

MOBUL
Bulle | Morlon | Le Pâquier | Riaz | Vuadens
Plan directeur d'agglomération
Rapport de consultation publique



Editeur



plus proche, plus mobile

Mobul : communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz, Vuadens

Mandataire :

Bureau team+, Bulle, Lausanne, Martigny

Crédits photographiques et illustrations

Bureau team+, Bulle, Lausanne, Martigny

Page de titre : vue aérienne, Musée gruérien ©

Site internet

www.mobul.ch

> t e a m +

territoire et mobilité

avenue de Sévelin 32B

CH-1004 Lausanne

t 021 626 23 56

f 021 626 33 56

lausanne@team-plus.ch

Grand-Rue 51

CH-1630 Bulle

t 026 323 27 80

f 026 322 65 30

bulle@team-plus.ch

rue du Simplon 17

CH-1920 Martigny

t 027 723 27 80

f 027 722 53 48

martigny@team-plus.ch

Contenu

1	Organisation de la consultation publique	4
1.1	Durée	4
1.2	Diffusion	4
1.3	Séances de présentation	4
1.4	Résumé de la consultation	4
1.4.1	Questionnaires et courriers	4
1.4.2	Communes	5
1.4.3	Canton	5
2	Remarques et observations issues de la consultation publique	6
2.1	Réponses au questionnaire	6
2.2	Analyse des réponses obtenues	6
2.2.1	Situation depuis 2007	7
2.2.2	Pertinence des principes d'urbanisation	7
2.2.3	Pertinence des principes de transports publics	7
2.2.4	Pertinence des principes de mobilité douce	7
2.2.5	Pertinence des principes de gestion des déplacements individuels motorisés	7
2.2.6	Pertinence des principes nature et paysage	7
2.2.7	Les principes et les mesures retenus dans le projet d'agglomération permettront-ils d'atteindre les objectifs fixés ?	8
2.3	Traitement des remarques et observations exprimées	9
2.3.1	Préambule	9
2.3.2	Général	9
2.3.3	Urbanisation	10
2.3.4	Transports publics	13
2.3.5	Mobilité douce	16
2.3.6	Gestion des déplacements individuels motorisés	18
2.3.7	Nature et paysage	20
2.3.8	Environnement	20
3	Remarques et observations issues de l'examen préalable du Canton	21
3.1	Remarques d'ordre général	21
3.2	Remarques sur le thème de l'urbanisation	21
3.2.1	Périmètre d'urbanistique	21
3.2.2	Sites stratégiques	22
3.2.3	Zones à bâtir	22
3.3	Mobilité	23
3.3.1	Général	23
3.3.2	Remarques sur le thème des transports publics	24
3.3.3	Remarques sur le thème de la mobilité douce	25
3.4	Remarques sur le thème de la gestion des déplacements individuels motorisés	26
3.5	Remarques sur le thème de la nature et du paysage	27
3.5.1	Général	27
3.5.2	Limites d'urbanisation et structure paysagère	27
3.5.3	Parcs agricoles et ouverture paysagère	27
3.5.4	Parcs urbains	28
3.5.5	Biotopes et trame écologique	28
3.5.6	Périmètre de réaménagement	28
3.6	Remarques sur le thème de l'environnement	29
4	Suite de la procédure	30
4.1	Plan directeur	30
4.2	Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération	30
5	Glossaire	31

1 Organisation de la consultation publique

1.1 Durée

Lors de sa séance du 12 mai 2016, le Comité de direction de l'agglomération Mobul a décidé de la mise en consultation publique du Plan directeur d'agglomération (PDA) et par la même occasion de certains éléments du Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) tels que la liste des mesures proposées ainsi qu'un plan de localisation.

La consultation publique s'est déroulée du 20 juin au 19 juillet pour la population et les associations, et a duré un mois de plus pour les communes de l'agglomération et les services de l'Etat (phase d'examen préalable).

1.2 Diffusion

Le PDA a pu être consulté dans les administrations des cinq communes membres de Mobul (Bulle, Le Pâquier, Morlon, Riaz, Vuadens), ainsi qu'à l'administration de l'agglomération (département technique, rue de la Perreire 3, La Tour-de-Trême) et à la Préfecture.

Le PDA était également accessible sur le site Internet de Mobul : www.mobul.ch.

Deux articles dans la presse locale annonçant la consultation publique du Plan directeur d'agglomération sont parus et des informations sur les sites internet des communes de l'agglomération étaient disponibles.

1.3 Séances de présentation

Une séance d'information aux conseillers communaux a été organisée le mercredi 8 juin à 19h30 à Vuadens. Une cinquantaine de personnes étaient présentes.

Une séance d'information publique a été organisée le jeudi 23 juin 2016 à la grande salle de l'Hôtel de Ville de Bulle à 19h30.

Durant ces séances, un flyer d'information (sous forme de plan dépliant) était disponible.

1.4 Résumé de la consultation

1.4.1 Questionnaires et courriers

Depuis le site internet de Mobul, un questionnaire en ligne était proposé au public afin de recueillir son avis sur différents éléments du PDA.

Ces questionnaires informatiques ainsi que des courriers ont permis de recueillir :

- > Vingt et une observations individuelles ;
- > Cinq observations d'organismes :
 - o Transports publics fribourgeois;
 - o Société coopérative Migros Neuchâtel – Fribourg;
 - o Association transports et environnement (ATE);
 - o Association pour la défense d'espaces verts de la commune de Bulle (ADEV);
 - o Groupe de réflexion citoyen.
- > Deux observations politiques (conseillers généraux).

Le concept "gestion des déplacements individuels motorisés" a souvent été perçu comme une guerre aux automobilistes alors qu'il s'agit avant tout, selon la vision de Mobul de partager l'espace public, de faire en sorte que tous les modes de déplacements cohabitent en sécurité. Ce qui implique parfois une péjoration des conditions de circulations des voitures par exemple.

Des craintes d'augmentation du trafic sur certains axes ont été exprimées. N'étant pas toujours fondées, le Projet d'agglomération (PA3) se vaudra plus didactique.

Enfin la confusion entre les documents Plan Directeur et Projet d'agglomération est très fréquente, même de la part des autorités.

1.4.2 Communes

La commune de **Bulle** a préavisé favorablement le PDA. Une réserve était émise sur la façon dont le secteur "Le Ferrage II" serait traité ultérieurement.

La commune de **Morlon** n'a pas émis de remarque. Elle est favorable au projet.

La commune du **Pâquier** estime que le projet présente une continuité avec le PA1 et apporte une réponse à la croissance de l'agglomération. Elle soutient le prolongement de la ligne RER Fribourg – Bulle – Le Pâquier – Gruyère avec une desserte à la ½ heure, et insiste pour continuer à être desservie par le train, n'étant pas desservie par les lignes Mobul (bus urbain).

La commune de **Riaz** a émis des demandes particulières en matière d'urbanisation, de transports publics et de mobilité douce. Celles-ci sont présentées dans le présent document.

La commune de **Vuadens** est favorable aux mesures de transports publics et de mobilités douces pour le développement de la région. Elle a cependant émis des réserves vis-à-vis du périmètre d'urbanisation. Celles-ci ont été réglées lors de discussions avec le Comité de direction Mobul.

1.4.3 Canton

La DAEC demande à Mobul de retravailler ou d'élaborer les points suivants :

- > La mise en œuvre des objectifs et des principes retenus au niveau régional doit être précisée pour les communes, et les conséquences pour leur PAL développées.
- > La distinction entre les éléments explicatifs et le texte liant doit être plus rigoureuse.
- > Une carte de synthèse liante avec légende devra être élaborée.
- > Les fiches des mesures infrastructurelles et non-infrastructurelles devront être élaborées. Elles comprendront notamment des éléments se rapportant à la mise en œuvre à l'horizon de planification et aux coûts financiers.
- > Le rapport de mise en œuvre des mesures du PA1 au 30 septembre 2016 devra être élaboré.

Le détail des remarques émises par les services fait l'objet d'un chapitre à part dans le présent document (chapitre 3).

2 Remarques et observations issues de la consultation publique

2.1 Réponses au questionnaire

La consultation proposait un questionnaire qui a été rempli (en ligne ou au format papier) par vingt-quatre personnes.

Six questions étaient relatives au bilan du PA1. Vingt-deux questions permettaient de juger la pertinence des principes retenus pour les cinq domaines du projet d'agglomération (l'urbanisation, les transports publics, la mobilité douce, la gestion des déplacements individuels motorisés et la nature et paysage).

Trois questions ouvertes permettaient en outre à la personne intéressée de donner son appréciation sur les mesures proposées et de faire des commentaires sur le projet.

Une synthèse de l'ensemble des réponses aux vingt-huit questions fermées du questionnaire est présentée ci-dessous :

	oui	plutôt oui	neutre	plutôt non	non	sans avis	note moyenne
Amélioration de la situation depuis 2007 dans les domaines suivants							-0.53
1. Urbanisation, constructions	0	4	2	7	10	1	-1.00
2. Espaces publics	0	3	3	8	7	3	-0.90
3. Transports publics	8	12	2	0	1	1	1.13
4. Circulation automobile	0	3	4	5	11	1	-1.04
5. Stationnement	2	2	5	7	6	2	-0.59
6. Mobilité douce	1	3	3	9	7	1	-0.78
Pertinence des principes d'urbanisation							1.19
7. Définir un périmètre d'urbanisation (développement urbain prioritaire)	17	6	0	0	0	1	1.74
8. Définir un périmètre de centre (densification prioritaire)	10	7	3	2	1	1	1.00
9. Identifier des sites stratégiques "urbains" et "activités"	12	5	2	2	1	2	1.14
10. Identifier des secteurs sans densification	16	5	0	0	2	1	1.43
11. Examiner l'opportunité de déclasser certains secteurs libres	7	7	1	4	2	3	0.62
Pertinence des principes de transports publics							1.46
12. Améliorer desserte & cadence des lignes actuelles	15	6	1	0	0	2	1.64
13. Développer l'offre TP pour desservir de nouveaux secteurs	12	8	0	0	1	3	1.43
14. Prioriser les TP sur les axes d'entrée vers le centre-ville	14	3	1	1	3	2	1.09
15. Compléter l'équipement des interfaces de transports publics	17	4	0	1	0	2	1.68
Pertinence des principes de mobilité douce							1.31
16. Poursuivre le développement des zones à trafic modéré	14	4	1	0	3	2	1.18
17. Améliorer confort & sécurité des axes d'entrée en ville pour les cyclistes	13	5	1	2	2	1	1.09
18. Mettre en place un réseau structurant MD hors axes principaux	16	4	1	0	1	2	1.55
19. Améliorer la perméabilité MD dans les secteurs urbanisés	17	2	2	1	1	1	1.43
Pertinence des principes de déplacements individuels motorisés							1.06
20. Modérer la vitesse du trafic dans les lieux de vie et les zones sensibles	12	5	2	2	2	1	1.00
21. Renforcer les mesures visant à supprimer le trafic de transit	14	4	0	3	2	1	1.09
22. Mettre en place un système de contrôles d'accès au centre-ville	9	7	2	1	2	3	0.95
23. Mettre en place un système coordonné de gestion du stationnement	13	5	1	1	2	2	1.18
Pertinence des principes de paysage & nature							1.26
24. Protéger les échappées paysagères constituées par l'agriculture	13	6	4	0	0	1	1.39
25. Identifier des parcs agricoles d'agglomération et de proximité	14	5	1	1	2	1	1.22
26. Définir des limites urbaines strictes (éléments majeurs du paysage)	13	4	0	2	1	4	1.30
27. Favoriser des espaces publics de contact avec l'eau	10	8	1	2	1	2	1.09
28. Identifier des périmètres à réaménager (enjeux paysage, bâti, mobilité)	11	7	2	0	1	3	1.29

2.2 Analyse des réponses obtenues

Un système de notation particulier permet d'estimer si les réponses sont plutôt positives ou négatives. Ainsi en notant les réponses de « +2 » pour « oui » et « -2 » pour la réponse « non » on obtient une note moyenne par question qui nous permet de comparer les réponses.

En guise de rappel, il y a cinq thèmes ou domaines dans le PDA qui sont l'urbanisation, les transports publics, la mobilité douce, la gestion des déplacements individuels motorisés et la nature & paysage.

Chacun de ces thèmes est décrit par un concept, lui-même étant détaillé en cinq principes. Ce sont ces principes qui font l'objet du questionnaire.

2.2.1 Situation depuis 2007

Le bilan du PA1 jugé par les vingt-quatre personnes qui ont répondu au questionnaire est plutôt négatif. La note moyenne obtenue dans les domaines cités est de -0.53. Cela signifie que les personnes ayant répondu à ces questions estiment que les mesures mises en place depuis le PA1 n'ont globalement pas permis d'améliorer la situation dans les domaines cités (Urbanisation & constructions, Espaces publics, Transports publics, Circulation automobile, Stationnement, Vélos et piétons).

C'est surtout en matière de circulation automobile que les répondants ont jugé par 11 voix sur 24 (près de 50%) que la situation ne s'était pas améliorée entre 2007 et 2016. Le résultat est identique en matière d'urbanisation avec 10 voix.

En revanche, pour les transports publics, les répondants estiment que la situation a été améliorée grâce à la mise en œuvre du PA1.

2.2.2 Pertinence des principes d'urbanisation

Des cinq principes énoncés dans le concept « urbanisation » du PDA, celui de la définition d'un périmètre d'urbanisation (dans lequel le développement urbain doit se faire en priorité) est jugé comme très pertinent (note de 1.74 selon notre système de notation). Aucune réponse neutre ou négative n'a été émise.

En revanche le principe d'examiner l'opportunité de déclasser des secteurs encore libres et situés à l'intérieur de secteurs sans densification, est jugé comme étant le moins pertinent du thème urbanisation (note de 0.62). Cependant c'est aussi celui qui obtient le plus de « sans avis » (3).

2.2.3 Pertinence des principes de transports publics

Le domaine des transports publics est celui qui remporte le plus d'adhésion via sa notation. Le principe de compléter l'équipement des interfaces obtient dix-sept avis favorables (70% des répondants) et celui d'améliorer la desserte et la cadence des lignes actuelles en obtient quinze, soit 62% des répondants.

2.2.4 Pertinence des principes de mobilité douce

70% des répondants sont favorables au principe d'améliorer la perméabilité piétonne et cycliste dans les secteurs urbanisés (maillage fin des réseaux de mobilité douce).

La mise en place d'un réseau structurant de mobilité douce secondaire, en dehors des axes principaux, est le principe le mieux jugé par les répondants avec une note de 1.55 point.

2.2.5 Pertinence des principes de gestion des déplacements individuels motorisés

Thème le moins bien noté des cinq avec 1.06 point, la gestion du trafic automobile divise. Parmi les propositions, le principe de mettre en place un système de contrôles d'accès au centre-ville est jugé moins pertinent que les autres mais c'est aussi celui qui possède le plus de "sans avis" (3).

Le principe de gestion du stationnement de manière coordonnée remporte le plus de réponses positives (13 voix sur 24).

2.2.6 Pertinence des principes nature et paysage

Thématique bien notée puisqu'elle comptabilise 1.26 point (contre 1.19 pour l'urbanisation par exemple).

Les cinq principes sont jugés pertinents par 50% des répondants en moyenne et plutôt pertinents par 25%. Le principe de « Définir des limites urbaines strictes et les traiter comme des éléments majeurs du paysage » compte quatre « sans avis ».

2.2.7 Les principes et les mesures retenus dans le projet d'agglomération permettront-ils d'atteindre les objectifs fixés ?

Sont rapportés ci-dessous les réponses brutes à cette question.

Réponses positives

"Oui, en grande partie."

"Oui en partie".

"On n'a pas le choix: il le faut. Mais associer d'ores et déjà les Communes extérieures et les plus proches, en prolongeant les mesures proposées, car il faut impérativement penser à 10-20 ans et non aux court et moyen termes que vous proposez."

"Oui, attention de ne pas se rendre dépendants des grandes multinationales qui pourraient d'un coup de tête faire vaciller les finances communales, voire régionales."

"Plutôt oui, si la population veut bien jouer le jeu et laisser un peu tomber les transports individuels."

"Le projet d'agglomération est positif et prometteur. Reste à savoir dans quelle mesure toutes les propositions envisagées pourront être menées à bien et dans quel délai."

Réponses mitigées

"Oui, sauf la péjoration de l'offre en transports publics sur le chemin des Crêts."

"Oui sauf diminuer la circulation automobile. Impossible tant que les liaisons en TP vers les régions limitrophes seront aussi mauvaises."

"Les principes sont bons, mais la façon de les transcrire sur le terrain est trop académique."

"Cela serait souhaitable, mais il y aura encore des éléments à améliorer dans les communes environnantes."

"Petit oui, car le PA3 dans sa rédaction actuelle et les réalisations planifiées ou souhaitées sont incitatives, mais peu contraignantes pour le trafic motorisé de transit."

"Plutôt oui, mais il est primordial d'avoir une vision ambitieuse et faire en sorte de limiter les surfaces d'habitat sans quoi toutes les mesures mises en place ne serviront à pas grand chose. Le plan doit permettre également la création de zone économique dans le tertiaire."

"Que partiellement : il faudrait réduire la capacité des bus en dehors des heures de pointe (travail-écoles)."

Réponses négatives

"Tant que les gens de la région bulloise n'auront pas changé de mentalité et croiront toujours que Bulle est une petite ville de campagne, ces mesures n'auront qu'un faible impact, malheureusement."

"Il y a les objectifs et il y a la manière et les moyens utilisés pour les atteindre. Ma décision est prise je quitte la ville de Bulle."

"Non, les objectifs sont flous et manquent de visions. Ils ne prennent pas en compte les remarques de la task force."

2.3 Traitement des remarques et observations exprimées

2.3.1 Préambule

Les réponses du Comité de direction de l'agglomération aux différentes observations sont classées en fonction de quatre types de prises de position. Chacune d'entre elles est associée à une couleur (voir légende ci-dessous).

Modification à introduire dans le PDA et/ou PA3.	
Le Comité prend note. La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure.	
Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	
Requête non retenue. Le Comité n'entre pas en matière.	

Enfin, les éléments figurant dans les colonnes « remarques » ont été réécrits par les rédacteurs de ce rapport, dans un souci de concision. Lorsque les propos exacts sont cités, des guillemets sont ajoutés.

2.3.2 Général

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
ComAT	« Les mesures PA1 ne vont pas toutes dans le bon sens, et il serait judicieux d'y intégrer les ajustements discutés pendant la Task force. »	Le PA1 a été élaboré en 2007 et les réflexions « task force » ont eu lieu en 2015. Il n'est donc pas forcément très pertinent d'adapter le PA1 à la task force. Cependant, des adaptations des mesures PA1 sont évidemment prévues dans le PA3, c'est même sa raison d'être.	-
ComAT	« Aucun des grands thèmes abordés par la Task force concernant le développement de la Commune de Bulle n'a été pris en compte. »	Le PDA est un instrument du plan directeur régional donc d'échelon intercommunal qui lie les autorités communales entre elles. Un lien formel avec la Task Force bulloise n'a pas lieu d'être fait spécifiquement. Cependant, le PDA rejoint les réflexions de la Task Force, en proposant par exemple : <ul style="list-style-type: none"> > Une meilleure prise en compte du paysage et de sa sauvegarde, > Une croissance de l'urbanisation limitée > Le développement des mobilités douces et transports publics > La renonciation d'extensions de la zone à bâtir > L'identification de secteurs sans densification. Le travail d'intégration de l'ensemble des réflexions est en cours dans le cadre du projet de révision du PAL notamment, donc cette remarque sera transmise.	-
Citoyen	Inclure les communes de Gruyères et Broc dans le plan d'agglomération.	Une réflexion dans ce sens a été menée en amont du PA3. Cependant, ces communes ne font pas partie du périmètre de l'agglomération au sens de la Confédération (annexe 4 de l'OUMin, état au 1er janvier 2016), et il n'y a pas eu de demande formelle de leur part pour participer à un éventuel PA3. La réflexion du périmètre pourra cependant être à nouveau menée pour le PA4.	PA4

2.3.3 Urbanisation

Habitat

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	La densification du secteur Auguste-Majeux est inappropriée.	Le PDA confirme la densification, jugeant le site bien situé et bénéficiant d'une excellente desserte MD et d'une bonne desserte TP. Les qualités urbanistiques et d'habitat seront importantes. Le quartier a bénéficié d'un processus d'élaboration du projet adapté aux enjeux (MEP).	-
Citoyen	Proposer un éco-quartier sur le plateau de la Gare.	Le PDA partage ce type de proposition. Les mesures mises en œuvre dans le cadre des MEP réalisés pour ce quartier allaient dans le sens du développement durable (compacité, énergie, MD, mixité fonctionnelle, générationnelle et sociale, etc.).	-
Citoyen	Proposer un éco-quartier au Terraillet.	Le PDA partage ce type de proposition. L'élaboration de ce projet particulier prévoit la réalisation de plusieurs MEP allant dans le sens du développement durable (compacité, énergie, desserte, facteurs de réduction du stationnement, mixité, etc.).	-
Citoyen	Le terrain du Ferrage est l'un des plus beaux terrains à bâtir de Bulle et sa localisation est excellente. Un engagement en faveur du développement durable et d'une conception architecturale de qualité y est prévu.	Le PDA partage cette observation. C'est en raison de ces grandes qualités paysagères qu'il a été identifié comme une continuité paysagère à préserver. Dans le cas où une étude démontrerait l'inopportunité d'un déclassement, un processus particulier permettra d'assurer la grande qualité de la réalisation d'un projet dans le secteur afin de sauvegarder, voir renforcer, les qualités du site.	-

Emplois

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen, ComAT Bulle	La ville ne propose pas assez d'emploi pour un centre régional. La diversification des emplois fait défaut. La mixité fonctionnelle des zones n'est pas assez utilisée.	Le PDA partage en partie ces observations. Il convient toutefois de relever que, ces dix dernières années, la croissance des emplois est importante (proche de 1 emploi pour 1 habitant). Il est effectivement judicieux d'accompagner cette croissance par une diversification plus importante et de renforcer la mixité fonctionnelle dans les grands projets urbains, ce qui est prévu dans le cadre du PDA.	-
Vuadens	Les terrains le long de l'autoroute sont propices à l'accueil d'entreprises et nécessaires. Les possibilités d'extension doivent être conservées.	Compte tenu des efforts déjà conséquents en terme de redimensionnement du périmètre d'urbanisation par rapport au PA1, et des conditions strictes existantes pour la mise en zone à bâtir destinée à l'activité, des extensions à long terme peuvent être prévues dans ce secteur.	PDA : rapport et plan

Espace construit

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
ComAT Bulle	Les efforts de mesures de protection du patrimoine bâti doivent être renforcés.	Le PDA n'est pas l'outil adéquat pour traiter cette problématique. Cela a été confirmé par la DAEC.	-
Citoyen	Un guide pour une densification de qualité serait utile.	Un guide de la densification à l'échelle de l'agglomération est une suggestion d'outil intéressante, qui pourrait être reprise.	PA4
Citoyen, ComAT Bulle	La qualité architecturale des projets est trop faible.	Bien que la qualité architecturale puisse être sujette à interprétation, une attention particulière doit être portée sur ce type d'éléments. Le PDA doit renforcer les efforts déjà entrepris en la matière (MEP, suivi des dossiers, recours à des experts, etc.).	-
GRC	Les grands projets doivent être traités avec unité et une qualité architecturale contemporaine.	Le PDA partage ce type de proposition. Les mesures à mettre en œuvre (MEP), en particuliers dans le cadre des sites stratégiques et du périmètre de centre, sont de nature à répondre à ce type de préoccupation.	-
Riaz	La parcelle 110 devrait être intégrée au périmètre	Le PDA partage cette analyse. La ferme existante occupe presque la totalité de la parcelle et sera bientôt en fin d'activité. Dans ce cas, son intégration au	Plan

	d'urbanisation	périmètre d'urbanisation est légitime. En cas de mise en zone à bâtir, le respect des critères du PDA et des législations supérieures est réservé.	
Riaz	secteur Champy-Sud figure comme « potentiel en zone à bâtir », hors il fait l'objet d'un PAD déjà approuvé.	Tant que le quartier n'est pas réalisé, le PDA identifie ce type de secteur comme un potentiel libre.	-
Vuadens	Les terrains du secteur « village-d'en-haut » font l'objet de deux PAD en cours d'élaboration (« La Léchère » et « Chemin du Stand »). Il est indispensable qu'ils soient intégrés au PDA, comme cela était déjà le cas.	Compte tenu des efforts déjà conséquent en terme de redimensionnement du périmètre d'urbanisation par rapport au PA1, de l'avancement de ces études, et de leur intégration à la révision du PAL, ces secteurs peuvent faire l'objet d'une adaptation du périmètre. Les conditions pour une mise en zone à bâtir sont réservées.	PDA : rapport et plan
Vuadens	Les terrains du secteur « Le Russon » font l'objet d'une modification du PAL en cours. Il est indispensable qu'ils soient intégrés au PDA, comme cela était déjà le cas.	Compte tenu des efforts déjà conséquent en terme de redimensionnement du périmètre d'urbanisation par rapport au PA1 et de leur situation (proximité à la ligne de bus en particulier), ces secteurs peuvent faire l'objet d'une adaptation du périmètre d'urbanisation. En regard de la situation et de l'envergure de l'opération, il semble judicieux qu'il soit identifié comme « site stratégique ». Les conditions pour une mise en zone à bâtir sont réservées.	PDA : rapport et plan

Espace ouvert

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
ComAT Bulle	La zone située le long de l'autoroute, côté Nord, permettrait de créer de nouvelles zones industrielles ou artisanales	La base du projet repose sur le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. Ainsi, la zone à bâtir existante a été examinée afin de vérifier le besoin d'extension des zones. Pour les activités, les secteurs existants répondent au besoin à court terme. A moyen-long terme, les secteurs de Planchy sud et du Kà sont privilégiés du fait de leur situation. L'implantation d'une centrale de chauffe sur le site de Planchy sud confirme les synergies qui y sont possibles. Proposer une zone au nord de l'autoroute ne pourrait se faire qu'au détriment des zones libres (Prila) et de Planchy sud, les besoins supplémentaires n'étant pas avérés. En outre, elle serait contraire à tous les principes du développement durable : impact majeur sur les surfaces agricoles, dénaturation définitive du grand paysage et du dégagement existant sur le Gibloux, déplacements supplémentaires du fait de l'éloignement, création d'un précédent d'urbanisation (une fois cette logique commencée, où l'arrêter ?). La limite claire de l'autoroute permet une lisibilité territoriale évidente qu'elle détruirait définitivement.	-
Citoyen, ComAT Bulle	La zone agricole et sa fonction paysagère doivent être protégées. Des mesures de déclassements sont appropriées.	Le PDA partage ce type de proposition. Les extensions possibles de la zone à bâtir sont strictement limitées (Planchy sud, Vuadens) et devront répondre à des critères particuliers. L'opportunité de déclasser certains secteurs mal situés doit d'ailleurs être entreprise dans le cadre des PAL communaux. Au contraire, dans les secteurs bien situés, une densification est appropriée.	Rapport
Citoyen, ComAT Bulle	La densification interstitielle ne doit pas se faire au détriment des espaces verts. La ville manque d'espaces verts.	Le PDA partage ce type de proposition. Les thématiques des espaces verts et de la densification interstitielle sont renforcées suite à la consultation publique.	Rapport
ComAT Bulle	La Pâla, Terraillet : des parcs urbains d'envergure manquent	Le Terraillet fait l'objet d'une procédure soignée, suivie par un collège d'experts. Un parc public y est prévu. Ses dimensions sont jugées satisfaisantes. Toutefois, le COPIL de Mobul et leur mandataire sont conscients de cette problématique et y portent une attention particulière. Compte tenu des remarques sur les espaces verts, cette thématique sera approfondie. La Pâla étant un site stratégique, cette thématique devra être abordée avec soin dans l'élaboration du projet.	
GRC	Le passage entre le centre historique et la nouvelle gare doit être bien traité.	cf. ci-dessous	-

GRC	Une attention soutenue doit être portée sur les espaces publics et les espaces verts.	Le PDA partage cette analyse. La thématique des espaces verts est renforcée suite à la consultation publique.	Rapport
Riaz	Le CO et les terrains de football sont classés dans un parc urbain.	Le PDA doit en effet affiner la notion de parc urbain. Ce type d'activité n'est cependant pas incompatible avec la notion de parc. Au contraire, les divers équipements « soutiennent » ou « font vivre » le parc.	Rapport

2.3.4 Transports publics

Général

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	Les transports publics n'ont pas été intégrés au projet, et il n'y a pas de solution de type site propre, etc.	Il semble que cette remarque soit due à une mauvaise compréhension du PDA, c'est pourquoi le Comité n'entre pas en matière. En effet, le concept de transports publics présenté offre une large place au développement des TP existants et à la création de nouvelles infrastructures telles que la priorisation des bus (carrefour à feux et/ou voies). Cependant le PDA étant un "concentré" du Projet d'agglomération, il n'a que très peu présenté les mesures projetées. Celles-ci seront détaillées dans le PA3.	-
ComAT	"(...) des zones à haute densité ont été placées à des endroits mal ou pas desservis en transports publics.	Le PA3 propose d'y remédier via le prolongement des lignes 1 et 2, ainsi que l'augmentation des cadences passant de la ½ heure au ¼ d'heure. La nouvelle ligne 3 permet de desservir deux parties de la Ville qui vont se densifier fortement.	-
Citoyen	Il n'y a pas de parking P+R aux extrémités des lignes.	Il semble que cette remarque soit due à une mauvaise compréhension du PDA, c'est pourquoi le Comité n'entre pas en matière. En effet, des parkings-relais de type P+Bus sont proposés aux extrémités de lignes (Riaz-CO3, secteurs centres commerciaux à la Tour-de-Trême) et parfois le long de celles-ci. Cependant le PDA étant un "concentré" du Projet d'agglomération, il n'a que très peu présenté les mesures projetées. Celles-ci seront détaillées dans le PA3	-
Citoyen / ComAT	Créer une voie propre TP entre la Tour-de-Trême et Bulle. "(...) séparer l'axe des TP des pénétrantes pour véhicules privés."	Il n'est pas nécessaire de faire cette séparation. Cet axe ne fait d'ailleurs pas parti des points noirs identifiés par les exploitants de la ligne. Le projet propose que sur le réseau urbain structurant, les TP circuleront parfois en mixité avec les voitures comme aujourd'hui et parfois en site propre sur des voies bus. Un des objectifs de l'agglomération est la cohabitation des modes de déplacements qui est jugée comme étant réalisable à l'échelle du territoire et de ses enjeux. La cohabitation incite aux reports modaux et favorise la diversité.	-
ComAT	"La Task Force proposait de mettre en place des bus plus petits et si possible électriques (...). Le système actuel est trop cher et trop polluant."	Il est difficile et coûteux de changer le matériel roulant (capacité des bus) en cours de journée afin de l'adapter aux heures de fréquentation (multiplication des courses à vide). Le système de bus traditionnel est pour l'heure celui qui répond le mieux à la demande sur les lignes principales (lignes 1-2-3 Mobul) et qui est le moins onéreux pour l'agglomération.	-
Citoyen	Un tram en surface, entre Vuadens et Riaz, passant par le centre via les voies industrielles, avec pilotage automatique, serait idéal en 2040.	Le Comité retient cette solution innovante pour les générations suivantes du projet d'agglomération. Le PDA précise notamment à ce sujet : "Une réflexion plus locale, basée sur des techniques innovantes de transports en commun (navette automatique, minibus) est menée à un horizon plus lointain pour des quartiers tels que les Granges, Dardens ou les Crêts."	PA4

Ferroviaire

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
TPF	"La création ou le déplacement de haltes ferroviaires doit faire l'objet d'études complémentaires en raison des diverses contraintes techniques."	Le Comité en prend bonne note et ajoute que c'est bien l'intention du PA3 puisque les mesures d'ordre supérieur N°4, 5 et 6 proposent "d'étudier l'opportunité de (...)".	PA3 : mesures
Commune du Pâquier	Souhait que la ligne RER Fribourg – Gruyère continue de s'arrêter au Pâquier lorsque la ligne passera à la ½ heure.	Le Comité en prend bonne note. Cet élément figure au PDA - PA3 et a déjà été transmis aux TPF et discuté avec la commune. Le texte liant du PDA appuiera encore le propos.	PDA : concepts

Cadences

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	Intensifier les cadences en HP (7-8') sur les grands axes.	Le Comité prend note de cette remarque et la renvoie au PA4. En effet la demande n'est pas assez forte, et l'on vise une augmentation progressive de l'offre et des cadences. Dans un premier temps les lignes principales vont passer au ¼ d'heure.	PA4

Desserte

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
ComAT	Faire passer les bus par la Grand-Rue.	Cela a été étudié mais ce tracé détournerait trop les lignes de la future gare, point de convergence indispensable pour toutes les lignes. Par ailleurs, la fermeture de la Grand-Rue à la circulation engendrerait des modifications provisoires de tracé difficiles à gérer dans l'exploitation du réseau.	-
GRC / citoyen	Le passage au ¼ d'heure est indispensable tout comme la nouvelle ligne mais il reste des quartiers isolés (Granges et Carry.	C'est vrai, le Comité en est conscient. C'est pour cette raison que le PDA mentionne : "Une réflexion plus locale, basée sur des techniques innovantes de transports en commun (navette automatique, minibus) est menée à un horizon plus lointain pour des quartiers tels que les Granges, Dardens ou les Crêts."	PA4
Citoyen	Prolonger la ligne de bus jusqu'à Marsens.	Le Comité informe que pour bénéficier du service Mobul il faut intégrer l'agglomération ou bien assumer financièrement la totalité des coûts marginaux (coûts supplémentaires) induits par le prolongement de la ligne. Bien sûr une autre clé de répartition des charges d'exploitation pourrait être discutée (participation à l'ensemble des coûts de la ligne au prorata du territoire desservi par exemple). A noter qu'il n'y a pas eu de demande formelle de la part des communes environnantes pour participer à un éventuel projet d'agglomération PA3. La question pourra de nouveau être posée lors du PA4.	PA4
Citoyen / ComAT / TPF	Desservir Epagny et Le Pâquier	Pour Epagny, cf. la réponse faite dans le cadre de la question des périmètres (chap. 2.3.2) et ci-dessus. Noter encore qu'un prolongement de la ligne 1 est "techniquement possible" selon les tpf. Pour le Pâquier, il n'est pas possible de créer une ligne de bus en parallèle de la ligne de train car elle ne serait pas financée par le Canton. Le Pâquier sera relié par le train au centre de Bulle à la cadence de 30 minutes. Le PA3 mentionne qu'il faut par ailleurs étudier plutôt l'opportunité d'un transport de petite capacité reliant le village à la gare.	PA4
ComAT	Faire passer une ligne Mobul par le futur centre sportif et les Granges.	Le futur centre sportif sera desservi par le train et les bus régionaux. Pour les Granges, des études de tracés ont été menées mais n'ont pas donné de solutions satisfaisantes au regard de la faible densité du quartier. Pour l'heure, le bus scolaire satisfait la demande la plus importante du quartier. Le PA3 mentionne qu'il faut par ailleurs étudier plutôt l'opportunité d'un transport de petite capacité reliant le quartier au centre de la Tour-de-Trême.	PA4
GRC	Créer une ligne Ronclina – Granges – Pâla – Léchère – Champ-Jordan.	Le Comité prend bonne note mais informe que pour l'instant la nécessité n'est pas avérée.	PA4
Citoyen / ComAT	Desservir la salle de spectacles CO2 lors des manifestations.	La desserte du CO2 va être testée durant cette saison culturelle sur 4 spectacles témoins, avec gratuité du titre de transport pour les spectateurs. Le Comité est donc conscient de la problématique et des éléments relatifs à cette desserte figurent au PDA	-
Commune de Riaz	Prévoir un P+Bus à l'arrêt de l'Hôpital ainsi qu'une mesure de liaison piétonne.	Dans le PA3, une mesure multimodale liée à l'hôpital sera ajoutée, qui comportera les points suivants : <ul style="list-style-type: none"> > réfection de l'arrêt de bus de l'hôpital (ligne 1 Mobul) > sécurisation des mobilités douces cheminant de/vers l'hôpital > création de stationnement deux-roues > incitation à créer un plan de mobilité pour les employés de l'hôpital. 	PDA : plan et PA3 : mesures

Ligne 3

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen / ComAT	"A-t-on étudié la fermeture de la boucle de la ligne 3 entre les Combes et le Terraillet?"	Il n'est pas possible de passer avec les infrastructures de la semi-autoroute. Les systèmes en boucle ne sont pas les bienvenus dans les réseaux de TP. Les lignes fonctionneront dans les deux sens et ne justifient pas de réseau en boucle.	-
Citoyen	"Extrêmement déçu de voir que "l'amélioration" de la ligne 3 va exclure tout le quartier des Crêts/Buchilles du réseau Mobul."	La nouvelle interface de la gare se rapproche et est située à 500 m. du quartier. Cependant le Comité a conscience qu'une solution ponctuelle devra être réfléchi.	PA4 ou autres études
ComAT	La ligne 3 pourrait devenir une ligne pilote pour des bus modulables électriques.	Cette solution pourrait être en effet adéquate à cette ligne. Néanmoins, le prototype de M. Channard n'est pour l'heure ni motorisé, ni homologué et les tpf partent sur une autre voie avec un premier test à Marly. Ce type de mode de transport est cité dans le PA3 comme mode à envisager à terme dans les quartiers moins denses (desserte des Granges ou de Dardens par exemple). Pour l'heure, ce type de véhicules n'est pas encore "sur le marché" et il vaut mieux laisser la responsabilité aux entreprises de transport de les y mettre.	PA4
Citoyen / ComAT	Le terminus de la ligne 3 devrait se trouver au même endroit que l'arrêt Terraillet de la ligne 1.	C'est prévu et déjà discuté avec les TPF. Le problème est graphique. Le terminus devrait se trouver sur la route de Vuippens, proche du giratoire de l'Europe.	PDA : concept et projet.
Commune de Vuadens	Extension de la ligne 3 jusqu'à la route intérieure de la Zac Planchy, entre OCN et Centre de formation Liebherr.	Ce tracé correspond à celui prévu dans le PDA. Cependant, le texte accompagnant les plans liants pourra renforcer le propos.	PDA : texte et PA3 : description de la mesure

Circulation des bus

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
GRC	Sortir les TP du trafic TIM, y compris les arrêts. Les voiries étaient plus larges avant (...)	Il est difficile de faire une voie pour chaque mode dans un contexte urbanisé. Il s'agit de créer parfois des sites propres et parfois de la mixité.	-
GRC	Installer des feux intelligents plutôt que des priorités de droite.	Le Comité prend note de la proposition et indique que cet élément est en court de réflexion dans les études d'avant-projets liées à la "Vision 2030".	PA3 : mesures
TPF	Pour les futurs contrôles d'accès il faudra faire des vérifications de capacité et prévoir de les by passer si nécessaire.	Le Comité prend note de la proposition et indique que cet élément est en court de réflexion dans les études d'avant-projets liées à la "Vision 2030".	PA3 : mesures
TPF	Les zones à vitesse modérée ne doivent pas péjorer la vitesse commerciale des bus.	Le Comité prend note de cette demande et en tiendra compte lors du lancement des études de détail.	PA3 : mesures
TPF	La cadence de 15' entraînera le déplacement des lieux de croisement des bus et il est essentiel de veiller à ce que le gabarit routier le permette	Le Comité prend note de cette demande et en tiendra compte lors du lancement des études de détail.	PA3 : mesures
TPF	Le plan indiquant les couloirs TP de l'agglomération bulloise et le réseau Mobul à terme divergent dans le secteur de la Rue de Vevey et Rue St-Denis.	En effet le plan de synthèse Urbanisation ne correspond pas au projet de TP. Cette erreur graphique sera corrigée.	PDA : plan de synthèse
TPF	La mesure d'amélioration de la circulation des bus sur la route du Château-d'en-Bas et l'aménagement de l'interface TP sont nécessaires.	Le Comité prend note de cette demande et indique que cet élément est en court de réflexion dans les études d'avant-projets liées à la "Vision 2030".	PA3 : mesures

2.3.5 Mobilité douce

Général

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
ADEV / ComAT	Le taux de réalisation des mesures TIM du PA1 est supérieur à celui des mesures MD. Ce déséquilibre doit être corrigé dans le PA3.	Cette affirmation est erronée car les "mesures TIM" du PA1 comme le réaménagement des axes d'entrée par exemple comprenait une part de travaux dédiés aux cheminements MD (trottoirs, bandes cyclables, modération des vitesses, etc.)	-

Sécurité

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	Prévoir itinéraires sécurisés + sites propres et pas seulement marquage de bandes cyclables	Il semble que cette remarque soit due à une mauvaise compréhension du PDA, c'est pourquoi le Comité n'entre pas en matière. Cependant le PDA étant un "concentré" du Projet d'agglomération, il n'a que très peu présenté les mesures projetées. Celles-ci seront détaillées dans le PA3.	-
ComAT	Aucun giratoire n'est aménagé pour les cyclistes.	Le Comité a conscience de ce point. Cependant il souligne que les giratoires de l'agglomération sont d'un diamètre suffisamment petit pour ne pas nécessiter d'aménagement cyclable spécifique. De plus le développement d'itinéraires complémentaires (réseau structurant secondaire) permet aux cyclistes qui le désirent de quitter les axes d'entrée (point 3 du concept de mobilité douce du Plan Directeur).	-
Citoyen	Les nouveaux aménagements routiers ont rendu les trajets en vélo vers/du et dans le centre-ville beaucoup trop dangereux.	Le Comité ne partage pas cet avis mais entend le propos ici rapporté. Il est à noter que le PA3 propose de renforcer les aménagements en faveur des MD en créant des itinéraires le plus souvent en site propre, ainsi que des voies vertes.	-

Itinéraires

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen / ComAT	Continuer la piste cyclable entre La Tour-de-Trême et Epagny (dangerosité, route étroite et 80 km/h).	Le Comité fait remarquer que ce tronçon est hors périmètre du PA3 mais la remarque sera transmise aux communes. A noter que cette liaison est prévue dans la planification cyclable cantonale, axe 1000-3 tronçon a.	-
ComAT	"Il est important de développer aussi des axes de MD parallèles aux grandes artères de circulation"	Ces itinéraires sont également développés dans le cadre du PA3 ou du PAL mais il s'agit de ne pas négliger l'aménagement des axes principaux, qui sont souvent les plus directs, les plus rapides et de fait les plus utilisés par les usagers pendulaires.	PA3 mesures
ComAT	Revoir l'arrivée du chemin de mobilité douce longeant la H189 rejoignant le giratoire de la Migros de La Tour-de-Trême (pas de passage pour les piétons qui se retrouvent au milieu du giratoire).	Cet aménagement est effectivement souhaitable et les réflexions sont en cours. Il sera cependant difficile à faire accepter à cause de la norme sur la création de passages piétons.	PA3 mesures
Commune de Riaz	Prolonger l'itinéraire ATE de mobilité douce sur les plans.	Le Comité prend note.	PDA : plan et PA3 : mesures
	Maintenir une voie verte entre Bulle et Riaz sur rive droite de l'Ondine (Bulle – le Verdel – Riaz, la Roulema ou l'Ondine).	Le Comité prend note. Il s'agira dans le PA3 de faire référence à la mesure 20.d du PA1.	PDA : plan et PA3 : mesures
	Supprimer la mesure 6.3 "fermeture de la route du Collège au profit d'une liaison de MD"	Le Comité prend note.	PDA : plan et PA3 : mesures

Zones piétonnes

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	Mettre des espaces au centre ville où les piétons sont prioritaires ainsi que des rues piétonnes, des zones de rencontre et de détente.	Le Comité prend note de la proposition et indique que cet élément est en court de réflexion dans les études d'avant-projets liées à la "Vision 2030". Il n'y a cependant pas de zones de rencontre légalisée proposée à ce jour.	PA3

Reports modaux

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
ADEV	Favoriser le report modal TIM sur MD pour les habitants de la ville de Bulle : améliorer liaisons entre les quartiers et entre quartiers et centre-ville, soigner le maillage fin du réseau aux traversées des axes principaux de circulation, aux descentes de trottoirs.	Le Comité est d'accord et c'est bien ce que dit le Plan d'agglomération. De nombreuses mesures allant dans ce sens sont proposées dans le PA3. Le PAL complètera le dispositif pour ce qui est de la desserte fine. Enfin, Le PA3 mentionne l'aspect prioritaire et structurel de la mobilité douce dans les nouveaux quartiers. Il privilégie donc les liaisons qui relient les quartiers entre eux. Les liaisons "de crêtes" mentionnées sont secondaires et mentionnées comme tels dans le PA3.	-

Réseau

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
ADEV / ComAT	Compléter le réseau par une nouvelle passerelle entre le quartier de Montcalia et de la Léchère.	La construction d'une passerelle est impossible. Un passage sous-voies est cependant à l'étude dans le cadre de la planification de la Voie Verte.	-
ComAT	Compléter le réseau par une nouvelle passerelle entre Champy et Champ-Francey.	C'est l'objet de la mesure 7.6 proposée dans le PA3.	-

Circulation

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
GRC	A la rue de l'Ancien-Comté les voies cyclables sont étroites et à la Grand-Rue les cyclistes ne sont pas en sécurité sur chaussée (manœuvres voitures).	Le Comité ne partage pas ces impressions d'insécurité notamment en raison des aménagements existants réalisés dans le cadre du PA1 (pistes cyclables le long des axes d'entrée, développement d'un réseau maillé, mise en œuvre de zones à vitesse modérée, etc.). Néanmoins il est vrai que les carrefours en priorité de droite exigent une attention du cycliste, mais également de l'ensemble des autres usagers.	-
	Intempéries, dénivelés, carrefours à priorité de droite et centres commerciaux en extérieur du centre-ville sont autant de freins à la mobilité douce.		

2.3.6 Gestion des déplacements individuels motorisés

Général

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
GRC	Impression que la guerre est faite aux automobiles.	Le Comité prend note de ce sentiment. Il informe que ce n'est pas une guerre qui est menée mais plutôt un objectif de partage de l'espace routier pour tous les modes. Il y a donc parfois des conséquences sur le trafic TIM.	-
ComAT	Les "trois axes structurants" de la ville, le sont-ils encore? Il est étonnant de voir que l'axe Tour-de-Trême / Bulle distribue la circulation et les transports publics pour plus de la moitié de la ville par l'entrée Sud, alors que les concepts montrent aussi des pénétrantes Ouest.	Les trois axes historiques de la ville, et par conséquent les trois axes d'entrée, sont la route de Riaz, la rue de Vevey et la rue de Gruyères (et rue de l'Ancien-Comté dans le prolongement). On ne peut pas remettre en question la structure originelle de la ville. Cependant, c'est la route de Riaz qui absorbe la moitié de la circulation entrant dans la ville et non l'Ancien-Comté.	-
ComAT	Il ne fait pas sens de rentrer au Sud de La Tour-de-Trême pour aller à la rue Auguste Majeux.	Le schéma de circulation ne prévoit pas que l'on rentre à l'accrochage Sud pour aller à Auguste-Majeux (sauf si l'on vient de l'Intyamon). Il prévoit que l'on rentre par La Pâla (si l'on vient de Fribourg) puis la rue de Vevey.	-

Accessibilité

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	Création d'une tranchée couverte pour relier le centre-ville à la H189 et diriger les véhicules vers accrochage Pâla.	Cette proposition est jugée comme étant disproportionnée. D'autres aménagements sont proposés dans le PDA pour amener rapidement les véhicules sur la H189.	-
Citoyen	La desserte Est Auguste Majeux, Bouleyres n'est pas bonne depuis le Sud.	Le schéma de circulation ne prévoit pas que l'on rentre à l'accrochage Sud pour aller à Auguste-Majeux par exemple (sauf si l'on vient de l'Intyamon). Il prévoit que l'on rentre par La Pâla (si l'on vient de Fribourg) puis la rue de Vevey.	-
Citoyen	Prioriser l'accès à la H189 pour tout le quartier de la gare vers l'accrochage de la Pâla avant d'envoyer des véhicules dans des quartiers résidentiels qui plus est tout proche de zones scolaires importantes (Léchère).	Le PA3 sera plus explicite car c'est bien ce qui est proposé dans un premier temps, avec possibilité, à terme, d'envoyer le trafic par le ch. des Crêts pour éviter saturation de la Pâla avec des mesures d'accompagnement pour éviter trafic transit dans les quartiers.	PA3 : mesures
Migros Neuchâtel-Fribourg	Nous souhaitons que les mesures envisagées par Mobul soient proportionnelles aux problèmes rencontrés. En terme de mobilité, la saturation des voies de circulation n'a lieu que ~3 heures par jour (tôt le matin et en fin d'après-midi) et du lundi au vendredi."	Le Comité prend note de cette remarque et informe que les mesures imaginées par le PA3 n'ont pas pour objectif de péjorer l'accès aux centres commerciaux mais bien de le relier au centre-ville, d'assurer une continuité avec celui-ci.	PA3 : explication des mesures

Chemin de Bouleyres

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen / ComAT	Crainces sur le fait d'intensifier l'usage de la rte de Fribourg et ch. de Bouleyres vis à vis de la tranquillité des quartiers (école, zone 20, etc.). Conservation des "chicanes" souhaitée.	Le Comité prend note de cette inquiétude. Tous les aspects d'aménagement doivent être étudiés dans le cadre d'un projet de mise en place de la ligne 3. En particulier, la rue du Stade devra être repensée pour y faire passer les bus sans y favoriser le transit. Par ailleurs, le chemin de Bouleyres ne pourra pas devenir une voie d'accès à la zone sportive dans la mesure où le stationnement de la zone est prévu à l'opposé dudit chemin, au centre du tennis et d'escalade. L'ensemble de ces éléments sera repris dans les études d'avant-projet.	PA3 : mesures

H189

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	"Je pense qu'il serait judicieux d'augmenter la capacité de la H189 en créant des voies de dépassement et en remplaçant les ronds-points par des voies d'entrée/sortie." "On ne roule pas assez vite sur la H189 à cause des ronds-points et l'impossibilité de dépasser."	Le Comité ne partage pas cette vision et maintient que la H189 est avant tout une route de distribution d'où ses jonctions. Elle n'a alors pas vocation à être une autoroute. Le Comité n'entre donc pas en matière.	-

Stationnement

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
ComAT	"Mobul souhaite poursuivre dans la suppression des places de parc, en particulier au centre-ville, sans compensation"	Le Comité fait remarquer que le PDA ne mentionne pas de suppression de places de parc.	-
Citoyen	Créer plus de places au centre avec des parkings souterrains.	Le message des commerçants lors des ateliers ad hoc menés en 2015 a été entendu. Des réponses seront données dans l'expertise commandée par le Conseil communal de Bulle (étude de M. Allievi).	PAL
GRC	Importance des places visiteurs au centre-ville : créer au centre des places réservées aux petits véhicules.	Le Comité retient cette proposition qui pourrait être une mesure d'accompagnement à la gestion du stationnement. Cet élément sera réfléchi dans le cadre du PAL.	PAL
Citoyen	En lien avec passage ligne 3, réaménagement rue V. Tissot et suppression stationnement pour le musée sans contrepartie.	Le Comité reconnaît ce point. Le PA3 expliquera comment cette gestion du stationnement sera faite (notamment : extension de la période de stationnement alentours).	PA3 : mesures

Circulation - aménagements

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	Pour fluidifier le trafic il faut zone 30 km/h, pas de feu, pas de priorité de droite, pas de chicane (acte irresponsable tant sur le plan environnemental que sur celui de la sécurité), les bus ne doivent pas, si possible, bloquer la circulation lors des arrêts.	Le Comité prend note de cette vision citoyenne mais n'entre pas en matière avec ces considérations. Il rappelle que la règle de priorité en zone 30 est la priorité de droite, que fluidifier le trafic n'est pas un objectif en soi mais qu'il s'agit surtout de partager l'espace routier entre tous les usagers (y c. TP et MD). Ce partage nécessite des aménagements tels que la régulation des carrefours, des arrêts sur chaussée, des zones30, etc.	-
ComAT	Séparer clairement l'axe des transports publics des pénétrantes pour véhicules privés.	Le projet propose que sur le réseau urbain structurant, les TP circuleront parfois en mixité avec les voitures comme aujourd'hui, et parfois en site propre sur des voies bus. Un des objectifs de l'agglomération est la cohabitation des modes de déplacements qui est jugée comme étant réalisable à l'échelle du territoire et de ses enjeux. La cohabitation incite aux reports modaux et favorise la diversité. Une telle séparation serait contre-productif par rapport aux objectifs visés et irréalisable.	-

2.3.7 Nature et paysage

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
Citoyen	Eviter de ne s'occuper que de la périphérie avec les aménagements paysagers	La thématique des espaces verts, notamment des parcs urbains, est renforcée.	Rapport
GRC	La notion de parc agricole est théorique. Il convient de mieux mettre en relation l'agriculture et le monde urbanisé.	Le PDA partage cette analyse. Toutefois, l'échelle du PDA ne permet pas de résoudre ce niveau de détail. Le projet de parc agricole doit porter une attention particulière à ces enjeux.	-
Citoyen	Protéger la césure paysagère prévue à Vuadens	Le PDA partage cette observation. Le paysage et la vue que permet ce dégagement est d'importance majeure.	-
Citoyen	Le secteur stratégique d'activité des Kà, encore non bâti devrait être préservé. Dans le cas contraire, cette zone doit être délimitée par des haies et des arbres.	Le PDA partage cette observation. L'insertion paysagère des sites stratégiques doit être faite avec attention.	-
Centre équestre Les Kà	La zone des Kà devrait rester en zone agricole, ce qui est vital pour un centre équestre.	La zone des Kà n'est que partiellement agricole. Le centre équestre est situé dans une zone spéciale, adjacente à une zone d'activité.	-
	L'exemple de Bumotec est une nuisance visuelle et écologique allant à l'encontre des objectifs du PDA.	Le PDA partage cette observation. L'insertion paysagère des sites stratégiques doit être faite avec attention et beaucoup plus de sensibilité au contexte.	-
	Il serait judicieux de prolonger la zone d'activité à l'ouest de Bumotec.	Le PDA permet une extension de la zone d'activité, dans le respect de certains critères particuliers.	-

2.3.8 Environnement

Néant.

3 Remarques et observations issues de l'examen préalable du Canton

Dans son préavis de synthèse, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a émis une synthèse des préavis des services de l'Etat (du 20 juin au 19 août 2016). Ces différents points feront l'objet d'adaptations en vue de l'adoption du PA3 par l'Assemblée des Délégués de Mobul puis de son approbation par le Conseil d'Etat.

3.1 Remarques d'ordre général

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SeCA	Ajouter une carte de synthèse (1:25'000) liante.	Une carte liante superposera les thématiques urbanisation et transports. L'échelle est déjà au 1 :24'000.	PDA : plan	E
SeCA	Ajouter une légende aux plans liants (sur fond de couleur).	Les plans conceptuels ne sont plus liants.	PDA : rapport	E
SeCA	Retravailler le contenu des principes liants de manière à ce qu'il n'y figure pas de contenu explicatif.	Le texte est revu.	PDA : principes	E
SeCA SNP	Les objectifs et intentions du concept doivent être traduits en mesures de mise en œuvre applicables au niveau des PAL pour les communes. Ces mesures doivent apparaître de manière liante.	La mise en œuvre dans les documents communaux est précisée.	PDA : principes	E
AFin	Informar des incidences financières du PA3 : indiquer le coût total de chaque mesure et préciser la répartition envisagée de ce coût entre les différents acteurs impliqués.	Les coûts des mesures ainsi que la répartition des investissements sont clairement définis dans le cadre du projet d'agglomération (PA3) en fin d'année.	PA3 : mesures	R
AFin	Demande qu'un tableau récapitulatif quant aux aspects chiffrés soit effectué par la coordinatrice des agglomérations et transmis rapidement à l'AFin.	Les coûts des mesures ainsi que la répartition des investissements seront clairement définis dans le cadre du projet d'agglomération (PA3) en fin d'année.	PA3 : mesures	R

3.2 Remarques sur le thème de l'urbanisation

3.2.1 Périmètre d'urbanistique

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SeCA	Préciser les conséquences du périmètre d'urbanisation sur les PAL des communes et quel type de mise en zone peut déroger au périmètre d'urbanisation défini.	Des critères sont élaborés.	PDA : principes	E
SeCA	Préciser clairement les conséquences du périmètre de centre sur les PAL des communes afin d'assurer la concordance avec les affectations actuellement définies au PAZ et de savoir comment les principes définis dans le PA3 devront être mis en œuvre au niveau local.	Des critères sont élaborés.	PDA : principes	R

3.2.2 Sites stratégiques

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SeCA	Les extensions de la zone d'activités devront être conformes aux exigences de la nouvelle LAT. Il faudra notamment établir la preuve du besoin en zone d'activités.	Des critères sont élaborés.	PDA : principes	R
SeCA	Expliciter les critères qui ont conduit à retenir les sites stratégiques de type "urbain" (localisation, dimension).	Des critères sont élaborés.	PDA : principes	R
SeCA	Remet en question le processus de MEP qui semble être imposé. Il semble difficile que Mobul impose un tel processus aux communes ou aux propriétaires. Un contrôle de cette tâche liante est à ce titre difficile.	Il convient, pour les sites d'envergures, de mettre en oeuvre des procédures adaptées aux enjeux en présences. Les MEP sont une possibilité de mise en oeuvre très adaptée. Les MEP ne sont pas liants.	PDA : principes	E
SeCA	Expliquer ce qui est entendu par "Les sites stratégiques peuvent agir comme régulateurs de la croissance de l'agglomération".	Leur dimension (notamment capacités d'accueil d'habitant très important) permet un contrôle de la croissance démographique en rapport avec les infrastructures existantes. En cas de croissance trop rapide pour celles-ci, ces sites stratégiques (en général des PAD) peuvent être mieux étapisés.	PDA : principes	E
SAGri	Les secteurs stratégiques de Planchy Sud et du Kâ impliquent des emprises sur des surfaces d'assolement. Ces futures mises en zones sur des SDA devront être soigneusement justifiées.	Des critères sont élaborés.	PDA : principes	R
PromFR	Remet en cause le constat selon lequel les capacités d'accueil d'emplois sont suffisantes à l'horizon 2030-2040.	Les valeurs statistiques ont été contrôlées. En cas de besoin avéré, des mises en zone sont possibles selon les critères définis.	PDA : principes	R
PromFR	Faire la pesée des intérêts entre la densité d'emplois attendue et l'éventuel apport/intérêt pour Mobul d'accueillir des entreprises dont les besoins en mètres carrés n'atteindraient pas forcément la densité d'emplois optimale.	Cela ne peut être réglé dans le cadre du PDA. Le Comité de direction prend toutefois note de cette observation.	-	R
PromFR	Un certain nombre de parcelles considérées comme « densifiables » sont aujourd'hui des réserves d'entreprises.	Le Comité en est conscient.	-	R

3.2.3 Zones à bâtir

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SeCA	Se référer à un autre indicateur de densité que « l'habitant-emploi », qui est difficile à appliquer par les communes. Préciser comment les normes de densités seront intégrées dans les PAL.	L'habitant-emploi est une valeur partagée à l'échelle nationale (via les projets d'agglomération). Il s'agit d'une opération mathématique. La mise en oeuvre dans les PAL est revue.	PDA : principes	E

3.3 Mobilité

3.3.1 Général

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
SMo	Pour les 3 modes de déplacement : "Par analogie avec la structure recommandée des plans directeurs communaux par le guide d'aménagement local, il sied de distinguer sur les cartes les éléments existants, projetés, à améliorer ou supprimés."	Le Comité constate que ce point n'est pas repris dans le préavis de synthèse de la DAEC et estime qu'un tel travail relève des Plan directeurs communaux et non d'un PDA. C'est pourquoi il n'entre pas en matière.	-
SMo	"La faisabilité des aménagements multimodaux envisagés sur les axes d'entrées sera mise en évidence." Les standards et/ou les principes de mise en œuvre des différents types d'aménagements proposés devront être définis.	Le Comité prend note de cette remarque qui sera traitée dans la version finale des fiches de mesures du PA3, ainsi que dans les études d'avant-projets. A noter que les études en cours sur les principaux axes concernés (route de la Pâla, rue du Château-d'En-Bas, route de Riaz) sont en train de montrer cette faisabilité (emprises, gabarits, trafic) et que le Canton suit ces études à travers le Comité technique de Vision 2030.	PDA et PA3 : fiches de mesures
SMo	L'opportunité de rendre liantes les cartes de mise en œuvre, qui restent très schématiques mais sont plus précises et déjà dotées d'une légende, sera examinée. La compatibilité des différentes stratégies par mode doit être mise en évidence par un plan de synthèse.	Le Comité prend note et indique que c'est la solution qui sera adoptée pour la partie liante, avec notamment un plan de synthèse regroupant les éléments forts des 3 modes de déplacement.	PDA : plans

3.3.2 Remarques sur le thème des transports publics

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
SMo	"Le principe d'une« desserte secondaire complémentaire permettant à terme de couvrir le périmètre d'urbanisation » sera explicité et mis en évidence sur un plan."	Ce point fait référence à une réflexion locale et menée à un horizon plus lointain que celui de le PA3. Il est à ce stade délicat de le mettre en évidence sur un plan. Le Comité informe le SMO qu'un groupe de travail sera prochainement monté avec les tpf, le Comité Mobul, les mandataires du Comité et le SMO .	
SMo	"Il sied de corriger les éléments suivants : > La halte d'Epagny sera supprimée dans le cadre de la mise à voie normale du tronçon Bulle/Broc ; > Les haltes La Tour-de-Trême et La Tour-Village ne sont pas prévues déplacées; > La réactivation d'une halte ferroviaire à Planchy, qui devrait être intégrée dans PRODES, n'est pas actuellement envisageable pour des raisons de d'exploitation (temps de parcours entre Vaulruz et Bulle) et de concurrence avec la ligne urbaine n°3."	Le Comité prend bonne note de cette remarque et rappelle qu'il est écrit "des réflexions sont en cours" relativement à ces différents objets. De plus le PA3 ne propose pas de mettre en œuvre les différents changements mentionnés mais d'en étudier les opportunités (mesures supérieures 4, 5 et 6).	PA3
SMo	Pour être attractifs, les transports publics doivent desservir de manière optimale les zones urbanisées. La circulation sur les axes principaux ne doit pas être un but en soi mais être accompagnée de mesures garantissant la vitesse commerciale des bus.	Le Comité prend bonne note de cette remarque qui va tout à fait dans le sens des tpf. Les objectifs seront complétés dans ce sens.	PDA : objectifs
SMo	Des objectifs financiers respectivement de taux de couverture sont à fixer pour garantir la pérennité de l'offre en transports publics.	Les objectifs de taux de couverture seront intégrés au PDA.	PDA objectifs
SMo	"Les connexions entre bus urbains et régionaux seront mises en évidence sur le plan"	Les lignes régionales ainsi que les principaux arrêts en connexion avec le réseau Mobul figurent sur le plan "Projet de transports publics". Ils seront repris dans le plan de synthèse.	PDA plan
SMo	"Les impacts des mesures TP en termes de circulation doivent encore être évalués (fermeture des passages à niveau, croisements des bus, etc.) et les mesures d'adaptation du réseau routier éventuellement nécessaires mises en évidence."	Le Comité prend bonne note de cette remarque et informe le SMO que ce travail en partie effectué, a donné lieu à des mesures infrastructurelles de réaménagements routiers (liste de mesures annexée au PDA à titre illustratif) qui seront développées d'ici la fin de l'année dans des fiches dont une version sera transmise avec le PDA modifié. Enfin, un travail étroit avec les tpf a été réalisé dans le cadre du déplacement de la gare, garantissant la faisabilité des déplacements de lignes.	PDA annexes

3.3.3 Remarques sur le thème de la mobilité douce

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
UFT	Analyser et intégrer les synergies et connexions possibles avec les chemins de randonnée pédestre.	Le travail a été fait (interfaces multimodales en relation avec l'extérieur) mais peut-être pas assez explicite.	PDA : principes	R
UFT	La mobilité réduite devra être considérée dans le cadre des réaménagements des liaisons entre quartiers et divers centres de l'agglomération.	Le Comité prend note.	PDA : principes	R
UFT	Les aspects loisirs-tourisme-détente ne sont pas traités dans le rapport.	Le Comité prend note.	PDA : principes	R
SMo	"La localisation de zones de haute qualité piétonne dans les zones d'activité ne paraît pas appropriée même si les nouveaux quartiers doivent être conçus avec les standards actuels en termes d'accessibilité pour la mobilité douce (maillage, confort, sécurité notamment)."	Le Comité est d'accord avec cette affirmation qui correspond à ce qui est noté dans le texte liant de concept MD mais qui n'est pas justement représenté sur le plan "projet de mobilités douces". Le futur plan de synthèse (liant) sera corrigé dans ce sens.	PDA plans	
SMo	"Les emplacements pour les stations de vélos en libre-service (existants et planifiés) seront également identifiés."	Le Comité prend note.	PDA : plans	

3.4 Remarques sur le thème de la gestion des déplacements individuels motorisés

En préambule de ce sous-chapitre les mandataires tiennent à rappeler que la stratégie de « gestion des déplacements individuels motorisés » est considérée comme un moyen d'encourager les reports modaux et d'appuyer les autres stratégies sectorielles.

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
SMo	"La stratégie pour les parkings d'échange doit faire partie du concept TIM et non TP, au même titre que les stationnements vélos sont prévus dans la stratégie MD."	Le Comité ne partage pas cette vision qui n'a d'ailleurs pas été reprise dans le préavis de synthèse de la DAEC. Ainsi la notion d'intermodalité et d'interface apparaît dans les 3 concepts afin d'appuyer ce propos qui est un pilier du concept de mobilité.	-
SMo	"Seule la commune de Morlon dispose d'un concept de stationnement approuvé. Des travaux sont toujours en cours à ce sujet dans les communes de Bulle, Riaz, Vuadens et Le Pâquier."	Le Comité prend bonne note de cette remarque et corrigera le texte du chapitre 4.1 (page 17) dans ce sens.	PDA : constats de mobilité
SMo	"Il sied de mentionner que la politique de stationnement doit concerner les voitures et les vélos."	Le Comité prend bonne note de cette remarque et complètera le document dans ce sens.	PDA objectifs et concepts
SMo	"Les « secteurs sensibles » à protéger du trafic doivent être identifiés clairement. S'agit-il des « centralités » ? Il serait le cas échéant judicieux de veiller à utiliser les mêmes terminologies pour faciliter la compréhension et la mise en œuvre du P A3.	Le Comité prend bonne note de cette remarque et complètera le document dans ce sens.	PDA objectifs et concepts
	"Le réseau routier cantonal conserve son statut et sa fonction de transit même en traversée de localité. Les aménagements de type Valtraloc qui visent à valoriser ces traversées ne doivent pas être assimilés à de la modération de trafic"	Le Comité prend bonne note de cette remarque et modifiera le document dans ce sens.	PDA concepts et plans.

3.5 Remarques sur le thème de la nature et du paysage

3.5.1 Général

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SeCA SNP	Collines, plaines et cours d'eau : L'intérêt de cette thématique qui ne reprend qu'un état de fait reste à démontrer.	La reconnaissance des projets urbains des entités paysagères dans lesquels ils s'inscrivent est importante.	PDA : principes	R
SLCE	Espace public de contact avec l'eau : rappel que le canton a établi une planification stratégique des revitalisations, à considérer.	Cette donnée est à intégrer.	PDA : principes	R

3.5.2 Limites d'urbanisation et structure paysagère

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence /Recom..
SeCA	Expliciter comment les limites d'urbanisation peuvent se prolonger à l'intérieur du tissu bâti.	Des critères sont précisés.	PDA : principes	E
SNP	Les secteurs à proximité de l'eau et des limites de l'urbanisation doivent être traités avec des aménagements qui privilégient les structures naturelles. Donner un cahier des charges plus précis des mesures à réaliser dans les secteurs concernés.	L'échelle du PDA ne convient pas à l'élaboration de cahier des charges précisant des mesures à réaliser dans ces secteurs. Chacun doit faire l'objet d'une étude spécifiquement adaptée. Des précisions sont toutefois données, notamment via les mesures du PA3.	PDA : principes PA3 : mesures	R

3.5.3 Parcs agricoles et ouverture paysagère

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SAgri SeCA	Les aménagements visant l'accueil du public ne sont pas des objets conformes à la zone agricole. Suivant le type de parc envisagé, une mise en zone devra être envisagée.	Des critères sont précisés.	PDA : principes	R
SeCA	Préciser comment les objectifs " privilégier des espaces de contact entre l'agricole et l'urbain ou entre la nature et l'urbain" (objectifs 3 et 4 sur fond de couleur) se traduiraient en mesures de planification.	Des critères sont précisés.	PDA : principes	E
SeCA, SNP	Expliciter comment les parcs agricoles permettront de régler des conflits d'usage. Préciser ce qui est entendu par "les parcs agricoles permettront de régler des conflits d'usage".	L'échelle du PDA ne peut pas donner des solutions adaptées aux différents conflits d'usage en présence. Chaque projet doit faire l'objet d'une étude spécifiquement adaptée. Des précisions sont toutefois données, notamment via les mesures du PA3.	PDA : principes PA3 : mesures	E

3.5.4 Parcs urbains

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SNP	Prévoir une analyse du potentiel de parc urbain et des objectifs précis pour chacun d'entre eux.	L'échelle du PDA ne permet pas de donner des objectifs précis. Toutefois la notion de parc urbain est revue.	PDA : principes	R
SNP	le parc urbain identifié sur la commune de Riaz est en contradiction avec un permis de construire délivré pour le cycle d'orientation de Riaz. Un contrôle attentif de la conformité des indications cartographiées avec les PAL en vigueur doit être effectué. Si Mobul estime que le contenu d'un PAL en vigueur doit être réexaminé, il serait bon de le mentionner explicitement.	Des équipements publics (terrains de foot) et des constructions d'intérêt général, comme une école, peuvent être des éléments qui « activent » le parc. Le CO de Riaz s'insère dans un vaste parc. Il lui donne une structure forte qui a été confirmée dans le cadre des MEP « Aigle noir ». Cela étant, la notion de parc urbain est revue. En particulier, des parcs d'équipements (parcs publics accueillant des équipements d'intérêt général comme des écoles ou des musées) sont mentionnés.	PDA : principes, plans	E

3.5.5 Biotopes et trame écologique

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SNP	Indiquer les biotopes issus des inventaires fédéral et cantonal sur la carte.	Ces éléments sont repris.	PDA : plan	R
SNP	Ajouter un objectif relatif au renforcement de la trame écologique et éventuellement mentionner les mesures qui pourraient être envisagées pour améliorer la trame écologique.	Ces éléments sont repris.	PDA : principes PA3	R

3.5.6 Périmètre de réaménagement

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté	Exigence / Recom.
SNP	Préciser ce que signifie "sauvegarder la liaison paysagère" et quelles sont les mesures attendues pour la préserver.	Cet élément est précisé.	PDA : principes	R
SeCA	Il est indiqué dans le rapport que "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" (p. 44). Au vu des mesures et objectifs présentés, il est en l'état difficile de comprendre le but poursuivi par cette fiche de mesure. Le PA3 semble être l'outil idéal pour identifier la vision générale souhaitée pour ces secteurs.	L'échelle du PDA ne permet pas de préciser une vision générale du site. En effet, les enjeux sont nombreux et si les secteurs identifiés ont des composantes similaires, les projets de réaménagement seront nécessairement adaptés spécifiquement au site. Cette notion est toutefois précisée.	PDA : principes	R

3.6 Remarques sur le thème de l'environnement

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Document impacté
SEn	"(...) la plupart des aspects ne seront importants que dans la phase de la mise en œuvre des projets, à savoir dans le cadre des procédures de planification communale (PAL, PAD) ou des procédures d'autorisation (permis de construire, approbation des plans de routes, ...).	Le Comité prend bonne note de cette remarque.	-
SEn	"Les documents sont bien structurés et le texte liant est présenté et formulé d'une manière claire et compréhensible."	Le Comité remercie le Sen pour son évaluation positive et l'informe que la structure du document (éléments liants et plans) va évoluer en réponse au préavis de synthèse de la DAEC.	PDA plans
SEn	"Nous constatons d'une manière générale que la stratégie développée dans le chapitre 4 est conforme aux mesures en matière de transport du plan de mesures pour la protection de l'air adopté par le Conseil d'Etat le 8 octobre 2007 et dont les objectifs sont encore entièrement d'actualité. Elle est basée sur les objectifs du PDA1 qui sont renforcés et adaptés dans le PDA3 en tenant notamment compte de l'évolution démographique et les grands défis qui en résultent."	Le Comité remercie le Sen pour son évaluation positive.	-

4 Suite de la procédure

4.1 Plan directeur

Le PDA est adapté suite à la consultation publique, selon la direction donnée par le présent rapport.

Le PDA ainsi adapté est soumis pour adoption à l'Assemblée des délégués de Mobul le 13 octobre 2016, puis pour examen final auprès des directions et services de l'Etat dans la période du 15 octobre au 30 novembre 2016.

4.2 Projet d'agglomération de 3^{ème} génération

Le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération intègrera tous les éléments du PDA adapté et sera complété par :

- > un diagnostic de l'état actuel dans les domaines de la mobilité et de l'urbanisation,
- > un bilan de mise en œuvre du PA1,
- > une explication détaillée de la partie « projet »
- > des fiches de mesures infrastructurelles et d'urbanisation.

Ces éléments ont été et seront encore discutés avec les communes concernées. Ils ont partiellement été présentés, à titre informatif, lors de la consultation publique du PDA.

Le dépôt du dossier complet auprès de la Confédération est prévu e 31 décembre 2016.

5 Glossaire

ADEV :	Association pour la Défense d'Espaces Verts de la commune de Bulle
Afin :	Administration des finances
ComAT :	Commission d'aménagement de Bulle
DAEC :	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
GRC :	Groupe de Réflexion Citoyen
MD :	mobilités douces (déplacements à pied et à vélo)
PA3 :	Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération
PDA :	Plan directeur d'agglomération
PromFR :	Promotion économique
SAEF :	Service archéologique de l'Etat de Fribourg
SAgri :	Service de l'agriculture
SBC :	Service des biens culturels
SeCA :	Service des constructions et de l'aménagement
SLCE :	Section lacs et cours d'eau
SNP :	Service de la nature et du paysage
TIM :	transports individuels motorisés
TP :	transports publics
TPF :	transports publics fribourgeois
UFT :	Union fribourgeoise du tourisme