

Le Pâquier :

Dossier d'adaptation aux conditions d'approbation en cours (dernière approbation générale le 13.07.2016)

Riaz :

Révision en cours, dernière mise à l'enquête publique le 11.09.2015

Vuadens :

Dossier de révision déposé à l'examen préalable

Objectifs

Les communes intègrent dans leur PAL les éléments du thème « urbanisation » ainsi que leurs effets pour la prochaine mise à l'enquête publique.

Description de la mesure

Dans le cadre des dossiers de PAL en cours, les communes doivent intégrer dans leur PAL les concepts territoriaux suivants lors de la prochaine enquête publique :

- > Périmètre d'urbanisation
- > Secteur urbain
- > Secteur central
- > Sites stratégiques
- > Potentiels en zone à bâtir
- > Secteurs à densification limitée

Toute modification partielle de PAL doit respecter les principes du PA3.

Les PAD sont en tous les cas l'occasion d'adapter l'affectation au PA3 (modification partielle des plans d'affectation des zones).

EVALUATION

Opportunité

Cette mesure s'inscrit en continuité des mesures U2 à U5 du PA1 et les remplace. Elle permet la mise en œuvre du projet d'agglomération au travers des outils légaux de l'aménagement du territoire communal, en coordination avec l'ensemble des mesures entreprises (infrastructurelles ou non).

Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

Localisation de l'urbanisation liée au système de transport des différents modes.

CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

Valorisation des sites stratégiques et des potentiels en zone à bâtir, définition d'un périmètre de centre propice à la densification. Restriction stricte des possibilités d'extension de la zone à bâtir.

CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

Non concerné

CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

Possibilité d'extension de la zone à bâtir très fortement restreinte, valorisation du territoire urbanisé existant

Etat de l'intégration dans le PDCant. :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Pas d'état de coordination | <input type="checkbox"/> Information préalable |
| <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours | <input type="checkbox"/> Coordination réglée |

Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Classement en zone à bâtir

Contrairement au PA1, le PA3 s'est fixé pour principe de ne plus prévoir d'extension de la zone à bâtir. De rares et petits secteurs d'extension de la zone à bâtir destinée à l'habitat sont possibles, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, en coordination avec les projets de PAL en cours. Ils concernent majoritairement des bâtiments agricoles en fin d'exploitation. Ces extensions sont limitées au strict minimum et doivent respecter les critères définis, en particulier la justification du besoin.

En cas de besoin avéré, des extensions de zones d'intérêt général sont possibles le long des franges urbaines, dans les parcs agricoles de proximité et dans les parcs intégrant des équipements publics bâtis, afin d'équiper ces parcs de façon adaptée.

Quoiqu'il en soit, toute extension de la zone à bâtir doit se faire dans le respect de la législation en vigueur et, en particulier, assurer une utilisation optimale du sol ainsi qu'une excellente desserte en transports publics et mobilités douces.

Surfaces d'assolement (SDA)

Le PA3 s'est fixé pour principe de ne pas s'étendre sur des SDA. Toutefois, des secteurs d'extensions de la zone à bâtir destinée aux activités sont possibles à long terme, sous réserve des critères définis. Ce sont des sites stratégiques, cela est reporté à la mesure U2. Un parc intégrant des équipements publics bâtis peut également constituer une emprise sur les SDA, cela est reporté à la mesure P1.

Zone d'importance nationale

Non concerné.

REALISATION**Tâches de l'agglomération**

- > Accompagne les communes dans la transcription des concepts territoriaux du PA3 dans leur PAL.
- > Préavise les projets de PAL, notamment en vérifiant la conformité du projet de PAL au PDA et au PA3.

Tâches des communes

- > Transcrivent les concepts territoriaux dans le dossier directeur et le dossier d'affectation (et vision communale, le cas échéant).
- > Décrivent et justifient dans le rapport concerné les transcriptions effectuées.

Tâches du canton

- > Accompagne les communes dans la transcription des concepts territoriaux du PA3 dans leur PAL.
- > Préavise les projets de PAL, notamment en vérifiant la conformité du projet de PAL au PDA et au PA3.

Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

Bulle :

Enquête publique du PAL début 2017

Morlon :

Révision du PAL d'ici 2025

Le Pâquier :

Enquête publique du PAL fin 2016 – début 2017

Riaz :

Enquête publique du PAL 2018

Vuadens :

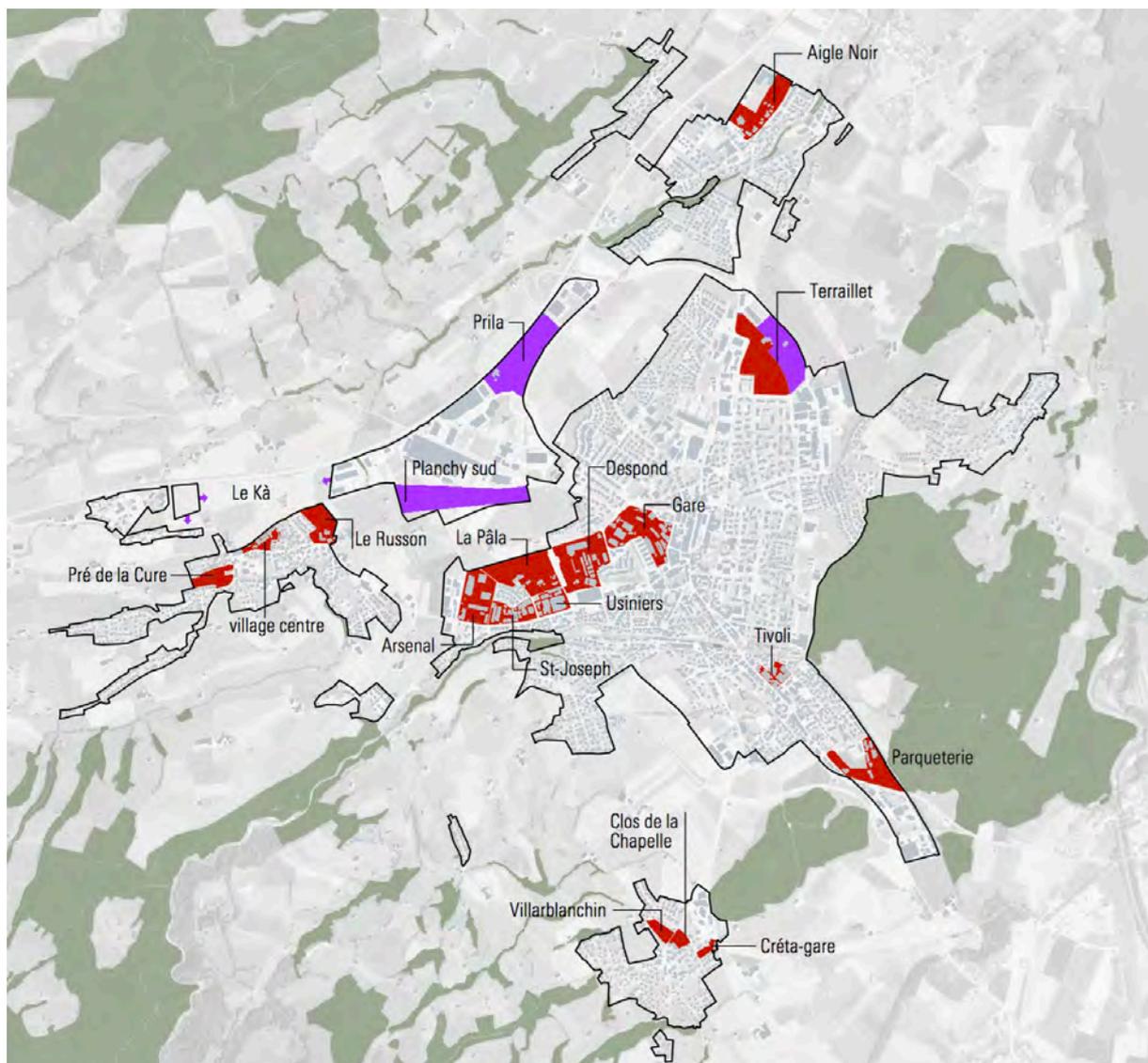
Enquête publique du PAL 2017

MESURE U2	TRANSCRIPTION ET SUIVI DES SITES STRATEGIQUES DU PA3 DANS LES PAL
------------------	--

Paquet de mesure : non concerné	Priorité : -
--	---------------------

Instance(s) concernée(s) : communes de Bulle, Morlon, le Pâquier, Riaz, Vuadens
Maitre d'ouvrage : communes

Mesure du PA1 en relation : La mesure U2 du PA3 remplace les mesures U2 à U5 du PA1.
Mesure du PA3 liée : U1



- Périmètre d'urbanisation
- Site stratégique urbain/activité
- ➔ Extension de site stratégique d'activité

Sites stratégiques

INTRODUCTION

Le PAL est l'outil communal réglant l'aménagement du territoire. Les révisions des documents du PAL (dossier directeur et dossier d'affectation notamment) sont des processus longs et complexes. Les nombreuses étapes de cette procédure conduisent à ne pas attendre une nouvelle révision générale des PAL afin d'intégrer en leur sein les principes du PA3.

Ainsi, les communes doivent transcrire les sites stratégiques du PA3 dans leur PAL respectif.

Par ailleurs, compte tenu des enjeux majeurs qu'ils constituent à l'échelle de l'agglomération, ils doivent être suivis par l'agglomération afin d'une part d'assurer un développement harmonieux de ces vastes secteurs et, d'autre part, d'assurer leur coordination avec les nombreuses planifications liées.

INTENTION

Etat actuel

Site stratégique	Type	Commune	STd (m ²) arrondi	Etat de la planification
Prila (activités)	activité	Bulle	104 900	Définition de l'orientation économique et de la maîtrise publique
Planchy sud (activités)	activité	Bulle	107 600	Formulation de l'orientation générale de l'urbanisation
Terraillet (activités)	activité	Bulle	70 200	Formulation de l'orientation générale de l'urbanisation, éléments programmatiques
Terraillet - urb	urbain	Bulle	93 500	Formulation de l'orientation générale de l'urbanisation, programmation
Gare	urbain	Bulle	69 300	MEP effectué, PAD en cours d'approbation (tâches de planification effectuée)
Despond	urbain	Bulle	90 000	-
La Pâla	urbain	Bulle	84 800	Organisation de MEP en cours, études préalables
Usiniers	urbain	Bulle	29 500	-
St-Joseph	urbain	Bulle	36 300	-
Arsenal	urbain	Bulle	65 000	PAD approuvé
Tivoli	urbain	Bulle	20 900	MEP en cours
Parqueterie	urbain	Bulle	56 100	MEP effectué, PAD en cours d'élaboration
Villarblanchin	urbain	Le Pâquier	13 700	MEP effectué, PAD en cours d'élaboration
Clos de la Chapelle	urbain	Le Pâquier	8 200	En cours de réalisation
Créta-gare	urbain	Le Pâquier	6 600	PAD en cours d'étude
Aigle-Noir	urbain	Riaz	59 100	MEP effectué
Pré de la Cure	urbain	Vuadens	23 000	Formulation de l'orientation générale de l'urbanisation
village centre	urbain	Vuadens	19 800	Études préalables
Le Russon	urbain	Vuadens	39'200	Formulation de l'orientation générale de l'urbanisation
Le Kâ	activité	Vuadens	-	-

Objectifs

Les communes intègrent dans leur PAL les sites stratégiques pour la prochaine mise à l'enquête publique.

Préalablement au développement des sites, un accord est établi entre la commune et le propriétaire sur la base du PA3.

Description de la mesure

Dans le cadre des dossiers de PAL en cours, les communes doivent intégrer dans leur PAL les sites stratégiques lors de la prochaine enquête publique. En particulier, elles définissent les mesures suivantes :

- > PAD rendus obligatoires et définition d'objectifs,
- > Densité correspondant aux critères définis par le PA3,
- > Mixité fonctionnelle importante pour les sites stratégiques urbains.

Toute modification partielle de PAL doit respecter les sites stratégiques du PA3.

L'étude des PAD est en tous les cas l'occasion d'adapter l'affectation au PA3 (modification partielle des plans d'affectation des zones).

Préalablement au développement des sites, un accord doit être établi entre la commune et les propriétaires. Il se base sur le PA3 et assure la mise en œuvre de ses principes. Il peut inclure l'agglomération et/ou le canton.

EVALUATION

Opportunité

Cette mesure correspond à l'application des mesures U2 à U5 du PA1 et les remplace. Elle permet de continuer à appliquer le projet d'agglomération au travers des outils légaux de l'aménagement du territoire communal. Par ailleurs, elle offre aux communes un cadre dans lequel engager les contacts préliminaires et les premières études, mettant notamment les différents acteurs en relation.

Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

Localisation des sites stratégiques coordonnée au système de transport des différents modes.

CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

Valorisation de sites centraux, bien desservis et de situation centrale. Valorisation de secteurs libres à l'intérieur du tissu bâti. Valorisation de secteurs bâtis en mutation (ancien tissu industriel par exemple).

CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

Non concerné

CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

Valorisation de l'existant et meilleure efficacité des équipements de quartier, par économie d'échelle notamment.

Etat de l'intégration dans le PDCant. :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Pas d'état de coordination | <input type="checkbox"/> Information préalable |
| <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours | <input type="checkbox"/> Coordination réglée |

Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Classement en zone à bâtir

Le site stratégique d'activité « Planchy sud » est nécessaire à long terme pour le développement des emplois dans l'agglomération, et à l'échelle du district. Il pourra être classé en zone à bâtir lorsque les autres sites stratégiques d'activité (Prila, Terraillet) sont occupés ou classés comme sites stratégiques par le Canton (site d'importance, libre et d'un seul tenant, conservé par le Canton afin d'accueillir de grandes entreprises potentielles).

L'extension du/des sites stratégiques d'activité du « Kà » est/sont nécessaires à long terme pour le développement des emplois dans l'agglomération, et à l'échelle régionale. Il pourra être classé en zone à bâtir si le secteur « Planchy sud » est réalisé, ou s'il est classé comme site stratégique par le Canton. Cette extension se fait en continuité stricte de la zone à bâtir existante, en assurant une bonne desserte tous modes.

Le site stratégique urbain « Le Russon » constitue un classement de zone à bâtir mixte à terme. Il peut être classé en zone à bâtir lorsque le besoin à l'échelle de l'agglomération est avéré. Il est partiellement occupé par des bâtiments agricoles désaffectés.

En tant que sites stratégiques, ces extensions de la zone à bâtir doivent respecter les critères qu'ils impliquent. Quoiqu'il en soit, elles doivent se faire dans le respect de la législation en vigueur et, en particulier, assurer une utilisation optimale du sol ainsi qu'une excellente desserte en transports publics et mobilités douces.

Surfaces d'assolement

Les sites de Planchy sud et du Kà sont prévus pour le long terme. Ils peuvent être réalisés une fois la totalité des autres zones d'activité occupées. Ces secteurs sont situés sur des surfaces d'assolement. Une coordination avec le canton est à prévoir. Puisqu'ils sont des sites stratégiques, ils doivent respecter les principes qui s'appliquent. En outre, conformément à l'art. 30 al. 1bis OAT, le quota cantonal de surfaces d'assolement doit être garanti, la mise en zone doit être nécessaire afin de réaliser un projet d'importance cantonale et l'utilisation du sol doit être optimale.

Zone d'importance nationale

Non concerné.

REALISATION**Tâches de l'agglomération**

- > Accompagne les communes dans la transcription des sites stratégiques dans le PAL.
- > Préavise les projets de PAL, notamment en vérifiant la conformité du projet de PAL au PDA et au PA3.
- > Participe au suivi des études liées aux sites stratégiques, dans le cadre de l'accord conclu.

Tâches des communes

- > Transcrivent les sites stratégiques dans le dossier directeur et le dossier d'affectation (et vision communale, le cas échéant).
- > Décrivent et justifient dans le rapport concerné les transcriptions effectuées.
- > Préalablement au développement de ces sites, la commune établit un accord avec le propriétaire concerné.

Tâches du canton

- > Accompagne les communes dans la transcription des sites stratégiques dans le PAL.
- > Préavise les projets de PAL, notamment en vérifiant la conformité du projet de PAL au PDA et au PA3.
- > Participe, si besoin, au suivi des études liées aux sites stratégiques, dans le cadre de l'accord conclu.

Autres

Les sites stratégiques d'activités doivent également être gérés à une échelle régionale (Association régionale de la Gruyère par exemple). Les modalités de cette gestion sont à préciser dans le cadre du PDCant.

Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

Intégration dans les PAL : cf mesure U1

Elaboration des processus et conventions (ou accord) : préalablement à la mise en œuvre des sites.

<p>MESURE SUP.1</p>	<p>RENOVATION ET MISE AUX NORMES LHAND DE LA GARE FERROVIAIRE DE BULLE</p>	
<p>Thème de la mesure : Mesures de rang supérieur</p>	<p>Priorité : A (2019-2022)</p>	
<p>Territoire concerné : Bulle</p>	<p>Maître d'ouvrage : TPF Infra</p>	
<p>Mesure du PA1 en relation :</p> <p>-</p> <p>Mesure du PA3 corrélée / liée :</p> <p>sup.2 - Construction d'une nouvelle gare routière à Bulle. 0.1 - Amélioration de la circulation des bus dans le secteur de la gare de Bulle. 4.1 - Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle. 4.2 - Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle.</p>		
<p><i>TPF, gare de Bulle, étude préliminaire</i></p>		

DESCRIPTION**Etat actuel**

Les quais actuels de la gare de Bulle sont trop étroits, situés en courbe et leur longueur est insuffisante. Leur adaptation à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) est donc impossible. En outre les installations de sécurité des voies et certains aiguillages sont obsolètes. L'emplacement des quais et des voies en gare de Bulle va donc être modifié.

Objectifs

- Encourager l'usage des transports publics régionaux ferroviaires pour les déplacements entre l'agglomération et l'extérieur (en particulier par les pendulaires).
- Inciter au report modal vers les transports publics en améliorant leur attractivité.
- Aménager des interfaces de transport efficaces et conviviales.

Contenu de la mesure

La rénovation de la gare de Bulle se combine avec l'aménagement d'une interface de mobilité de qualité. Les travaux lourds peuvent se résumer dans les points suivants :

- Construction de la gare ferroviaire de Bulle, y compris les accès.
- Réalisation d'un nouveau passage sous les voies permettant le décroisement du quartier du Moulin et l'accessibilité à un large territoire à urbaniser.
- Maintien du passage sous-voies actuel afin d'assurer une liaison vers les nouveaux quartiers.
- Réaménagement des voies de la gare jusqu'à Planchy pour la relocalisation des voies de marchandises (actuellement en gare de Bulle).

Opportunité

La gare ferroviaire de Bulle doit être mise aux normes selon la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). De plus, la nouvelle gare vise à améliorer qualitativement l'accueil des usagers dans la gare de Bulle en termes de confort et d'équipement, d'interfaces avec les bus, d'accessibilité piétonne et cycliste, et de stationnement voitures (P+R) et vélos. L'aménagement de la gare ferroviaire de Bulle, coordonné avec les aménagements de ses interfaces constitue une opportunité-phare.

MESURE SUP.2	CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE GARE ROUTIERE À BULLE
---------------------	--

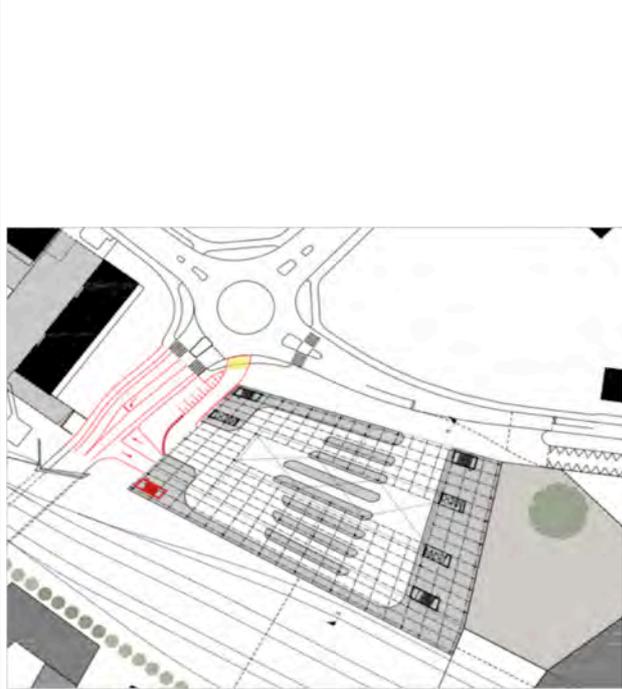
Thème de la mesure : Mesures de rang supérieur	Priorité : A (2019-2022)
---	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : TPF Trafic
------------------------------------	--------------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -

Mesure du PA3 corrélée / liée :

- sup.1 - Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle.
- 0.1 - Amélioration de la circulation des bus dans le secteur de la gare de Bulle.
- 4.1 - Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle.
- 4.2 - Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle.



Ville de Bulle - PAD 42 "Bulle-Gare", Accessibilité et impacts induits sur le réseau routier, Note technique, team+, mars 2016

DESCRIPTION

Etat actuel

Les lignes régionales desservant la gare de Bulle sont aujourd'hui les suivantes :

- Ligne 20.234 – Bulle-La Roche-Fribourg, une course par heure
- Ligne 20.254 – Bulle-Vaulruz – Vuisternens-devant-Romont – Romont FR, une course par heure.
- Ligne 20.260 – Bulle-Charmey-Jaun-Boltigen, une course par heure.
- Ligne 20.262 – Bulle-Corbière, deux courses par jour + 2 courses les jours d'école.
- Ligne 20.264 – Bulle-Estavannens-Grandvillard, 4 courses par jour.
- Ligne 20.336 – Fribourg-Rueyres-St-Laurent-Le Bry-Bulle, une course par heure.
- Ligne 20.471 – Romont-Le Châtelard-Sorrens-Bulle, une course toutes les deux heures.

La gare routière actuelle se situe à l'extrémité ouest du passage sous les voies ferroviaires. Elle n'est que peu accessible depuis le centre-ville.

Objectifs

- Encourager l'usage des transports publics régionaux routiers pour les déplacements entre l'agglomération et l'extérieur (en particulier par les pendulaires).
- Inciter au report modal vers les transports publics en améliorant leur attractivité.
- Aménager des interfaces de transport efficaces et conviviales.

Contenu de la mesure

La nouvelle gare routière et ses quais seront intégrés dans un nouveau bâtiment planifié dans le cadre du Plan d'aménagement de détail (PAD).

A noter qu'avec le prolongement de la ligne RER sur Broc, les lignes régionales venant du sud (20.260, 20.262, 20.264) pourraient être réorganisées. A terme, un hub de TP pourrait en effet être créé à la gare de Broc, avec transbordement sur le RER.

La gare routière actuelle sera donc déplacée au nord de la gare ferroviaire, à proximité du giratoire des Crêts. Les bus y accéderont depuis ce dernier et ressortiront sur le chemin des Crêts. Les bus arrivant du nord arriveront par la rue du Château-d'En-Bas et le bus de Romont par la route de la Pâla. Si le tracé des bus arrivant du sud est maintenu jusqu'à la gare de Bulle, ceux-ci arriveront au centre-ville par la rue Nicolas-Glasson et la rue de La Lécheretta.

Opportunité

La construction de la nouvelle gare routière de Bulle s'intègre dans le cadre de la mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle (mesure sup.1).

La future gare routière vise à améliorer l'accueil des usagers dans la gare de Bulle en termes de confort et d'équipement, d'interfaces avec les bus (transbordements entre les bus urbains et régionaux), d'accessibilité piétonne et cycliste, et de stationnement voiture et vélo.

MESURE SUP.3	PROLONGEMENT DU RER FRIBOURG-ROMONT-BULLE EN DIRECTION DE BROC
---------------------	---

Thème de la mesure : Mesures de rang supérieur	Priorité : A (2019-2022)
---	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : TPF Infra
------------------------------------	-------------------------------------

Mesure du PA1 en relation :

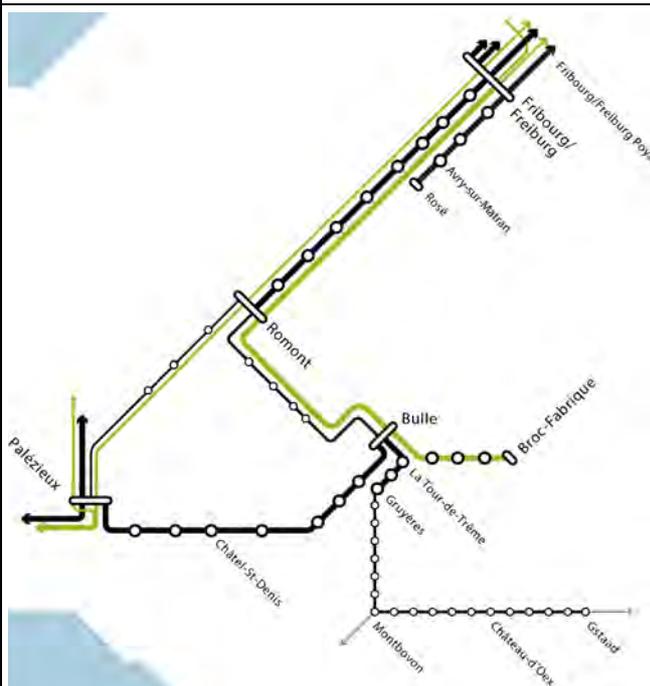
M17- Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale (priorité C) - code ARE : /.

Mesure du PA3 corrélée / liée :

sup.4 - Etude de haltes ferroviaires à Planchy et Epagny.

5.1 - Aménagement complémentaire de stationnement vélos couvert à la halte de La Tour-Village (ligne Bulle-Broc).

- Cadence 60 minutes RegioExpress Annemasse – Genève – Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg / Freiburg – Berne.
- Cadence 30 minutes RegioExpress Broc-Fabrique – Bulle – Fribourg / Freiburg en 30 minutes de temps de parcours entre Bulle et Fribourg / Freiburg.
- Cadence 30 minutes RER Gruyères – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux avec 30 minutes de temps de parcours entre Bulle et Palézieux.
- Cadence 60 minutes RER Bulle – Romont avec arrêts aux haltes intermédiaires.
- Cadence 30 minutes RER Romont – Fribourg / Freiburg prolongé jusqu'à Düdingen.
- 2^{ème} liaison horaire entre Romont et Lausanne avec desserte régionale entre Romont et Palézieux.
- Prolongement de la cadence 60 minutes Bulle – Montbovon jusqu'à Gstaad.



Légende

- RER / trains régionaux
- RegioExpress
- seulement aux heures de pointe ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- cadence 15 minutes

PRODES 2030, Rapport de la région de planification Ouest / CTSO

DESCRIPTION

Etat actuel

La ligne Bulle - Broc, à voie métrique, est actuellement desservie par treize paires de trains quotidiens offrant une cadence horaire entre 6 heures et 19 heures. Des correspondances sont assurées avec les trains Bulle – Romont en gare de Bulle.

Le temps de parcours total entre Broc-Fabrique et Fribourg via Romont est aujourd’hui de 61 minutes. La ligne est aussi utilisée pour le transport de marchandises, actuellement péjoré par la différence d’écartement des voies impliquant d’importantes manœuvres et transbordements en gare de Bulle.

Objectifs

- Encourager l'usage des transports publics ferroviaires pour les déplacements entre l'agglomération et l'extérieur (en particulier par les pendulaires).
- Inciter au report modal vers les transports publics en améliorant leur attractivité.
- Créer une liaison attractive de la partie sud de l’agglomération bulloise vers le chef-lieu cantonal avec des correspondances optimales à Romont en direction de Lausanne et à Fribourg en direction de Berne.
- Améliorer l’offre régionale entre Bulle et Broc avec une cadence de deux trains par heure.
- Réaliser des gains de productivité importants (tant pour le transport de voyageurs que de marchandises).

Contenu de la mesure

Le tronçon à voie étroite Bulle - Broc sera mis à voie normale et les trains régionaux-express (RE) Bern/Fribourg - Bulle/Palézieux pourront être prolongés jusqu'à Broc Fabrique avec un arrêt à La Tour-Village et Broc-Village. La cadence de 30 minutes sera également introduite à l'horizon 2020.

Opportunité

La mesure M17 du PA1, initialement proposée en priorité B, a été jugée trop précoce par la Confédération, qui l'a alors déclassée en priorité C (2019 - 2022) en précisant qu' "un nouvel arrêt à définir sera réalisé dans l'agglomération (Les Roseires) améliorant ainsi sa desserte fine".

Le sud de l’agglomération bulloise disposera d’une liaison horaire accélérée vers Romont et Fribourg (planification PRODES). Le temps de parcours de Broc-Fabrique à Fribourg sera réduit de plus de 30% (il passera de 61 minutes aujourd’hui à 42 minutes dans le futur). L’offre semi-horaire entre Broc et Bulle renforcera singulièrement l’attractivité des transports publics ferroviaires.

La mise à voie normale de la ligne Bulle-Broc permettra aussi d’augmenter l’attractivité du rail pour le transport de marchandises. L'amélioration de la liaison RER vers Broc et plus particulièrement entre Bulle et Broc, offrira à Broc une fonction de hub de transports publics. Cette prolongation renforcera également l'attractivité des transports publics pour l'accès à la chocolaterie Nestlé de Broc (lieu touristique d'importance nationale).

MESURE SUP.4	ETUDE DE HALTES FERROVIAIRES A PLANCHY ET EPAGNY
---------------------	---

Thème de la mesure : Mesures de rang supérieur	Priorité : B (2023-2026)
---	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : TPF, Canton, Mobul
------------------------------------	--

Mesure du PA1 en relation :

M18 - Création d'un nouvel arrêt ferroviaire à Planchy (priorité C) - code ARE : /.

Mesure du PA3 corrélée / liée :

sup.1 - Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle.

sup.3 - Prolongement du RER Fribourg-Romont-Bulle en direction de Broc.



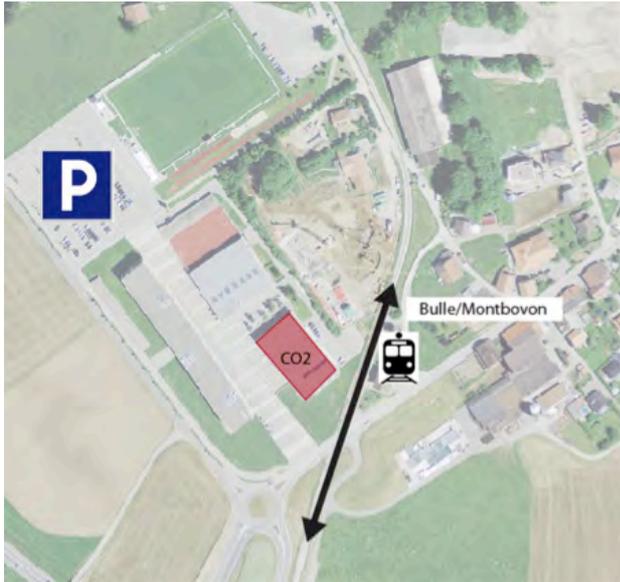
DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <ul style="list-style-type: none">- Halte ferroviaire d'Épagny : cette halte, encore opérationnelle à ce jour, est pressentie pour être fermée dans le cadre de la mise à voie normale du tronçon Bulle-Broc (supprimée dans le cadre du prolongement de la ligne Romont-Broc en direction de Broc).- Halte ferroviaire de Planchy : aujourd'hui, pour des raisons d'exploitation (temps de parcours entre Vaulruz et Bulle) et de concurrence avec la ligne Mobul n°3 actuelle, la halte ferroviaire de Planchy est fermée. <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Offrir une desserte TP optimale de tous les secteurs de l'agglomération.- Permettre un raccordement des quartiers de l'agglomération sur un réseau ferré régional en voie d'optimisation. <p>Contenu de la mesure</p> <ul style="list-style-type: none">- Etude de l'opportunité et la faisabilité du maintien de la halte d'Épagny, sur la ligne Bulle - Broc, dans le cadre de la mise à voie normale de ladite ligne.- Etude de l'opportunité et de la faisabilité de la réouverture de la halte de Planchy, sur la ligne Bulle - Palézieux. <p>Opportunité</p> <p>La création d'un hub régional à Broc nécessite une réorganisation de la desserte en transports publics. Il serait opportun que les nouveaux quartiers (Parqueterie, Planchy Sud) puissent bénéficier de cette desserte.</p> <p>Pour le secteur de Planchy, Mobul regrette l'abandon de cette halte et plus généralement le manque de desserte ferroviaire de la ZI. En effet, le PA1 prévoyait un arrêt dans la zone industrielle actuellement en expansion (mesure M18 du PA1). Cette desserte a cependant dû être remplacée par une desserte par bus dans le cadre du réseau d'agglomération (ligne Mobul n° 3).</p>

MESURE SUP.5	ETUDE DE L'OPPORTUNITE ET FAISABILITE DU DEPLACEMENT DE LA HALTE DE LA TOUR-DE-TREME (LIGNE BULLE - MONTBOVON)
---------------------	---

Thème de la mesure : Mesures de rang supérieur	Priorité : B (2023-2026)
--	--------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : TPF, Canton, Mobul
-----------------------------	---------------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -
 Mesure du PA3 corrélée / liée : -



Etude de la desserte de la salle CO2, team+, avril 2015



DESCRIPTION
<p data-bbox="205 275 347 300">Etat actuel</p> <p data-bbox="205 320 1362 383">La halte fonctionne aujourd'hui sur la ligne S60 Bulle - Montbovon. Elle permet de desservir le CO, le stade et la salle de spectacle CO2.</p> <p data-bbox="205 396 1378 459">La rue Pierre-Nicolas Chenaux a été totalement réaménagée en faveur des cheminements piétons. Dans le cadre d'une étude pilote, une desserte en bus urbains du CO2 (salle de spectacle) est à l'essai.</p> <p data-bbox="205 506 325 530">Objectifs</p> <ul data-bbox="205 539 1326 669" style="list-style-type: none">- Offrir une desserte TP optimale de tous les secteurs de l'agglomération.- Permettre un raccordement des quartiers de l'agglomération sur un réseau ferré régional en voie d'optimisation.- Optimiser la desserte du futur centre sportif régional. <p data-bbox="205 710 499 734">Contenu de la mesure</p> <p data-bbox="205 752 1422 857">Réalisation de l'étude de l'opportunité du déplacement de la halte de la Tour-de-Trême-CO sur la ligne Bulle-Montbovon. Cette étude est également liée à une étude d'opportunité de la création d'une liaison de mobilité douce est-ouest entre les deux gares de la Tour-de-Trême.</p> <p data-bbox="205 871 1362 934">L'étude est à coordonner avec le lancement prochain de l'élaboration d'un PAD pour le centre sportif régional.</p> <p data-bbox="205 981 368 1005">Opportunité</p> <p data-bbox="205 1014 1422 1077">Cet aménagement est en lien avec la création de la nouvelle zone sportive (Centre sportif régional) et de la densification du secteur, et à coordonner avec la fermeture des passages à niveau.</p>

MESURE SUP.6	ASSAINISSEMENT / REAMENAGEMENT DE L'ACCROCHAGE NORD DE LA H189	
Thème de la mesure : Mesures de rang supérieur	Priorité : B (2023-2026)	
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : OFROU, Canton	
Mesure du PA1 en relation : - Mesure du PA3 corrélée / liée : -		

DESCRIPTION
<p data-bbox="205 275 352 300">Etat actuel</p> <p data-bbox="205 320 1414 450">La H189 remplit son rôle de route de contournement et de distribution de l'agglomération bulloise, qui peut encore être renforcé, notamment en répartissant mieux le trafic d'accès à l'agglomération sur les différents accrochages. Cependant certains dysfonctionnements existent, notamment en heure de pointe où la capacité utilisée du giratoire de l'accrochage Nord atteint des valeurs très hautes.</p> <p data-bbox="205 499 328 524">Objectifs</p> <ul data-bbox="205 533 1241 629" style="list-style-type: none">- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs sensibles.- Renforcer la fonction de contournement et de distribution de la H189.- Améliorer la situation de saturation des carrefours d'accrochage en heure d'hyper pointe. <p data-bbox="205 667 501 692">Contenu de la mesure</p> <ul data-bbox="205 712 1366 736" style="list-style-type: none">- Réaménagement de l'accrochage Nord de la H189 (sortie d'autoroute), y compris les voies d'accès. <p data-bbox="205 786 368 810">Opportunité</p> <p data-bbox="205 819 999 844">Le giratoire d'accrochage Nord est déjà à l'étude auprès de l'OFROU.</p>

<p>MESURE 0.1</p>	<p>AMELIORATION DE LA CIRCULATION DES BUS DANS LE SECTEUR DE LA GARE DE BULLE</p>	
<p>Thème de la mesure : Circulation des bus et aménagements multimodaux</p>	<p>Priorité : A (2019-2022)</p>	
<p>Territoire concerné : Bulle</p>	<p>Maître d'ouvrage : Bulle</p>	
<p>Mesure du PA1 en relation : - Mesure du PA3 corrélée / liée : sup.1 - Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle. sup.2 - Construction d'une nouvelle gare routière à Bulle. 4.1 - Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle. 4.2 - Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle.</p>		
<p><i>Mandat d'études parallèles, group8 et Deillon/Delley, septembre 2013</i></p>		

DESCRIPTION**Etat actuel**

Les trois lignes de bus urbaines de l'agglomération desservent la gare de Bulle. L'aménagement actuel de la rue de la Lécheretta et de la rue Nicolas-Glasson ne permet pas d'accueillir de manière optimale les bus avec l'augmentation de la cadence prévue.

TJM - rue de la Lécheretta : 7'000 véh./j en 2012

TJM - rue Nicolas Glasson : 4'600 véh./j en 2012

Objectifs

- Améliorer les transbordements avec le réseau ferré et les lignes de bus régionales du fait du passage de toutes les lignes urbaines à la gare de Bulle.
- Faciliter le passage des bus sur la rue de la Lécheretta et la rue Nicolas-Glasson aux abords de la gare de Bulle.
- Assurer une bonne circulation des trois lignes de bus urbaines.
- Intégrer le réseau de bus dans l'interface multimodale de la gare de Bulle.

Contenu de la mesure

Les aménagements nécessaires à la bonne circulation des lignes de bus dans le contexte du remaniement des gares routière et ferroviaire sont:

- Réaménagement de la rue Nicolas-Glasson, au niveau de la Poste, pour la réalisation de nouveaux arrêts de bus (les arrêts actuels sont provisoires).
- Réaménagement de l'actuelle place/avenue de la Gare (entre le giratoire du Taureau et la rue de la Sionge).
- Réaménagement de la rue de la Lécheretta comprenant la reprise des carrefours Crêts/Lécheretta et Rieter/Lécheretta. Les arbres doivent également être changés (tiges plus hautes pour permettre le passage des bus).

EVALUATION
<p>Opportunité Le passage des trois lignes de bus sur la rue de la Lécheretta nécessite l'aménagement des rues Nicolas Glasson et de la Lécheretta, ainsi que l'actuelle place de la Gare. La cadence des bus étant augmentée, il est opportun de réaliser les aménagements nécessaires à la bonne circulation des bus.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La qualité du système de transports est améliorée en régulant la circulation automobile et en privilégiant la circulation des transports publics, des bus notamment, en relation avec la gare de Bulle. L'accessibilité piétonne et cycliste est également améliorée. Le réaménagement du secteur de la gare, lié à la création de la nouvelle gare de Bulle, constitue le nœud de transports publics central de l'agglomération. - CE2 : Le secteur de la gare de Bulle fait l'objet d'une valorisation de ses espaces publics, participant à la qualité urbaine et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants, employée et visiteurs. - CE3 : La sécurité des déplacements vers la gare de Bulle est améliorée par la réorganisation de la circulation du secteur. Les transports publics et les liaisons de mobilité douce sont favorisés. Les espaces publics sont revalorisés et des places piétonnes sont créées. - CE4 : L'augmentation de l'attractivité des transports publics, accompagnant la création d'un nœud de transports publics autour de la nouvelle gare de Bulle, permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : PAD 42 "gare de Bulle". Plan directeur des circulations. Mandat d'études parallèles, group8 et Deillon/Delley, septembre 2013.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2019</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2021 Date prévue de la mise en service : 2022</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'890'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 1.1	AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE RIAZ - ETAPE 2
-------------------	--

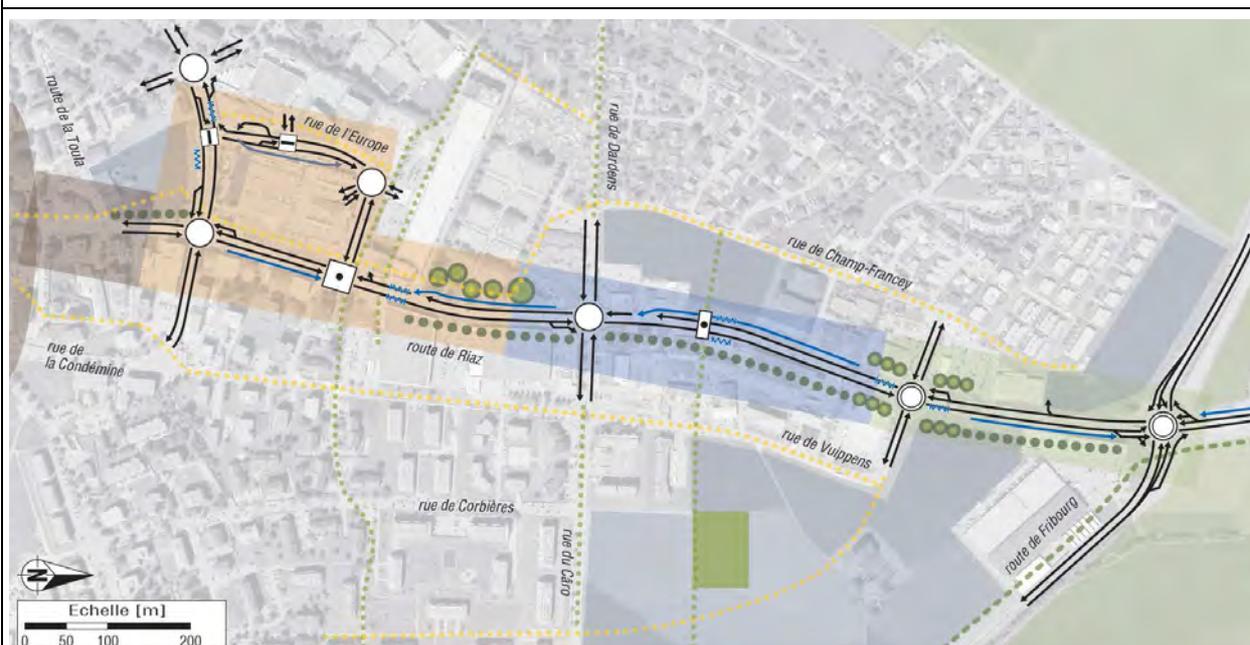
Thème de la mesure : Ligne 1 : Amélioration de la desserte et de la circulation	Priorité : A (2019-2022)
---	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle
------------------------------------	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation :
 M3 - Réaménagement de l'axe d'entrée nord (priorité A) - code ARE : 2125.007.

Mesure du PA3 corrélée / liée :

- 9.1 - Réaménagement des giratoires "accrochage Riaz" et "accrochage Pâla".
- 9.2 - Accessibilité aux quartiers Est et contrôle d'accès.
- 9.3 - Aménagement de la rue du Cârô.



Avant-projet de réaménagement Secteur Château-d'En-Bas et route de Riaz, Transitec / In Situ, décembre 2016.

DESCRIPTION

Etat actuel

La route de Riaz dans sa partie supérieure (tronçon entre la jonction de la H189 et le carrefour de l'Europe) a été réaménagée dans le cadre du PA1. Cet axe d'entrée de ville qualifié aujourd'hui de pénétrante routière historique, est fortement marqué par un paysage commercial et industriel. Des flux 30% plus importants en fin d'après-midi que dans la journée sont observés.

Les quatre carrefours de cette route sont des giratoires. Ainsi du sud vers le nord on retrouve le giratoire du Centre, le giratoire Dardens, le giratoire Vuippens et le giratoire d'accrochage sur la H189 nommé "accrochage Riaz".

Trois bus par heure circulent sur l'axe (ligne Mobul n°1 et ligne régionale 471) et desservent les deux arrêts sur chaussée "Cimetière" et "Terraillet".

Des bandes cyclables sont peintes de chaque côté de la chaussée.

Le nouveau schéma d'accessibilité à Bulle qui tient compte du développement souhaité du réseau de bus urbains et de la réalisation de plusieurs projets urbanistiques notamment le long de l'axe (secteurs Toula, Terraillet, Coquilles/Champ-Francey) sont autant d'éléments nécessitant de repenser l'aménagement complet de l'axe.

TJM - route de Riaz (entre le carrefour de Riaz et la carrefour de l'Europe) : 18'700 véh./j en 2015

TJM - route de Riaz (entre le carrefour de l'Europe et la carrefour Dardens) : 15'400 véh./j en 2015

TJM - route de Riaz (entre le carrefour Dardens et le carrefour du Centre) : 16'600 véh./j en 2015

TJM - rue du Château-d'En-Bas : 11'820 véh./j en 2015

TJM - rue de la Condémine : 7'900 véh./j en 2015

Objectifs

- Garantir des vitesses commerciales performantes pour les bus sur les axes principaux de l'agglomération.
- Assurer la bonne circulation des bus (par une gestion coordonnée des feux et les emprises nécessaires).
- Réorganiser l'accessibilité routière des centres commerciaux sur l'axe de Riaz.
- Contrôler l'accès des véhicules individuels motorisés au centre de Bulle à l'heure de pointe.
- Diminuer le trafic automobile sur la rue du Château-d'En-Bas au profit des bus et de la mobilité douce.
- Assurer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons, en particulier des écoliers

Contenu de la mesure

L'aménagement de la route de Riaz et des carrefours consiste à réaménager le tronçon du carrefour de l'Europe au carrefour du Centre, y compris les voies d'accès depuis la rue du Chemin-d'En-Bas (jusqu'à la rue de l'Europe) et la rue de la Condémine. Des aménagements étant déjà prévus au titre de la mise en œuvre du PA1, les travaux complémentaires nécessaires sont :

- Réaménagement de la route de Riaz, pour assurer la bonne circulation des bus.
- Réaménagement du carrefour Cârô-Dardens-Riaz et aménagement de voies bus.
- Création d'un arrêt de bus supplémentaire (entre les deux existants "Cimetière" et Terraillet) et d'une traversée piétonne régulée par des feux.
- Aménagement d'un contrôle d'accès sur la route de Riaz au niveau des centres commerciaux.
- Réaménagement du carrefour du Centre avec des voies d'approche de bus (route de Riaz, rue du Château-d'En-Bas, rue de la Condémine).
- Réaménagement de la rue du Château-d'En-Bas en place traversante.
- Réalisation de mesures d'accompagnement dans les quartiers (Champ-Francey et Dardens).

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Une partie des aménagements de la route de Riaz est prévue dans le cadre du PA1. Compte tenu de l'évolution de la situation depuis le PA1, des mesures complémentaires sont nécessaires pour ajuster les aménagements souhaités.</p> <p>En incitant les véhicules individuels motorisés à l'usage de la route de contournement et en particulier de la route de Fribourg/rue de l'Etang, l'objectif est de soulager la route de Riaz du trafic automobile. Assurer la circulation des bus et valoriser l'espace public constituent les priorités. Les reports de trafic et la réorganisation des circulations, aux abords des centres commerciaux notamment, rendent possibles des aménagements structurants qualitatifs pour les bus et les mobilités douces (en particulier l'esplanade de la rue du Château-d'En-Bas).</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La qualité du système de transports est améliorée en régulant la circulation automobile et en priorisant encore davantage que dans le PA1 la circulation des transports publics et des cyclistes sur la route de Riaz. - CE2 : La concentration de l'urbanisation vers l'intérieur (secteur du Terraillet par exemple) justifie d'assurer un bon niveau de service des bus pour les secteurs situés autour de la route de Riaz. La future place du Château-d'En-Bas, qui accueille des arrêts de bus, vise également à assurer la continuité entre le centre historique de Bulle et le secteur commercial. L'objectif est de créer une couture entre des secteurs aujourd'hui coupés par le trafic automobile. - CE3 : L'axe de Riaz est réaménagé pour améliorer la circulation des bus et renforcer la sécurité de la mobilité douce, ce qui participe au report modal de la voiture vers les transports publics et à une amélioration de la sécurité. Le carrefour Cârô-Dardens-Riaz, particulièrement accidentogène (nombreux tamponnements) fait l'objet d'une attention particulière. - CE4 : L'augmentation de l'attractivité des transports publics, en particulier par le renforcement de l'offre (en cadence et en qualité de circulation) sur la route de Riaz, permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air). L'espace routier est réaffecté pour favoriser les bus et la mobilité douce.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours :</p> <p>Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec. Avant-projet de réaménagement Secteur Château-d'En-Bas et route de Riaz, Transitec / In Situ, décembre 2016.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre</p> <p>Date prévue du début des travaux : 2019 Date prévue de la mise en service : 2021</p>
<p>Coûts</p> <p>Coûts estimés : 4'383'000 CHF</p> <p>Financement</p> <p>Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 1.2	PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE BUS 1 AU NORD (ARRET CO - ROUTE DU TEMPLE ROMAIN)	
Thème de la mesure : Ligne 1 : Amélioration de la desserte et de la circulation	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Riaz	Maître d'ouvrage : Riaz	
Mesure du PA1 en relation :		
M10 - Réaménagement de la traversée et du centre du village de Riaz, rue du Temple-Romain (b) (priorité A) - code ARE : 2125.019.		
Mesure du PA3 corrélée / liée :		
5.2 - Aménagement des parkings d'échange (P+R) manquants aux gares et terminus de bus.		
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="194 1464 612 1989"> <p>COUPE TYPE ROUTE DU TEMPLE - ROMAIN</p> <p>Dimensions: 9.30 (total width), 3.50 (bus stop area), 5.80 (road width), 3.00 (shoulder width), 2.10/2.50 (lane widths).</p> </div> <div data-bbox="922 1800 1430 1868" style="text-align: right;"> <p><i>Temple-Romain – Projet de réaménagement (Illustration – Bureau Ph. Gremaud)</i></p> </div> </div>		

DESCRIPTION**Etat actuel**

Le projet d'agglomération PA1 prévoyait la création d'une nouvelle route d'accès au secteur situé à l'ouest du centre du village (dont l'Hôpital de district), permettant de soulager ce dernier d'une partie de son trafic (route de délestage) et faisant suite au réaménagement de la route des Monts de manière à tenir compte du nouveau tracé de la ligne urbaine de transports publics. Dans le PA3, la ligne de bus n°1 étant encore prolongée au nord jusqu'au nouveau Cycle d'Orientation, des aménagements complémentaires sont nécessaires.

TJM - rue du Temple Romain : entre 200 et 850 véh./j en 2013

TJM - rue de la Gruyère : 9'400 véh./j en 2015

Objectifs

- Renforcer l'offre en transports publics au sein de l'agglomération de manière à desservir les secteurs urbanisés.
- Prolonger la ligne de bus pour desservir les quartiers nord et le Cycle d'Orientation.
- Assurer les correspondances entre le réseau régional et la ligne de bus urbaine n°1.
- Desservir le P+Bus planifié.

Contenu de la mesure

Les aménagements nécessaires au prolongement de la ligne n°1 vers le nouveau Cycle d'Orientation sont:

- Création d'un arrêt de bus bidirectionnel et création d'un giratoire à l'intersection avec la route du Temple-Romain sur la route de la Gruyère.
- Réaménagement de la route du Temple-Romain : création d'un arrêt de bus bidirectionnel et aménagement pour le cheminement des mobilités douces.
- Aménagement d'un abribus au terminus du bus à l'Hôpital.

Contrairement à la mesure du PA1 (M10, priorité A), cette mesure ne vise plus un report de trafic sur la rue du Temple-Romain. L'aménagement vise un bon cheminement des bus et une modération de la circulation à l'instar de l'arrêt de bus bloquant planifié sur cette rue.

EVALUATION
<p>Opportunité Cette mesure constitue un complément à la mesure routière du PA1. Elle vise à adapter la desserte en transports publics du secteur et les cheminements de mobilité douce, compte tenu du nouveau Cycle d'Orientation et de l'Hôpital de district.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Des quartiers de Riaz, ainsi que le site du futur Cycle d'Orientation, ne sont actuellement pas desservis par les transports publics. Le prolongement de la ligne de bus Mobul n°1 desservant la commune de Riaz est donc nécessaire. - CE2 : L'utilisation des transports publics est favorisée par une desserte fine des quartiers urbanisés. Une desserte en transports publics urbains est offerte au futur Cycle d'Orientation, en plus des bus régionaux. - CE3 : La sécurité sur le réseau routier est améliorée par le report modal sur les transports publics. - CE4 : L'augmentation de l'attractivité des transports publics en relation avec Riaz, en particulier pour les relations avec le Cycle d'Orientation et l'Hôpital de district, permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Avant-projets de génie-civil en cours d'élaboration.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2019 Date prévue de la mise en service : 2019-2020</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 2'150'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : Commune/Canton sur la base des coûts imputables</p>

MESURE 2.1	AMENAGEMENT D'ARRETS DE BUS ET D'UN CONTROLE D'ACCES DANS LE CARREFOUR VEVEY/PALA
-------------------	--

Thème de la mesure : Ligne 2 : Amélioration de la desserte et de la circulation	Priorité : A (2019-2022)
---	---------------------------------

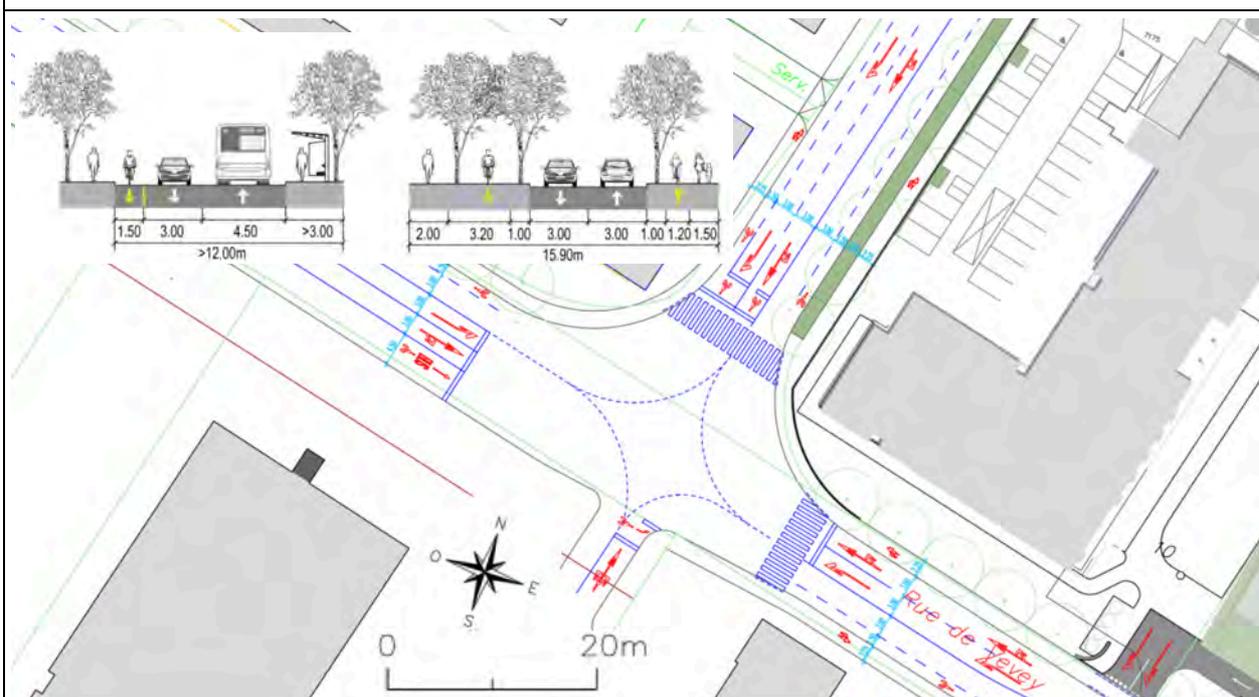
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle, Canton
------------------------------------	---

Mesure du PA1 en relation :

M4 - Réaménagement de l'axe d'entrée ouest- rue de Vevey (priorité A) - code ARE : 2125.008.
 M19 (b) - Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle, Le Dally (priorité A) - code ARE : 2125.058.

Mesure du PA3 corrélée / liée :

3.2 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla.
 6.7 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla, au profit de la mobilité douce.
 7.2 - Raccordement de mobilité douce entre la rue de Vevey et le quartier du Carry.



Bulle: réaménagement de la route de la Pâla, AVP, Citec, décembre 2016

DESCRIPTION**Etat actuel**

Des aménagements de la rue de Vevey sont prévus dans le PA1 au titre de sa fonction d'axe d'entrée. Ils sont toujours jugés opportuns dans le PA3. Toutefois, l'aménagement du carrefour entre la route de Vevey et la route de la Pâla n'était pas prévu. Or, il s'avère nécessaire de compléter l'aménagement de la route de Vevey avec un contrôle d'accès permettant de favoriser la circulation des bus sur cet axe principal (ligne Mobul n°2).

Un manque de desserte entre l'Espace Gruyère et Saucens a également été révélé, justifiant un nouvel arrêt de bus sur la route de Vevey.

Le carrefour doit être assaini car plusieurs accidents sont recensés dans la traversée de ce carrefour. La sécurité des cyclistes et des piétons doit également être renforcée dans le carrefour.

TJM - rue de Vevey (est du carrefour) : 7'700 véh./j en 2015

TJM - rue de Vevey (ouest du carrefour) : 13'000 véh./j en 2015

TJM - route de la Pâla : 7'600 véh./j en 2015

Objectifs

- Contrôler l'accès des véhicules individuels motorisés au centre de Bulle.
- Favoriser la circulation des bus, pour assurer la vitesse commerciale des bus.
- Offrir une bonne desserte de bus, avec des arrêts avec un rayon de desserte de 300 mètres.
- Assainir le carrefour identifié relativement accidentogène, en particulier vis à vis des cyclistes et des piétons.
- Sécuriser les traversées piétonnes nord-sud et offrir une bonne perméabilité piétonne sur l'axe de Vevey.
- Gérer les accès aux secteurs de l'Arsenal et de la ZA de Planchy depuis la route de la Pâla.

Contenu de la mesure

Les aménagements nécessaires dans le secteur du carrefour Vevey/Pâla sont :

- Aménagement d'arrêts de bus (ligne n°2) dans le secteur du carrefour Vevey/Pâla : déplacement de l'arrêt Saucens à l'ouest, au droit de la route de la Pâla et création d'un nouvel arrêt entre l'arrêt Saucens et l'arrêt Espace Gruyère.
- Aménagement d'un carrefour à feux au carrefour Vevey/Pâla : pose de feux avec système de régulation et aménagement de voies de bus. La sécurité des cyclistes y est également garantie.
- Aménagement de traversées piétonnes et de trottoirs pour garantir une accessibilité optimale aux arrêts de bus.
- Mise en valeur de la qualité paysagère de l'axe d'entrée dans Bulle.

EVALUATION
<p>Opportunité Ces aménagements complémentaires à ceux prévus dans le PA1 sont liés au développement du secteur de l'Arsenal (à l'est), ainsi qu'au secteur de la ZA de Planchy (à l'ouest). Le contrôle d'accès n'est pas prévu dans le PA1. L'aménagement de ce tronçon permet de compléter l'aménagement de l'axe d'entrée de la route de Vevey en contrôlant d'accès des véhicules motorisés dans le centre, en assurant la circulation des bus et en sécurisant les cyclistes et piétons.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La qualité du système de transports dans l'agglomération est améliorée en limitant le transit des TIM et en organisant le trafic de destination. Cela contribue à améliorer la circulation des transports publics et à inciter les piétons et cyclistes. - CE2 : La limitation du trafic automobile entrant dans l'agglomération aux heures de pointe permet de favoriser une requalification générale de l'espace public sur les axes d'entrée et de renforcer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services. - CE3 : La diminution du nombre de voitures dans l'agglomération et de points de saturation améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons. Le carrefour Vevey-Pâla étant actuellement accidentogène, la sécurité est améliorée localement. - CE4 : Les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation, ...) sont réduites par la diminution du nombre de voitures dans l'agglomération en heures de pointe et l'augmentation de l'attractivité des transports publics.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec. Bulle: réaménagement de la route de la Pâla, AVP, Citec, décembre 2016.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2019 Date prévue de la mise en service : 2021</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'400'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : Commune/Canton sur la base des coûts imputables</p>

MESURE 3.1	AMENAGEMENT DU CHEMIN SOUS-CRET POUR ASSURER LA CIRCULATION DES BUS DE LA LIGNE N°3	
Thème de la mesure : Ligne 3 : Adaptation du tracé et amélioration de la circulation	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle	
Mesure du PA1 en relation : - Mesure du PA3 corrélée / liée : 3.2 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla. 6.6 - Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy.		
<p style="text-align: center;"><i>Raccordement passage inférieur Planchy, Etude préliminaire, CSD Ingénieurs, octobre 2015</i></p>		

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>L'opportunité d'une nouvelle connexion entre la zone d'activités (ZA) de Planchy et la gare de Bulle, ainsi que le besoin de desservir les quartiers de la Pâla et de Planchy-sud, ont été identifiés. La modification du tracé de la ligne Mobul n°3 (ligne bleue) dans le secteur de Planchy nécessite d'aménager le chemin Sous-Crêt en route pouvant accueillir des bus et assurer leur circulation de manière fluide. Les voies de chemin de fer ne permettant pas aujourd'hui l'accès à la zone d'activités de Planchy depuis le sud.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Renforcer l'offre en transports publics au sein de l'agglomération de manière à desservir l'ensemble des secteurs urbanisés.- Améliorer la desserte du secteur de Planchy en bus en adaptant le tracé de la ligne.- Accompagner le développement de la ZA de Planchy. <p>Contenu de la mesure</p> <p>Les aménagements consistent en :</p> <ul style="list-style-type: none">- Création d'un passage routier sous les voies de chemin de fer TPF à Planchy pour assurer le passage des bus.- Aménagement du chemin Sous-Crêt / rue de l'Industrie, pour assurer la circulation des bus et la circulation des TIM en relation avec le développement futur de Planchy-sud.- Création d'un arrêt de bus sur la ligne Mobul n°3, au sud des voies ferrées. <p>La mesure est complétée par la mesure 6.6 sur les aspects de mobilité douce.</p>

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>La desserte du secteur de Planchy par la future ligne Mobul n°3 Les Combes - Terraillet nécessite de réaménager le chemin Sous-Crêt. Cela comprend la création d'un passage sous la voie de chemin de fer au niveau de la ZA de Planchy, essentiel pour accéder au secteur de Planchy depuis le sud (rue de Vevey, route de la Pâla).</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Des quartiers résidentiels ou d'activités à haute et moyenne densités, ainsi que d'importants projets de développement urbain, ne sont pas desservis par les transports publics. La modification du tracé de la ligne de bus n°3 justifie donc la création de ce nouvel accès. - CE2 : L'utilisation des transports publics est favorisée par une desserte fine des quartiers urbanisés. Une desserte en transports publics est offerte à des quartiers actuellement peu accessibles. - CE3 : La sécurité sur le réseau routier est améliorée en renforçant la part modale des transports publics. La traversée des voies de chemin de fer est assurée par un passage inférieur sécuritaire. - CE4 : L'augmentation de l'attractivité des transports publics permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air). Le passage sous voies réduit l'effet de coupure de la voie de chemin de fer et permet la desserte TP du secteur de Planchy. Ce nouvel accès permet également de supprimer définitivement le trafic des poids-lourds sur le chemin des Crêts qui traverse une zone industrielle.
<p>Degré de maturité : 1</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec. Raccordement passage inférieur Planchy, Etude préliminaire, CSD Ingénieurs, octobre 2015</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2020</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2024</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 3'850'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

<p>MESURE 3.2</p>	<p align="center">AMENAGEMENT DE LA PARTIE CANTONALE DE LA ROUTE DE LA PALA</p>	
<p>Thème de la mesure : Ligne 3 : Adaptation du tracé et amélioration de la circulation</p>	<p align="right">Priorité : A (2019-2022)</p>	
<p>Territoire concerné : Bulle</p>	<p align="right">Maître d'ouvrage : Bulle, Canton</p>	
<p>Mesure du PA1 en relation : - Mesure du PA3 corrélée / liée : 3.1 - Aménagement du chemin Sous-Crêt pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3. 3.3 - Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla. 6.7 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla, au profit de la mobilité douce. 9.1 - Réaménagement des giratoires "accrochage Riaz" et "accrochage Pâla".</p>		
<p><i>Bulle: réaménagement de la route de la Pâla, AVP, Citec, décembre 2016</i></p>		

DESCRIPTION**Etat actuel**

La réflexion sur la Vision 2030 est venue affiner la fonction de la route de la Pâla. Afin d'assurer la bonne circulation des bus, les accès transversaux doivent être gérés de manière à impacter le moins possible la qualité de service des bus sur cet axe (future ligne Mobul n°3). La construction prochaine de nouveaux quartiers doit également être anticipée.

La partie cantonale se situe entre le carrefour Vevey / Pâla et le giratoire de la Pâla.

TJM - route de la Pâla (entre carrefour Vevey/Pâla et carrefour Sous-Crêt : 7'600 véh./j en 2015

TJM - route de la Pâla (entre carrefour Sous-Crêt et le carrefour Pâla) : 7'600 véh./j en 2015

Objectifs

- Améliorer la desserte en bus du secteur de la Pâla.
- Assurer la priorité des bus par rapport au trafic automobile sur la route de la Pâla.
- Accompagner le développement du secteur (Arsenal, PAD 43).
- Assurer la circulation routière depuis la H189.

Contenu de la mesure

Pour assurer la circulation des bus de la ligne Mobul n°3, l'aménagement de la route de la Pâla, depuis le carrefour Vevey/Pâla jusqu'au giratoire de la Pâla, consiste en :

- Aménagement du tronçon entre le carrefour Vevey/Pâla et le carrefour de la Pâla (tronçon cantonal) : aménagement de voies bus et de systèmes de priorisation des bus aux carrefours.
- Aménagement du carrefour du chemin Sous Crêts pour favoriser la circulation des bus à l'intersection entre la route de la Pâla et ce chemin.
- Création d'arrêts de bus (Pâla, au niveau du chemin de Planchy).

La mesure est complétée par la mesure 6.7 sur les aspects de mobilité douce. Les aménagements sont réalisés en cohérence avec ceux faits au titre de la mesure 3.3, sur le tronçon communal (de Bulle) de la route de la Pâla.

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Le projet d'agglomération propose de réaménager intégralement la route de la Pâla, afin d'assurer la bonne circulation de la future ligne 3 sur cet axe, mais aussi dans le but d'accompagner les nombreux développements urbanistiques prévus le long de l'axe (secteurs Arsenal, PAD 43, Despond, Montcalia et Gare) et dans la zone d'activités de Planchy.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Des quartiers résidentiels ou d'activités à haute et moyenne densités, ainsi que d'importants projets de développement urbain, ne sont pas desservis par les transports publics. L'adaptation des dessertes TP s'avère donc nécessaire. - CE2 : L'axe de la Pâla est réaménagé en relation avec les projets développés et le rôle structurant de cet axe dans la circulation des bus notamment. - CE3 : La sécurité sur le réseau routier est améliorée en renforçant la part modale des transports publics. Le renforcement de l'usage de la H189, qui est une route de transit dédiée, améliore également la sécurité. - CE4 : L'augmentation de l'attractivité des transports publics permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec. Bulle: réaménagement de la route de la Pâla, AVP, Citec, décembre 2016.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2024</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 2'330'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : Commune/Canton sur la base des coûts imputables</p>

MESURE 3.3 **AMENAGEMENT MULTIMODAL DE LA PARTIE COMMUNALE DE LA ROUTE DE LA PALA**

Thème de la mesure :
Ligne 3 : Adaptation du tracé et amélioration de la circulation

Priorité : A (2019-2022)

Territoire concerné : Bulle

Maître d'ouvrage : Bulle

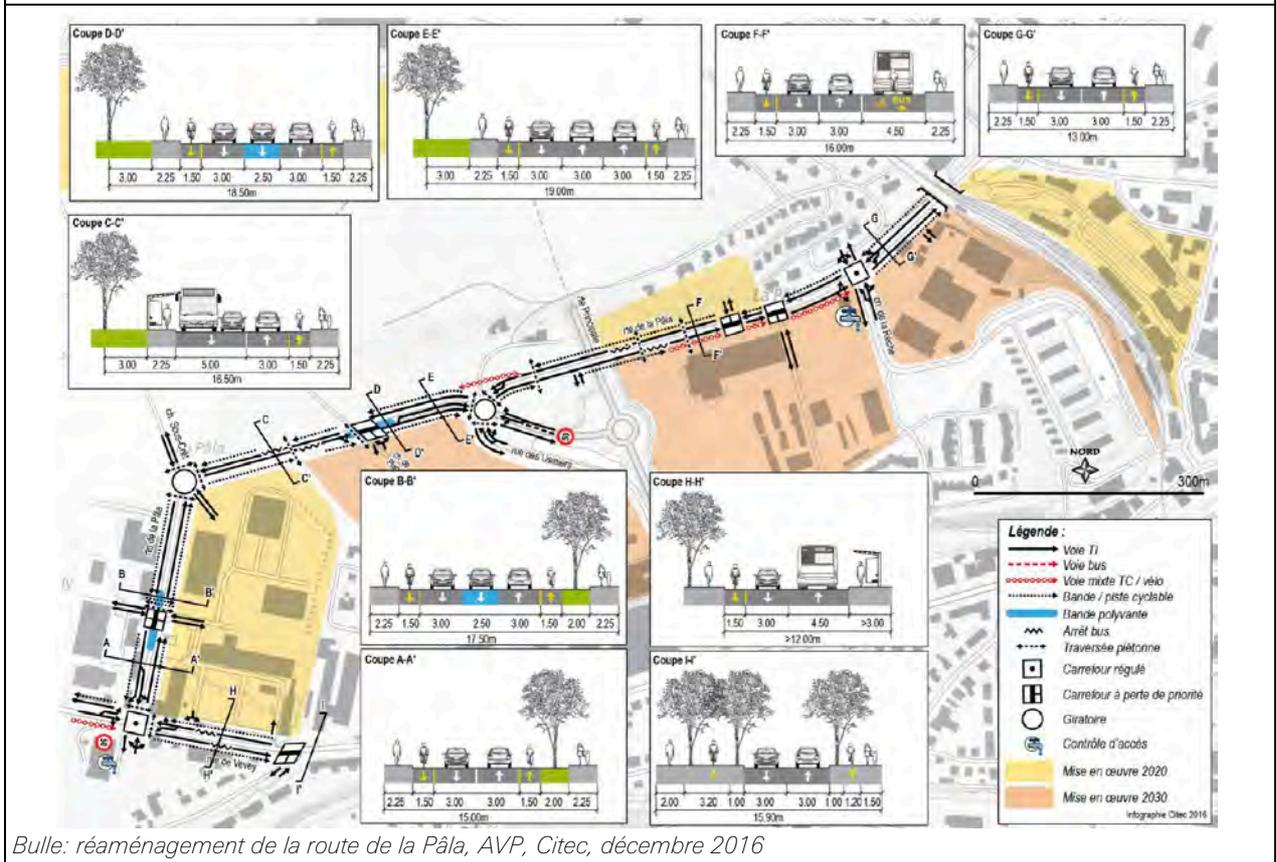
Mesure du PA1 en relation : -

Mesure du PA3 corrélée / liée :

2.1- Aménagement d'arrêts de bus et d'un contrôle d'accès dans le carrefour Vevey/Pâla.

3.2 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla.

9.1 - Réaménagement des giratoires "accrochage Riaz" et "accrochage Pâla".



Bulle: réaménagement de la route de la Pâla, AVP, Citec, décembre 2016

DESCRIPTION**Etat actuel**

La réflexion sur la Vision 2030 est venue affiner la fonction de la route de la Pâla. Pour assurer la bonne circulation des bus, les accès transversaux sont gérés de manière à impacter le moins possible la qualité de service des bus sur cet axe (future ligne Mobul n°3). La construction prochaine de nouveaux quartiers doit également être anticipée.

TJM - route de la Pâla : 9'400 véh./j en 2015

Objectifs

- Améliorer la desserte en bus du secteur de la Pâla.
- Assurer la priorité des bus par rapport au trafic automobile sur la route de la Pâla.
- Garantir une accessibilité optimale des bus à la gare.
- Accompagner le développement du secteur de l'Arsenal, du PAD 43 et des secteurs de Montcalia (au nord de l'axe) et de Despond (au sud de l'axe).
- Gérer les accès routiers transversaux à la route de la Pâla.
- Contrôler l'accès des véhicules individuels motorisés au centre de Bulle.

Contenu de la mesure

Pour assurer la circulation des bus de la ligne Mobul n°3, l'aménagement de la route de la Pâla, du giratoire de la Pâla jusqu'au carrefour de Montcalia, consiste en :

- Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Montcalia : aménagement d'un carrefour à feu, de voies bus, et d'un système de priorisation des bus.
- Création d'une voie bus dans le giratoire de la Pâla (by-pass).
- Création d'arrêts de bus (arrêt "Montcalia", au niveau du nouvel accès au futur quartier Montcalia).
- Aménagements au profit de la mobilité douce piétonne et cycliste, notamment l'aménagement de trottoirs et de traversées piétonnes.

Pour assurer la continuité des aménagements sur l'axe de la Pâla, les aménagements sont réalisés en cohérence avec les ceux réalisés dans le cadre de la mesure 3.2, concernant les aménagements sur le tronçon ouest de la route de la Pâla (tronçon cantonal).

EVALUATION
<p>Opportunité Cette mesure est nécessaire au regard de la future ligne Mobul n°3 Les Combes - Terraillet, qui vise à desservir la zone d'activités de Planchy et des Combes. La mise en œuvre de cette mesure est coordonnée avec le développement de ces secteurs ainsi que ceux de Montcalia et de l'actuelle scierie Despond.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Des quartiers résidentiels ou d'activités à haute et moyenne densités, ainsi que d'importants projets de développement urbain, ne sont pas desservis par les transports publics. L'adaptation des dessertes TP s'avère donc nécessaire. - CE2 : L'axe de la Pâla est réaménagé en relation avec les projets développés et le rôle structurant de cet axe dans la circulation des bus notamment. - CE3 : La sécurité sur le réseau routier est améliorée en renforçant la part modale des transports publics. Le renforcement de l'usage de la H189, qui est une route de transit dédiée, améliore également la sécurité. - CE4 : L'augmentation de l'attractivité des transports publics permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec. Bulle: réaménagement de la route de la Pâla, AVP, Citec, décembre 2016.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2024</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 3'530'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

<p>MESURE 3.4</p>	<p>AMENAGEMENT DE LA RUE VICTOR-TISSOT, DU CHEMIN DE BOULEYRES ET DE LA RUE DU STADE POUR ASSURER LA CIRCULATION DES BUS DE LA LIGNE N°3</p>	
<p>Thème de la mesure : Ligne 3 : Adaptation du tracé et amélioration de la circulation</p>	<p>Priorité : A (2019-2022)</p>	
<p>Territoire concerné : Bulle</p>	<p>Maître d'ouvrage : Bulle</p>	
<p>Mesure du PA1 en relation : - Mesure du PA3 corrélée / liée : -</p>		
<p><i>Projet Transports publics, PA3 (ligne 3 en bleu)</i></p>		

DESCRIPTION**Etat actuel**

Avec la modification du tracé de la ligne Mobul n°3, pour assurer la desserte de Bouleyres et du Terraillet, il est nécessaire d'aménager le réseau routier pour accueillir des bus et assurer leur circulation de manière fluide. La rue Victor-Tissot, le chemin de Bouleyres et la rue du Stade sont concernés par ce nouveau tracé.

TJM - chemin de Bouleyres : 1'700 véh./j en 2015

TJM - rue du Stade : 2'700 véh./j en 2015

Objectifs

- Offrir une desserte de bus tenant compte des développements de l'agglomération en adaptant le réseau.
- Développer la ligne de bus Mobul n°3 à l'est pour faire face aux développements urbanistiques et à l'évolution de la demande (dans les secteurs du Terraillet et de Auguste-Majeux notamment).
- Assurer la desserte en transports publics de la zone sportive de Bouleyres.

Contenu de la mesure

L'aménagement consiste en :

- Réaménagement de la chaussée pour permettre la circulation des bus : réfection de la chaussée et aménagement de trottoirs confortables pour garantir une accessibilité optimale aux arrêts de bus sur la rue du Stade et le chemin de Bouleyres. La rue Victor-Tissot doit également permettre la circulation de bus.
- Création d'arrêts de bus (huit abris de bus).

EVALUATION
<p>Opportunité Dans le cadre de la modification du tracé de la ligne Mobul n°3 sur la branche Terraillet - Place des Alpes via Bouleyres (ligne bleue), il est nécessaire d'aménager le réseau routier pour accueillir les bus et assurer leur circulation de manière fluide.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Des quartiers résidentiels ou d'activités à haute et moyenne densités, ainsi que d'importants projets de développement urbain, ne sont pas desservis par les transports publics. Les tracés des lignes de bus doivent donc être adaptés. - CE2 : L'utilisation des transports publics est favorisée par une desserte fine des quartiers urbanisés. Une desserte en transports publics est offerte à des quartiers urbanisés et en développement, actuellement peu accessibles, de surcroît fréquentés dans le cadre des loisirs. - CE3 : La sécurité sur le réseau routier est améliorée en renforçant la part modale des transports publics. - CE4 : L'augmentation de l'attractivité des transports publics permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 1</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : -</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2020</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2024</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 2'000'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 3.5	CREATION DE TERMINUS ET D'ARRETS DE BUS POUR LA LIGNE N°3 SUR LES TRONÇONS NON IMPACTES PAR D'AUTRES PROJETS	
Thème de la mesure : Ligne 3 : Adaptation du tracé et amélioration de la circulation	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle	
Mesure du PA1 en relation : - Mesure du PA3 corrélée / liée : 3.1 - Aménagement du chemin Sous-Crêt pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3. 3.2 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla. 3.3 - Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla. 3.4 - Aménagement de la rue Victor-Tissot, du chemin de Bouleyres et de la rue du Stade pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3.		
<p><i>Projet Transports publics, PA3 (ligne 3 en bleu)</i></p>		

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>Le réseau de lignes urbaines de l'agglomération évoluant, de nouveaux arrêts de bus sont nécessaires. Par défaut, l'aménagement des arrêts de bus est intégré aux mesures lorsqu'ils se situent sur un tronçon sur lequel un aménagement est prévu. Cette mesure concerne donc exclusivement les arrêts de bus et terminus "solitaires", ne se trouvant pas sur un tronçon réaménagé dans le cadre du PA3.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Offrir une desserte de bus tenant compte des développements de l'agglomération en adaptant le réseau.- Développer la ligne de bus Mobul n°3 à l'est pour faire face aux développements urbanistiques et à l'évolution de la demande dans le secteur du Terraillet.- Adapter le réseau des lignes de bus urbaines pour améliorer la desserte du secteur de Planchy en bus. <p>Contenu de la mesure</p> <p>Les terminus et arrêts de bus qui ne sont pas intégrés dans une autre mesure infrastructurelle sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">- Création de deux terminus : "Prila-Les Combes" et "Terraillet", pour la ligne Mobul n°3.- Création de quatre arrêts de bus : "Prila", "Croix-Blanche", "Verdel" et "Terraillet sud", sur la ligne Mobul n°3.- En lien avec le terminus "Prila", création d'un passage inférieur pour la mobilité douce (en direction des Combes).

EVALUATION
<p>Opportunité Des arrêts de bus sont à créer sur des tronçons non impactés par d'autres aménagements. Il s'agit de réaliser ces arrêts lors de la modification de la ligne de bus Mobul n°3.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La mise en place du futur réseau de bus Mobul nécessite d'aménager des arrêts de bus. Les nouveaux tracés des lignes impliquent la création de terminus. - CE2 : L'utilisation des transports publics est favorisée par une desserte fine des quartiers urbanisés. Une desserte en transports publics est offerte à des quartiers actuellement peu accessibles. - CE3 : La sécurité sur le réseau routier est améliorée en renforçant la part modale des transports publics. - CE4 : L'augmentation de l'attractivité des transports publics permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 1</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : -</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2020</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2024</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'800'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 4.1	AMENAGEMENT DE L'INTERFACE DE LA NOUVELLE GARE DE BULLE
-------------------	--

Thème de la mesure : Interface de la gare de Bulle	Priorité : A (2019-2022)
---	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle, PAD de la Gare
------------------------------------	---

Mesure du PA1 en relation :

M7- Réaménagement du chemin des Crêts (réalisé avant 2011).

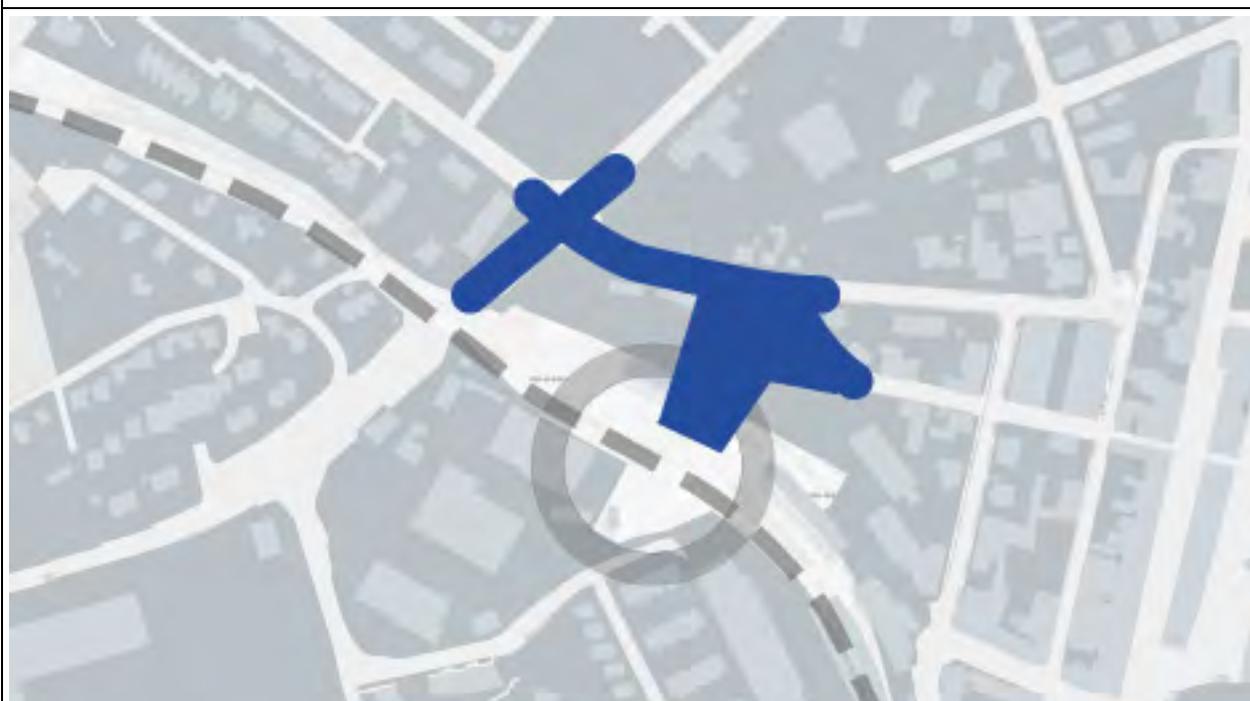
Mesure du PA3 corrélée / liée :

sup.1 - Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle.

sup.2 - Construction d'une nouvelle gare routière à Bulle.

0.1 - Amélioration de la circulation des bus dans le secteur de la gare de Bulle.

4.2 - Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle.



les quais, le quartier de la Lécheretta



place de l'ancienne gare, quartier de la Lécheretta



le quartier de la remise depuis la place de l'ancienne gare



place de l'ancienne gare

Mandat d'études parallèles, Group8 et Deillon/Delley, septembre 2013

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>La construction de la nouvelle gare ferroviaire de Bulle et le déplacement de la gare routière vont constituer un pôle de transports important. L'accessibilité intermodale de la gare est un enjeu central pour l'attractivité des transports publics dans l'agglomération bulloise. Les abords de la gare doivent être aménagés de manière à assurer une gestion des interfaces multimodales de la gare. En interaction avec la nouvelle vocation de ce secteur, les abords de la gare doivent être aménagés, de manière complémentaire à la mesure M7 du PA1.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Encourager l'usage des transports publics ferroviaires pour les déplacements entre l'agglomération et l'extérieur (en particulier par les pendulaires).- Inciter au report modal vers les transports publics en améliorant leur attractivité.- Améliorer les transbordements entre le réseau ferré et les lignes de bus urbaines et régionales à la gare de Bulle.- Aménager des interfaces de transport efficaces et conviviales. <p>Contenu de la mesure</p> <p>Les aménagements prévus pour gérer la nouvelle interface multimodale de la gare de Bulle sont:</p> <ul style="list-style-type: none">- Aménagement urbanistique et fonctionnel de la nouvelle place de la Gare.- Aménagement du chemin des Crêts devant la Place et jusqu'au giratoire des Crêts comprenant les nouveaux arrêts de bus urbains (hors chaussée) et possiblement un dépose-minute.- Réaménagement du giratoire des Crêts, en relation avec l'accès à la gare routière (ajout d'une branche et possible redimensionnement de l'anneau au centre).- Réorganisation des circulations sur la route de la Pâla entre le passage sous-voies et le carrefour des Crêts, pour gérer les entrées/sorties au P+Rail (présélection et bandes cyclables).- Aménagement des arrêts de bus en interface avec la gare de Bulle.

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>L'aménagement des interfaces multimodales dans le secteur de la gare de Bulle est primordial. Le secteur du chemin des Crêts est repensé en relation avec le projet de la Gare, et de la nouvelle place de la Gare, notamment vis-à-vis de la problématique des accès à la gare routière, tant pour les bus que pour la mobilité douce piétonne et cycliste. Il s'agit également d'assurer la liaison entre les bus urbains et la place de la Gare.</p> <p>L'entrée des bus régionaux se fera par le giratoire des Crêts auquel une nouvelle branche connectée à la gare routière sera ajoutée. La sortie des bus régionaux se fera quant à elle sur le chemin des Crêts.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : L'intermodalité est améliorée par la création d'une réelle interface multimodale à la gare de Bulle, qui centralise les lignes ferroviaires, les lignes de bus régionales et urbaines. L'accessibilité aux réseaux TP pour les mobilités douces est assurée. - CE2 : Le secteur de la gare de Bulle fait l'objet d'une valorisation de ses espaces publics, participant à la valorisation urbaine et à une amélioration de la qualité de vie dans ce secteur. La requalification du secteur de la gare favorise le développement de l'habitat et des activités au plus près des infrastructures de transport. - CE3 : La sécurité de tous les usagers est améliorée notamment en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics. - CE4 : Les nuisances environnementales (bruit, pollution) sont réduites par le report modal attendu du trafic automobile sur les transports publics. La mobilité douce est rendue très attractive dans ce secteur central de l'agglomération.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours :</p> <p>PAD 42 "Gare de Bulle"</p> <p>Mandat d'études parallèles, Group8 et Deillon/Delley, septembre 2013.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2019</p> <p>Calendrier de mise en œuvre</p> <p>Date prévue du début des travaux : 2021</p> <p>Date prévue de la mise en service : 2023</p>
<p>Coûts</p> <p>Coûts estimés : 2'236'800 CHF</p> <p>Financement</p> <p>Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3)</p> <p>Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 4.2	CONSTRUCTION DE DEUX VELOSTATIONS ET DE STATIONNEMENTS VELOS A LA GARE DE BULLE	
Thème de la mesure : Interface de la gare de Bulle	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle, TPF	
<p>Mesure du PA1 en relation :</p> <p>-</p> <p>Mesure du PA3 corrélée / liée :</p> <p>sup.1 - Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle. sup.2 - Construction d'une nouvelle gare routière à Bulle. 0.1 - Amélioration de la circulation des bus dans le secteur de la gare de Bulle. 4.1 - Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle.</p>		
		
 <p data-bbox="619 1760 1007 1794"><i>Stationnement vélos à la gare de Sion</i></p>  <p data-bbox="687 2078 938 2107"><i>Image d'une vélostation</i></p>		

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>La gare actuelle de Bulle offre des emplacements de stationnement vélos de plus en plus utilisés. En relation avec la complète rénovation du secteur de la gare de Bulle, véritable interface de transport multimodale, la construction de nouveaux emplacements est donc nécessaire.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Renforcer l'intermodalité par du stationnement pour les vélos aux interfaces de transports publics.- Offrir un service de vélostation qualitative au niveau de l'agglomération combinant des services attractifs pour les cyclistes. <p>Contenu de la mesure</p> <p>Il s'agit de mettre à disposition de stationnement vélos de longue et courte durée sur l'ensemble du site pour les usagers des transports publics, les clients des commerces et les visiteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">- Réalisation de deux vélostations (stationnement et services aux cyclistes) de 200 places au total, au sud et au nord des nouvelles voies, pour les usagers des transports publics.- Aménagement de stationnement pour vélos et motos dans l'ensemble du secteur de la gare de Bulle (≈ 500 places). <p>A noter que le secteur de la gare est perméable aux cyclistes : les passages sous-voies, le quai nord et la nouvelle Place de la Gare sont autorisés aux vélos poussés.</p>

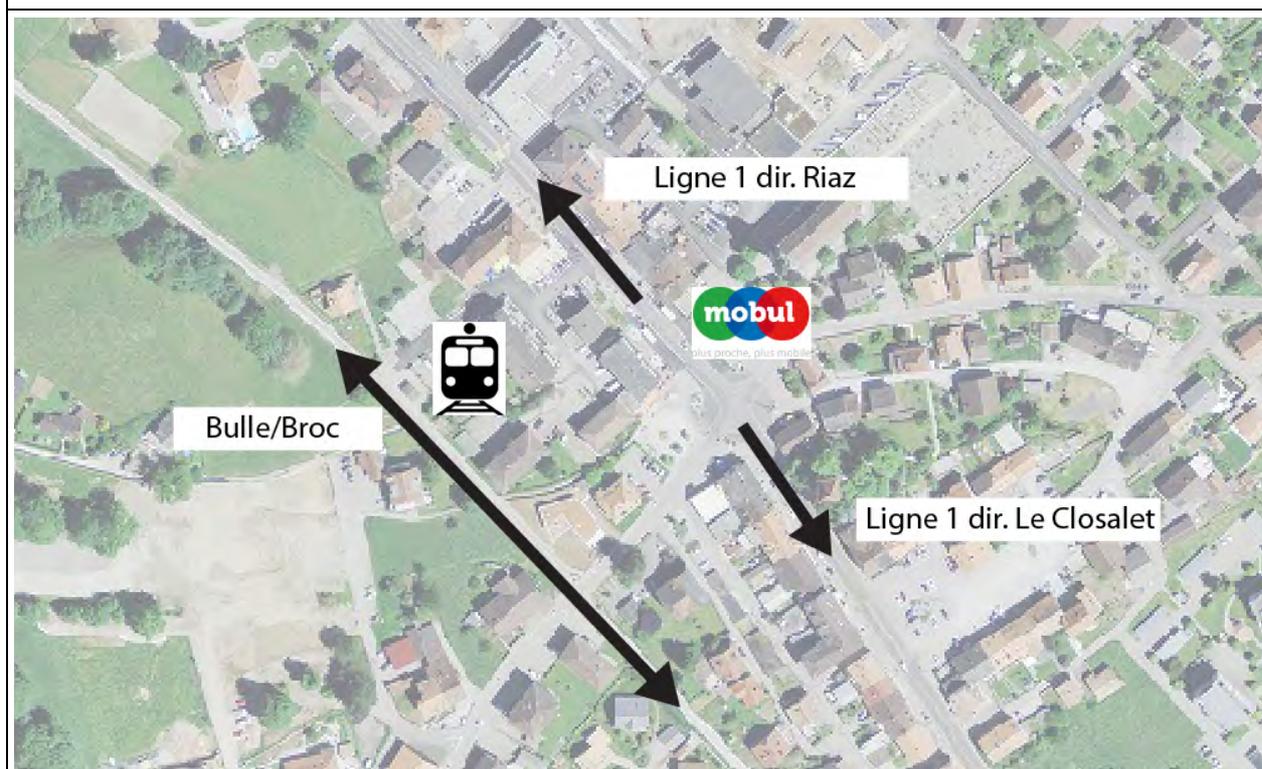
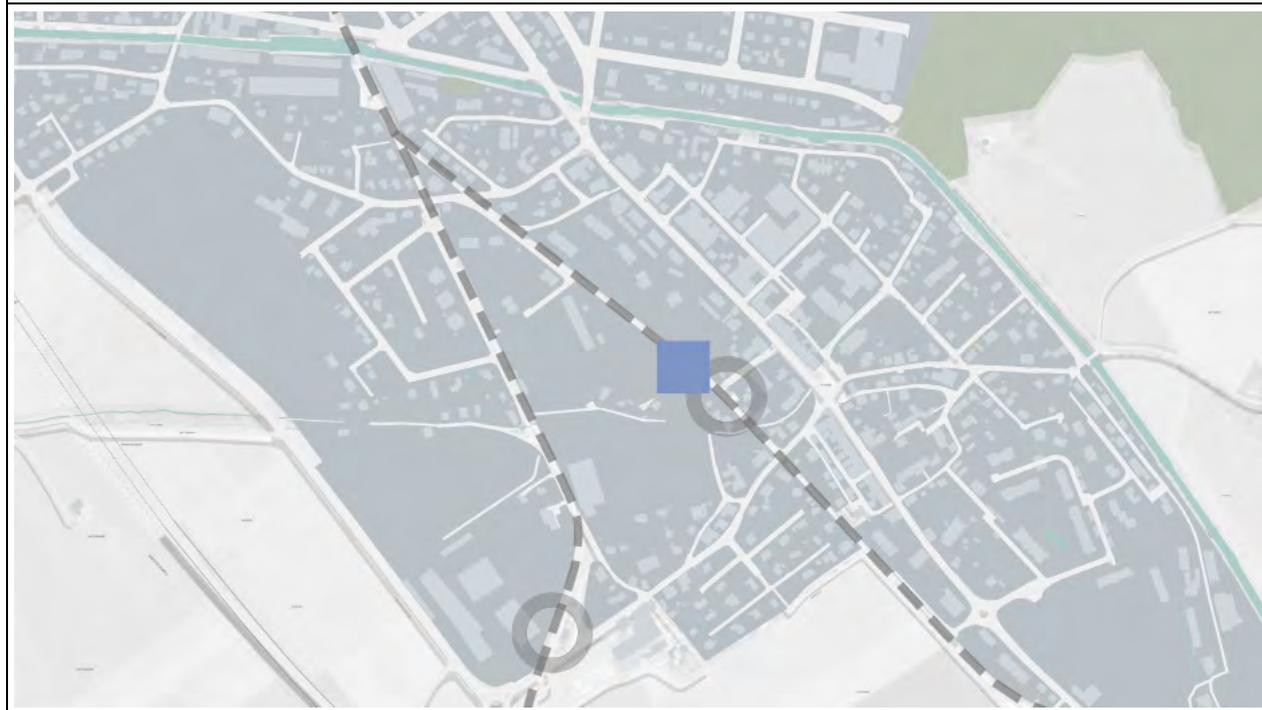
EVALUATION
<p>Opportunité La création de la nouvelle gare de Bulle constitue une opportunité pour y intégrer des espaces de stationnement et de services aux personnes se déplaçant à vélo. Cela vise à inciter à l'usage du vélo et à accompagner les usagers, grâce aux services offerts dans les vélostations.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : En relation avec la gare de Bulle, qui constitue une véritable interface multimodale autour du réseau de transport public (ferroviaire et routier), les vélostations et les aires de stationnement vélos participent à l'accessibilité des mobilités douces à la gare. Elles encouragent l'intermodalité. - CE2 : La qualité des vélostations projetées à la gare de Bulle participe à la valorisation de l'espace publics. Les services qui y sont proposés trouveront acquéreurs dans cette zone centrale de l'agglomération, à proximité immédiate de la gare et du centre. - CE3 : L'incitation à l'usage du vélo et la mise à disposition de services liés aux vélos renforcent la part modale des cycles. - CE4 : L'incitation à l'usage des vélos améliore les impacts sur l'environnement (bruit, pollution). L'espace nécessaire pour les vélostations est bien moindre à celui d'un stationnement équivalent pour des voitures.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vélostation : étude du besoin (étude BFM).</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2019</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2021 Date prévue de la mise en service : 2023</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'900'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 5.1	AMENAGEMENT COMPLEMENTAIRE DE STATIONNEMENT VELO COUVERT A LA HALTE DE LA TOUR-VILLAGE (LIGNE BULLE - BROC)
-------------------	--

Thème de la mesure : Interfaces multimodales	Priorité : A (2019-2022)
--	--------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle, TPF
-----------------------------	-------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -
Mesure du PA3 corrélée / liée :
 sup.3 - Prolongement du RER Fribourg - Romont - Bulle en direction de Broc.



Etude de la desserte de la salle CO2, team+, avril 2015

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>Les accès de mobilité douce à la halte de La Tour-Village sont déjà réalisés. L'aménagement de stationnement couvert pour les vélos est désormais nécessaire pour inciter à la multimodalité en relation avec la halte ferroviaire.</p> <p>Objectifs</p> <p>- Renforcer l'intermodalité par du stationnement pour les vélos aux interfaces de transports publics.</p> <p>Contenu de la mesure</p> <p>Dans le cadre des travaux de transformation de la halte ferroviaire pour le prolongement vers Broc de la ligne RER Fribourg - Romont - Bulle, les TPF créeront un abri à vélo simple, selon leurs directives. La Commune de Bulle complètera cet aménagement pour offrir au total une centaine de places confortables aux usagers du RER.</p>

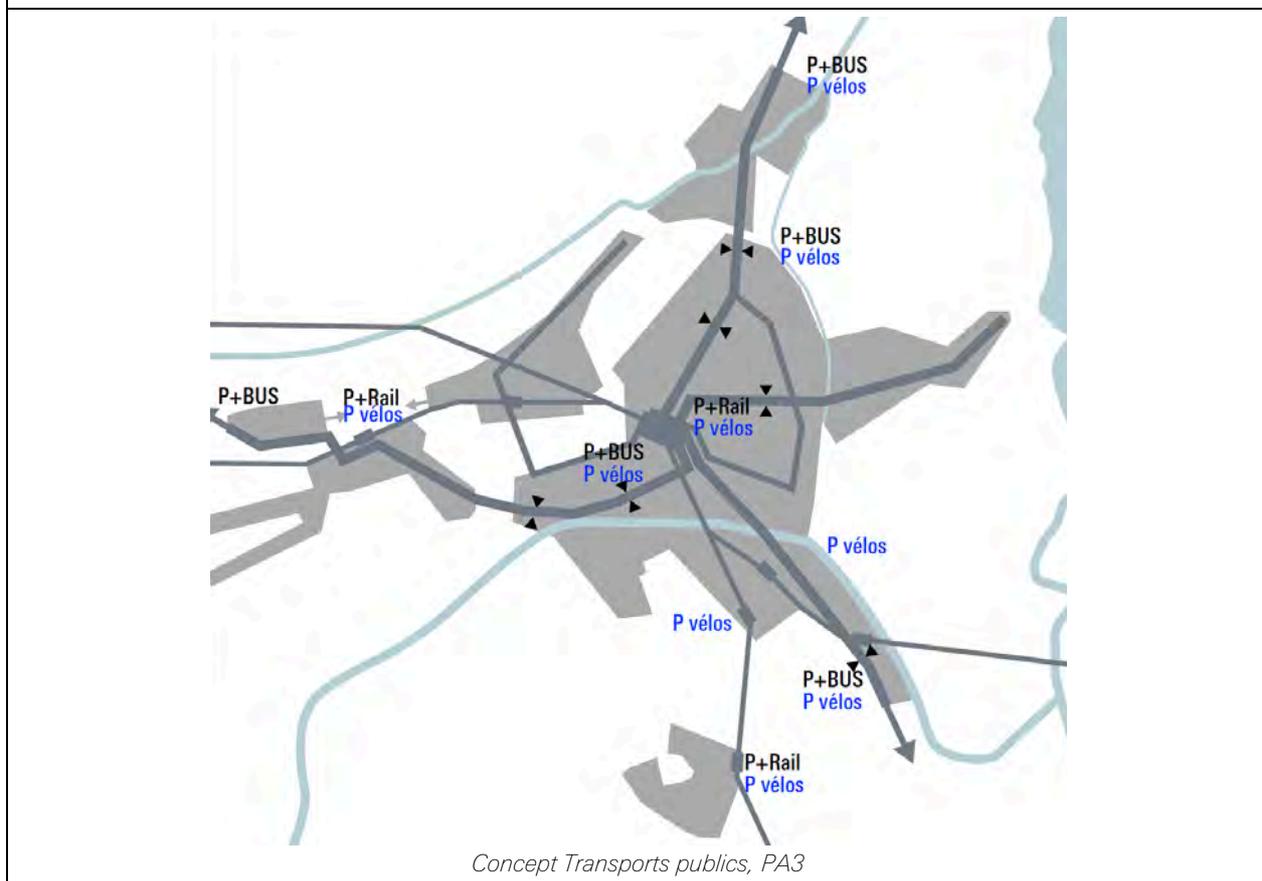
EVALUATION
<p>Opportunité Le prolongement de RER jusqu'à Broc justifie un aménagement de grande ampleur. La halte sera modifiée dans ce sens.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Un stationnement couvert pour les vélos à une halte ferroviaire améliore l'attractivité des transports publics, et encourage l'intermodalité. - CE2 : L'aménagement d'un stationnement pour vélos couvert, avec des caractéristiques supérieures à ce qui serait installé a minima dans une halte de cette ampleur, participe à l'attractivité de la halte ferroviaire et à la valorisation de l'espace public. - CE3 : L'incitation à l'usage du vélo renforce la part modale des cycles. Les places de stationnement vélo à proximité des haltes ferroviaires incitent à l'intermodalité avec les transports publics, impactant positivement la sécurité routière. - CE4 : L'incitation à l'usage des vélos et des transports publics améliore les impacts sur l'environnement (bruit, pollution).
<p>Degré de maturité : 1</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : -</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : Mise à l'enquête : été 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2021 Date prévue de la mise en service : décembre 2021</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 100'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : 100% FIF pour les places créées par les TPF ; x % FORTA pour les places créées en plus par la Commune Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 5.2	AMENAGEMENT DES PARKINGS D'ECHANGE (P+R) MANQUANTS AUX GARES ET TERMINUS DE BUS
-------------------	--

Thème de la mesure : Interfaces multimodales	Priorité : A (2019-2022)
---	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle, Le Pâquier, Vuadens, Riaz	Maître d'ouvrage : Mobul
---	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -
Mesure du PA3 corrélée / liée : -



DESCRIPTION**Etat actuel**

Les demandes mensuelles en abonnements P+Rail se montent actuellement à 50 à la gare de Bulle. En revanche, même si des emplacements ont été prévus à cet effet à certains arrêts de bus, aucune demande n'a été enregistrée. Néanmoins avec la pression sur le trafic et le stationnement, cette demande va augmenter ces prochaines années.

D'autre part la situation de l'agglomération, longée par l'autoroute et desservie par la route de contournement est propice à proposer des parkings d'échanges aujourd'hui inexistants.

Une étude est un cours pour mettre en place des parkings d'échange aux gares et haltes ferroviaires. Elle se base sur les évolutions attendues des réseaux de transports publics ferroviaire et routiers.

Objectifs

- Inciter au report modal par l'offre de P+R sur les axes principaux de l'agglomération, en relation avec les réseaux de transports publics régionaux et urbains.

Contenu de la mesure

Les parkings d'échange suivants seront, selon les cas, créés / gérés / réorganisés :

- Nouveau P+bus à Bulle, au carrefour de Riaz, pour capter le bassin versant de l'autoroute (70 places). Ce parking est accompagné d'un nouvel arrêt de transport public sur la ligne 1 Mobul dont la fréquence est augmentée (cadence à 15' d'ici 2020 contre 30' aujourd'hui). Cet arrêt est lui-même accompagné d'une traversée piétonne près du giratoire d'accrochage Riaz.

- Nouveau P+bus à la Tour-de-Trême : Aménagement en relation avec la ligne régionale et la ligne Mobul n°1 dans le secteur des centres commerciaux (50 places).

- Nouveau P+Rail à la Tour-de-Trême, avec de la complémentarité d'usage (50 places).

- Nouveau P+bus à Riaz, en relation avec le CO3 : aménagement pour la complémentarité d'usage avec l'Aula du CO3 (salle de spectacle) et la salle de gymnastique.

Des études d'opportunité sont également prévues:

- Nouveau P+Rail au Pâquier : étude d'opportunité en relation avec la ligne de RER Bulle - Montbovon (étude portant sur environ 10 places).

- Nouveau P+bus à Vuadens : étude d'opportunité dans le secteur de Maupas (au terminus de la ligne de bus n°2);

- P+Rail de Vuadens : réorganisation du P+Rail existant, en relation avec la ligne de RER Bulle - Palézieux.

- P+bus à Bulle, sur la route de la Pâla : étude de complémentarité d'usage avec l'Espace Gruyère, en lien avec la future ligne de bus Mobul n°3.

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Les P+bus et P+Rail visent à capter les différents bassins versants identifiés pour chacun d'eux. Par exemple au Nord, le P+bus du CO de Riaz capte le bassin versant venant du nord (Sorens, Marsens, Vuippens, Echarlens), tandis que le P+bus du carrefour de l'accrochage de Riaz capte le bassin versant en provenance de l'autoroute (pour les pendulaires captifs covoiturant par exemple, pour aller au marché au centre de Bulle). Il s'agit d'encourager à l'intermodalité, rendue attractive par l'augmentation de la cadence des lignes de bus Mobul n°1 et n°2.</p> <p>La réflexion sur les parkings d'échange est amorcée par la révision du PAL de Bulle et le réaménagement des gares routières et ferroviaires.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Les parkings d'échanges incitent à l'usage des transports publics en améliorant leur accessibilité en voiture, encourageant alors l'intermodalité. Le développement de la cadence des bus future et l'amélioration de la circulation des bus permettent de rendre les parkings d'échange attractifs. - CE2 : Le centre de l'agglomération est valorisé par la diminution du trafic automobile individuel entrant en ville. - CE3 : La sécurité de tous les usagers est améliorée en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics. - CE4 : Les nuisances environnementales (bruit, pollution) sont réduites en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Etude en cours dans le cadre du Plan d'aménagement local (Plan directeur des circulations).</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2019</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2021 Date prévue de la mise en service : 2023</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 900 000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 6.1	CREATION D'UNE LIAISON PIETONNE ENTRE LA NOUVELLE GARE ET LE CENTRE-VILLE PAR LA RUE ALBERT-RIETER
-------------------	---

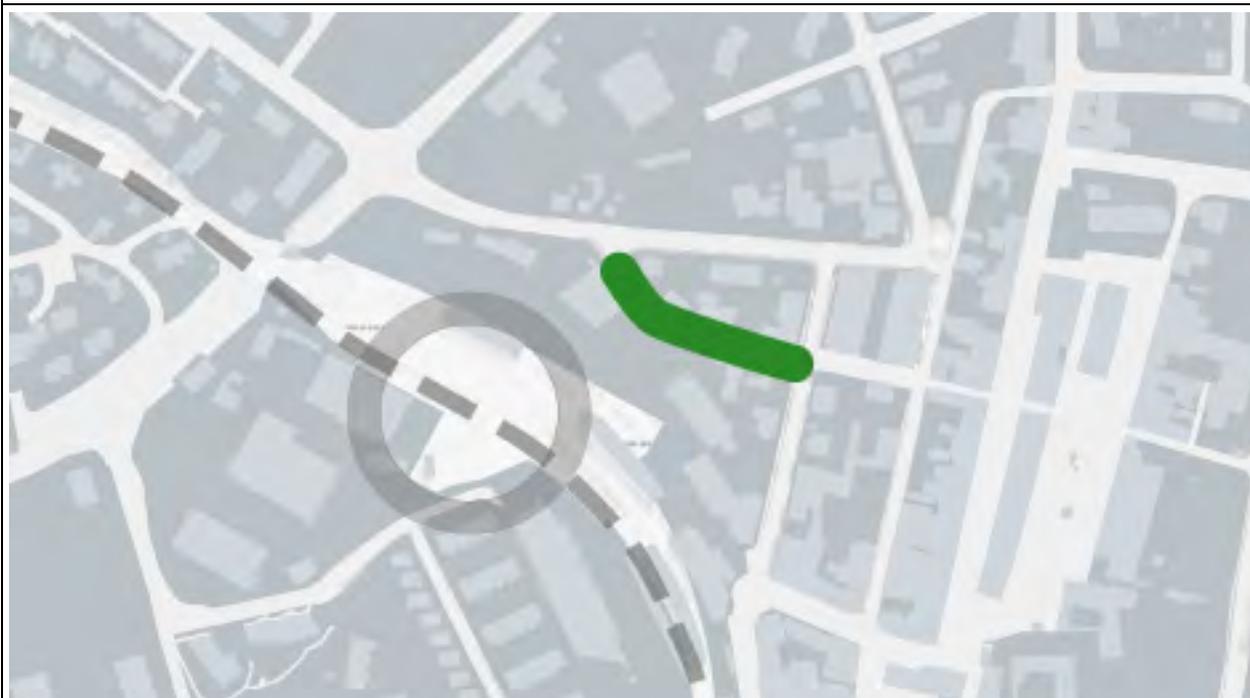
Thème de la mesure : Liaisons structurantes	Priorité : A (2019-2022)
---	--------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle, PAD gare
-----------------------------	------------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -

Mesure du PA3 corrélée / liée :

- sup.1 - Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle.
- sup.2 - Construction d'une nouvelle gare routière à Bulle.
- 0.1 - Amélioration de la circulation des bus dans le secteur de la gare de Bulle.
- 4.1 - Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle.



Développement du plateau de la gare de Bulle, concept paysager, Hager, mai 2016

DESCRIPTION**Etat actuel**

La rue Albert-Rieter est actuellement une rue de desserte en zone 30. Elle est identifiée comme une liaison de mobilité douce structurante. Elle assure la liaison entre le centre-ville de Bulle et la nouvelle gare.

Objectifs

- Assurer une connexion rapide et attractive entre la nouvelle Place de la Gare et le centre-ville bullois.
- Relier le centre-ville au plateau de la gare pour la mobilité douce.
- Concentrer en priorité les efforts d'aménagement urbain dans les "zones de qualité piétonne" (centres de localités, cœurs de quartiers, zones d'influence des haltes et gares ferroviaires).
- Assurer des aménagements de mobilité douce sûrs et confortables autour des pôles d'attractivité.
- Offrir des liaisons de quartiers structurantes localement pour les mobilités douces.

Contenu de la mesure

La rue Albert-Rieter devient une rue piétonne et permet de connecter le noyau historique et la nouvelle Place de la Gare. Les rues adjacentes sont également requalifiées.

- Réaménagement de la rue Albert-Rieter entre le chemin des Crêts et la rue de la Lécheretta. Valorisation pour en faire une liaison privilégiée vers le centre-ville.

EVALUATION
<p>Opportunité La nouvelle Place de la Gare doit être reliée au centre-ville par des liaisons attractives pour les mobilités douces. La rue Albert-Rieter constitue une liaison structurante de mobilité dans le centre de Bulle. La qualité urbanistique de cette liaison participe à son attractivité.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : En améliorant la continuité du réseau de mobilité douce, les liaisons cyclistes et piétonnes sont améliorées au centre de Bulle, permettent de relier qualitativement le centre-ville et la nouvelle gare. - CE2 : Le cheminement de mobilité douce entre la nouvelle gare de Bulle et le centre-ville assure la liaison directe entre le centre historique de Bulle et le secteur de la gare. - CE3 : La sécurité de la mobilité douce, notamment des piétons, est améliorée. - CE4 : L'attractivité de la mobilité douce, notamment piétonne permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : PAD 42 "Gare de Bulle" Développement du plateau de la gare de Bulle, concept paysager, Hager, mai 2016.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2019</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2021 Date prévue de la mise en service : 2023</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 620'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 6.2	CREATION D'UNE LIAISON PIETONNE ENTRE LE SECTEUR TOULA ET LA GARE DE BULLE	
Thème de la mesure : Liaisons structurantes	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle, PAD gare	
<p>Mesure du PA1 en relation : -</p> <p>Mesure du PA3 corrélée / liée :</p> <p>sup.1 - Rénovation et mise aux normes LHand de la gare ferroviaire de Bulle.</p> <p>sup.2 - Construction d'une nouvelle gare routière à Bulle.</p> <p>0.1 - Amélioration de la circulation des bus dans le secteur de la gare de Bulle.</p> <p>1.1 - Aménagement de la route de Riaz - Etape 2.</p> <p>4.1 - Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle.</p>		
		
		

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>Les liaisons piétonnes dans le centre de Bulle n'assurent pas une connexion optimale avec la nouvelle gare de Bulle, ce qui péjore l'attractivité de celle-ci. Le projet de nouvelle gare à Bulle nécessite d'améliorer la perméabilité piétonne dans les quartiers du centre. Une liaison entre la place traversante de la rue du Château-d'En-Bas et la gare est nécessaire.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Assurer une connexion rapide et attractive entre la nouvelle place de la Gare et la place traversante de la rue du Château-d'En-Bas.- Concentrer en priorité les efforts d'aménagement urbain dans les "zones de qualité piétonne" (centres de localités, cœurs de quartiers, zones d'influence des haltes et gares ferroviaires).- Assurer des aménagements de mobilité douce sûrs et confortables autour des pôles d'attractivité.- Offrir des liaisons de quartiers structurantes localement pour les réseaux de mobilité douce. <p>Contenu de la mesure</p> <p>La liaison piétonne entre la Toula et la gare consiste en :</p> <ul style="list-style-type: none">- Aménagement d'une liaison de mobilité douce dans la continuité de la rue de la Toula, jusqu'au chemin des Crêts, en relation avec l'interface de la gare de Bulle. <p>Cette liaison assure la connexion de la place du Château-d'En-Bas avec le réseau de mobilité douce bullois. Le reste des aménagements existent ou sont planifiés dans le cadre du quartier de la Toula.</p>

EVALUATION
<p>Opportunité La perméabilité piétonne dans le centre de Bulle doit être améliorée en relation avec la nouvelle gare de Bulle. La liaison piétonne entre la place du Château-d'En-Bas et le secteur de la gare doit être attractive. La construction du quartier de la Toula permet d'assurer une partie de cette liaison.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : En améliorant la continuité du réseau de mobilité douce, les liaisons cyclistes et piétonnes sont améliorées dans ce secteur central de Bulle, entre le centre-ville et la gare d'une part, et la place du Château-d'En-Bas et les centres commerciaux d'autre part. - CE2 : La liaison de mobilité douce entre le secteur Toula et la gare de Bulle assure la connexion des secteurs et renforce l'attractivité de la gare / l'accessibilité du secteur Toula. - CE3 : La sécurité de la mobilité douce, notamment des piétons, est améliorée. - CE4 : L'attractivité de la mobilité douce, notamment piétonne permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : PAD 42 "Gare de Bulle"</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2019</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2021 Date prévue de la mise en service : 2023</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 300'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 6.3	CREATION DE LA VOIE VERTE (3 BRANCHES)
-------------------	---

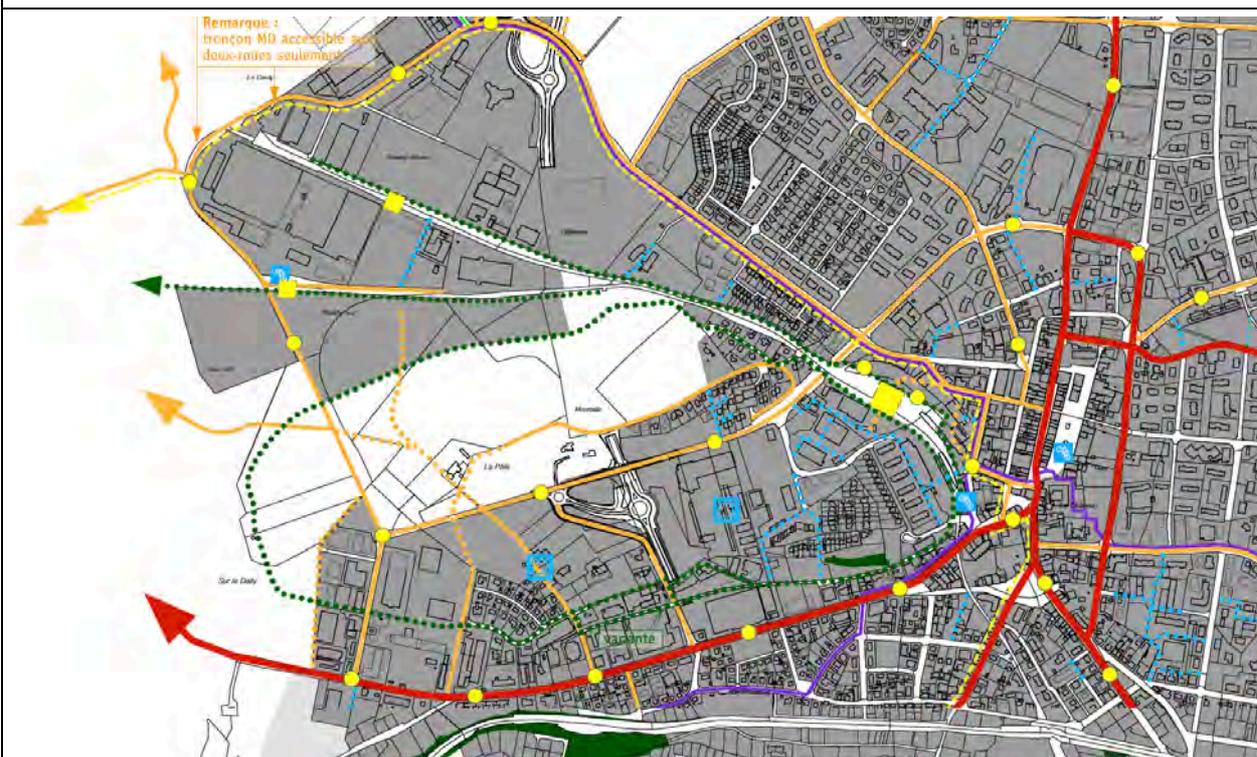
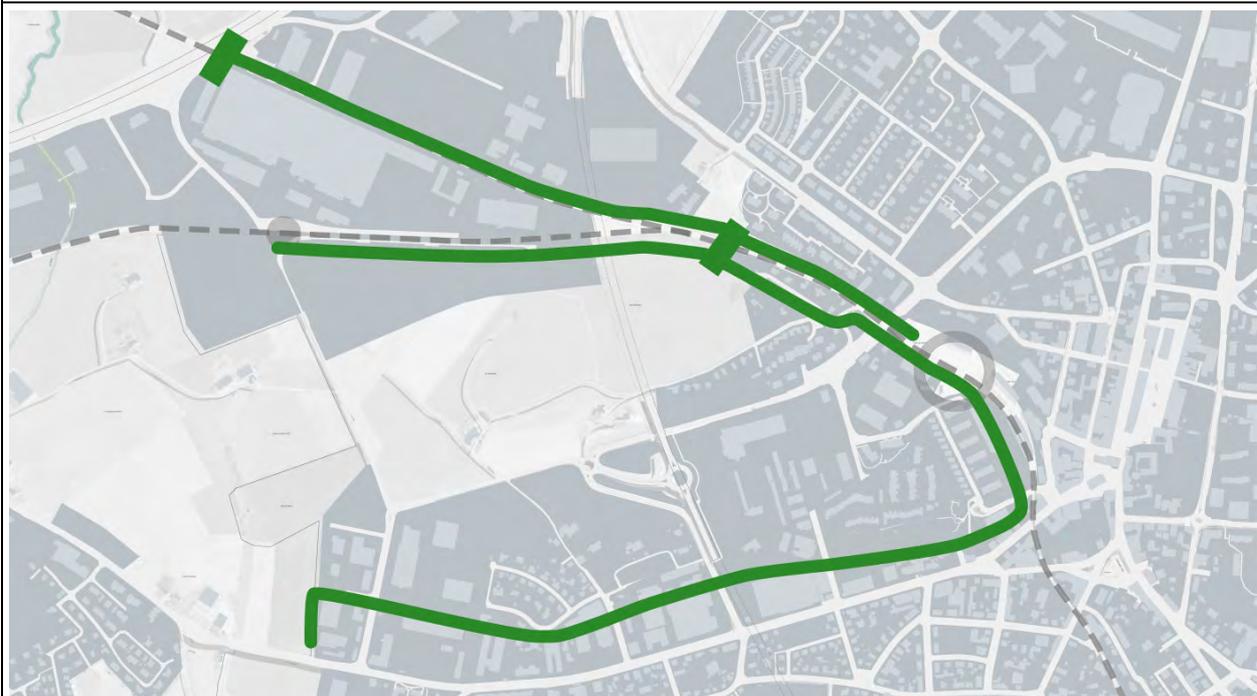
Thème de la mesure : Liaisons structurantes	Priorité : A (2019-2022)
--	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle
------------------------------------	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation :

M21 (b) - Réaménagement de la route de l'Industrie (priorité A) - code ARE : 2125.058.

Mesure du PA3 corrélée / liée : -



Extrait du Plan directeur des circulations mobilités douces, Bulle, team+, mai 2015

DESCRIPTION**Etat actuel**

Actuellement il n'y a pas de Voie Verte à Bulle à l'ouest du secteur de la Gare, mais seulement des tronçons parfois aménagés, mais dont la continuité n'est pas assurée. Au nord, la topographie (forts dénivelés) et les traversées des voies de chemin de fer limitent les liaisons de mobilité douce.

Objectifs

- Privilégier des axes alternatifs aux axes d'entrée sur lesquels circulent les bus et les voitures, pour les déplacements de mobilité douce.
- Aménager la voie verte depuis la nouvelle gare de Bulle et le long des voies ferrées : un projet phare de mobilité douce pour l'agglomération.
- Accompagner le développement des secteurs environnants (ZA de Planchy, secteur de la Pâla (Montcalia, Despond), secteur de la gare de Bulle,...).

Contenu de la mesure

Les travaux nécessaires à la réalisation de la Voie Verte sont :

- Aménagement de la Voie Verte (voies mixtes piétons/vélos) entre la gare de Bulle et Planchy Nord.
- Aménagement de la Voie Verte (voies mixtes piétons/vélos) entre la gare de Bulle et Planchy Sud.
- Création d'un passage sous voies pour assurer la connexion entre les secteurs Nord et Sud de Planchy (secteur Taillemau).
- Création d'un passage sous voies au niveau de l'entreprise Liebherr.
- Création d'une passerelle sur la route de la Pâla.
- Aménagement de la Voie Verte (voies mixtes) entre la gare de Bulle et Saint-Joseph/Arsenal (tronçon sud).

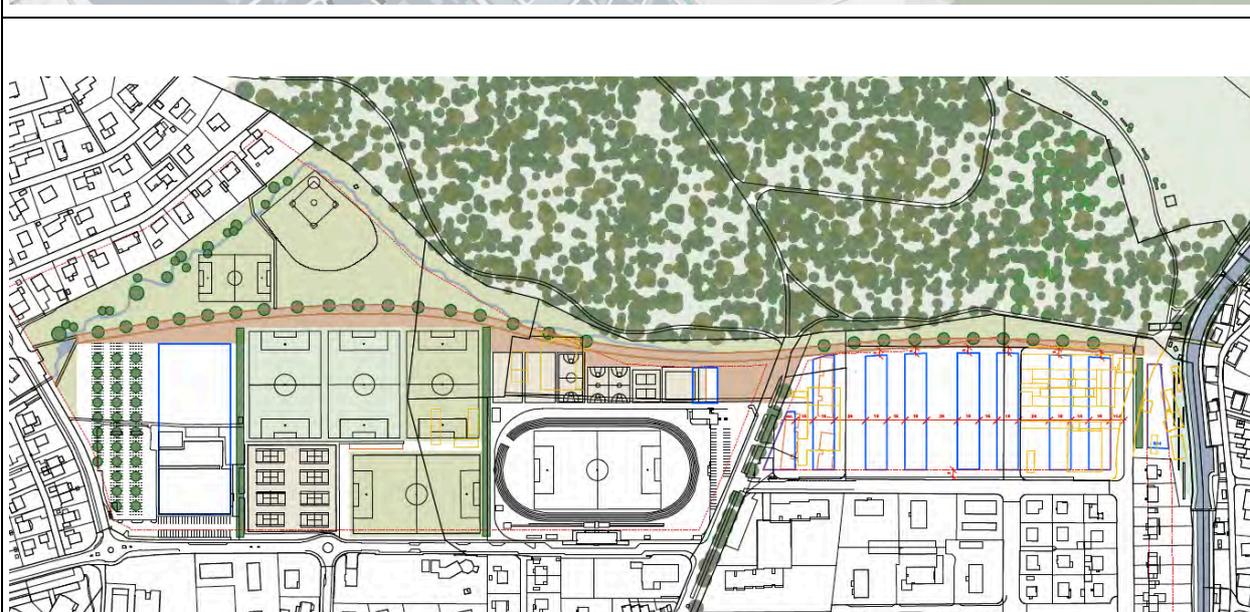
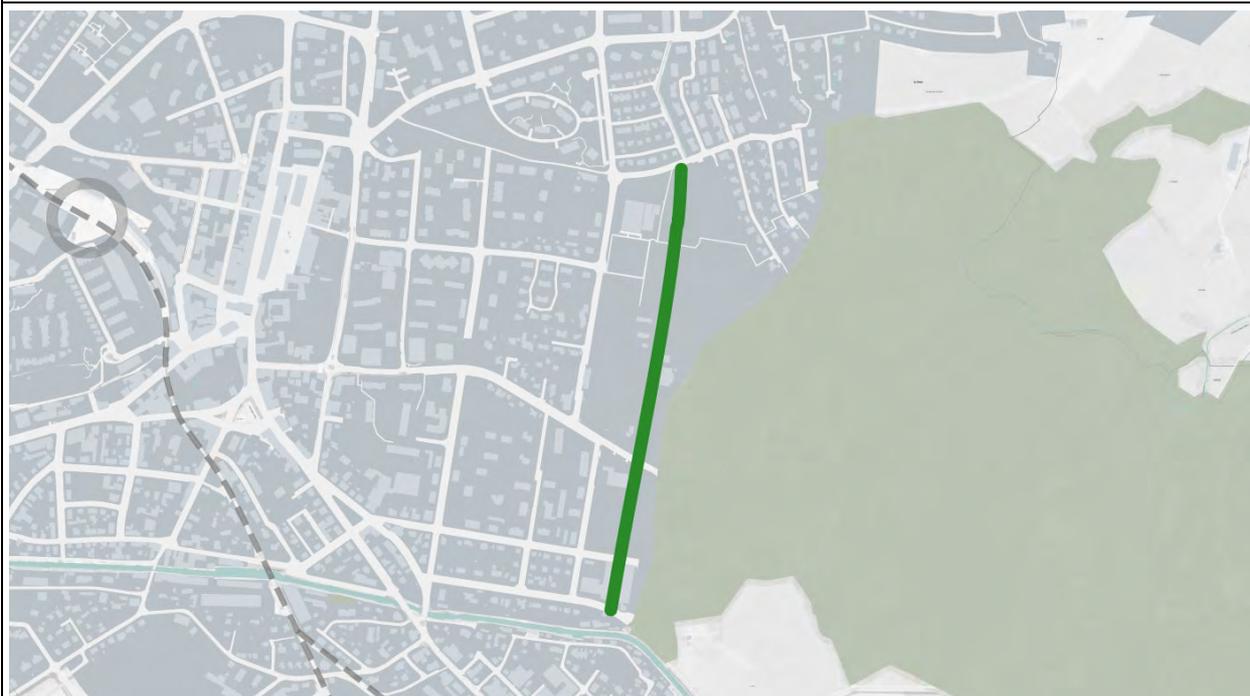
EVALUATION
<p>Opportunité Le projet de Voie Verte constitue un projet-phare pour l'agglomération bulloise, dont les différents tronçons sont prévus dans le Plan directeur des circulations. Il se justifie en relation avec la nouvelle gare de Bulle et le développement des secteurs traversés. Les Voies Vertes prévues offrent des liaisons alternatives aux axes routiers : route de Vevey au sud en relation avec les développements urbanistiques, chemin des Crêts au nord en relation avec les zones d'activités.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Un réseau de chemins continus et attrayants, dédié à la mobilité douce exclusivement est créé, en dehors des axes routiers structurants, et desservant de nombreux quartiers. - CE2 : La Voie Verte assure des cheminements de mobilité douce entre des secteurs qui ont vocation à se développer, en relation avec la gare de Bulle. Elle est combinée avec une bonne accessibilité depuis les quartiers traversés, se traduisant en particulier par un souci de perméabilité. - CE3 : La sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes et des piétons, est améliorée en incitant à l'usage d'axes adaptés à leurs déplacements. - CE4 : Les espaces publics sont revitalisés et l'attractivité de la mobilité douce augmente, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Avant-projet voie verte Gare Planchy Nord.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2020</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2024</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 5'590'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 6.4	CREATION DU CHEMIN "915 METRES DE BONHEUR"
-------------------	---

Thème de la mesure : Liaisons structurantes	Priorité : A (2019-2022)
--	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle
------------------------------------	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -
Mesure du PA3 corrélée / liée :
 6.5 - Aménagement de la rue de l'Etang.



Mandat d'études parallèles Bouleyres-Majeux-Tioleire, bureau B+W / Borgeaud, novembre 2015

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>Il n'existe pas de liaison de mobilité douce sur l'axe nord-sud dans la continuité de la route de Fribourg, aménagée dans le cadre du PA1. Un manque de continuité de mobilité douce est identifié le long de la forêt de Bouleyres, en relation avec les installations sportives. Le chemin de la Pépinière (mesure M19 d du PA1), qui assure la connexion entre l'est et le centre de Bulle et qui s'inscrit dans une liaison de mobilité douce entre Bulle et Morlon moins en pente que via la route intercommunale, est prévu dans le cadre du PA1.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Privilégier des axes alternatifs aux axes d'entrée sur lesquels circulent les bus et les voitures, pour les déplacements de mobilité douce structurants.- Valoriser les itinéraires de mobilité douce en relation avec la forêt de Bouleyres avec un projet-phare de mobilité douce pour l'agglomération.- Connecter le réseau de mobilité douce d'agglomération aux itinéraires issus de la planification cyclable cantonale, avec les itinéraires nationaux ainsi que ceux identifiés par l'ATE (liaisons de mobilité douce au niveau national, régional et local).- Accompagner le développement des secteurs environnants (PAD BMT, La Parqueterie, ...).- Offrir un axe de mobilité douce nord-sud La-Tour-de-Trême - Riaz sans passer par le centre de Bulle. <p>Contenu de la mesure</p> <p>L'aménagement du "Chemin 915 mètres de bonheur" consiste en:</p> <ul style="list-style-type: none">- Aménagement d'un chemin entre la rue du Champ-Barby jusqu'au chemin de la Pépinière.- Aménagement des croisements. <p>La passerelle garantissant la continuité au sud est réalisée dans le cadre du PA1.</p>

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Le chemin "915 mètres de Bonheur" constitue un axe de cheminement principal au niveau de l'agglomération. Il structure le réseau de mobilité douce. Il s'intègre aux développements urbanistiques dans le secteur, en particulier au regard du PAD Bouleyres-Majeux, du secteur de la Parqueterie et du réaménagement de la zone sportive. Dans la continuité de la route de Fribourg, aménagée pour les mobilités douces dans le cadre du PA1, et de la rue de l'Etang qui fait l'objet d'une mesure d'aménagement dans le présent PA3, le cheminement de mobilité douce doit être poursuivi sur le chemin "915 mètres de bonheur".</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La continuité du réseau de mobilité douce est améliorée par un axe nord-sud structurant dédié à la mobilité douce s'inscrivant dans un réseau performant à travers les quartiers. - CE2 : Ce chemin assure une liaison nord-sud à l'est de Bulle entre la route de Morlon et la Trême, incitant à la mobilité douce. - CE3 : La sécurité des usagers de la mobilité douce, notamment des cycles, est améliorée. - CE4 : L'attractivité de la mobilité douce permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : PAD 46 " Bouleyres-Majeux". Mandat d'études parallèles Bouleyres-Majeux-Tioleire, bureau B+W / Borgeaud, novembre 2015.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2020</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2023</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'300'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 6.5	AMENAGEMENT DE LA RUE DE L'ETANG
-------------------	---

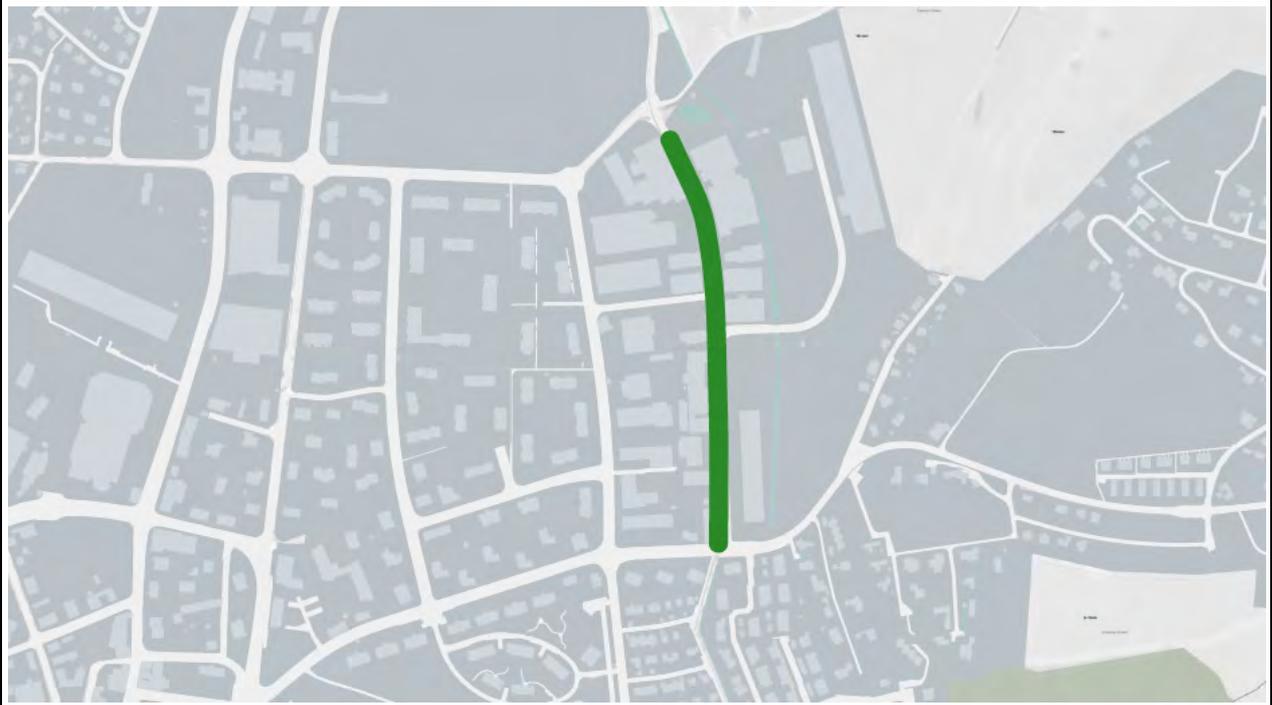
Thème de la mesure : Liaisons structurantes	Priorité : A (2019-2022)
--	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle
------------------------------------	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -

Mesure du PA3 corrélée / liée :

- 6.4 - Création du chemin "915 mètres de bonheur.
- 9.2 - Accessibilité aux quartiers Est et contrôle d'accès.



Légende

- Autoroute et jonctions fortement sollicitées aujourd'hui / avec des réserves de capacité
- Route de contournement : H189 / route de Fribourg
- Routes cantonales d'accès à la H189 et au centre
- Radiales d'accès aux quartiers du centre-ville et aux zones périphériques
- Contrôle d'accès prioritaires / complémentaires éventuels
- Aire du centre-ville, multimodale, à vitesse modérée, avec des rues traitées comme des espaces
- Centre-historique à caractère plus fortement piétonnier et à vitesse réduite
- Aires urbaines et industrielles

Dans le concept proposé pour les circulations routières, la rue du Château-d'En-Bas est considérée comme une rue du centre-ville et pas comme un itinéraire de contournement du cœur historique.

Ainsi, l'axe à réaménager est considéré comme un ensemble de séquences plus ou moins urbaines et pas une continuité du réseau routier.

Avant-projet de réaménagement Secteur Château-d'En-Bas et route de Riaz, Transitec / In Situ, décembre 2016

DESCRIPTION**Etat actuel**

La rue de l'Etang est dépourvue d'aménagements de mobilité douce structurants, en particulier pour les cyclistes. Une continuité cyclable est souhaitée entre Riaz et la route de Morlon, se poursuivant ensuite au sud sur le "chemin 915 mètres de bonheur". Des aménagements sûrs et confortables pour les cyclistes sont donc nécessaires.

La route de Fribourg et la rue de l'Etang étant renforcées dans leur rôle de route de contournement, les aménagements visent à sécuriser les cyclistes au regard du report de trafic automobile attendu sur la rue de l'Etang.

TJM - rue de l'Etang : 5'300 véh./j en 2015

Objectifs

- Développer le réseau de mobilité douce pour offrir un maillage continu.
- Connecter le réseau de mobilité douce d'agglomération aux itinéraires issus de la planification cyclable cantonale, avec les itinéraires nationaux ainsi que ceux identifiés par l'ATE (liaisons de mobilité douce au niveau national, régional et local).
- Assurer la sécurité des cyclistes sur un axe routier principal.
- Offrir un axe de mobilité douce nord-sud La-Tour-de-Trême - Riaz sans passer par le centre de Bulle.

Contenu de la mesure

L'intensification de l'usage de la route de Fribourg/rue de l'Etang en route de contournement de Bulle par les voitures ne nécessite pas d'aménagement particulier. En revanche, du fait de l'intensification de son usage, la sécurité des cyclistes doit être renforcée. L'aménagement consiste donc en la :

- Création de pistes cyclables sur la rue de l'Etang.

Conformément à l'objectif de renforcer son rôle de route de contournement, des accès à la rue de l'Etang seront aménagés lors du développement du secteur du Terraillet. Ces aménagements doivent être compatibles avec des aménagements sûrs et confortables pour les mobilités douces, notamment cyclables.

EVALUATION
<p>Opportunité La route de l'Étang constitue un axe privilégié de mobilité douce, faisant partie du réseau de liaisons intercommunales. Il se situe notamment dans la continuité du chemin "915 mètres de bonheur" et assure la liaison entre la route de Morlon et la route de Riaz.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La continuité du réseau de mobilité douce est garantie. L'aménagement est compatible avec le trafic routier dirigé sur cette route de contournement, dans la continuité de la H189 et de la route de Fribourg, pour desservir Morlon et les quartiers est de Bulle. - CE2 : Cette liaison nord-sud à l'est de Bulle, sur la route de l'Étang, incite à la mobilité douce. - CE3 : Compte tenu du trafic automobile projeté sur cet axe, la sécurité des cycles doit être renforcée. - CE4 : L'attractivité de la mobilité douce permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 1</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : -</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2019</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2020 Date prévue de la mise en service : 2021</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'000'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 6.6	CREATION D'UNE LIAISON DE MOBILITE DOUCE ENTRE LA ROUTE DE LA PALA ET LA ZI PLANCHY	
Thème de la mesure : Liaisons structurantes	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle	
<p>Mesure du PA1 en relation : M23 (a) - Amélioration secondaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy (priorité B), rue de Vevey - route de l'Industrie - code ARE : /.</p> <p>Mesure du PA3 corrélée / liée : 3.1 - Aménagement du chemin Sous-Crêt pour assurer la circulation des bus de la ligne n°3. 3.3 - Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla 6.7 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla, au profit de la mobilité douce.</p>		
<p><i>Raccordement passage inférieur Planchy, étude préliminaire, CSD Ingénieurs, octobre 2015</i></p>		

DESCRIPTION**Etat actuel**

Tel que déjà relevé dans le PA1, il n'existe pas de liaison directe de mobilité douce entre la rue de Vevey et le secteur de Planchy. Une liaison était prévue en priorité B dans le PA1.

Le développement des quartiers le long de la route de la Pâla, ainsi que le fort potentiel d'emplois dans la ZA de Planchy, font émerger un besoin de liaisons de mobilité douce attractives et sécuritaires, répondant à la volonté d'offrir des alternatives aux grands axes routiers (avec un maillage plus fin du réseau de mobilité douce).

TJM - chemin Sous-Crêt : 810 véh./j en 2015

Objectifs

- Rendre les liaisons de mobilité douce attractives vers la zone d'activités de Planchy, notamment pour les déplacements pendulaires.
- Offrir des liaisons de mobilité douce présentant une réelle alternative à la voiture.

Contenu de la mesure

Les aménagements nécessaires pour assurer la continuité du réseau de mobilité douce sont :

- Création d'un cheminement de mobilité douce, séparé de la chaussée par une bande herbeuse.
- Création d'un passage inférieur (partie mobilité douce du passage inférieur sous la route).
- A court terme, sécurisation du passage des voies ferroviaires.
- Continuité de l'itinéraire au niveau du carrefour avec la route de la Pâla (giratoire).

Le profil A-A sera adapté après la route d'accès à l'intérieur de la nouvelle zone d'activités (gabarit de 3.50m à garantir jusqu'à l'ancienne halte ferroviaire de Planchy).

Il est nécessaire de coordonner cette mesure avec l'aménagement dédié aux bus prévu sur ce tronçon (mesure 3.1).

EVALUATION
<p>Opportunité Compte tenu de l'opportunité de créer un accès de transports publics (bus) sur le chemin Sous-Crêt dans le cadre du PA3, la connexion de mobilité douce est également justifiée sur ce tronçon. La liaison de mobilité douce identifiée dans le PA1 en priorité B (M23 a) est donc simplement déplacée légèrement vers l'ouest, sur le chemin Sous-Crêt. La modification du carrefour Sous-Crêt/Pâla et le développement des secteurs alentours justifient d'adapter la mesure du PA1 et de planifier sa mise en oeuvre à l'horizon 2020. Ces aménagements sont liés à la ligne de bus Mobul n°3 (mesure 3.1), elle-même liée au développement des secteurs Arsenal et Pâla ainsi que du secteur d'activités Planchy-Les Combes.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Le réseau de mobilité douce est amélioré par la création d'une nouvelle liaison de mobilité douce cycliste et piétonne permettant de desservir la zone d'activités de Planchy depuis le secteur de la Pâla. - CE2 : La liaison entre la route de la Pâla et le secteur de Planchy assure l'accessibilité de la zone d'activités pour les mobilités douces - CE3 : Compte tenu de la circulation des bus et des voitures sur cet axe, la sécurité des mobilités douce doit être renforcée. - CE4 : L'attractivité de la mobilité douce permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Ville de Bulle, Création de cheminements pour les vélos. Concept d'aménagement, avant-projet et plan d'actions, bureau team+, février 2014.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2020</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2024</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 2'150'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

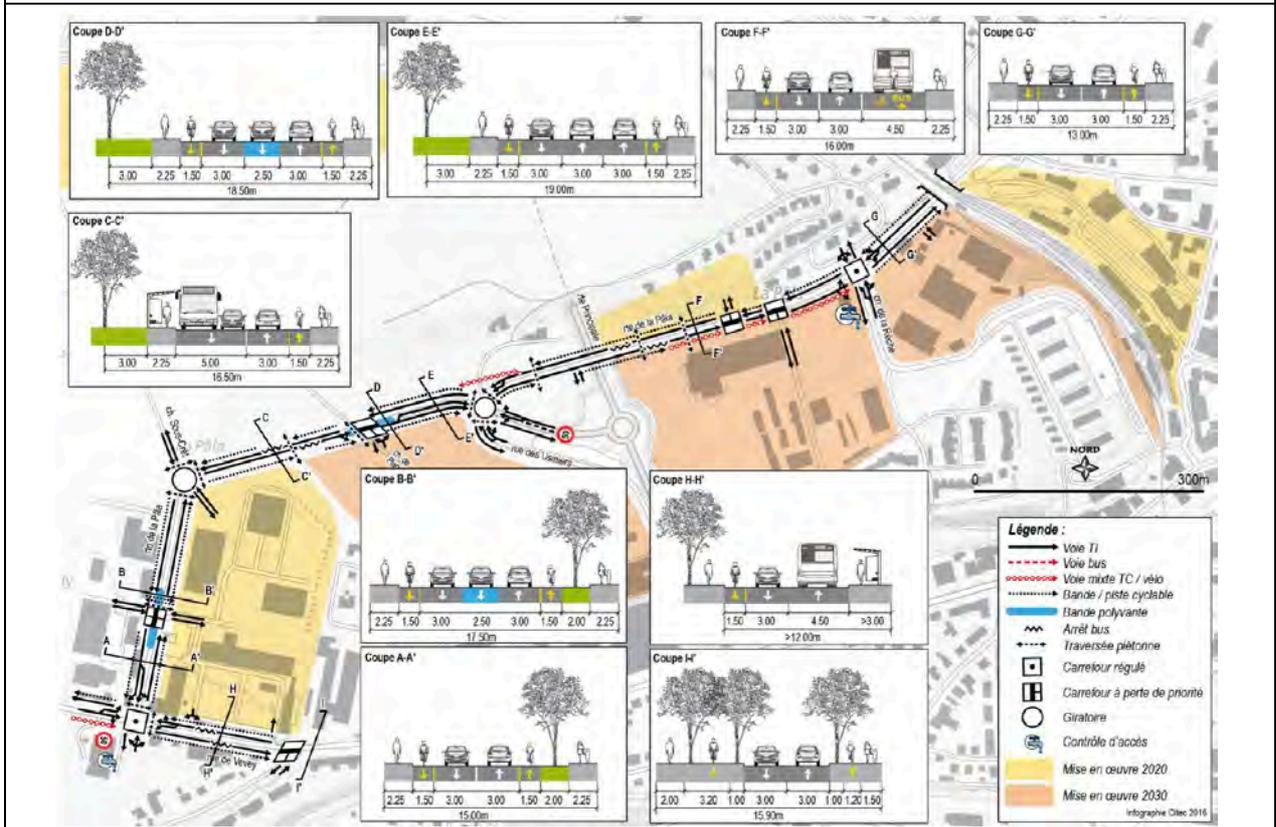
MESURE 6.7 **AMENAGEMENT DE LA PARTIE CANTONALE DE LA ROUTE DE LA PALA, AU PROFIT DE LA MOBILITE DOUCE**

Thème de la mesure : Liaisons structurantes **Priorité :** A (2019-2022)

Territoire concerné : Bulle **Maître d'ouvrage :** Bulle, Canton

Mesure du PA1 en relation :
 M23 (a) - Amélioration secondaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy (priorité B), rue de Vevey - route de l'Industrie - code ARE : /.

Mesure du PA3 corrélée / liée :
 3.2 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla



Bulle: réaménagement de la route de la Pâla, AVP, Citec, décembre 2016

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>La réflexion sur la Vision 2030 est venue affiner la fonction de la route de la Pâla. Pour assurer la bonne circulation des bus, les accès transversaux sont gérés de manière à impacter le moins possible la qualité de service des bus sur cet axe (future ligne Mobul n°3). Les liaisons cyclables doivent également être améliorées sur ce tronçon, et la continuité piétonne ainsi que la qualité urbanistique garanties pour les piétons.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Rendre attractives les liaisons en mobilité douce sur l'axe de la Pâla.- Sécuriser les déplacements de mobilité douce sur les axes routiers principaux.- Mettre en place des aménagements paysagers de qualité. <p>Contenu de la mesure</p> <p>Sur le premier tronçon (entre le carrefour avec la rue de Vevey et le carrefour Sous-Crêts exclus), une bande cyclable dans les deux directions est créée, et les piétons disposent de trottoirs généreux de part et d'autre de la chaussée, ainsi que de trois traversées piétonnes dont une régulée. Cet aménagement garanti la continuité de la voie verte traversant le PAD Arsenal.</p> <p>Les aménagements sur le deuxième tronçon (entre les giratoires Sous-Crêts et Pâla exclus) consistent à garantir les cheminements piétons en direction des arrêts de bus futurs de la ligne 3 (gestion d'une traversée et création d'un trottoir), et à maintenir les bandes cyclables existantes.</p>

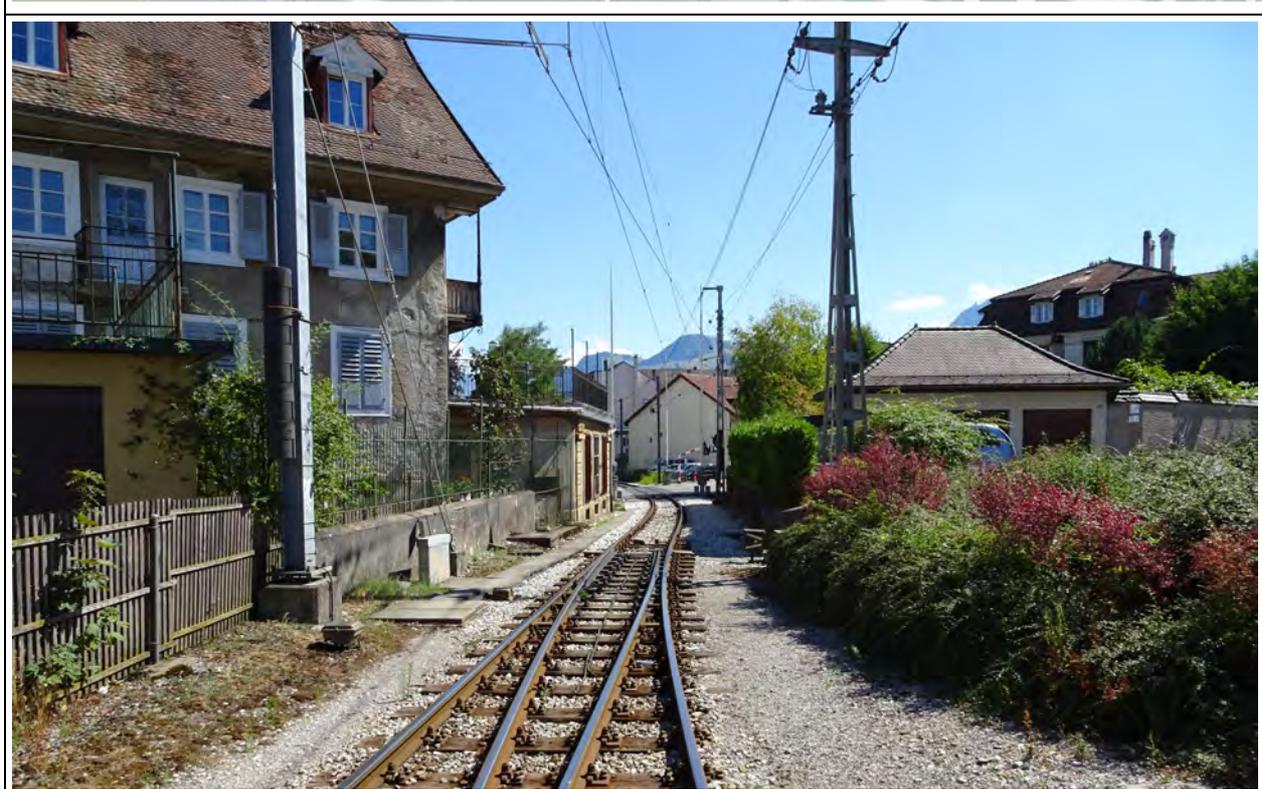
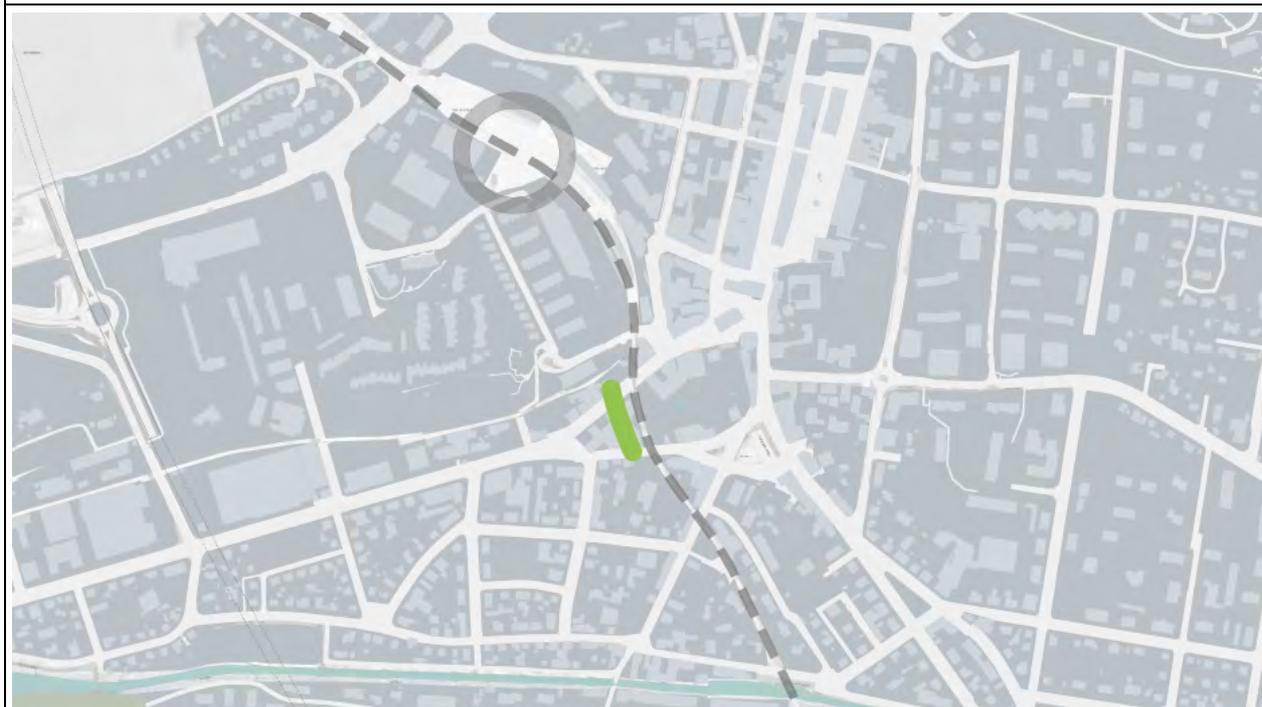
EVALUATION
<p>Opportunité L'aménagement de la route de la Pâla pour la circulation des bus est tributaire de la décision de modifier le tracé de la future ligne Mobul n°3 Planchy-Terraillet par la route de la Pâla. L'accessibilité aux arrêts de bus seront alors traités dans ce cadre (mesure 3.2). Indépendamment du tracé du bus, le développement des quartiers le long de la route de la Pâla justifie la sécurisation des cheminements de mobilité douce.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Le réseau de mobilité douce est amélioré sur la route de la Pâla sur laquelle est repartagé l'espace routier, et la circulation des bus facilitée. - CE2 : L'accessibilité en mobilité douce est améliorée. Une connexion est offerte aux nombreux secteurs urbanisés le long de l'axe de la Pâla. - CE3 : La sécurité des usagers de la mobilité douce, notamment des cycles, doit être améliorée sur cet axe accueillant des bus et voitures. - CE4 : L'attractivité de la mobilité douce permet de réduire les nuisances environnementales (bruit, air).
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2019</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2021 Date prévue de la mise en service : 2023</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'840'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : Commune/Canton sur la base des coûts imputables</p>

MESURE 7.1	CREATION D'UNE LIAISON DE MOBILITE DOUCE ENTRE LA RUE DE VEVEY ET LA RUE DU MOULIN
-------------------	---

Thème de la mesure : Liaisons de quartier	Priorité : A (2019-2022)
--	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle, TPF
------------------------------------	--------------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -
Mesure du PA3 corrélée / liée :
 Sup.3 - Prolongement du RER Fribourg-Romont-Bulle en direction de Broc.



DESCRIPTION**Etat actuel**

La connexion entre la rue de Vevey et la Voie Verte n'est pas optimale dans ce secteur. Actuellement, les piétons cherchant à rejoindre la rue du Moulin sans détour vont même jusqu'à emprunter la voie ferrée, créant une situation particulièrement dangereuse.

Objectifs

- Offrir une continuité des réseaux de mobilité douce.
- Garantir l'accessibilité de la gare de Bulle, en particulier par les mobilités douces.
- Connecter la future Voie Verte et la rue de Vevey.
- Dévier le flux des piétons et des cyclistes en direction de la gare de Bulle et du centre-ville de l'actuel passage à niveau sur la rue de Vevey.
- Assurer des aménagements de mobilité douce sûrs et confortables autour des pôles d'attractivité.
- Offrir des liaisons de quartiers structurantes localement pour les réseaux de mobilité douce.²

Contenu de la mesure

- Création d'un passage de mobilité douce le long des voies ferrées pour assurer une liaison entre la rue de Vevey et la rue du Moulin, ainsi qu'une connexion avec la Voie Verte.

EVALUATION
<p>Opportunité Le réaménagement du plateau de la Gare et la modification de la voie ferrée en direction de Broc nécessitent de déplacer les voies de chemin de fer et constituent une opportunité pour aménager cette liaison de mobilité douce le long des voies ferrées . Cette liaison se justifie par rapport à l'accessibilité de la gare de Bulle pour les mobilités douces.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : En assurant la continuité des liaisons de mobilité douce, l'attractivité des modes doux est renforcée. La proximité avec le centre du Bulle et la gare renforce son utilité vis à vis de l'accessibilité de la gare. - CE2 : L'effet de coupure des voies de chemin de fer est diminué ce qui participe à la valorisation du quartier. - CE3 : La sécurité des usagers de mobilité douce est améliorée en offrant une continuité des réseaux existants encourageant ce mode de déplacement. - CE4 : Les nuisances environnementales (bruit, air) sont réduites par une augmentation de la part modale de la mobilité douce, favorisée par l'amélioration de son attractivité.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : TPF, étude d'opportunité de la fermeture du passage à niveau du Moulin.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2020</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2022 Date prévue de la mise en service : 2024</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 40'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 7.2	RACCORDEMENT DE MOBILITE DOUCE ENTRE LA RUE DE VEVEY ET LE QUARTIER DU CARRY	
Thème de la mesure : Liaisons de quartier	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle	
<p>Mesure du PA1 en relation : - Mesure du PA3 corrélée / liée : 2.1- Aménagement d'arrêts de bus et d'un contrôle d'accès dans le carrefour Vevey/Pâla.</p>		
		
		

DESCRIPTION**Etat actuel**

Le quartier du Carry, situé au sud-ouest de Bulle n'est actuellement pas connecté en mobilité douce à la route de Vevey. Le caractère non-urbanisé de ce tronçon de la route de la Part-Dieu n'est pas confortable pour la mobilité douce. La liaison de mobilité douce avec ce quartier urbanisé de l'agglomération est nécessaire, avec des aménagements le long de la route de la Part-Dieu, entre la route de Vevey et le quartier du Carry. Elle est par ailleurs coordonnée avec le tourisme pédestre.

Objectifs

- Offrir une continuité des réseaux de mobilité douce.
- Garantir les liaisons de mobilité douce vers le centre de Bulle.
- Assurer des aménagements de mobilité douce sûrs et confortables autour des pôles d'attractivité.
- Connecter le réseau de mobilité douce d'agglomération aux itinéraires issus de la planification cyclable cantonale, avec les itinéraires nationaux ainsi que ceux identifiés par l'ATE.

Contenu de la mesure

Les aménagements pour la mobilité douce sur la route de la Part-Dieu et la création d'un raccordement de mobilité douce vers la route de Vevey (et la quartier de l'Arsenal, et ses arrêts de bus) consistent en:

- Création de cheminements de mobilité douce piétonne et cycliste, séparés de la chaussée.

L'aménagement projeté est prolongé par rapport au Plan directeur des circulations. Il vise à offrir une liaison de mobilité douce allant jusqu'au quartier du Carry.

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Le potentiel de déplacement en mobilité douce est important dans l'agglomération bulloise compte tenu des distances relativement faibles à parcourir. Ce potentiel est particulièrement important pour les liaisons vers le centre. Actuellement déconnecté du centre de Bulle en termes de liaisons de mobilité douce, le quartier du Carry doit être raccroché au réseau avec des aménagements sûrs et confortables dédiés aux piétons et aux cyclistes. L'amélioration de l'accessibilité à la route de Vevey, en particulier aux arrêts de bus, constitue une opportunité de favoriser la multimodalité et d'améliorer l'attractivité des transports publics pour les usagers du secteur du Carry. Ce cheminement est par ailleurs sollicité pour la marche à pied de loisir.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : En assurant la continuité des liaisons de mobilité douce, l'attractivité des modes doux est renforcée. Le raccordement des zones urbanisées aux réseaux de transports publics, en particulier aux bus situés sur la route de Vevey, permet d'améliorer l'accessibilité du secteur. - CE2 : Le raccordement en mobilité douce du secteur urbanisé du Carry permet d'améliorer l'accessibilité au centre de Bulle, en particulier aux arrêts de bus situés sur la route de Vevey. - CE3 : La sécurité des usagers de mobilité douce est améliorée en offrant une continuité des réseaux existants jusqu'au secteur du Carry encourageant ce mode de déplacement. - CE4 : L'attractivité de la route de la Part-Dieu est renforcée pour la mobilité douce, et la coupure entre le quartier du Carry et le centre de l'agglomération est atténuée.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Etude sur la sécurisation des cheminements de mobilité douce de la route de la Part-Dieu, team+, août 2016.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre</p> <p>Date prévue du début des travaux : 2019 Date prévue de la mise en service : 2021</p>
<p>Coûts</p> <p>Coûts estimés : 505'000 CHF</p> <p>Financement</p> <p>Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 7.3	CREATION D'UNE LIAISON DE MOBILITE DOUCE INTERCOMMUNALE AU DESSUS DE LA SEMI-AUTOROUTE	
Thème de la mesure : Liaisons de quartier	Priorité : C (2017-2030)	
Territoire concerné : Bulle, Riaz	Maître d'ouvrage : Bulle	
<p>Mesure du PA1 en relation : M22 (d) - Amélioration secondaire des liaisons MD intercommunales, Riaz-Montcalia (d), (priorité B) - code ARE : /.</p> <p>Mesure du PA3 corrélée / liée : -</p>		

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>La mesure M22(d) concernant l' "amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce intercommunales, Riaz-Montcalia" prévue dans le PA1 en priorité B a été réalisée depuis. Actuellement, la liaison en bordure d'urbanisation, entre Riaz et le chemin des Mosseires à Bulle, nécessite de franchir la semi-autoroute pour être finalisée. Toutefois l'installation des parois anti-bruit complexifie la mise en oeuvre de cette mesure.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Garantir la continuité des liaisons de mobilité douce structurantes sur le territoire de l'agglomération.- Connecter le réseau de mobilité douce d'agglomération aux itinéraires issus de la planification cyclable cantonale, avec les itinéraires nationaux ainsi que ceux identifiés par l'ATE. <p>Contenu de la mesure</p> <ul style="list-style-type: none">- Aménagement d'une passerelle au dessus de la route de contournement, pour assurer la continuité de mobilité douce entre les communes de Bulle et de Riaz (actuellement Valtraloc de part et d'autre, favorable à la mobilité douce).

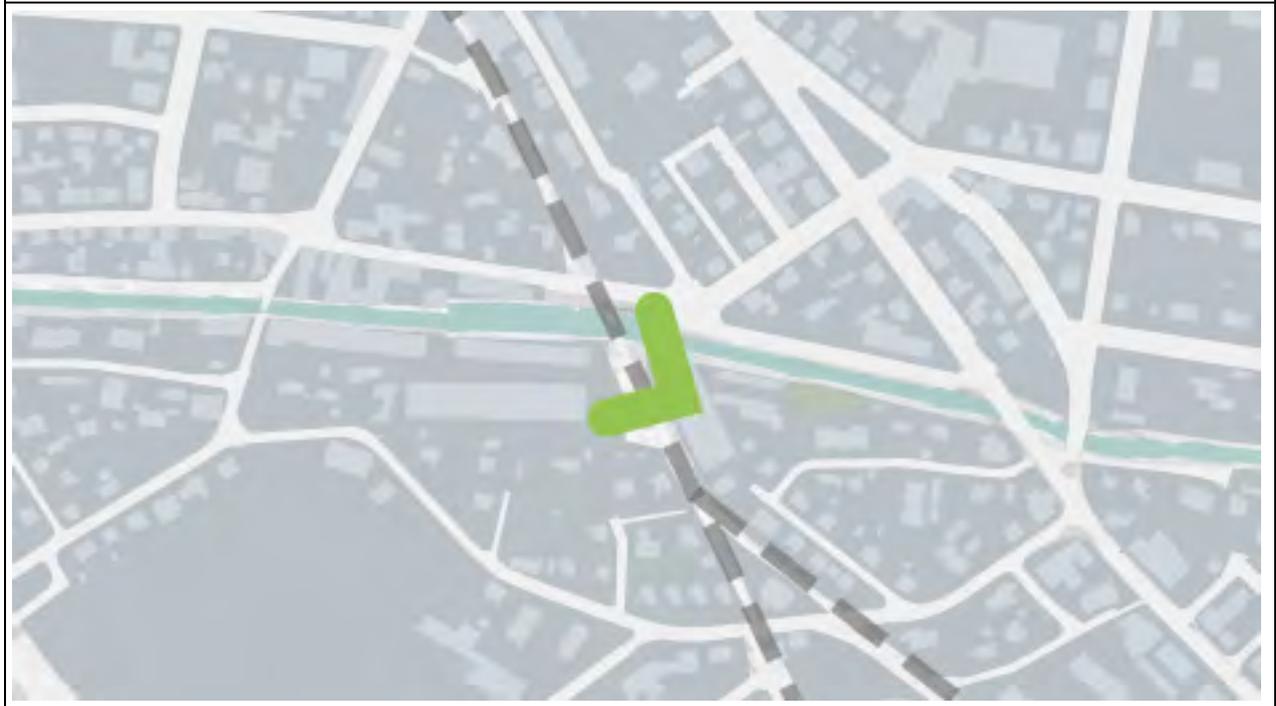
EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Le potentiel de déplacement en mobilité douce est important dans l'agglomération bulloise compte tenu des distances relativement faibles à parcourir. Cela est particulièrement important pour les liaisons mettant en relation les communes entre elles. Ainsi, même si connecter Riaz, au centre de Bulle et aux secteurs Ouest (en particulier le secteur de Planchy) paraît opportun, cette mesure n'est pas prioritaire dans la mesure où quatre autres connexions sont déjà existantes ou planifiées entre ces deux communes.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : En assurant la continuité des liaisons de mobilité douce, l'attractivité des modes doux est renforcée. La création du franchissement de la semi-autoroute encourage les modes doux et améliore l'accessibilité des quartiers. - CE2 : L'effet de coupure de la semi-autoroute est diminué ce qui participe à la valorisation des quartiers de part et d'autre à Bulle et à Riaz. - CE3 : La sécurité des usagers de mobilité douce est améliorée avec des franchissements assurant la continuité des réseaux existants et encourageant ce mode de déplacement. - CE4 : Les nuisances environnementales (bruit, air) sont réduites par une augmentation de la part modale de la mobilité douce.
<p>Degré de maturité : 1</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : -</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2027</p> <p>Calendrier de mise en œuvre</p> <p>Date prévue du début des travaux : -</p> <p>Date prévue de la mise en service : -</p>
<p>Coûts</p> <p>Coûts estimés : 1'000'000 CHF</p> <p>Financement</p> <p>Part fédérale : -</p> <p>Répartition du solde : -</p>

MESURE 7.4	AMENAGEMENT DE FRANCHISSEMENTS MD EN LIEN AVEC LE QUARTIER DES BUISSONS
-------------------	--

Thème de la mesure : Liaisons de quartier	Priorité : A (2019-2022)
--	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle
------------------------------------	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -
Mesure du PA3 corrélée / liée : -



Bulle, chemin des Berges, étude sur la passerelle de la Trême, variantes d'itinéraires et impacts, team+, avril 2016

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>La Promenade de la Trême existe au nord de la rivière. Il manque cependant un franchissement de la Trême pour relier les quartiers au sud et raccourcir le chemin d'accès vers les arrêts de transports publics.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Assurer la continuité de mobilité douce de la promenade de la Trême.- Désenclaver le quartier Buissons/Agges, situé au sud de la Trême et lui donner une connexion rapide en mobilité douce à l'arrêt de bus le plus proche. <p>Contenu de la mesure</p> <ul style="list-style-type: none">- Création d'un passage inférieur de mobilité douce (piéton et cycle) sous la voie ferrée.- Création d'une passerelle sur la Trême permettant de desservir une plus grande partie du quartier au sud de la Trême.- Aménagement d'une liaison de mobilité douce jusqu'à la rue des Berges, à proximité de l'intersection avec la rue du Bosquet.

EVALUATION
<p>Opportunité La continuité du réseau de mobilité douce ne peut actuellement pas être assurée, nécessitant l'aménagement du franchissement. Cela favorisera le quartier Buissons/Agges actuellement enclavé par rapport au centre de Bulle.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : En assurant la continuité des liaisons de mobilité douce, l'attractivité des modes doux est renforcée. La création de franchissements (de la Trême et des voies de chemin de fer) encourage les modes doux et améliore l'accessibilité des quartiers. - CE2 : L'effet de coupure des voies de chemin de fer et de la Trême est diminué ce qui participe à la valorisation des quartiers, et participe à l'attractivité des transports publics et des cheminements situés sur la rue de l'Ancien-Comté. - CE3 : La sécurité des usagers de mobilité douce est améliorée avec des franchissements assurant la continuité des réseaux existants et encourageant ce mode de déplacement. - CE4 : Les nuisances environnementales (bruit, air) sont réduites par une augmentation de la part modale de la mobilité douce, favorisée par l'amélioration de son attractivité.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : PAD " Les Buissons". Bulle, chemin des Berges, étude sur la passerelle de la Trême, variantes d'itinéraires et impacts sur le projet, team+, avril 2016.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2018</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2020 Date prévue de la mise en service : 2022</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'000'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 7.5	CREATION D'UNE LIAISON DE MOBILITE DOUCE ENTRE LES SECTEURS PARQUETERIE ET CLOSALET
-------------------	--

Thème de la mesure : Liaisons de quartier	Priorité : A (2019-2022)
--	---------------------------------

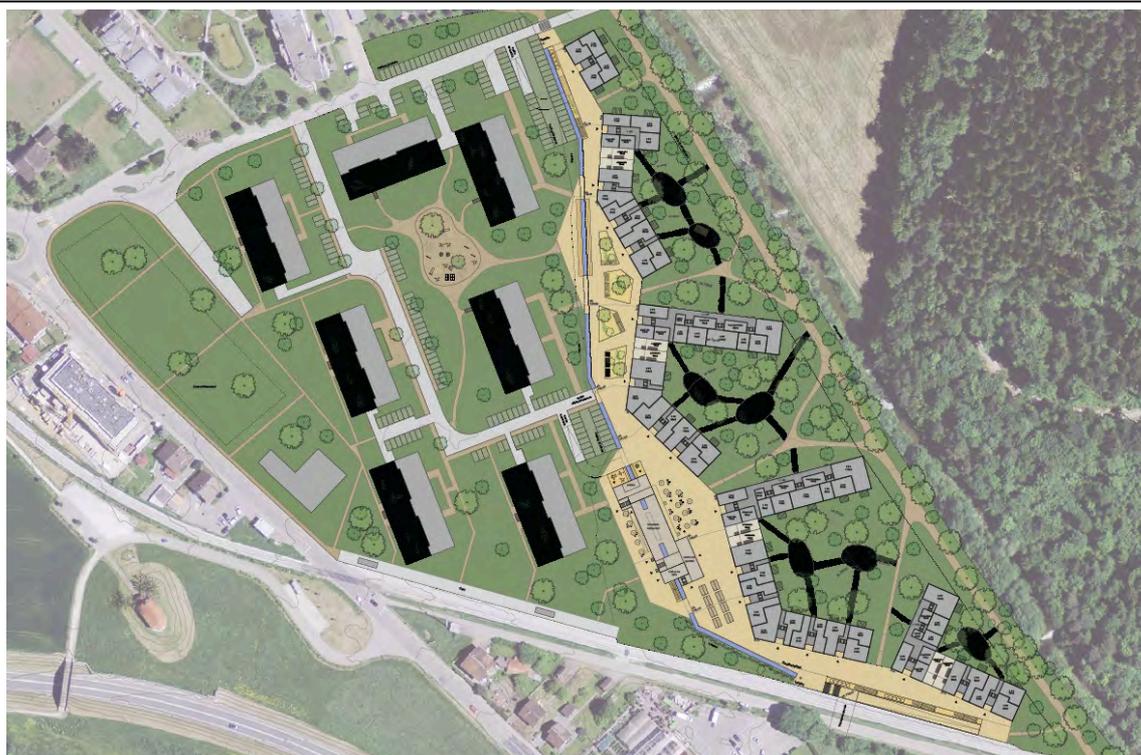
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle
------------------------------------	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation : -

Mesure du PA3 corrélée / liée :

Sup.3 - Prolongement du RER Fribourg-Romont-Bulle en direction de Broc.

6.4 - Création du chemin "915 mètres de bonheur".



Mandat d'études parallèles La Parqueterie, Dreier Frenzel, juin 2015

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>Un cheminement de mobilité douce existe le long de la Trême, longeant la forêt de Bouleyres. Ce cheminement est interrompu entre les secteurs Parqueterie et Closalet, notamment par la voie ferrée allant vers Broc.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Assurer la continuité de mobilité douce le long de la Trême et en relation avec le chemin "915 mètres de Bonheur".- Relier les quartiers sud de Bulle à la ZA Le Closalet et aux centres commerciaux. <p>Contenu de la mesure</p> <ul style="list-style-type: none">- Création d'une liaison de mobilité douce le long de la Trême entre le quartier de la Parqueterie et la route du Closalet (profil à 3.50 mètres).- Aménagement d'un passage inférieur sous la voie de chemin de fer.

EVALUATION
<p>Opportunité Cette liaison est notamment inscrite dans le Plan directeur communal. Elle est initiée par le développement des secteurs Cloalet et Parqueterie (MEP). Elle pourrait être coordonnée avec la modification de la voie ferrée vers Broc.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : En assurant la continuité des liaisons de mobilité douce, l'attractivité des modes doux est renforcée. La création d'un franchissement encourage les modes doux et améliore l'accessibilité des quartiers. - CE2 : L'effet de coupure de la voie de chemin de fer est diminué ce qui participe à la valorisation du quartier. - CE3 : La sécurité des usagers de mobilité douce est améliorée avec la continuité des réseaux existants encourageant ce mode de déplacement. - CE4 : Les nuisances environnementales (bruit, air) sont réduites par une augmentation de la part modale de la mobilité douce, favorisée par l'amélioration de son attractivité.
<p>Degré de maturité : 1</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Mandat d'études parallèles La Parqueterie, Dreier Frenzel, juin 2015.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2018</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2020 Date prévue de la mise en service : 2022</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'045'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 8.1	AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE BROC POUR LA SECURISATION DES MOBILITES DOUCES	
Thème de la mesure : Liaisons vers l'extérieur	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Morlon	Maître d'ouvrage : Morlon	
<p>Mesure du PA1 en relation : GM7 - Réaffectation de la route de Broc (priorité A).</p> <p>Mesure du PA3 corrélée / liée : -</p>		
		
		

DESCRIPTION**Etat actuel**

La route de Broc, initialement aménagée pour du trafic agricole, est utilisée par des automobilistes reliant Broc et Morlon. Au titre du PA1, le changement d'affectation de la route de Broc était prévue en mesure accompagnant la route de contournement H189 de Bulle, de manière à restituer la route de Broc au trafic de mobilité douce et au trafic agricole. La mesure prévoyait "une mesure de signalisation avec quelques adaptations si nécessaires".

Avec l'ouverture de la H189 et d'autres mesures connexes sur les territoires de Bulle et de Broc, le trafic de transit y a fortement diminué. Cette route est toutefois encore utilisée principalement pour des relations Broc-Morlon en voiture. Les mobilités douces sont par contre plus nombreuses qu'auparavant, et ne sont pas en sécurité. La route de Broc accueille actuellement de nombreux promeneurs, en relation avec le lac de la Gruyère et les itinéraires nationaux (en particulier l'itinéraire vélo national "route des Lacs").

TJM - route de Broc : 700 véh./j en 2016 (source : comptages team+, mars 2016)

Objectifs

- Connecter le réseau de mobilité douce d'agglomération aux itinéraires issus de la planification cyclable cantonale, avec les itinéraires nationaux ainsi que ceux identifiés par l'ATE.
- Sécuriser l'accessibilité au lac de la Gruyère par la route de Morlon aux mobilités douces piétonne et cycliste.
- Inciter le trafic de transit par la route de Broc à employer la route de contournement H189.

Contenu de la mesure

- Aménagements ponctuels sécurisant les cheminements de mobilité douce, en particulier à proximité des hameaux, aux intersections, et aux points où la visibilité est limitée (pente).
- Valorisation de la route de Broc pour les mobilités douces cycliste et piétonne.

EVALUATION
<p>Opportunité En relation avec l'attractivité du lac de la Gruyère pour l'agglomération bulloise, il convient d'aménager son accessibilité aux mobilités douces depuis Morlon.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Le réseau de mobilité douce cycliste et piétonne est amélioré et sécurisé, au regard de l'attractivité du lac de la Gruyère et des réseaux de mobilité douce reconnus dans ce secteur. - CE2 : La qualité des espaces vers la lac de la Gruyère est améliorée. - CE3 : La sécurité des cheminements piétons et cyclistes est améliorée. Les habitations sont également raccordées au réseau de mobilité douce de manière sécuritaire. - CE4 : Les nuisances environnementales (bruit, air) sont réduites par une augmentation de la part modale de la mobilité douce sur les automobilistes reportés sur la route de contournement.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Expertise sur l'abaissement de la limitation de vitesse à 60 km/h sur la route de Broc, team+.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2018</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2020 Date prévue de la mise en service : 2022</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 360'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 8.2	AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE LA SIONGE ENTRE BULLE ET RIAZ	
Thème de la mesure : Liaisons vers l'extérieur	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle, Riaz	Maître d'ouvrage : Bulle	
Mesure du PA1 en relation : M22 (c) - Amélioration secondaire des liaisons MD intercommunales, route de la Sionge (c) (priorité B) - code ARE : /.		
Mesure du PA3 corrélée / liée : -		
		
		

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>La route de la Sionge est utilisée par le trafic individuel motorisé. Elle doit changer d'affectation dans le but de limiter le trafic.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Connecter le réseau de mobilité douce d'agglomération aux itinéraires issus de la planification cyclable cantonale, avec les itinéraires nationaux ainsi que ceux identifiés par l'ATE.- Offrir une continuité des réseaux de mobilité douce.- Garantir les liaisons de mobilité douce structurantes sur le territoire de l'agglomération. <p>Contenu de la mesure</p> <p>- Aménagement de la route de la Sionge avec des cheminements de mobilité douce sûrs et confortables. Cette mesure nécessite une coordination entre les communes de Bulle et de Riaz.</p>

EVALUATION
<p>Opportunité En relation avec le secteur des Combes qui a vocation à se développer, la création d'une liaison de mobilité douce entre Riaz et ce secteur est opportune.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Le réseau de mobilité douce cycliste et piétonne est amélioré et sécurisé sur la route de la Sionge entre Bulle et Riaz. - CE2 : La connexion entre la commune de Riaz et la commune de Bulle (secteur des Combes) est assurée. - CE3 : La modération des vitesses projetée sur la route de la Sionge permet d'améliorer la sécurité. Cet axe constitue une alternative plus sécuritaire à la route de Riaz. - CE4 : En incitant à l'usage du vélo, les nuisances environnementales (bruit, air) sont réduites par une augmentation de la part modale de la mobilité douce.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : -</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2022</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2024 Date prévue de la mise en service : 2026</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'020'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 9.1	REAMENAGEMENT DES GIRATOIRES "ACCROCHAGE RIAZ" ET "ACCROCHAGE PALA"	
Thème de la mesure : Gestion du trafic individuel motorisé	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle, Riaz	Maître d'ouvrage : Bulle, Canton	
<p>Mesure du PA1 en relation : -</p> <p>Mesure du PA3 corrélée / liée :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.1 - Aménagement de la route de Riaz - Etape 2. 3.2 - Aménagement de la partie cantonale de la route de la Pâla. 3.3 - Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla. 5.2 - Aménagement des parkings d'échange (P+R) manquants aux gares et terminus de bus. 9.2 - Accessibilité aux quartiers Est et contrôle d'accès. 9.3 - Aménagement de la rue du Cârô. 		
		
		
<p><i>Avant-projet de réaménagement Secteur Château-d'En-Bas et route de Riaz, Transitec / In Situ, décembre 2016</i></p> <p><i>Bulle, MEP Vision 2030, affinements, Ferrari Architectes et Citec</i></p>		

DESCRIPTION**Etat actuel**

Actuellement, les giratoires présentent des difficultés modérées à l'heure de pointe du soir. Des études de circulation mettent en évidence qu'à l'horizon 2020, les giratoires, dans leur configuration actuelle, rencontreront des problèmes importants de fonctionnement.

On observe un flux important en sortie de ville sur la route de Riaz et un flux beaucoup plus faible que les autres depuis la route de Fribourg. La charge en sortie de ville ne peut s'écouler facilement alors qu'un transfert sur la route de Fribourg permettrait de mieux faire fonctionner le giratoire.

Objectifs

A l'accrochage de Riaz:

- Agir sur l'offre (mesures infrastructurelles sur le giratoire) et sur la demande (équilibrer les charges sur les quatre branches) afin d'améliorer la situation de saturation des carrefours d'accrochage en heure de pointe.
- Décharger le centre de Bulle et les routes d'accès sur lesquelles les bus et les mobilités douces sont privilégiés.
- Renforcer la fonction de distribution et de contournement de la route de Fribourg/rue de l'Etang, et ainsi offrir une desserte efficace des quartiers Est de l'agglomération.
- Favoriser la progression des bus dans le carrefour "accrochage de Riaz".

A l'accrochage de la Pâla:

- Renforcer la fonction de distribution et de contournement de la H189.
- Garantir un bon fonctionnement du carrefour afin d'éviter des dysfonctionnements sur l'axe multimodal de la Pâla.

Contenu de la mesure

A l'accrochage de Riaz :

- Modification de l'affectation des voies: création de deux voies bus en approche de l'accrochage, et renforcement du giratoire par deux-by-pass.
- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle vers Riaz.

A l'accrochage de la Pâla:

- Réaménagement de l'accrochage Pâla de la H189 par la réalisation de 2 by-pass, y compris les voies d'accès.

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>A l'accrochage de Riaz : La création d'un by-pass sur le giratoire (route de Fribourg vers route de Riaz Nord) permet un meilleur équilibrage des flux sur les branches, et des files d'attente gérables. L'itinéraire bus est privilégié et le contournement nord-est de Bulle est mieux utilisé.</p> <p>A l'accrochage de la Pâla : Ces améliorations géométriques permettent un meilleur fonctionnement du giratoire en atténuant certains conflits entre véhicules.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La qualité du système de transports dans l'agglomération est améliorée en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et en organisant le trafic de destination. Cela contribue à améliorer la circulation des transports publics et celle des cyclistes. - CE2 : En régulant le trafic automobile entrant dans l'agglomération aux heures de pointe, cela permet de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'agglomération et de renforcer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services. - CE3 : En limitant le nombre de véhicules entrant dans l'agglomération aux heures de pointe sur des axes d'entrée aujourd'hui chargés, cela permet d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons. - CE4 : Les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation, ...) sont réduites.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours :</p> <p>Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec. Avant-projet de réaménagement Secteur Château-d'En-Bas et route de Riaz, Transitec / In Situ, déc. 2016.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre</p> <p>Date prévue du début des travaux : 2020 Date prévue de la mise en service : 2021</p>
<p>Coûts</p> <p>Coûts estimés : 1'765'000 CHF</p> <p>Financement</p> <p>Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : Commune/Canton sur la base des coûts imputables</p>

MESURE 9.2	ACCESSIBILITE AUX QUARTIERS EST ET CONTROLE D'ACCES	
Thème de la mesure : Gestion du trafic individuel motorisé	Priorité : A (2019-2022)	
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle	
<p>Mesure du PA1 en relation : - Mesure du PA3 corrélée / liée : 1.1 - Aménagement de la route de Riaz - Etape 2. 9.1 - Réaménagement des giratoires "accrochage de Riaz" et "accrochage Pâla".</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="180 1384 798 1904"> <p>Desserte par poche actuelle</p> <p>Echelle (m) 0 100 200 400</p> </div> <div data-bbox="813 1384 1437 1904"> <p>Desserte par poche avec concept concentrique renforcé</p> <p>Echelle (m) 0 100 200 400</p> </div> </div> <p><i>Avant-projet de réaménagement Secteur Château-d'En-Bas et route de Riaz, Transitec / In Situ, décembre 2016</i></p>		

DESCRIPTION**Etat actuel**

Actuellement, la majorité du trafic en provenance ou à destination des quartiers Est de Bulle emprunte les rues de la Condémine et de Riaz pour accéder à la H189 et à l'autoroute. Conformément au schéma de circulation pour l'horizon 2030, il s'agit d'améliorer l'accès aux quartiers Est de l'agglomération via la route de l'Etang /route de Fribourg, mais sans pour autant que la route de Morlon ne devienne un accès privilégié pour accéder au centre Ville ou pour transiter. C'est pourquoi le réaménagement de la route de Morlon entre la route du Verdel et la route de Corbières (voire la rue de la Condémine) est proposé, afin d'agir comme un contrôle d'accès.

TJM - route de Morlon (ouest) : 5'900 véh./j en 2015

TJM - route de Morlon (est) : 2'400 véh./j en 2015

Objectifs

- Renforcer la fonction de distribution de la route de contournement et distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs sensibles.
- Intensifier l'usage de la route de Fribourg/rue de l'Etang comme route de distribution dans le but de décharger le centre de Bulle (en particulier la rue de la Condémine et la route de Riaz), et privilégier la circulation des bus.
- Modérer les axes routiers principaux existants dans les traversées de lieux de vie et de zones sensibles.

Contenu de la mesure

Les travaux nécessaires à la modération sur la route de Morlon consistent en :

- Réaménagement du carrefour Etang/Morlon pour donner la priorité au mouvement depuis la route de l'Etang vers le carrefour de Riaz, et faciliter l'accès à la route de contournement pour les quartiers situés autour de la route de Morlon et du chemin de Bouleyres.
- Aménagements de modération forte sur le tronçon de la route de Morlon entre la rue de Corbières et la rue de la Condémine pour inciter à l'usage de la rue de l'Etang pour l'accessibilité aux quartiers Est et non au centre-ville.

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Le renforcement de l'utilisation de la route de contournement pour décharger les axes principaux dans Bulle justifie d'intensifier l'usage de la route de Fribourg et de la rue de l'Étang. Pour cela, en complément des mesures entreprises sur la route de Riaz (y compris sur l'accrochage de Riaz), des mesures doivent être prises sur la route de Morlon pour faciliter l'accès à la route de contournement et dissuader de transiter par le centre de Bulle.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La qualité du système de transports dans l'agglomération est améliorée en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et en organisant le trafic de destination. Cela contribue à améliorer la circulation des transports publics et celle des cyclistes. - CE2 : En régulant le trafic automobile entrant dans l'agglomération aux heures de pointe, cela permet de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'agglomération et de renforcer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services. - CE3 : En limitant le nombre de véhicules entrant dans l'agglomération aux heures de pointe sur des axes d'entrée aujourd'hui chargés, cela permet d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons. - CE4 : Les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation, ...) sont réduites.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre</p> <p>Date prévue du début des travaux : 2020 Date prévue de la mise en service : 2021</p>
<p>Coûts</p> <p>Coûts estimés : 1'120'000 CHF</p> <p>Financement</p> <p>Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

MESURE 9.3	AMENAGEMENT DE LA RUE DU CÂRO
-------------------	--------------------------------------

Thème de la mesure : Gestion du trafic individuel motorisé	Priorité : A (2019-2022)
---	---------------------------------

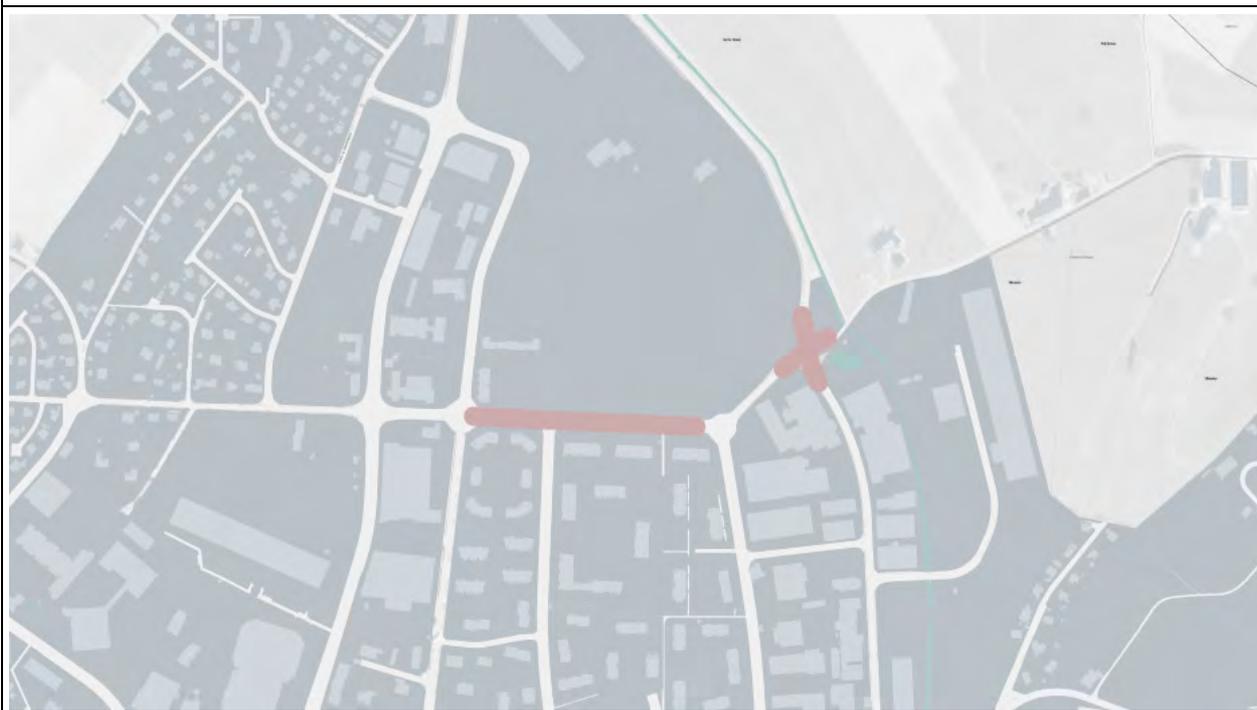
Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle
------------------------------------	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation :

M3- Réaménagement de l'axe d'entrée nord (route de Riaz) (priorité A) - code ARE : 2125.007.

Mesure du PA3 corrélée / liée :

- 1.1 - Aménagement de la route de Riaz - Etape 2.
- 9.1 - Réaménagement des giratoires "accrochage de Riaz" et "accrochage Pâla".
- 9.2 - Accessibilité aux quartiers Est et contrôle d'accès.



Desserte par poche actuelle



Desserte par poche avec concept concentrique renforcé



Avant-projet de réaménagement Secteur Château-d'En-Bas et route de Riaz, Transitec / In Situ, décembre 2016

DESCRIPTION
<p>Etat actuel</p> <p>Dans le but de décharger la route de Riaz du trafic automobile, le rôle de la route de contournement est renforcé. Pour les quartiers Est, l'accent est mis sur la route de Fribourg et la rue de l'Etang, sur lesquelles la circulation automobile est privilégiée. Le transit ne doit toutefois pas être possible par la rue du Cârô. Des aménagements, complémentaires à ceux entrepris dans le PA1 sont nécessaires pour limiter le trafic de transit sur la rue du Cârô et inciter à l'usage de la rue de l'Etang.</p> <p>TJM - rue du Cârô (est) : 1'700 véh./j en 2015 TJM - rue du Cârô (ouest) : 83200 véh./j en 2015 TJM - route de Fribourg : 6'000 véh./j en 2015</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none">- Renforcer la fonction de distribution de la route de contournement et distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs sensibles.- Intensifier l'usage de la route de Fribourg/rue de l'Etang comme route de contournement dans le but de décharger le centre de Bulle (en particulier la rue de la Condémine et la route de Riaz), et privilégier la circulation des bus.- Modérer les axes routiers existants dans les traversées de lieux de vie et de zones sensibles. <p>Contenu de la mesure</p> <p>Les travaux nécessaires à la modération sur la rue du Cârô consistent en :</p> <ul style="list-style-type: none">- Aménagement de la rue du Cârô entre ses intersections avec Verdel et Vuippens, conformément à une mise en zone à vitesse modérée (voire autre aménagement plus fort de compartimentage).- Aménagement de l'intersection entre la rue du Cârô et la rue de l'Etang pour favoriser l'accès à la route de contournement.

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Le renforcement de l'utilisation de la route de contournement pour décharger les axes principaux dans Bulle justifie d'intensifier l'usage de la route de Fribourg et de la rue de l'Etang. Pour cela, en complément des mesures entreprises sur la route de Riaz (y compris sur l'accrochage de Riaz), des mesures doivent être prises sur la rue du Cârô pour faciliter l'accès à la route de contournement et dissuader de transiter par le centre de Bulle. Cette mesure se justifie d'autant plus avec la densification du secteur Le Terraillet.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La qualité du système de transports dans l'agglomération est améliorée en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et en organisant le trafic de destination. L'accès à la route de l'Etang est facilité, tandis que l'accès par la route de Riaz est limité. - CE2 : En régulant le trafic automobile entrant dans l'agglomération aux heures de pointe, cela permet de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'agglomération et de renforcer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services. - CE3 : En limitant le nombre de véhicules entrant dans l'agglomération aux heures de pointe sur des axes d'entrée aujourd'hui chargés, cela permet d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons. - CE4 : Les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation, ...) sont réduites.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre</p> <p>Date prévue du début des travaux : 2020 Date prévue de la mise en service : 2021</p>
<p>Coûts</p> <p>Coûts estimés : 1'950'000 CHF</p> <p>Financement</p> <p>Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

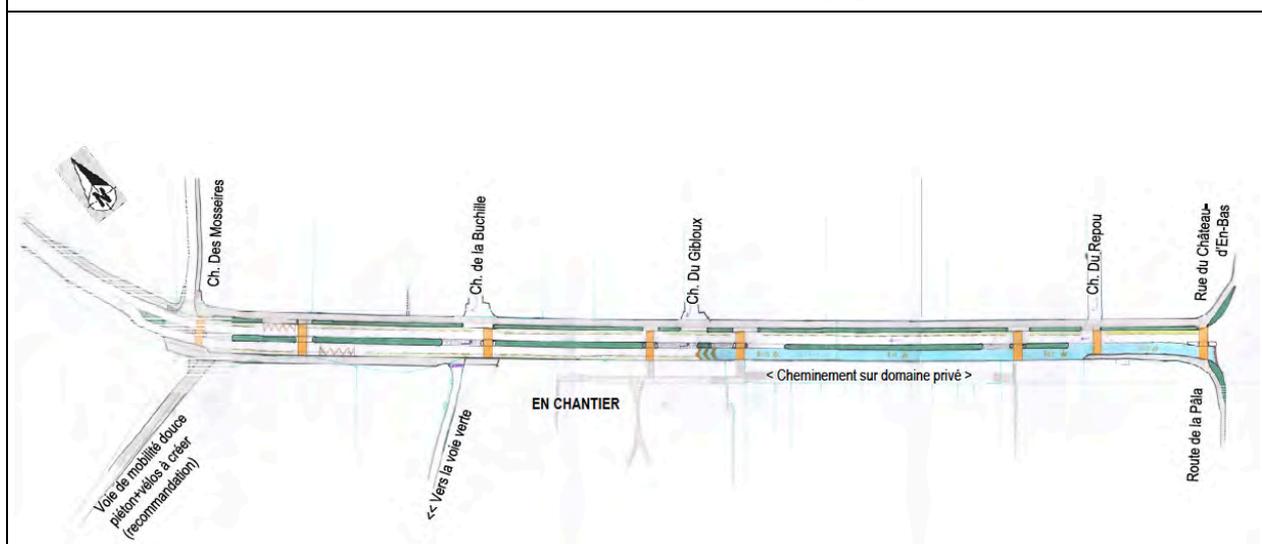
MESURE 9.4	LIMITATION DU TRAFIC ENTRANT PAR LE CHEMIN DES CRETS
-------------------	---

Thème de la mesure : Gestion du trafic individuel motorisé	Priorité : B (2023-2026)
---	---------------------------------

Territoire concerné : Bulle	Maître d'ouvrage : Bulle
------------------------------------	---------------------------------

Mesure du PA1 en relation :
 M7- Réaménagement du chemin des Crêts (réalisé avant 2011) - code ARE : /.

Mesure du PA3 corrélée / liée : -



Mandat d'études parallèles Vision 2030 degré 2, Transitec / In Situ, septembre 2015

DESCRIPTION**Etat actuel**

Dans le but de décharger la route de Riaz du trafic automobile, le rôle de la route de contournement est renforcé. Pour les quartiers Est, l'accent est mis sur la route de Fribourg et la rue de l'Etang, sur lesquelles la circulation automobile est privilégiée. Le transit ne doit toutefois pas être possible par la rue du Cârô. Des aménagements, complémentaires à ceux entrepris dans le PA1 sont nécessaires pour limiter le trafic de transit sur le rue du Cârô et inciter à l'usage de la rue de l'Etang.

TJM - rue du Cârô (est) : 1'700 véh./j en 2015

TJM - rue du Cârô (ouest) : 83200 véh./j en 2015

TJM - route de Fribourg : 6'000 véh./j en 2015

Objectifs

- Renforcer la fonction de distribution de la route de contournement et distribuer le trafic dans l'agglomération en profitant de l'accrochage de Planchy.
- Modérer les axes routiers existants dans les traversées de lieux de vie et de zones sensibles.
- Limiter le trafic entrant depuis la H189 et le transit dans les quartiers.

Contenu de la mesure

Les aménagements prévus dans ce secteur sont :

- Aménagement du chemin des Crêts visant à faciliter la liaison vers la route de contournement H189, mais à limiter le trafic entrant: aménagements compatibles avec une route collectrice.
- Mise en sens unique du tronçon central du chemin des Crêts, jusqu'au chemin de la Buchille, pour les mouvements sortants, et aménagement d'un contrôle d'accès depuis la H189 sur le chemin des Crêts/chemin des Mosseires, de manière à assurer la sortie de Bulle directement vers la H189.
- Aménagements dissuasifs de transit entre le chemin des Crêts et la rue de la Léchère (chemin des Mosseires), visant à limiter les reports de trafic entre la rue de la Léchère et le chemin des Crêts via le secteur d'habitation.

EVALUATION
<p>Opportunité</p> <p>Dans le cas où les hypothèses de reports modaux et de diminution du trafic à l'échelle de Bulle n'évolueraient pas comme espéré, les aménagements prévus le long de l'axe Pâla - Château-d'En-Bas pourraient nécessiter d'être accompagné d'autres mesures. Dans ce cas, pour assurer le bon fonctionnement du carrefour Montcalia et de la jonction de la Pâla, le chemin des Crêts serait alors aménagé en en sens unique "sortie de Ville" afin de drainer les flux sortant du pôle Gare notamment. Dans ces conditions, des mesures d'accompagnement seraient prises, pour éviter tout trafic de transit à travers les quartiers autour des Crêts pour les véhicules entrant depuis l'accrochage Planchy pour se rendre au centre-ville.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : La qualité du système de transports dans l'agglomération est améliorée en limitant l'attractivité des TIM pour le trafic de transit et en organisant le trafic de destination. Cela contribue à améliorer la circulation des transports publics et celle des cyclistes. - CE2 : En régulant le trafic automobile entrant dans l'agglomération aux heures de pointe, cela permet de favoriser une requalification générale de l'espace public dans l'agglomération et de renforcer la qualité de vie ainsi que l'attractivité de la zone urbaine pour l'habitat et les services. - CE3 : En limitant le nombre de véhicules entrant dans l'agglomération aux heures de pointe sur des axes d'entrée aujourd'hui chargés, cela permet d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons. - CE4 : Les nuisances directes et indirectes du trafic (bruit, air, accidents de la circulation, ...) sont réduites.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Vision 2030, bureaux Citec, Team+ et Transitec. Mandat d'études parallèles Vision 2030 degré 2, Transitec / In Situ, septembre 2015.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2022</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2024 Date prévue de la mise en service : 2026</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 300'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : 100% Commune</p>

DESCRIPTION**Etat actuel**

La traversée de Riaz a été aménagée dans le cadre des aménagements réalisés au titre du PA1. Il subsiste la route de Corbières dont l'aménagement doit être réalisé dans la continuité des aménagements réalisés sur la rue de la Gruyère.

TJM - route de Corbières : 6'900 véh./j en 2015

Objectifs

- Modérer les axes routiers principaux existants dans les traversées de lieux de vie et de zones sensibles.
- Améliorer l'attractivité et la sécurité des modes doux et assurer une circulation efficace des transports publics.
- Un centre de village modéré et multimodal avec des vitesses de circulation et des nuisances fortement diminuées, et un aménagement reliant les deux côtés de la rue.

Contenu de la mesure

L'aménagement proposé sur la route de Corbières entre la zone industrielle et le carrefour de Riaz concerne :

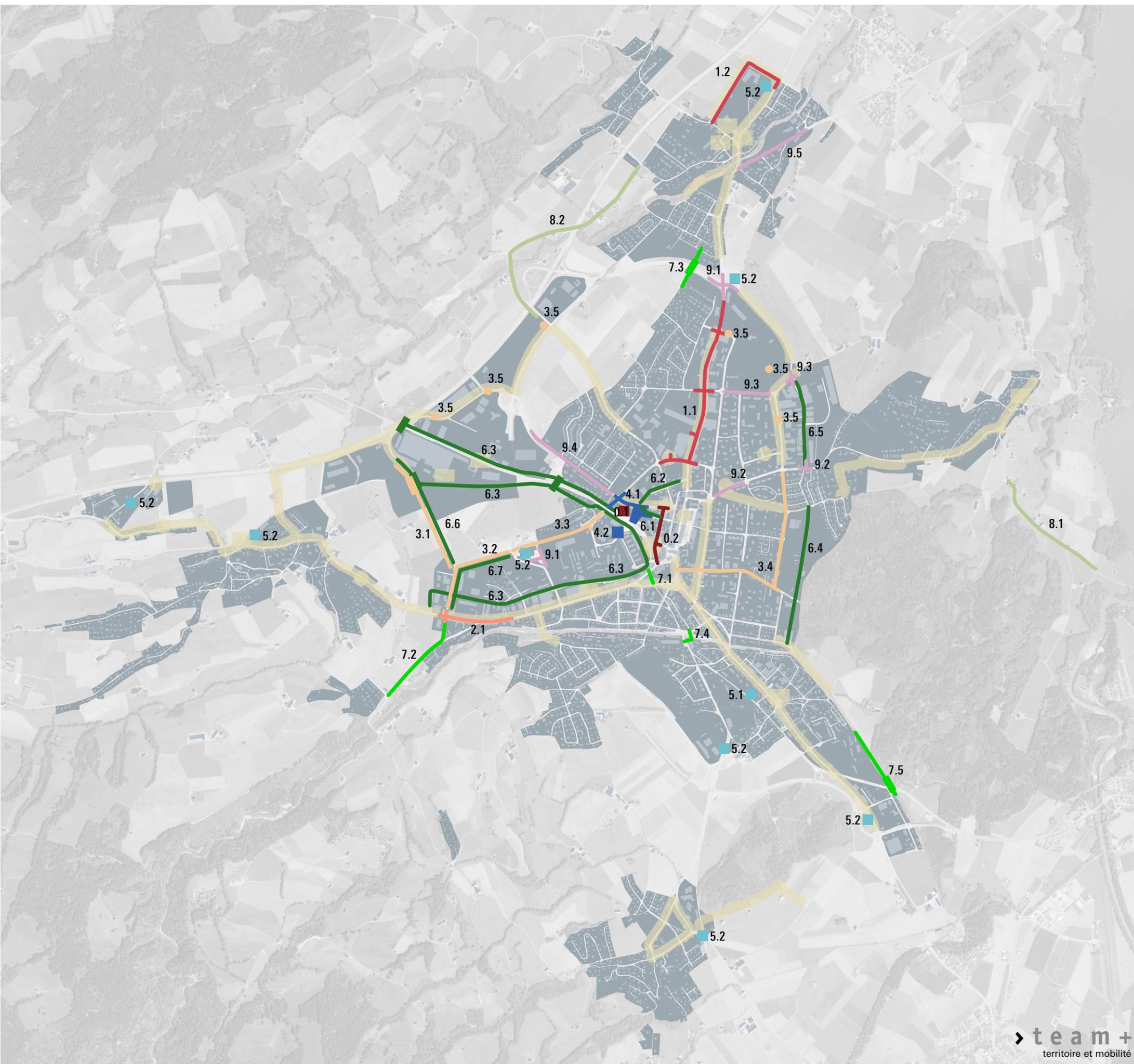
- Création d'une porte d'entrée dans la localité sur la route de Corbières.
- Aménagement de modération et de valorisation de la route dans la continuité des aménagements réalisés sur la rue de la Gruyère : Aménagement de trottoirs confortables, sécurisation des traversées piétonnes, aménagement cyclables sûrs et confortables. Ces aménagements doivent être compatibles avec la circulation des bus régionaux.

L'aménagement Valtraloc est renforcé sur les 220 premiers mètres de la route de Corbières puis plus léger jusqu'à la zone industrielle avec une plateforme au droit de la ZI.

EVALUATION
<p>Opportunité La rue de la Gruyère a été réaménagée au profit de l'intermodalité dans le cadre du PA1. L'aménagement de la traversée de Riaz doit être poursuivi sur la route de Corbières qui constitue un tronçon urbanisé de Riaz qui n'est pas encore aménagé.</p> <p>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1 : Un tronçon urbanisé de la traversée de Riaz sur la route de Corbières n'est pas encore aménagé pour modérer les vitesses des automobiles, et sécuriser les modes doux. - CE2 : La qualité de l'espace public est améliorée par une valorisation de la traversée et des aménagements compatibles avec de la mobilité douce. - CE3 : La sécurité de tous les usagers, en particulier les cycles et piétons est améliorée. La réduction des vitesses augmente la sécurité. - CE4 : La valorisation de la traversée permet de réduire l'effet de coupure de la route. La diminution des vitesses diminue les immissions sonores.
<p>Degré de maturité : 2</p> <p>Faisabilité et références aux études en cours : Réaménagement de la traversée de Riaz, tronçon 5, bureau Sabert, novembre 2013. AVP de génie civil en cours d'élaboration.</p>
REALISATION
<p>Calendrier de remise de l'avant-projet : 2017</p> <p>Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2020 Date prévue de la mise en service : 2021</p>
<p>Coûts Coûts estimés : 1'080'000 CHF</p> <p>Financement Part fédérale : Selon décision de la Confédération (PA3) Répartition du solde : Commune/Canton sur la base des coûts imputables</p>

PROJET D'AGGOMÉRATION DE 3^E GÉNÉRATION PA3

LOCALISATION DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DE MOBILITÉ



- Urbanisation
- Circulation des bus et aménagements multimodaux**
 - 0 - Lignes urbaines et régionales
 - 1 - Ligne 1: Amélioration de la desserte et de la circulation
 - 2 - Ligne 2: Amélioration de la desserte et de la circulation
 - 3 - Ligne 3: Adaptation du tracé et amélioration de la circulation
- Gestion des interfaces multimodales**
 - 4 - Interfaces de la gare de Bulle
 - 5 - Interfaces multimodales
- Développement du réseau de mobilités douces**
 - 6 - Liaisons structurantes
 - 7 - Liaisons de quartier
 - 8 - Liaisons vers l'extérieur
- Gestion des déplacements individuels motorisés**
 - 9 - Gestion du trafic individuel motorisé
 - XX Numéro de la mesure dans le PA3
 - Mesures du PA1 (toutes priorités confondues)

