



## PARTIE B : RAPPORT TECHNIQUE

### 1. Cadrage

#### 1.1 Pourquoi un Projet d'agglomération ?

##### 1.11 Un premier projet de route de contournement

La question du développement de l'agglomération bulloise et les problèmes posés par le trafic automobile toujours croissant préoccupent les autorités communales depuis de nombreuses années.

C'est en effet en 1961 déjà que la Ville de Bulle interpelle le canton en lui demandant de construire un axe d'évitement.

Après de nombreuses études et variantes, le canton met à l'enquête un projet de route de contournement (à l'est des communes de Bulle et de La Tour-de-Trême) en 1983.

3200 oppositions s'élèvent contre le projet, la procédure est interrompue, le projet ne sera jamais construit.

*Une question qui préoccupe la population et les autorités depuis longtemps...*

##### 1.12 La H189 et le plan directeur partiel des transports

Dès 1995, les autorités cantonales et communales remettent l'ouvrage sur le métier. Une nouvelle étude d'opportunité est lancée, une réflexion approfondie sur les objectifs de cette nouvelle route est menée à large échelle.

D'emblée, il apparaît évident que la route de contournement projetée (la future H189) ne permettra pas d'aboutir aux objectifs retenus, soit :

- réduire les nuisances liées au trafic (bruit, pollution, sécurité),
- améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers,
- favoriser le développement économique de l'agglomération bulloise.

Pour atteindre ces objectifs, la route de contournement devient une route de distribution permettant à la fois :

- au trafic de transit d'éviter l'agglomération bulloise,
- au trafic origine-destination d'accéder aux différents secteurs de l'agglomération sans transiter par des axes sensibles du point de vue technique, social ou environnemental.

Le nouveau projet passe par l'ouest des communes de Bulle et de La Tour-de-Trême et intègre trois carrefours intermédiaires (Planchy, Palâ, Le Pâquier).

*...les premières réflexions globales datent de 1995 avec le plan directeur partiel des transports de la H189*



*Le nouveau projet de route de contournement H189 passe par l'ouest et intègre trois carrefours intermédiaires.*

Des mesures d'accompagnement (modérations de trafic, amélioration du confort et de la sécurité des deux-roues non motorisés, nouvelles infrastructures de liaisons de quartiers) sont formalisées dans un plan directeur partiel des transports et font partie intégrante du projet.

Dans le cadre de la procédure d'approbation du projet et afin d'améliorer l'efficacité du plan directeur partiel des transports, les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême s'engagent à mettre en place un réseau de transports publics urbains performant.

*La question des transports publics est posée au cours de la procédure d'approbation du projet.*

Le projet et ses mesures d'accompagnement permettent alors (cf. rapport d'impact sur l'environnement de la route de contournement) :

- une réduction de plus de 50% du trafic dans le centre-ville,
- de fortes réductions des nuisances sonores,
- une réduction des émissions d'oxyde d'azote de 10% environ.

Le nouveau projet est mis à l'enquête publique en 1999 en même temps que le plan directeur partiel des transports. 23 oppositions seulement sont formulées qui seront toutes retirées ou écartées.

En 2001, le projet est approuvé en votation populaire cantonale.

Les travaux de la H189 débutent en 2004. La Ville de Bulle met en place dès 2005 les premières mesures d'accompagnement.

### 1.13 Le plan régional des transports (Mobul)

Entre 1995 (date des études de trafic ayant conduit à l'élaboration du plan directeur partiel des transports) et 2007, la situation a sensiblement évolué dans l'agglomération que ce soit en terme de population (cf. chapitre 2.23), d'institutions (les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême ont fusionné en 2006) ou de trafic (les comptages réalisés en 2005 et 2006 dans le cadre des études de mise en œuvre des mesures d'accompagnement ont montré que l'évolution dépassait les prévisions de 1995, cf. chapitre 2.31).

Afin d'atteindre les objectifs fixés en termes d'environnement, de qualité de vie et de fonctionnement, les autorités ont décidé, en 2006, d'élaborer d'entente avec le canton un plan régional des transports s'étendant aux communes de Bulle, Morlon et Riaz. Ce plan régional des transports devait notamment permettre d'élargir les mesures d'accompagnement, initialement prévues seulement sur le territoire de la commune centre, aux communes susmentionnées. Il devait également poser les bases du futur réseau de transports publics de l'agglomération.

Les études sont lancées fin 2006 et débutent par la justification du périmètre retenu. Ces premières analyses démontrent qu'il serait judicieux d'élargir le périmètre d'étude aux communes du Pâquier et de Vuadens. Les communes membres de Mobul, dont les statuts avaient déjà été approuvés, décident d'inviter ces deux communes à participer à leurs travaux, la décision finale concernant l'élargissement de l'association à cinq communes devant être prise au terme de l'étude en fonction des propositions retenues.

*Après plusieurs études préparatoires, les autorités communales et cantonales lancent en 2006 l'étude d'un plan régional des transports...*

*De 3 communes Bulle, Morlon, Riaz, on passe à 5 en y adjoignant Le Pâquier et Vuadens*

### 1.14 Le Projet d'agglomération

L'analyse des impacts des mesures prévues dans le plan régional des transports montre que les objectifs fixés dans le cadre du plan directeur partiel des transports (cf. 1.12 ci-dessus) ne pourront être que partiellement atteints si les mesures se limitent à celles prévues dans le plan régional des transports (mise en place d'un réseau de transports publics, modération du trafic sur les axes d'entrée en ville, au centre-ville, dans les villages et dans les quartiers résidentiels, amélioration des conditions de circulation des vélos et des piétons, réglementation du stationnement).

Les études mettent notamment en évidence que ce n'est qu'en agissant sur l'urbanisation et sur le développement de l'agglomération que les mesures proposées en termes de transports pourront déployer tous leurs effets.

Il apparaît dès lors que le programme fédéral de cofinancement des projets d'agglomération, qui, justement, défend cette coordination entre les mesures d'aménagement du territoire et de gestion des déplacements, permettrait d'obtenir un soutien financier pour la mise en œuvre des projets d'infrastructures prévus.

A l'initiative de la commune de Bulle et malgré les délais extrêmement courts fixés par la Confédération, les cinq communes partenaires décident de réorienter leur travail et de rédiger, sur la base des études préalablement réalisées (cf. ci-dessus) en les complétant par un véritable projet de développement territorial de l'agglomération, un Projet d'agglomération au sens de la Loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInf) de la Confédération.

*Le plan régional des transports évolue finalement vers un Projet d'agglomération avec la décision des communes d'étendre les réflexions à l'aménagement du territoire.*

## 1.2 Bases légales et documents de référence

### 1.21 De niveau fédéral

#### **Loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFIInf)**

*La Loi fédérale sur le Fonds d'infrastructure sert de base pour le financement par la Confédération de mesures prises dans toutes les agglomérations du pays.*

Plus particulièrement les articles 1, 4 et 7 :

#### **Art. 1 Fonds**

<sup>1</sup> *Le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques est un fonds juridiquement dépendant de la Confédération. Il est doté d'une comptabilité propre.*

<sup>2</sup> *Il sert à financer:*

- a. *l'achèvement du réseau des routes nationales conformément à l'art. 197, ch. 3, Cst.;*
- b. *l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales;*
- c. *des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations;*
- d. *des contributions pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.*

#### **Art. 4 Utilisation des moyens**

<sup>1</sup> *Les moyens du fonds d'infrastructure sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives.*

<sup>2</sup> *L'utilisation des moyens repose sur une vision globale des transports, qui:*

- a. *intègre tous les modes et moyens de transport, leurs avantages et leurs inconvénients;*
- b. *donne la priorité à des alternatives efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures;*
- c. *tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics;*
- d. *englobe la coordination avec le développement de l'urbanisation et la protection de l'environnement;*
- e. *visé à une prise en compte appropriée des différentes parties du pays.*

### **Art. 7 Trafic d'agglomération**

<sup>1</sup> L'Assemblée fédérale désigne les projets du trafic d'agglomération qui sont urgents et prêts à être réalisés; elle alloue les moyens nécessaires à leur financement pour l'entrée en vigueur de la présente loi. Le droit à ces fonds s'éteint si la phase de la mise en oeuvre du projet n'a pas commencé à la fin de 2008.

<sup>2</sup> Au surplus, l'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17a à 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (RS 725.116.2).

<sup>3</sup> Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme de cofinancement de projets d'agglomération.

<sup>4</sup> Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

<sup>5</sup> Les contributions en faveur des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que celles de la mobilité douce, pour autant qu'elles soient situées dans une ville ou dans une agglomération et qu'elles contribuent à faciliter le trafic dans de tels espaces.

<sup>6</sup> Les investissements dans les infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont en principe financés par les instruments prévus par la législation sur les chemins de fer. Les contributions selon la présente loi sont toutefois autorisées pour autant qu'elles génèrent une plus-value pour une ville ou une agglomération et qu'elles permettent spécifiquement de décongestionner la route.

<sup>7</sup> Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique permet de réaliser des économies significatives en matière d'infrastructure, les contributions peuvent également servir à couvrir les frais supplémentaires de ce matériel.

### **Autres documents de référence**

- Rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001 concernant la "Politique des agglomérations de la Confédération"
- Manuel d'utilisation concernant les "Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire: critères d'appréciation"
- Guide pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du 6 août 2007

*La Confédération a édicté différents rapports et recommandations relatifs à l'élaboration des projets d'agglomération.*

## 1.22 De niveau cantonal

### Décision du Conseil d'Etat concernant le statut du Projet d'agglomération

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg a décidé en 2003 – décision concernant le Projet d'agglomération du Grand Fribourg – qu'un Projet d'agglomération devait être considéré comme un plan directeur régional et qu'il devait donc suivre la procédure prévue par la LATeC (loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions, cf. ci-dessous).

*Le canton décide en 2003 que les projets d'agglomération devront être considérés comme des plans directeurs.*

### Loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC)

#### **Art. 28 Tâches de l'aménagement régional**

*L'aménagement régional a notamment pour tâches :*

- a. *l'établissement de plans directeurs régionaux déterminant les objectifs généraux de l'aménagement régional en relation avec le plan directeur cantonal et, le cas échéant, avec les programmes de développement économique au sens de la législation fédérale sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne;*
- b. *la coordination des plans d'aménagement locaux;*
- c. *la proposition aux communes ou au canton d'affecter des territoires pour des buts spécifiques d'intérêt régional;*
- d. *le cas échéant, la réalisation des objectifs d'aménagement, tels que :*
  - *la constitution de zones à protéger (art. 17 LAT);*
  - *la construction, l'exploitation et l'entretien de voies et de moyens de transport, de bâtiments, d'installations et d'équipements publics d'intérêt régional;*
- e. *l'élaboration d'autres études d'intérêt régional.*

*La loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) comme base légale au niveau cantonal.*

#### **Art. 29 Organisation**

<sup>1</sup> *Les communes d'une même région, ayant des intérêts économiques et sociaux communs, peuvent se grouper en une association en vue d'étudier et de réaliser des tâches d'aménagement régional et d'assurer la participation des régions à l'élaboration du plan directeur cantonal. La loi sur les communes est applicable.*

<sup>2</sup> *Les préfets prêtent leur concours pour la constitution et la gestion de telles associations.*

<sup>3</sup> *Le Conseil d'Etat peut autoriser la création d'organismes intercantonaux pour l'aménagement régional. A cet effet, il peut conclure des conventions avec les cantons voisins.*



### **Art. 30 Programme et devis d'étude**

*Le programme et le devis de l'étude sont soumis à l'approbation de la Direction, qui recueille, le cas échéant, les préavis nécessaires.*

### **Art. 31 Procédure**

<sup>1</sup> *Les projets de plans directeurs régionaux, les propositions et les documents qui les accompagnent sont soumis à la consultation du public selon la procédure prévue à l'article 21.*

<sup>2</sup> *Dans ces cas, les attributions dévolues à la Direction (art. 20 et ss) sont exercées par l'association pour l'aménagement régional. Les organes intéressés prêtent leur collaboration.*

<sup>3</sup> *Après leur adoption par l'association, les plans sont soumis au Conseil d'Etat pour approbation.*

### **Art. 32 Effets**

<sup>1</sup> *Les plans directeurs régionaux ont les mêmes effets que le plan directeur cantonal.*

<sup>2</sup> *Les communes ont l'obligation d'adapter leur plan d'aménagement local aux plans régionaux. Au besoin, le Conseil d'Etat peut les y contraindre.*

### **Art. 20 Elaboration**

<sup>1</sup> *Le plan directeur cantonal est établi par la Direction avec le concours des préfets et des organes intéressés, dans le cadre des objectifs d'aménagement adoptés par le Grand Conseil.*

<sup>2</sup> *Les études relatives au plan directeur cantonal peuvent être consultées au SeCA.*

### **Art. 21 Procédure de consultation**

<sup>1</sup> *Le projet du plan directeur cantonal est déposé au SeCA et auprès des communes pendant un délai de consultation de deux mois, annoncé dans la Feuille officielle.*

<sup>2</sup> *Le règlement d'exécution fixe les modalités de cette consultation.*

<sup>3</sup> *Pendant le délai de consultation, tout intéressé peut adresser, par écrit, au conseil communal, des observations et des propositions motivées. Les associations intéressées à l'aménagement du territoire peuvent s'adresser directement à la Direction.*

<sup>4</sup> *Le conseil communal se détermine sur le résultat de la consultation et formule ses propres observations et propositions à l'intention de la Direction, dans un délai d'un mois dès la fin de la consultation.*

<sup>5</sup> *A la fin de la procédure de consultation, la Direction établit le projet définitif du plan directeur cantonal et, dans la mesure où il a subi des modifications importantes, le soumet aux conseils communaux qui prennent position à l'intention du Conseil d'Etat.*

<sup>6</sup> *En cas de divergence importante entre une commune et la Direction, le Conseil d'Etat entend les intéressés.*

## 1.23 De niveau local ou régional

### Le Plan directeur partiel des transports

Elaboré dans le cadre des études de la route de contournement H189, le Plan directeur partiel des transports de l'agglomération bulloise avait comme objectif de tirer au mieux parti de la construction de cette nouvelle infrastructure. Il précisait :

*"Le but du Plan directeur partiel des transports est :*

- *d'assurer le lien organique et indissociable entre la réalisation de la A189 et des mesures d'accompagnement liées ;*
- *de déterminer les engagements des autorités respectives en tant que maîtres de l'ouvrage ;*
- *de fixer les objectifs et les principes applicables aux mesures d'accompagnement ainsi que leurs modalités et conditions de mise en place ;*
- *d'illustrer les modalités d'application des principes.*

*La réalisation de la A189 incombe au canton qui est maître de l'ouvrage, sous la responsabilité du DPC. Le maître de l'ouvrage de la réalisation des mesures d'accompagnement liées à la A189 est la commune sur le territoire de laquelle la mesure doit être réalisée."*

*Le Plan directeur partiel des transports, légalisé en 1999, est déjà un document de planification régional qui lie les communes et le canton.*

### Les plans directeurs communaux et les plans d'aménagement locaux

Selon l'art. 32 al. 2 de la LATeC (cf. ci-dessus) :

*"<sup>2</sup> Les communes ont l'obligation d'adapter leur plan d'aménagement local aux plans régionaux. Au besoin, le Conseil d'Etat peut les y contraindre."*

*Les plans d'aménagement locaux devront être adaptés suite à l'approbation du Projet d'agglomération.*

Dans les faits, l'élaboration du Projet d'agglomération tient compte des plans directeurs et des plans d'aménagement locaux des communes concernées. Cas échéant, il proposera des modifications ou adaptations desdits plans.

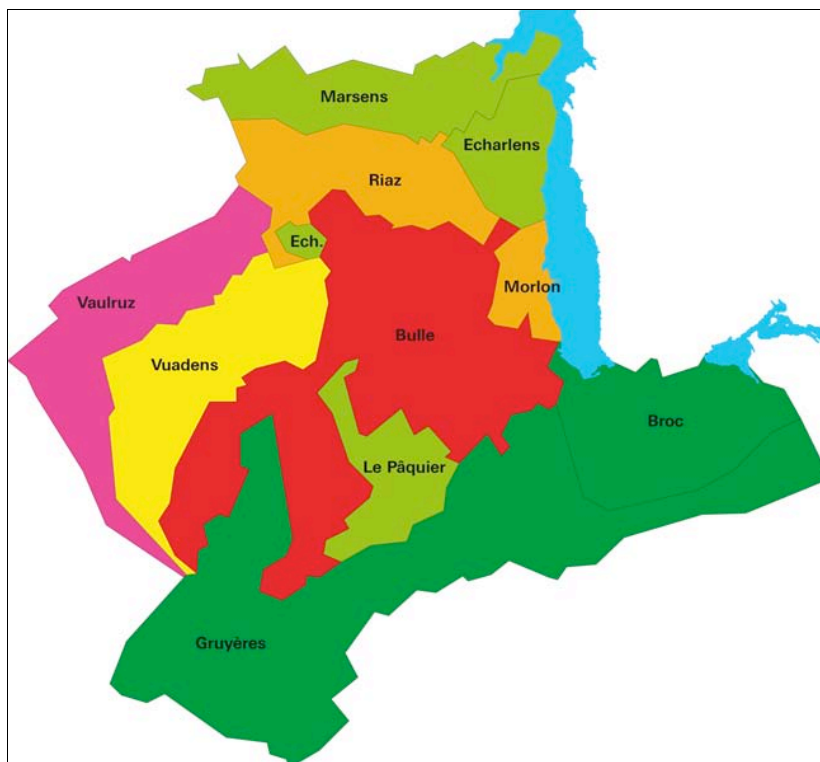
### 1.3 Périmètre

Dans le cadre de l'étude du Plan régional des transports (cf. ci-dessus chapitre 1.13), une analyse visant à définir le périmètre optimal – en termes de gestion des déplacements – a été menée.

Le périmètre de travail comprenait 10 communes, soit :

- les trois communes membres de Mobul (**Bulle**, **Morlon** et **Riaz**)
- la commune de **Vuadens** (faisant partie du centre régional selon le plan directeur cantonal)
- les trois autres communes faisant partie du périmètre OFS (**Echarlens**, **Marsens** et **Le Pâquier**)
- les communes non encore citées "touchant" la commune de Bulle (**Gruyères** et **Broc**)
- la commune de **Vaulruz** (située entre la sortie d'autoroute du même nom et le centre régional)

*Le périmètre de l'agglomération a été fixé à 5 communes suite à une étude ad hoc menée sur un périmètre de travail de 10 communes.*



*Le périmètre de travail (10 communes).*

Pour chacune de ces communes, un certain nombre de critères ont été examinés :

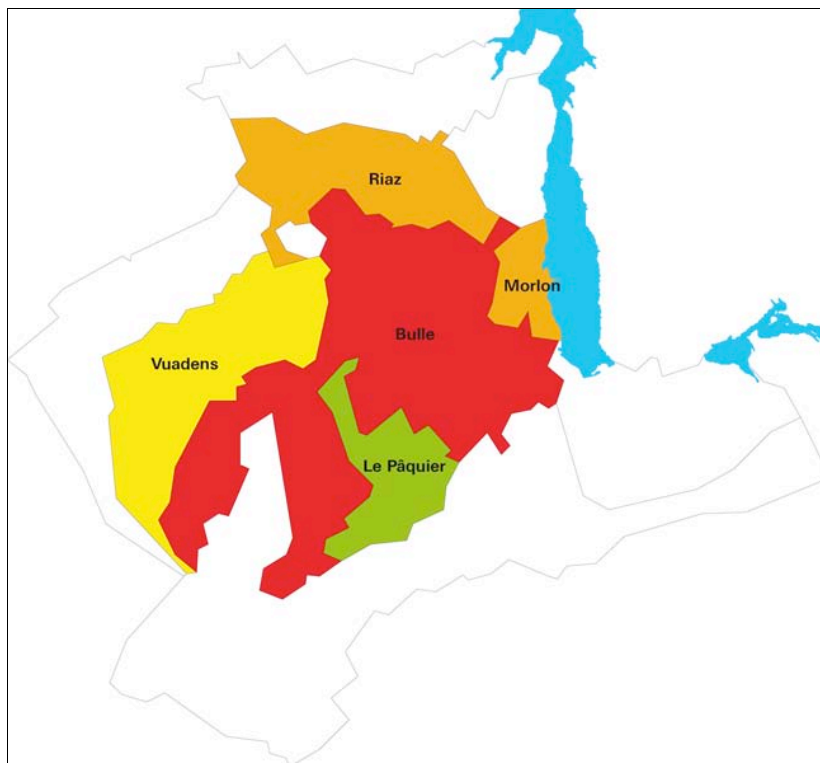
- la croissance de la population résidente,
- la densité de l'habitat (nombre d'habitants au kilomètre carré),
- le nombre d'emplois,

- le nombre de pendulaires vers la commune de Bulle et vers le centre régional,
- le nombre de pendulaires vers l'ensemble des communes du périmètre de travail,
- la continuité territoriale et la continuité de l'urbanisation,
- la desserte actuelle en transports publics et notamment la desserte ferroviaire.

Sur la base de ces différentes analyses, il a été décidé d'élargir le périmètre Mobul, alors limité aux communes de Bulle, Morlon et Riaz, aux deux communes du Pâquier et de Vuadens. Cette décision a été prise en tenant compte des éléments suivants :

- il s'agissait des cinq communes répondant à plus de 50% des critères pris en compte,
- les communes membres de Mobul étaient conscientes qu'on ignorait ainsi des communes polarisées sur l'agglomération et importantes en termes d'emplois (Broc et Gruyères),
- le périmètre retenu laisse également de côté des communes faisant partie de l'agglomération selon les critères OFS en constatant que ces dernières ne répondaient pas à une majorité des critères retenus dans leur analyse.

Le périmètre retenu pour l'élaboration du plan régional des transports comprenait en conséquence les communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens.



*Le périmètre retenu (5 communes).*

Les communes du Pâquier et de Vuadens ont été contactées et ont immédiatement accepté avec enthousiasme de participer aux réflexions concernant ce plan régional des transports.

Lorsque la décision a été prise d'élargir les réflexions aux questions relatives à l'aménagement du territoire, il a été décidé de continuer de travailler sur le même périmètre, les réflexions ayant conduit à sa définition restant valables pour l'élaboration d'un Projet d'agglomération.

Les communes membres de Mobul ont cependant défini, dans le cadre de leurs statuts (article 2 et 20), les modalités d'extension de l'association. Elles ont de plus prévu que Mobul pouvait offrir des services – en matière de transports publics notamment – à des communes non membres de l'association (article 3).

*L'association de communes a prévu les modalités d'extension de Mobul à d'autres communes.*

## 1.4 Organisation de l'étude

### 1.41 Organisation, suivi

#### L'entité responsable : l'association de communes Mobul



Le Projet d'agglomération est élaboré par l'association de communes Mobul, placée sous la Présidence du Préfet de la Gruyère et regroupant les cinq communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens.

Mobul sera l'"entité responsable" qui assurera la mise en œuvre des mesures sur le plan technique, juridique, financier et politique.

Pour ce faire, l'association s'est dotée de statuts lui donnant les compétences nécessaires que ce soit en termes techniques (articles 1 et 3), politiques (articles 6 à 12) ou financiers (articles 13 à 19).

Les statuts de l'association ont été approuvés avec enthousiasme par les législatifs des 5 communes, conseil général pour la commune de Bulle, assemblées communales (population) pour les quatre autres communes, entre les mois de novembre et de décembre 2007.

Mobul dispose ainsi formellement, dès aujourd'hui, des moyens nécessaires à la mise en œuvre des mesures comprises dans le présent Projet d'agglomération.

Le lecteur trouvera en annexe les statuts de l'association de communes et les extraits de procès-verbaux du conseil général de Bulle et des assemblées communales de Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens.

#### L'organisation de l'étude

L'élaboration du plan régional des transports avait été confiée à un mandataire (le bureau team+ basé à Bulle, Lausanne et Martigny) qui travaillait avec un groupe technique composé de représentants des cinq communes et des quatre services concernés du canton, aménagement du territoire (SeCA), ponts et chaussées (SPC), transports (STE) et environnement (SEn).

Ce groupe technique devait préparer un projet à soumettre au comité de direction de Mobul qui, après l'avoir examiné, devait le faire adopter par l'assemblée des délégués.

Pour l'élaboration du Projet d'agglomération, il a été décidé de travailler avec les mêmes mandataires (qui se sont adjoint les services du bureau mrs de Zürich) et avec le même groupe technique. Entre les mois de septembre et de décembre, ce groupe technique s'est réuni à trois reprises pour valider les différentes étapes de la réflexion. D'autres séances ont eu lieu avec l'ARE (deux séances), les services de l'Etat et les diffé-

*Déjà constituée en association et disposant de statuts adaptés au Projet d'agglomération, Mobul sera le porteur de projet et l'entité responsable auprès de la Confédération.*

*Le Projet d'agglomération a été mené par le même groupe de travail appuyé par les mêmes mandataires que le plan régional des transports.*

rentes communes. Les Syndics des communes se sont également réunis à deux reprises pour valider différentes options en matière d'aménagement du territoire.

Le 19 décembre 2007, le comité de direction de Mobul était en mesure de soumettre à l'assemblée des délégués un Projet d'agglomération pour transmission à la Confédération.

L'assemblée des délégués a approuvé à l'unanimité le Projet d'agglomération bulloise (cf. procès-verbal joint en annexe).

PROJET D'AGGLOMERATION BULLOIS (PAB)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Prises de contact ARE, canton	X																
Planning général, analyse faisabilité, inventaire des études déjà réalisées	X																
Séance CC Bulle - urbaniste cantonal																	
Décision formelle de Bulle d'aller de l'avant																	
Prise de contact avec les communes "Mobul"																	
Décision positive des autres communes																	
Information formelle des services cantonaux																	
Décision de modifier les statuts "Mobul"																	
Séances avec le Conseiller d'Etat, M. Godel																	
Planning détaillé, contacts bilatéraux avec les communes, définition des concepts généraux		X	X	X													
Séance Groupe technique (GT)																	
Séance à Berne avec l'ARE																	
Formalisation analyse, diagnostic, objectifs, principes, concepts, rapport intermédiaire							X	X	X	X							
Séance Syndics (Aménagement du territoire)																	
Séance Groupe technique (GT)																	
Séance à Berne avec l'ARE																	
Elaboration des fiches de mesures, coûts																	
Séance d'information publique (Riaz)																	
Consultation publique (communes, préfecture, internet)																	
Séance avec l'urbaniste cantonal et le SeCA																	
Fin de la consultation, rapport sur la consultation mise au point du projet d'agglomération																	
Evaluation du PAB et de ses mesures, EB, CE, hiérarchisation A-B																	
Approbation des statuts dans les communes membres																	
Séance Groupe technique (GT) et Comité de direction																	
Adoption du PAB par l'assemblée des délégués de Mobul																	
Mise au point et rédaction finale du PAB																	
Transmission du PAB à l'ARE																	
Approbation du projet par le Conseil d'Etat : Janvier 2008																	

*Un planning serré qui a été tenu.*

## 1.42 Genèse du projet

Si les études du Projet d'agglomération bulloise, au sens de la LFIInf, n'ont formellement commencé qu'au début du mois de septembre 2007, les réflexions sur les questions de mobilité et d'aménagement dans l'agglomération bulloise sont nettement plus anciennes.

Le présent chapitre vise à rappeler brièvement ce long processus de maturation qui aboutit aujourd'hui au dépôt de ce Projet d'agglomération.

Bien que les préoccupations des autorités datent de plusieurs décennies (cf. ci-dessus), les premières réflexions concernant une gestion coordonnée de la mobilité et du développement de l'agglomération ne démarrent réellement qu'avec le dernier projet de route de contournement, en 1995.

*Un processus d'élaboration et de maturation qui a duré plus de 12 ans...*

### Le plan directeur partiel des transports (1999)

En 1995, cf. 1.12 ci-dessus, le canton relance les études pour la réalisation d'une route de contournement de l'agglomération Bulle – La Tour-de-Trême. Les études de trafic mettent rapidement en évidence que pour reporter un maximum de trafic sur la route de contournement, il est nécessaire :

- de faire passer la route de contournement le plus près possible de l'agglomération,
- de la doter d'un nombre suffisant de jonctions de manière à desservir au mieux l'agglomération,
- de mettre en place des mesures d'accompagnement pour améliorer la desserte de certains quartiers et diminuer l'attractivité des itinéraires de transit à travers l'agglomération.

Le canton décide alors de modifier la conception de la route de contournement en la transformant en une **route de distribution urbaine**. La route passera à l'ouest de la ville de Bulle, en partie même sous certains quartiers. Cinq carrefours permettront d'accéder à la Ville et aux communes voisines.

Dans le même temps, les communes de **Bulle** et de **La Tour-de-Trême** (qui ont fusionné en 2006) élaboreront un **Plan directeur partiel des transports** (PDpT) visant à augmenter l'attractivité de la route de distribution. Le PDpT définit un certain nombre de mesures d'accompagnement dont les objectifs sont définis comme suit :

*"Les mesures d'accompagnement visent à :*

- *diminuer le trafic sur les axes d'agglomération et au centre-ville en vue :*
  - *d'améliorer le cadre de vie pour les habitants, les usagers et le cadre urbain,*
  - *de respecter les exigences de la protection de l'environnement (air, bruit),*
  - *d'assurer à l'agglomération son rôle de pôle attractif, notamment pour le centre-ville;*
- *assurer à la A189 son rôle de contournement et de ceinture de distribution urbaine performant en vue de soulager l'agglomération de son trafic inutile;*
- *éviter/contrôler les reports de trafic induit dû à la A189."*

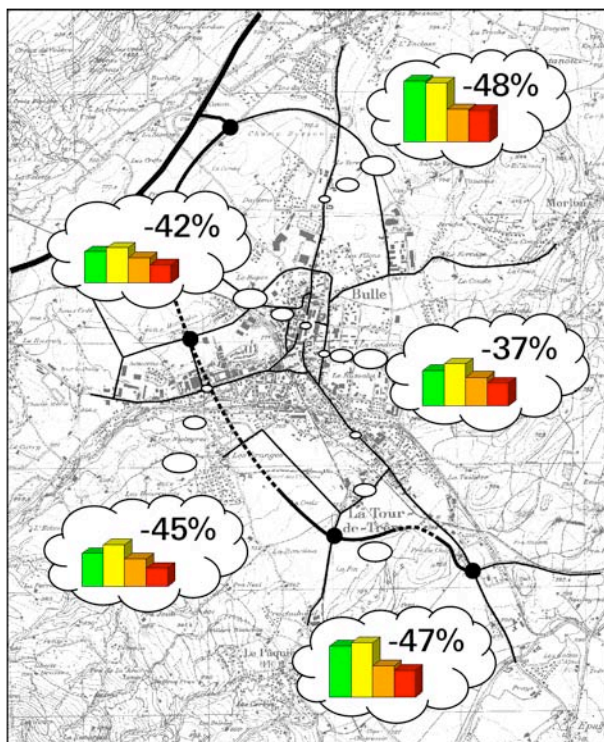
Le PDpT prévoit deux types de mesures :

- **les mesures de type A**, "mesures visant à assurer le report de trafic sur la A189, dont notamment les mesures de modération",
- **les mesures de type B**, "mesures relatives au désenclavement de secteurs urbanisés ou à urbaniser".

*...entre le Plan directeur partiel des transports dont les études ont débuté en 1995...*



Il définit des "charges de plafonnement" (charges de trafic maximales admissibles) pour les principaux axes de l'agglomération, charges de plafonnement garantissant le respect des législations environnementales. Les communes sont tenues de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'atteindre, au plus tard 24 mois après la mise en service de la H189, ces charges de plafonnement.



*Evaluation de l'effet des mesures d'accompagnement de type A selon différents scénarios (élaboration du PDpT).*

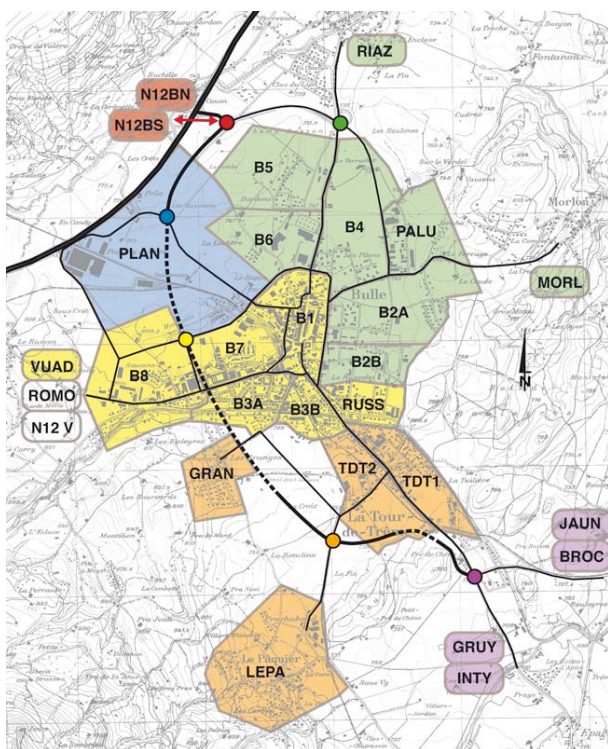
Le Plan directeur partiel des transports :

- ne mène pas réellement une réflexion à l'échelle de l'agglomération (seules les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême sont concernées),
- ne traite pas de la question de l'aménagement du territoire (la question de l'aménagement du territoire dans le canton de Fribourg est de compétence strictement communale et il n'était pas question, alors, pour les communes, de céder tout ou partie de leurs compétences dans le domaine),
- n'évoque pas la question des transports publics (ce n'est que dans le cadre du traitement des oppositions à la route de contournement que les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême s'engagent à mettre en place, après l'ouverture de la H189, un réseau de transports publics urbains).

## L'étude conceptuelle TI/TC

Suite à l'acceptation, par la population du canton, du crédit d'engagement de la H189, les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême lancent les études visant à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement.

Dans un premier temps, les communes ont élaboré, d'entente avec le canton, un concept de fonctionnement TI/TC (transports individuels / transports collectifs) définissant les principes généraux d'organisation des circulations et fixant les bases du futur réseau de transports publics de l'agglomération.



*L'utilisation des différentes jonctions de la H189 par le trafic venant de la A12 (extrait étude "concept de fonctionnement TI/TC").*

### Les études de réaménagement du réseau routier

Sur la base de ce concept, approuvé par les communes dès 2002, elles lancent un mandat d'études parallèles visant à définir des principes d'aménagement pour les principaux axes d'entrée en ville et pour le centre-ville.

Ces travaux avancent rapidement puisque les premiers aménagements d'importance sont aujourd'hui en cours de réalisation (aménagement de la Grand-Rue de Bulle notamment).



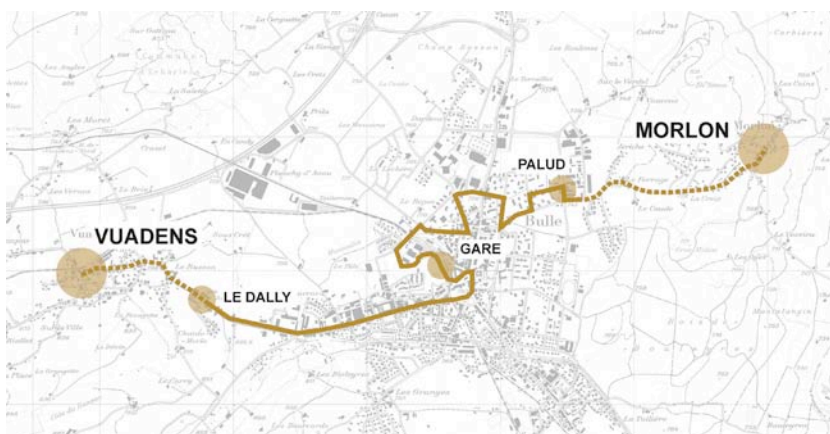
*Les travaux d'aménagement de la Grand-Rue de Bulle qui s'achèveront en 2008.*

## Le Plan régional des transports

Concernant le projet de mise en place d'un réseau de transports publics, une première étude menée par les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême avait permis, fin 2005, de définir la structure du réseau.

D'entente avec le canton, et conformément à la Loi cantonale sur les transports, les communes ont alors décidé de constituer, avec les communes de Morlon et de Riaz, une association de communes, dénommée Mobul, pour élaborer un Plan régional des transports et mettre en place le nouveau réseau de transports publics de l'agglomération (cf. ci-dessus).

Fin 2006, les communes de Bulle (qui entre-temps avait fusionné avec La Tour-de-Trême), Morlon et Riaz fondent l'association de communes Mobul et lancent les études du Plan régional des transports.



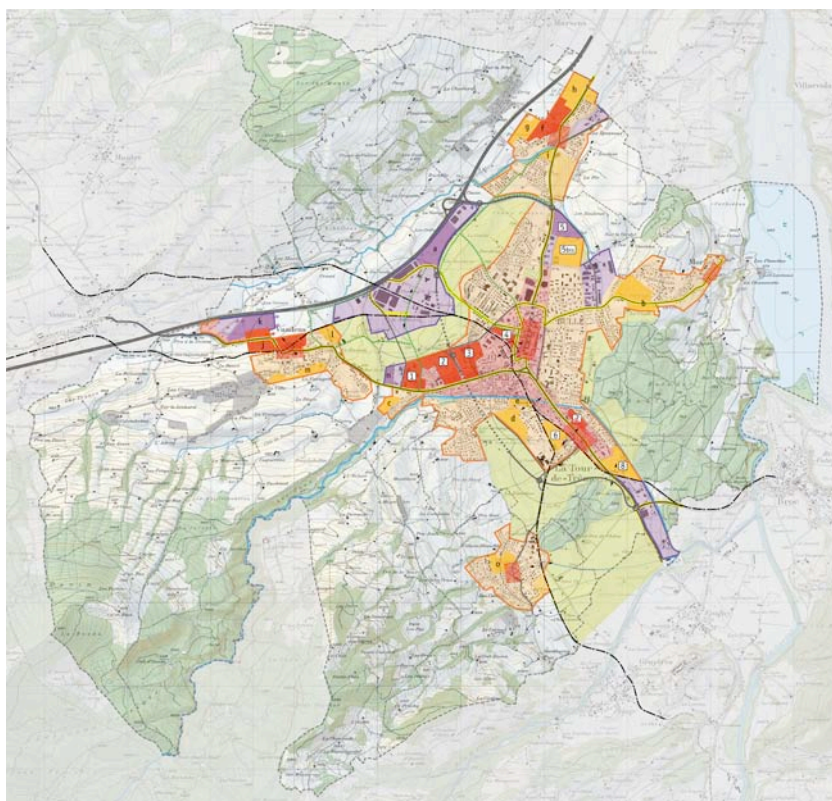
*La ligne de transports publics entre Vuadens et Morlon telle qu'elle était prévue dans le plan régional des transports.*

## Le Projet d'agglomération

Début 2007, l'étude est élargie aux communes de Vuadens et du Pâquier. A la fin de l'été, les communes décident de suspendre les études du Plan régional des transports et d'élaborer d'ici fin 2007 un Projet d'agglomération. Courant 2008, elles formaliseront le Projet d'agglomération en un plan directeur régional, selon la demande du canton, et intégreront le plan régional des transports dans ce document.

Fin 2007 (novembre, décembre), les statuts adaptés pour tenir compte des compétences de Mobul en matière d'aménagement du territoire sont approuvés par les cinq communes. Ils sont formellement adoptés par l'assemblée des délégués de Mobul le 19 décembre 2007, jour où la même assemblée des délégués adopte également le Projet d'agglomération bulloise.

*...et le Projet d'agglomération qui sera déposé fin 2007.*



*Le Projet d'agglomération prévoit une densification des centres et une limitation de l'urbanisation vers l'extérieur.*

### 1.43 Méthodologie

L'élaboration du Projet d'agglomération s'appuie sur les études décrites dans le chapitre précédent.

Dans le domaine des transports, il s'agissait pour l'essentiel de compiler les résultats des différentes études et de les réorganiser sous la forme d'un Projet d'agglomération.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire par contre, le travail à réaliser était considérable. C'est d'ailleurs dans ce domaine qu'a porté l'essentiel des actions dans la première phase de l'étude.

Il fallait en effet mettre sur pied, d'entente entre les communes de l'agglomération, un projet de développement coordonné, respectueux des principes du développement durable, c'est-à-dire :

- visant à un développement équilibré de l'homme et de son milieu de vie,
- favorable au développement économique,
- respectueux de l'environnement et économe notamment en termes de terrains (espace à bâtir, naturel ou agricole).

Ce projet devait s'inscrire dans la continuité du développement actuel de l'agglomération, en cherchant à exploiter au mieux les potentiels existants et à favoriser le développement dans les secteurs les plus favorables à un développement rationnel de la cité.

Il s'agissait de plus de donner la priorité au développement dans les secteurs proches du centre et dans ceux où l'extension des moyens en termes de transports publics notamment était cohérente et rationnelle.

Dans le même temps, les projets prévus concernant les transports ont été réévalués sur la base de ce nouveau concept de développement. Dans ce domaine, le travail a été facilité par le fait que cette analyse du développement de l'agglomération était à la base des réflexions antérieures relatives aux transports publics ou à la mobilité douce même si ceci n'avait pas été explicitement mis en évidence.

Les communes ont ainsi élaboré un projet de développement :

- renforçant le centre de l'agglomération en prévoyant d'y exploiter au mieux les importants potentiels existants,
- limitant le développement spatial de l'agglomération dans un "périmètre compact" proche de son périmètre actuel,
- améliorant la desserte en transports publics et en mobilité douce des secteurs prioritaires de développement (activité et habitat),
- prévoyant une revalorisation des espaces publics dans les centres et les quartiers d'habitation ainsi qu'un renforcement des espaces verts internes à l'agglomération,
- améliorant les échanges entre l'agglomération et ses espaces verts (forêts, prairies, lac...) proches.

*Un Projet d'agglomération qui s'appuie sur les études déjà réalisées.*

*Un projet ambitieux de développement territorial respectueux des objectifs du développement durable.*

*Des communes motivées qui sont "sur la même longueur d'onde" pour présenter un projet équilibré et ambitieux pour l'agglomération bulloise de demain.*

La démarche de travail retenue, qui correspond à la manière dont le projet est présenté dans ce document était la suivante :

- **Constats** : Dans un premier temps, le Projet d'agglomération fait le bilan de la situation actuelle en fonction des thèmes Urbanisation, Réseau routier, Transports publics, Mobilité douce.
- **Objectifs** : Le développement rationnel de l'urbanisation, la valorisation du cadre de vie, la performance du système de transports.
- **Concept** : Le concept définit l'orientation générale du projet pour chacun des cinq thèmes : Paysage, Urbanisation, Réseau routier, Transports publics, Mobilité douce.
- **Projet** : Les quatre volets du projet transposent le concept sur le territoire de manière concrète : Paysage et Urbanisation, Réseau routier, Transports publics, Mobilité douce.
- **Mesures** : Le projet se traduit enfin en mesures qui permettront de mettre en œuvre concrètement le projet et d'atteindre les objectifs que se sont fixés les communes.

*Un processus d'étude classique qui, sur la base de constats, fixe des objectifs et un concept qui se traduiront en un projet et en mesures concrètes de réalisation.*

Ce processus est illustré par la figure ci-dessous et développé dans les chapitres suivants.



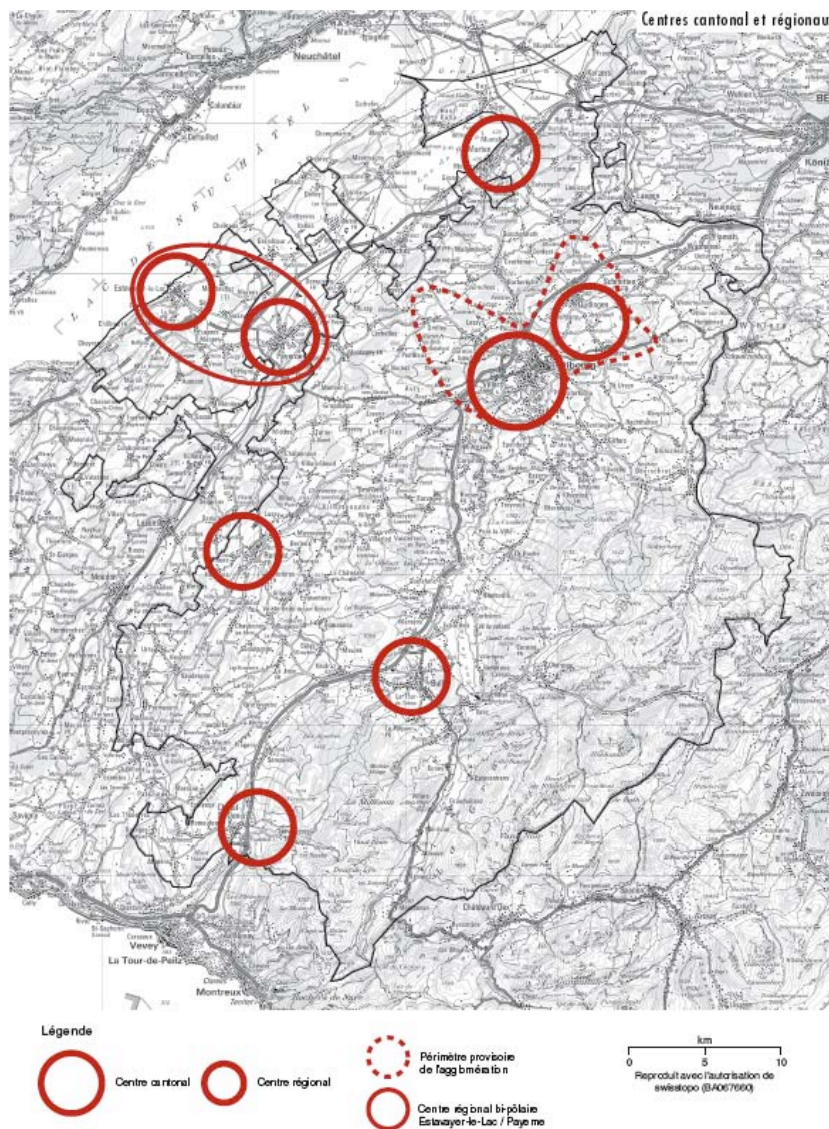
## 2. Constats

### 2.1 Etat des planifications cantonales, régionales et locales

#### 2.11 Le plan directeur cantonal

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

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





Les buts poursuivis par cette nouvelle structure sont :

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

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

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

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

#### Enjeu

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

## 2.12 Les planifications régionales

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

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

### Enjeu

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

### 2.13 Les coopérations intercommunales

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

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

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

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

#### Enjeu

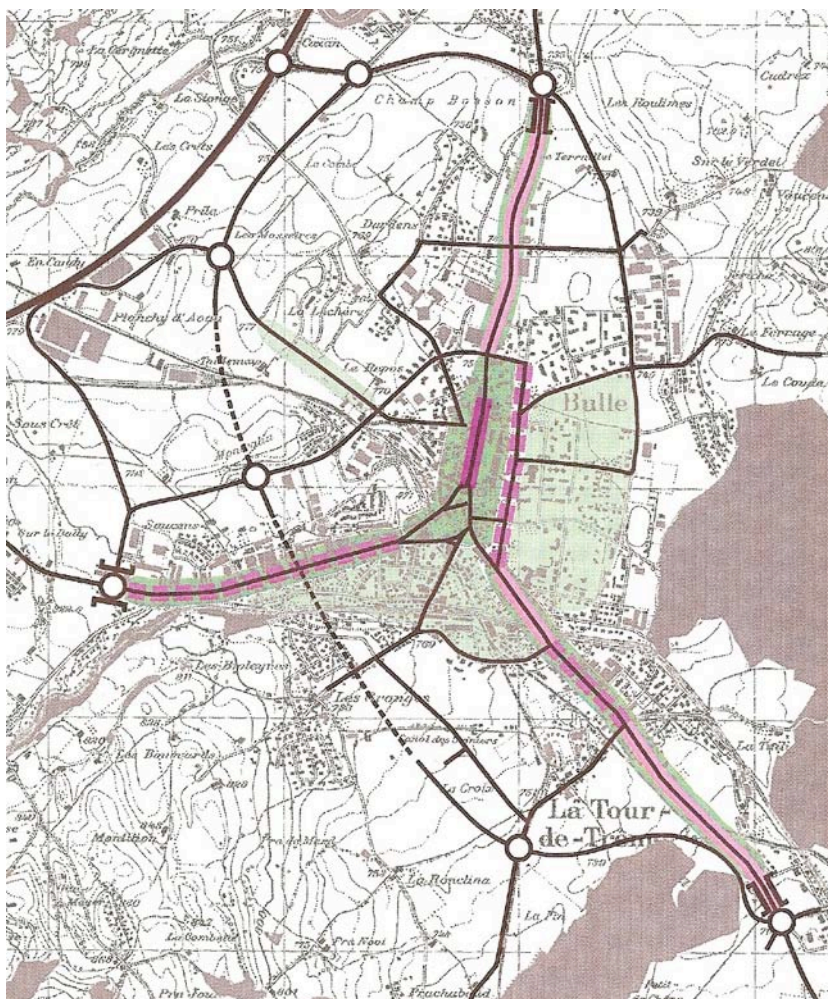
Dans de nombreux domaines, le processus de coopération intercommunale reste une solution adaptée, souple et à géométrie variable. Il s'agit alors de renforcer les coopérations existantes et d'élargir les domaines concernés par ces coopérations. Toutefois, un plan directeur régional pourra, pour les domaines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

## 2.14 Le plan directeur partiel des transports (PDpT)

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

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

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



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

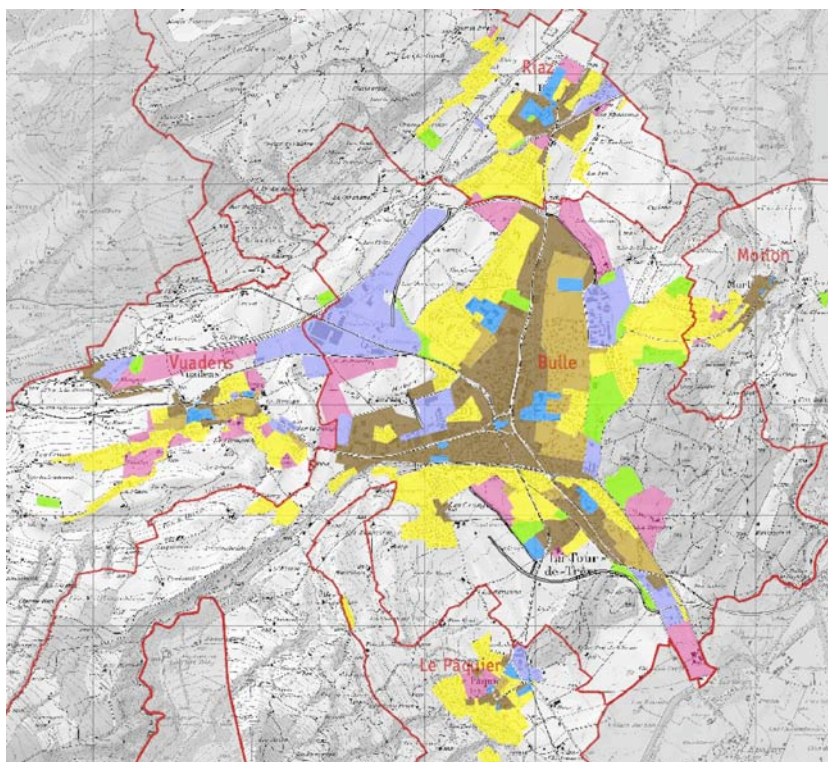
### Enjeu

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

## 2.15 Les planifications locales

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

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



Brun	Bâti mixte, central
Orange	Bâti résidentiel dense / à densifier
Jaune	Bâti résidentiel de faible densité
Bleu	Activités
Vert clair	Intérêt général bâti
Vert foncé	Intérêt général de plein air, secteur à dominante verte
Rose	Secteurs inscrits aux plans directeurs

### Commune de Bulle

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

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

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

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

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

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

### Commune de Morlon

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

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

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

### Commune du Pâquier

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

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

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

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

### Commune de Riaz

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

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

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

### Commune de Vuadens

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

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

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

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

#### Enjeu

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

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

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

## 2.2 Urbanisation

### 2.21 Structure spatiale

#### Contexte géographique

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

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

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

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

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



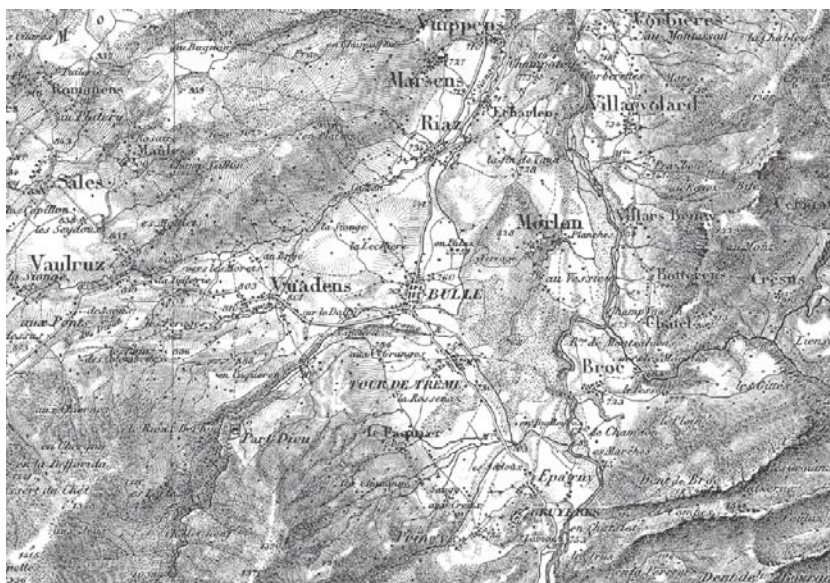


## Structure urbaine

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

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

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



*Carte Dufour, vers 1864*

### Enjeu

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

## 2.22 Caractéristiques des communes de l'agglomération

### La commune de Bulle

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

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

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

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



### La commune de Morlon

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

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

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

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



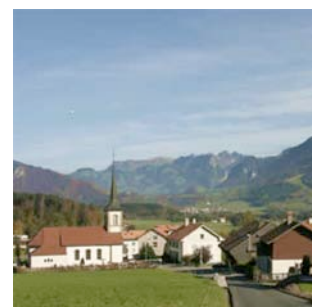
### La commune du Pâquier

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

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

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

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



### La commune de Riaz

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

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

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

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

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

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



### La commune de Vuadens

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

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

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

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

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



#### Enjeu

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

## 2.23 Evolution de la population et des emplois

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

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

### Evolution de la population entre 1970 et 2006

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

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

### Taux de croissance annuelle (1996 -2006)

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

<b>Bulle (*)</b>	1.96%
<b>Morlon</b>	2.41%
<b>Le Pâquier</b>	1.71%
<b>Riaz</b>	2.11%
<b>Vuadens</b>	1.11%

En comparaison :

<b>Agglomération</b>	1.90%
<b>District</b>	1.54%
<b>Canton</b>	1.22%

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

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

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

## Estimation de l'évolution de la population

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

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

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

### En résumé

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

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

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

### Enjeu

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

## 2.24 Capacité de l'agglomération en termes d'habitants

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

■ Commune de Bulle	7'500 habitants
■ Commune de Morlon	160 habitants
■ Commune du Pâquier	300 habitants
■ Commune de Riaz	550 habitants
■ Commune de Vuadens	450 habitants
■ Soit, pour l'agglomération	<b>8'960 habitants</b>

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

■ Capacité disponible nette corrigée	<b>6'500 habitants</b>
--------------------------------------	------------------------

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

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

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

### Enjeu

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

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

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

## 2.25 Capacité de l'agglomération en termes d'emplois

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

...ou d'emplois.

■ Commune de Bulle	4'700 emplois
■ Commune de Morlon	10 emplois
■ Commune du Pâquier	50 emplois
■ Commune de Riaz	200 emplois
■ Commune de Vuadens	300 emplois
■ <b>Soit, pour l'agglomération</b>	<b>5'260 emplois</b>

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

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

### Enjeu

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

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

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



## 2.26 Potentiels de reconversion

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

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

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

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

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

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



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



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

#### Enjeu

Les potentiels de reconversion représentent une surface totale de 280'000 m<sup>2</sup>, dont près de la moitié est disponible à court ou moyen terme. La situation centrale et la bonne desserte en transports publics de ces terrains, en font des sites très intéressants pour le développement interne de l'agglomération.

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

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

## 2.27 Centres commerciaux

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

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

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

### Enjeu

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

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

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

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



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

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

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

### La mise à jour de la matrice des déplacements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

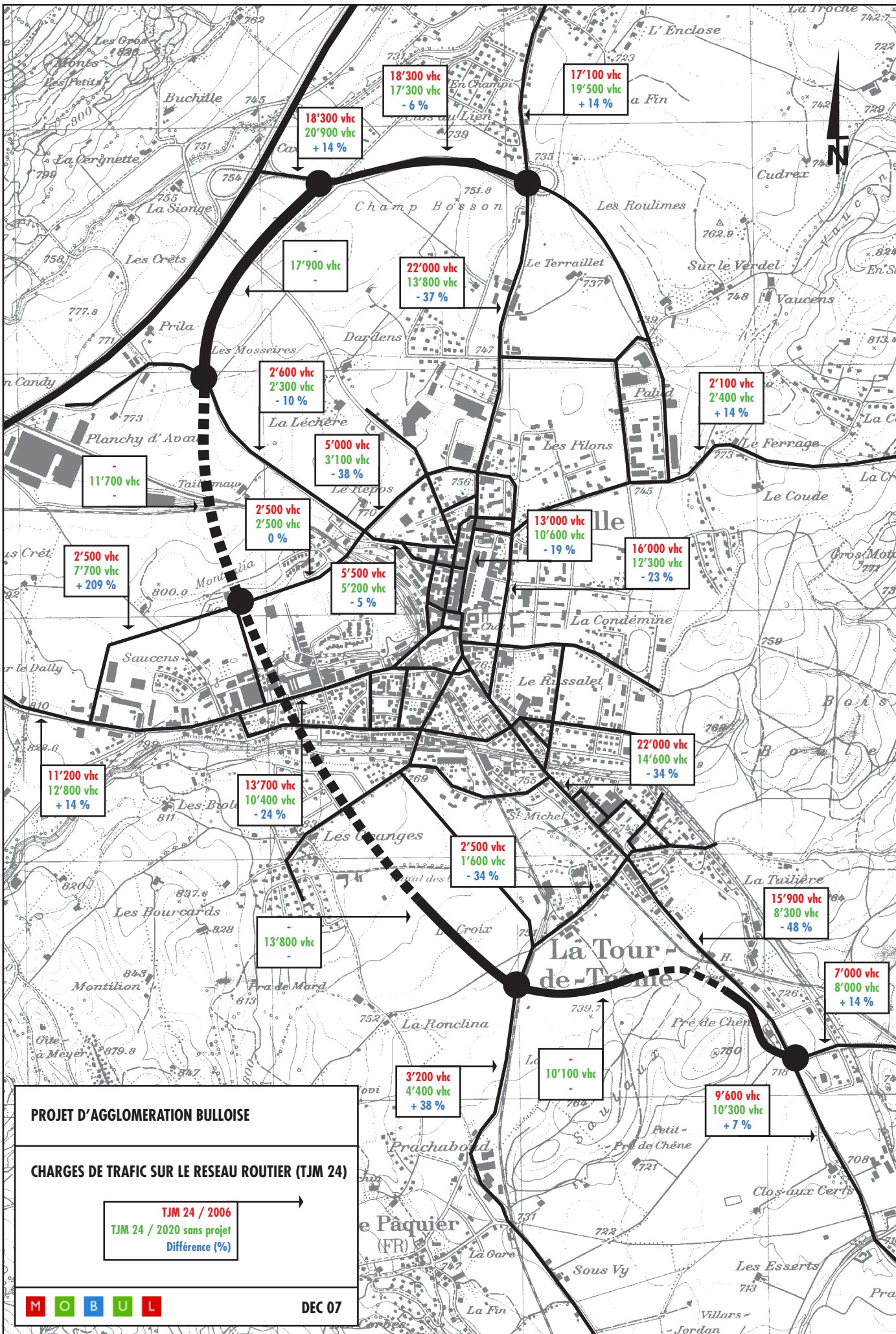
Tenant compte de cette croissance différenciée de la population et des emplois par secteurs, la matrice des déplacements a permis d'évaluer les charges de trafic à l'état de référence 2020 sans mise en place du Projet d'agglomération.

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

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

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

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

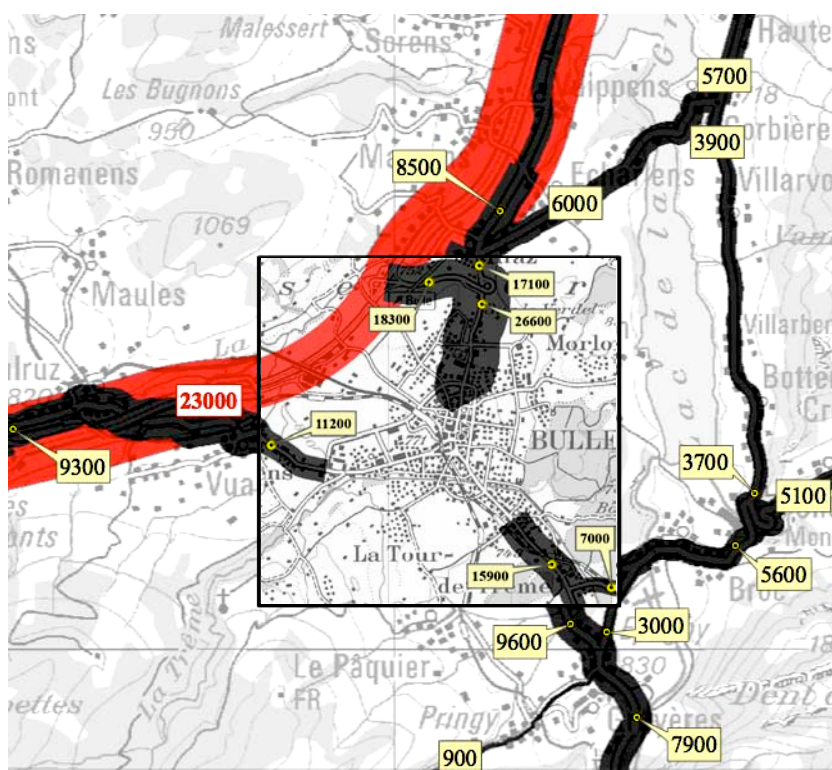


## 2.32 Le réseau routier et les déplacements automobiles

### Le réseau principal

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

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



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

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



## Le réseau urbain en 2006

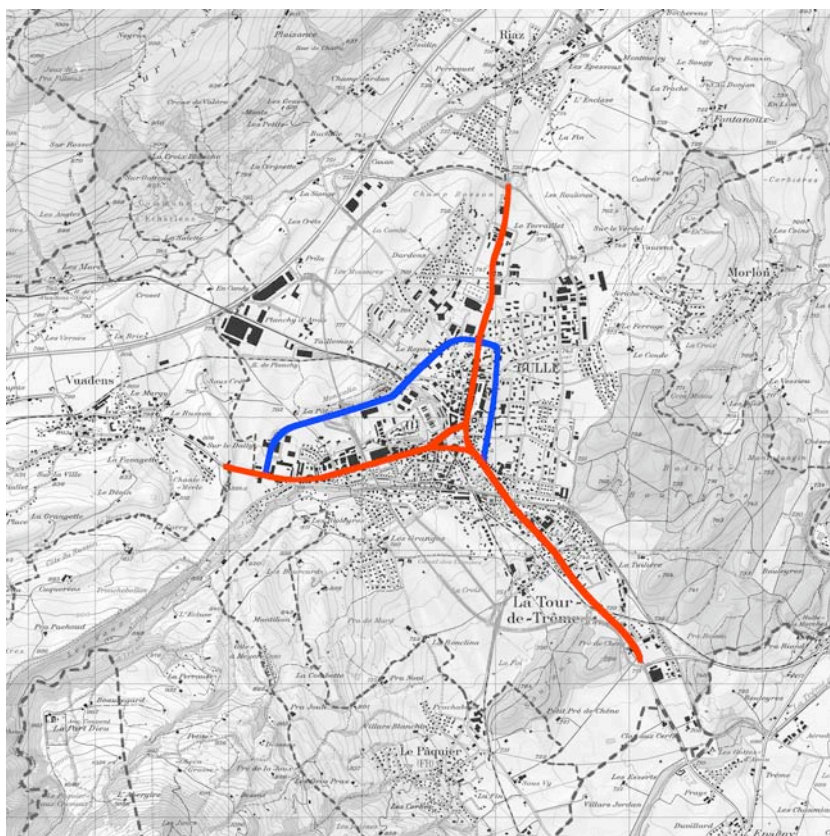
Le réseau urbain de l'agglomération est historiquement structuré autour des trois routes cantonales aboutissant au centre-ville bullois. Communément surnommé "Etoile Mercedes", ce système se compose des axes suivants :

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

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

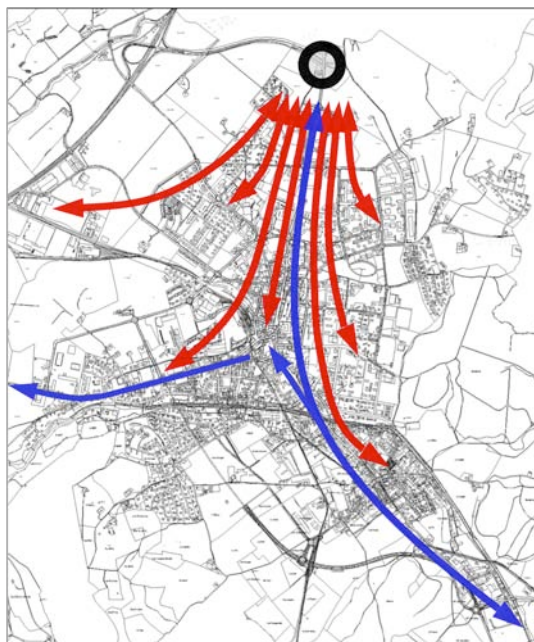
- la rue de la Condémine (évitement est),
- l'axe "rue du Château-d'En-Bas / route de la Pâla" (évitement ouest).

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



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

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

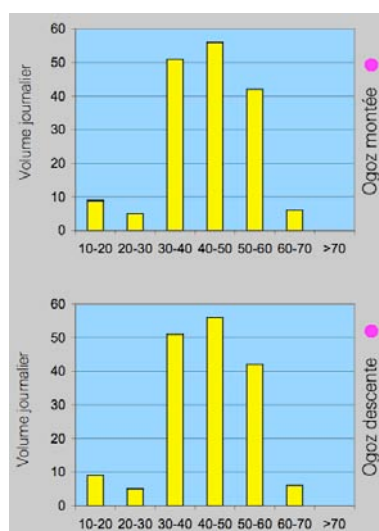


Aujourd'hui, le trafic arrivant à Bulle de la A12 ou du nord du canton est contraint d'emprunter la route de Riaz.

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

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

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



Localisation du quartier de Dardens

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

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

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

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

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

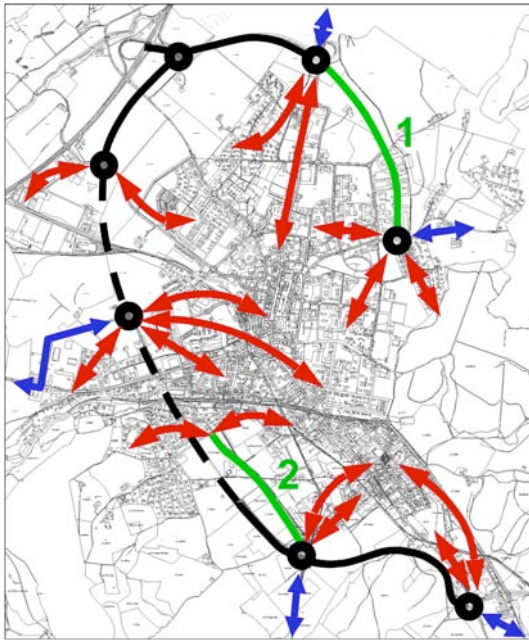
Sur Morlon, on mentionnera également un problème gênant de trafic parasite de transit empruntant la route de Broc. Cette route, aménagée à la base pour du trafic agricole, est utilisée par des usagers provenant de Broc ou de la vallée de la Jogne et cherchant à éviter les embouteillages sur l'entrée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



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

## Le réseau urbain en 2009

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



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

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

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

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

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

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

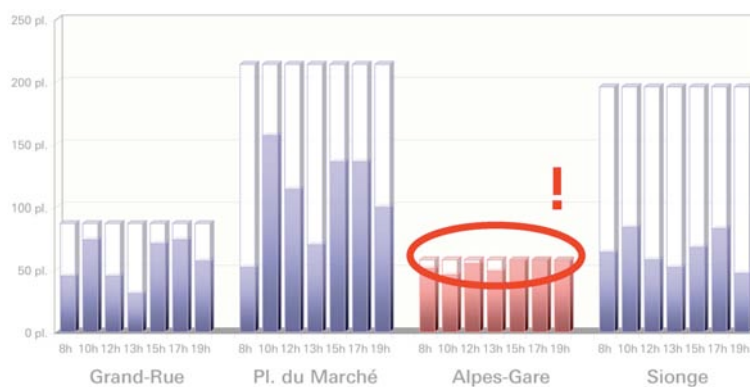
## La gestion du stationnement

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

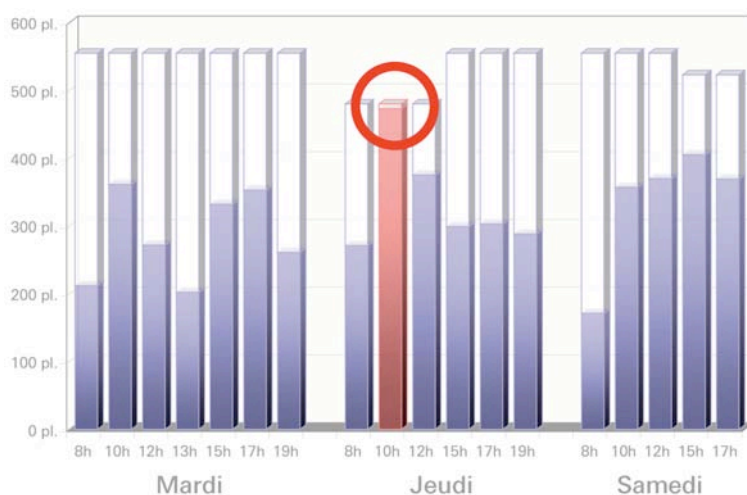
Dans le cadre des analyses faites pour l'élaboration d'un concept de stationnement dans la commune de **Bulle**, les constatations suivantes ont été faites :

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

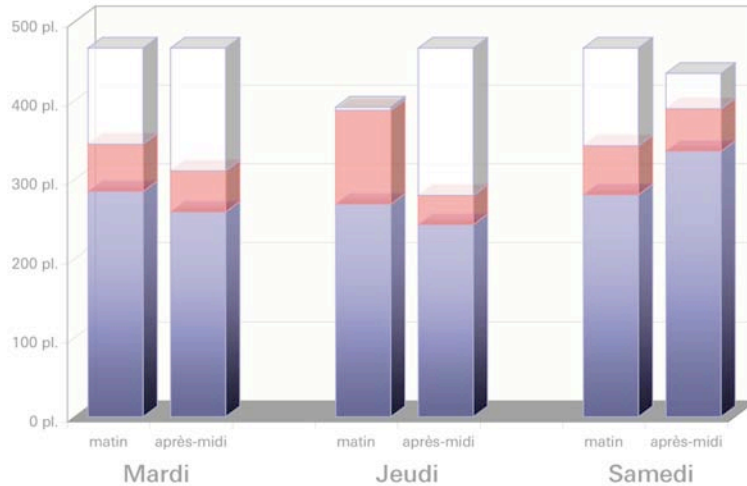
*La gestion du stationnement doit être améliorée, notamment dans le centre-ville et dans les quartiers proches du centre.*



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



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



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

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

#### Enjeu

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

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

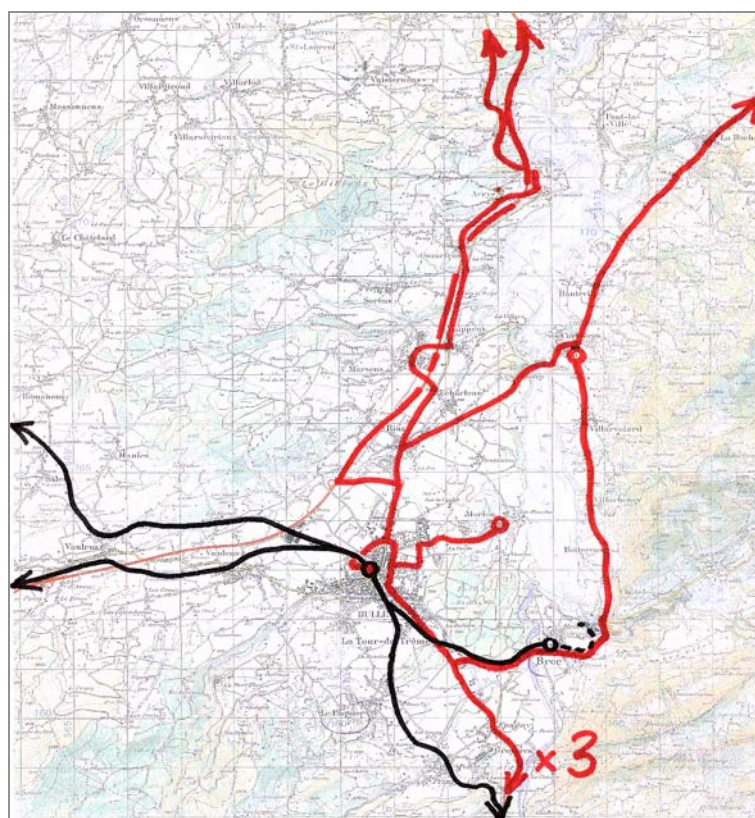
## 2.33 Les transports publics

### Le réseau régional actuel

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

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

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



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

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

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

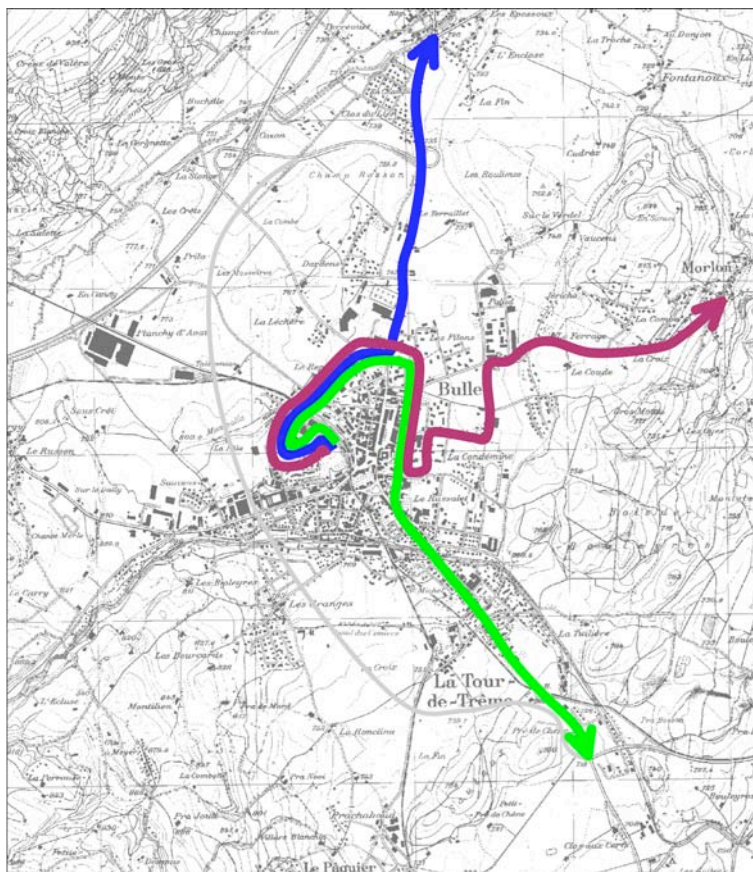
*Des bus qui circulent aux mêmes heures, sur les mêmes axes, 9 arrêts seulement pour l'ensemble des communes de l'agglomération.*

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

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

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

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



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

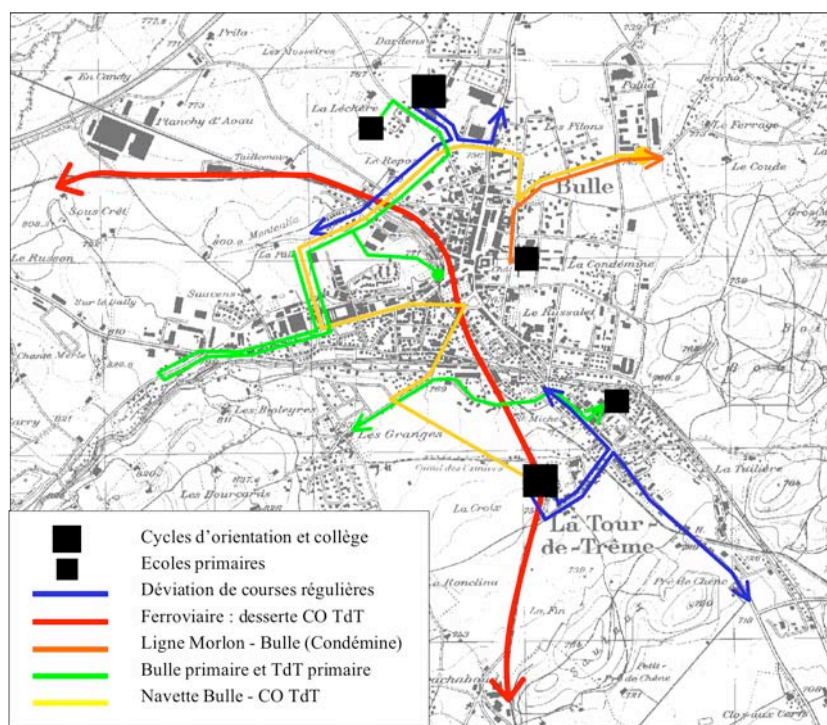


## Les transports scolaires

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

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

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



*Transports scolaires, organisation actuelle.*

## Les transports urbains

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

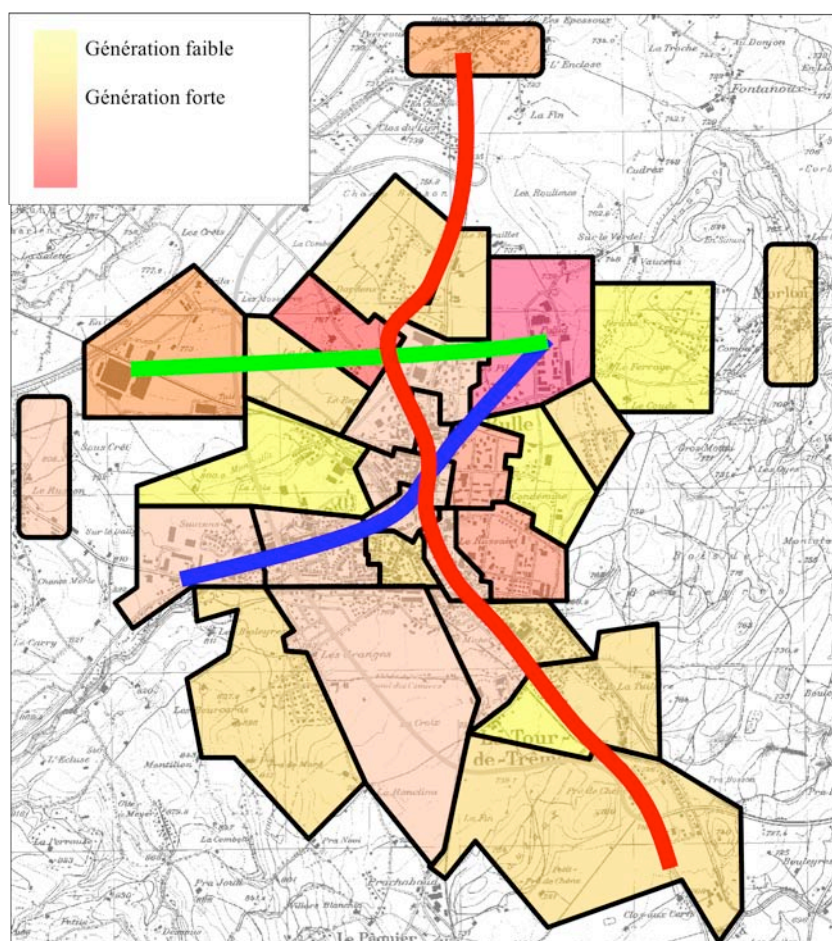
*Il n'existe pas de transports publics urbains ni de transports d'agglomération.*

## Analyse de la demande

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Enjeu

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

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

### 2.34 La mobilité douce

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

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

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

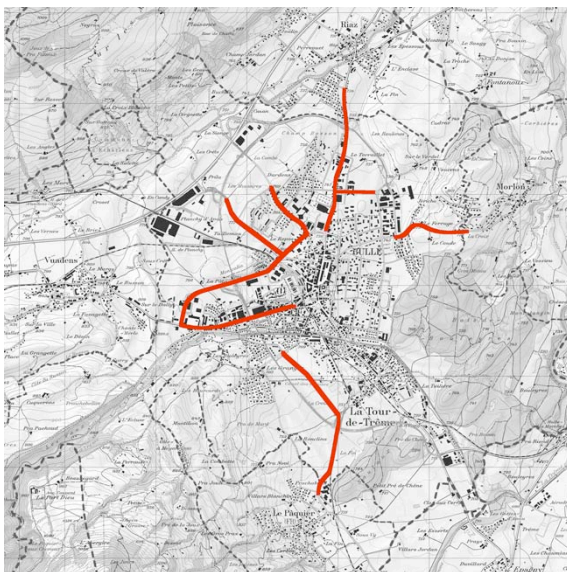
#### Les infrastructures cyclables existantes

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

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

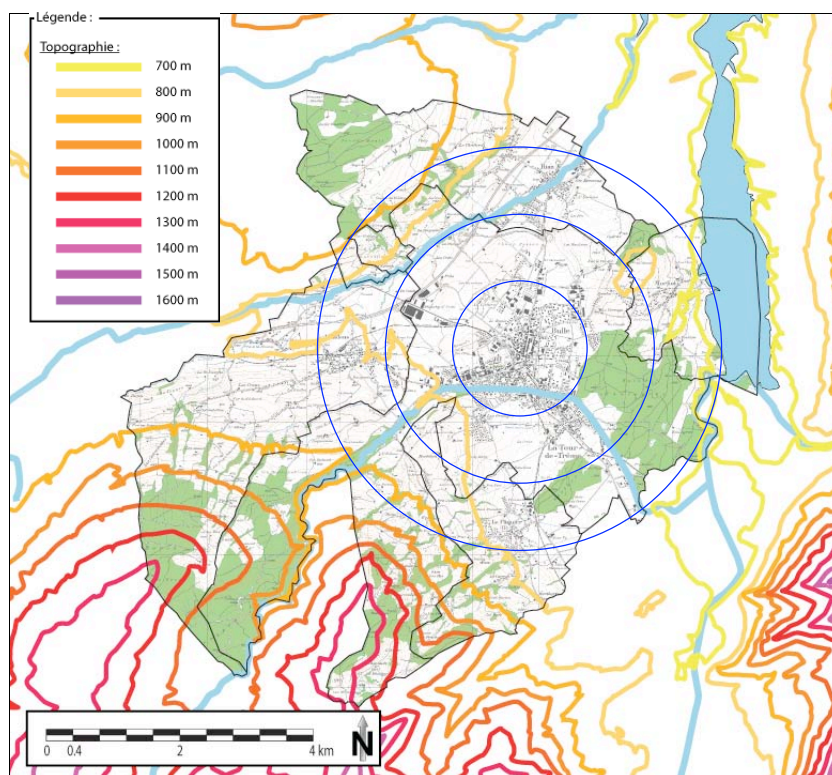
*La mobilité douce est essentiellement utilisée par les écoliers et pour les déplacements de très courte distance.*

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



*Carte des aménagements cyclables existants.*

## Potentiel d'utilisation de la mobilité douce



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

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

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

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

### Enjeu

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

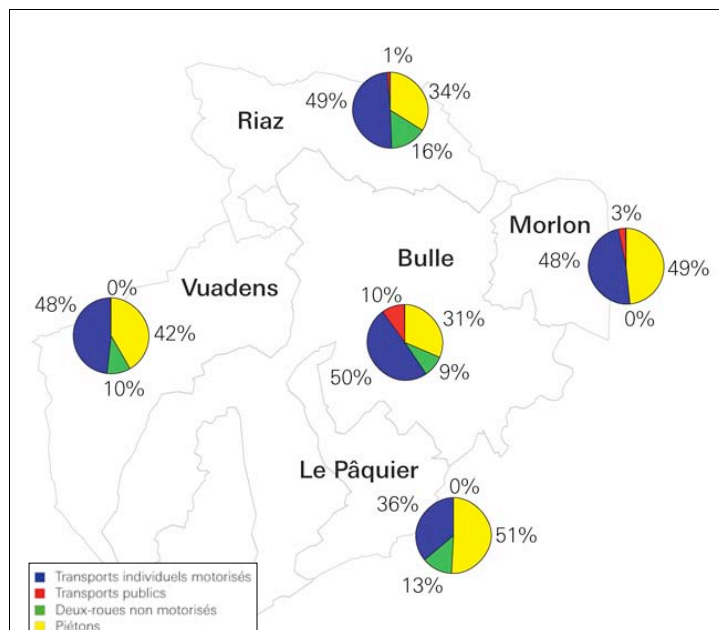
Augmenter sensiblement la part modale cycliste dans les déplacements dans l'agglomération.

### 2.35 Répartition modale actuelle des déplacements

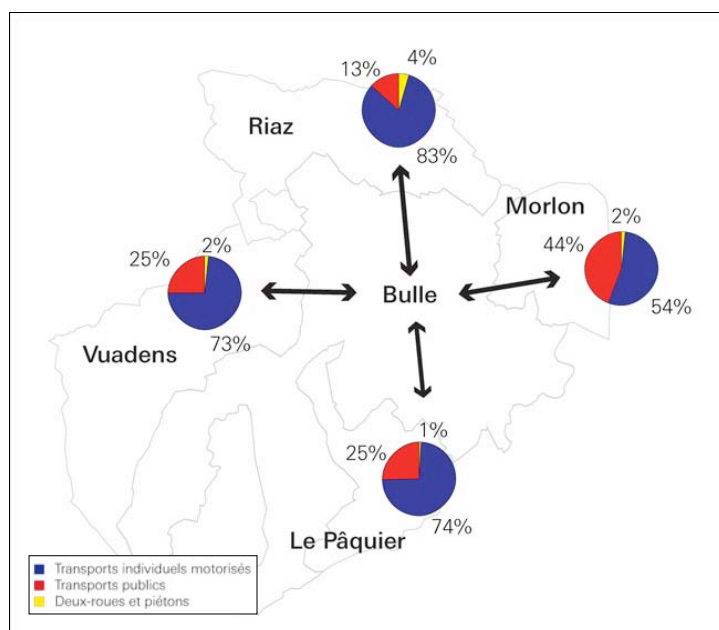
Les données disponibles pour évaluer la répartition modale actuelle des déplacements concernent uniquement les pendulaires, actifs et scolaires. Pour l'agglomération bulloise, cette évaluation a été faite sur la base du dernier recensement disponible, le recensement fédéral 2000.

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

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



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



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

## 2.4 Nature et paysage

### 2.41 Milieux naturels

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

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

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

*Une agglomération enserrée dans des espaces naturels de qualité...*

#### Enjeu

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

### 2.42 Paysage

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

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

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

*...et dans un paysage de grande valeur.*

#### Enjeu

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

## 2.5 Environnement

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

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

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

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

### 2.51 Bruit

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

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

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

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

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

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

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



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

## 2.52 Air, climat

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

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

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



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

### 2.53 Energie

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

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

#### Enjeu

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

## 2.6 Synthèse, enjeux

### 2.61 Planification

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.62 Urbanisation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- L'agglomération bulloise présente un potentiel de développement interne très important, de l'ordre de 280'000 m<sup>2</sup> à proximité immédiate du centre-ville.

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

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

## 2.63 Mobilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.64 Nature et paysage

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

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

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

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

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

## 2.65 Environnement

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

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

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

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

## 3. Objectifs

### 3.1 Objectif général

Le Projet d'agglomération vise à un objectif général qui peut être énoncé comme suit :

#### Objectif général

"Améliorer la qualité de vie dans l'agglomération en rationalisant son organisation, tirant profit des potentiels sous-exploités et en incitant au développement des activités dans les secteurs les plus appropriés."

*Un objectif général d'amélioration de la qualité de vie dans l'agglomération.*

Cet objectif général se décline en objectifs sectoriels dans les domaines du développement territorial et de la gestion des déplacements.

### 3.2 Objectifs sectoriels

#### 3.21 En termes de développement territorial

##### Un développement rationnel de l'urbanisation

- Densifier les parties centrales de l'agglomération (les centres de Bulle et des villages).
- Coordonner l'urbanisation avec les transports (densifier autour des gares et des arrêts de bus, privilégier les secteurs facilement accessibles à vélo ou à pied).
- Eviter l'étalement de l'urbanisation (ne pas créer de nouvelles zones à l'extérieur d'un périmètre compact d'agglomération).

*Des objectifs sectoriels à traduire par des actions concrètes dans les domaines concernés (développement de l'urbanisation et gestion des déplacements).*

##### Un cadre de vie valorisé

- Valoriser le centre ville, les quartiers et les villages (réaménager l'espace public bâti).
- Privilégier la mixité des fonctions (éviter des "quartiers dortoirs", profiter des synergies, ...).
- Préserver les espaces verts internes (Montcalia, la plaine des Granges, ...) et à proximité immédiate de l'agglomération (Bouleyres, Sautaux, Vallée de la Trême, les Colombettes, la Chia, les sentiers pédestres, ...).

### Des pôles de développement prioritaires

- Définir les pôles prioritaires en fonction de leur adéquation aux autres objectifs (centralité, desserte en transports publics, ...).
- Privilégier le développement des pôles prioritaires sur les nouvelles mises en zone.
- Définir des stratégies de développement adaptées aux sites.
- Garantir une utilisation rationnelle du sol, viser une densité forte et privilégier la mixité.
- Insérer le développement des sites stratégiques dans leur contexte bâti, à bâtir ou libre.

### Un paysage et une zone agricole préservés et valorisés

- Préserver le paysage et définir les limites de l'urbanisation en fonction de la création des entités paysagères et en valorisant les articulations entre paysage et urbanisation.
- Renforcer les valeurs du paysage, notamment par la création de structures paysagères.
- Assurer la pérennité des secteurs agricoles.
- Garantir la coexistence entre les milieux naturels, l'agriculture et les fonctions de délasserement du paysage.

## 3.22 En termes de gestion des déplacements

### Un système de transports performant qui appuie le développement régional

- Appuyer, par le système de transports (réseau routier, transports publics, réseau cyclable et piétons), les objectifs retenus en matière d'urbanisation.
- Desservir de façon performante le centre de l'agglomération et les villages en favorisant les déplacements en transport en commun, à vélo ou à pied (valoriser les liaisons internes piétonnes et cyclistes).
- Reporter le trafic automobile sur la nouvelle route de distribution (H189) et le faire accéder aux différents secteurs de l'agglomération par les itinéraires les plus directs et les moins sensibles.
- Renforcer les axes structurants d'entrée en ville.
- Sécuriser les secteurs d'habitation et les protéger des nuisances du trafic.
- Assurer une desserte multimodale à la zone industrielle de Planchy.
- Améliorer la qualité des transports publics pour les déplacements internes et les déplacements de et vers l'agglomération.



## 4. Concept, projet

### 4.1 Concept global

#### Un concept global...

Le Projet d'agglomération bulloise est basé sur un concept de développement territorial qui se veut :

- économe en terrain,
- permettant une utilisation optimale et diversifiée des secteurs centraux de l'agglomération,
- garantissant le maintien de l'habitat et de l'activité dans les villages.

Le concept de mobilité devra quant à lui :

- appuyer ce développement,
- valoriser les modes de transports respectueux de l'environnement.

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

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

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

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

#### ...décliné dans les différents domaines d'action

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

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

## 4.2 Urbanisation et paysage

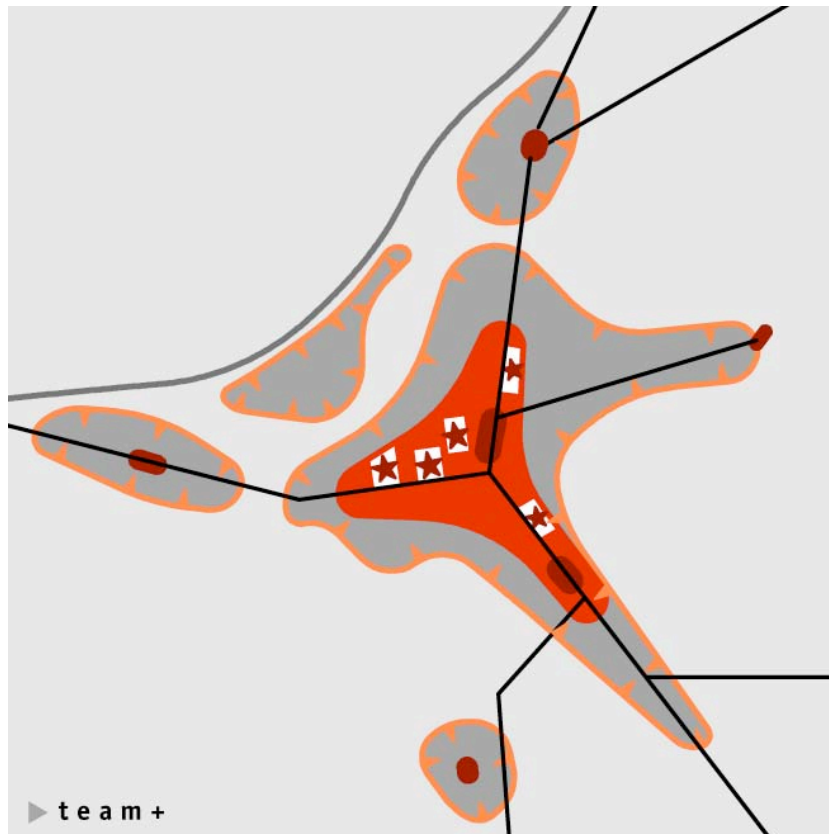
### 4.21 Urbanisation

#### Concept

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

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

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



Ainsi le projet prévoit de :

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

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

## Actions

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

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

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

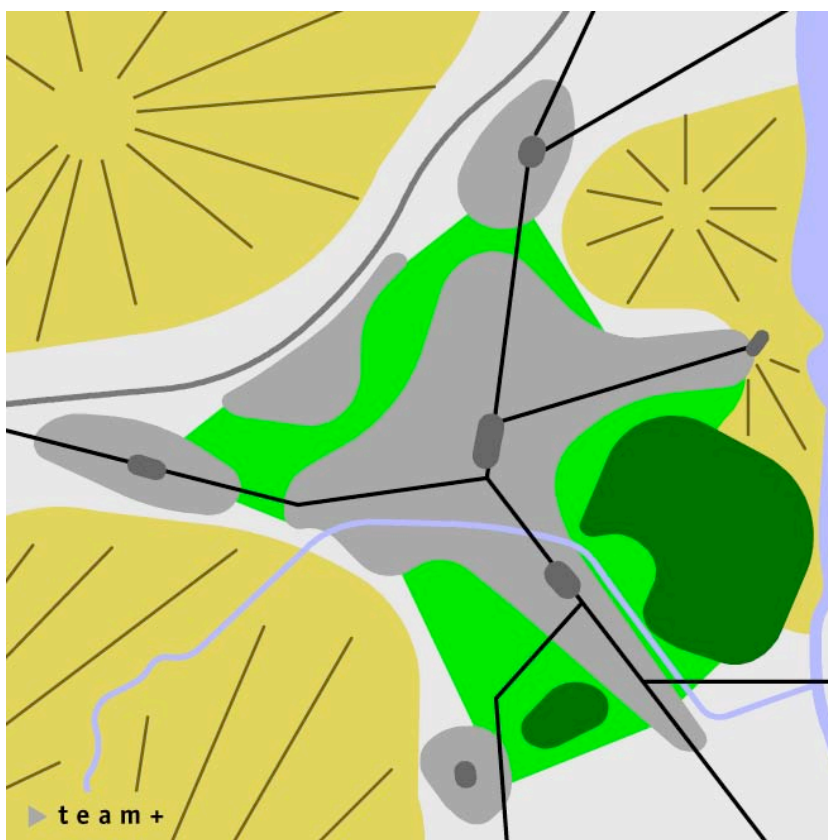
## 4.22 Paysage

### Concept

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

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

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



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

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

*Préserver, valoriser, structurer, intégrer...*

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

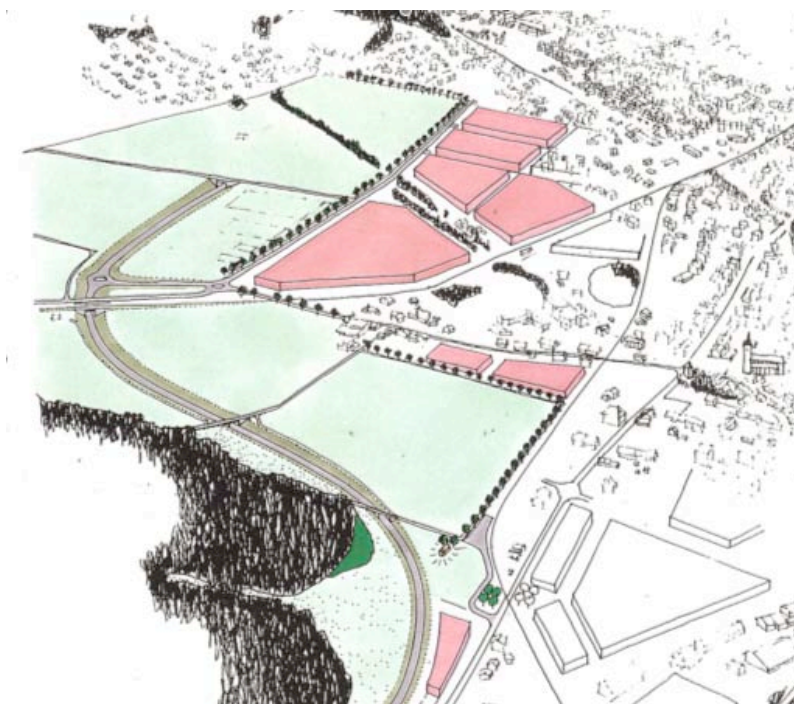
## Actions

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

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

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

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



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

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

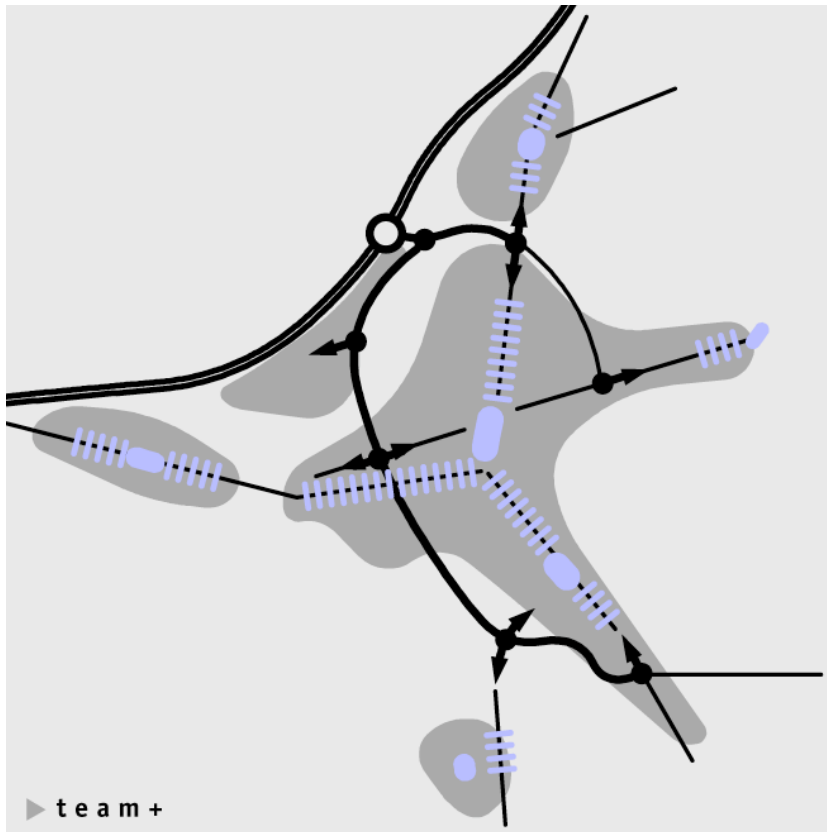
## 4.3 Transports

### 4.31 Le réseau routier et le stationnement

#### Concept

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

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



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

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

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

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

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



## Actions

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

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

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

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

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

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

*...avec des mesures de signalisation...*

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

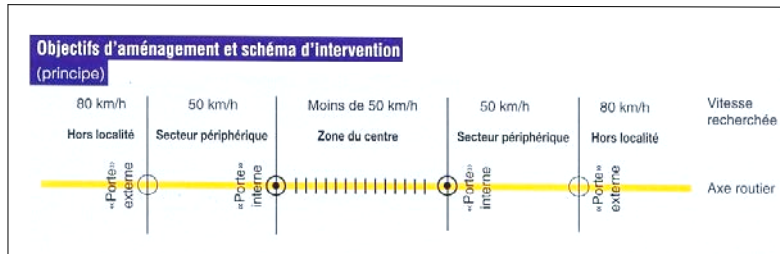
- **Pour compléter les interventions sur les axes d'entrée principaux, le centre historique bullois ainsi que les axes internes secondaires sont réaménagés dans le même but de dissuader le trafic de transit, d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain et la sécurité des usagers.**

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

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

■

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



*Projets "Valtraloc" – principes de base*

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

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

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

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

*...de modération...*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*...et sur les axes d'entrée en ville.*

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

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

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

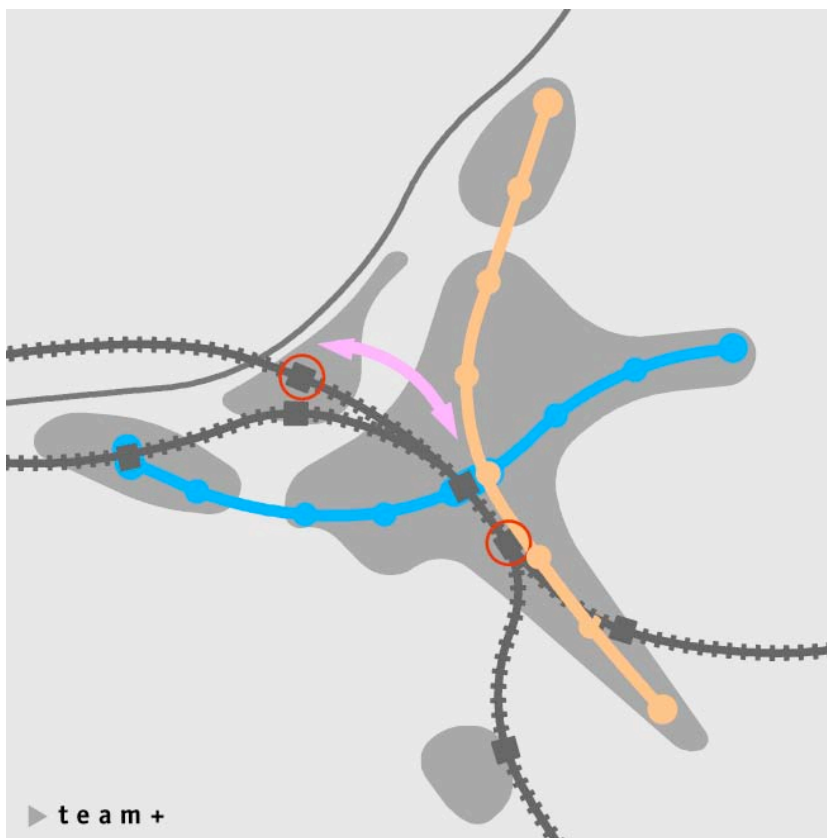
#### 4.32 Les transports publics

##### Concept

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

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

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



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

Le concept des transports publics se décline en 4 points :

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

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

## Actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette ligne circulera à une cadence de 30 minutes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

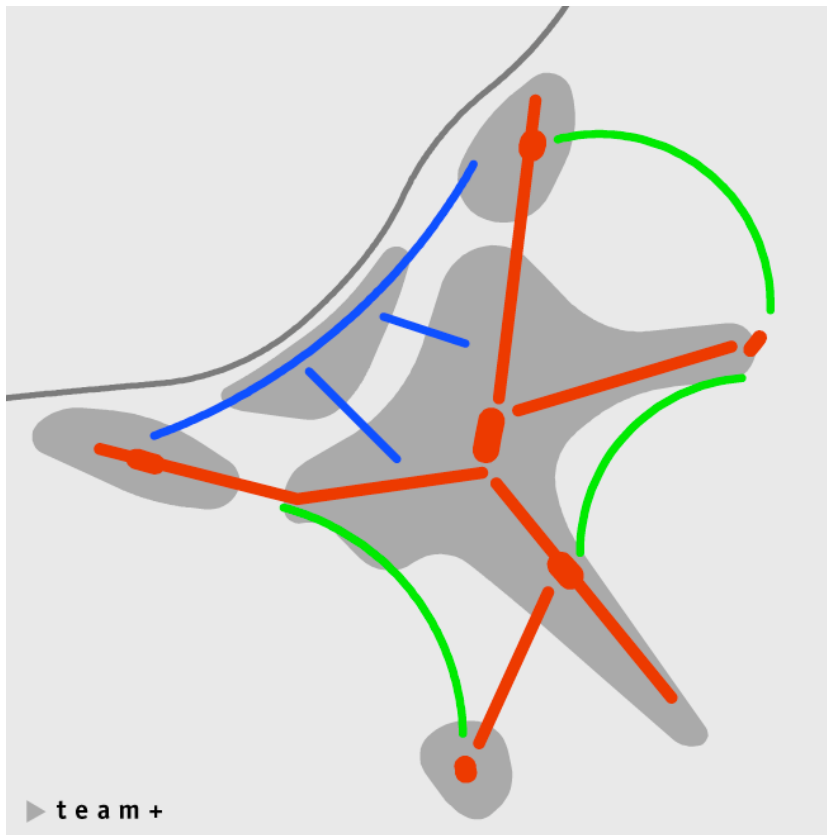
*...et l'intégration du tout dans la communauté tarifaire cantonale.*

### 4.33 La mobilité douce

#### Concept

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

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



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



Le concept de mobilité douce se décline en 4 points :

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

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

## Actions

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

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

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

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

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

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

### ■ Les liaisons entre les communes périphériques sont améliorées.

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

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

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

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

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

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

*...entre les communes...*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4.4 Le Projet d'agglomération

### 4.41 Volet urbanisation et paysage

#### Description

Les éléments suivants du Projet d'agglomération peuvent être mis en évidence en ce qui concerne l'urbanisation et le paysage (cf. plan) :

- Une nouvelle définition du centre et du périmètre compact de l'agglomération.
- Une nouvelle définition des orientations de base des affectations (secteurs centraux mixtes, secteurs de caractère résidentiel, secteurs d'activité).
- La localisation des futurs pôles de développement de l'agglomération.
- La définition d'espaces paysagers internes délimités spatialement par des fronts d'urbanisation ou des limites paysagères.
- La prise en compte des espaces forestiers comme constitutifs du paysage.
- La prise en compte dans l'urbanisation des liens avec les espaces paysagers.

#### Effets

Le Projet d'agglomération ainsi mis en place aura les effets suivants :

- une occupation rationnelle du sol, dense au centre, répondant aux besoins du futur sans recourir à l'étalement comme mode de croissance.
- La valorisation des espaces centraux renforçant la qualité de vie et affirmant l'identité des lieux.
- La création d'espaces de loisirs doux à proximité immédiate des habitations et des lieux de travail.
- La préservation des espaces agricoles et paysagers.

#### Capacité des secteurs centraux

Concrètement, la densification des secteurs centraux permet d'augmenter de manière significative la capacité des zones à bâtir dans l'agglomération.

Les tableaux des pages suivantes résument ces calculs de capacité.

*La densification des secteurs centraux permet d'augmenter sensiblement la capacité des zones à bâtir.*

## Analyse de la capacité des sites stratégiques (en zone à bâtir)

Analyse de la capacité des sites stratégiques (en zone à bâtir)															Lié au PA		Réserve avant PA			Augmentation liée au PA						
Site n°	Nom du site	Zone actuelle	Surface	Reconversion	Miamitien libre	Exploitable	IUS	SBP exploitables	habitants actuels	emplois actuels	Part habitat	Part emplois	m2/hab	m2/empl.	Taux de saturation habitat	Taux de saturation emplois	Capacité habitant	Capacité emplois	Capacité eqeh	Capacité habitants avant PA	Capacité emplois avant PA	Capacité eqeh Avant PA	Différence Capacité habitants	Différence Capacité emplois	Différence Capacité eqeh	Densité du site (eqeh/ha)
1	Arsenal	ZAC	76'500	72'500	4'000	72'500	0.65	47'125	0	50	50%	50%	50	80	80%	70%	377	206	583	0	0	0	377	156	533	76
2	La Pâla	ZPC	117'500	41'000	32'500	85'000	0.80	68'000	20	80	50%	50%	50	80	80%	70%	544	298	842	367	201	568	157	17	173	72
3	Desponds	ZAC	116'500	85'000	31'000	85'500	0.80	68'400	0	120	50%	50%	50	80	80%	70%	547	299	846	0	0	0	547	179	726	73
4	Gare de Bulle	ZG	29'500	26'000	3'500	26'000	1.00	26'000	50	80	50%	50%	50	40	80%	70%	208	228	436	0	0	0	158	148	306	148
5	Le Terraillet	ZPC/ZRHD	190'000			190'000	0.65	123'500	0	50	50%	50%	50	80	80%	70%	988	540	1'528	912	333	1'245	76	158	234	80
6	St-Michel	ZRMD/Z	72'500	16'500	14'500	58'000	0.60	34'800	20	30	80%	20%	50	40	80%	70%	445	122	567	239	59	298	186	33	219	78
7	Centre de La Tour	ZC	19'500	19'500		19'500	0.80	15'600	120	50	70%	30%	50	40	80%	70%	175	82	257	0	0	0	55	32	87	132
8	Le Praz	ZRMD	85'000	22'000		85'000	0.60	51'000	0	50	90%	10%	50	40	80%	70%	734	89	824	529	25	553	206	15	220	97
			<b>707'000</b>						<b>210</b>	<b>510</b>							<b>4'019</b>	<b>1'864</b>	<b>5882</b>	<b>2'047</b>	<b>617</b>	<b>2'664</b>	<b>1'762</b>	<b>737</b>	<b>2'499</b>	<b>83</b>

Nouvelles zones 0 0 0  
 Densifications de zones existantes 1'762 737 2'499

## Analyse de la capacité des sites d'appui

Analyse de la capacité des sites d'appui														Lié au PA		Réserve avant PA			Augmentation liée au PA			Densité du site (eqeh/ha)																										
Site n°	Nom du site	Zone actuelle	Surface	Reconversion	Miamiten libre	Exploitable IUS	SBP exploitables	habitants actuels	emplois actuels	Part habitat	Part emplois	m2/hab	m2/empl.	Part habitat	Part emplois	Capacité habitant	Capacité emplois	Capacité eqeh	Capacité habitants avant PA	Capacité emplois avant PA	Capacité eqeh Avant PA		Différence Capacité habitants	Différence Capacité emplois	Différence Capacité eqeh																							
<i>Bulle</i>																																																
a	Prila	ZAC	107'000		107'000	0.70	74'900	0	0	0%	100%	50	200	80%	70%	0	262	<b>262</b>	0	147	<b>147</b>	0	115	<b>115</b>	25																							
b	Jéricho-Le Coude	ZRFD	126'500		126'500	0.50	63'250	0	0	95%	5%	50	40	80%	70%	961	55	<b>1'017</b>	607	0	<b>607</b>	354	55	<b>410</b>	80																							
c	Le Carry	ZRFD	29'500		29'500	0.50	14'750	10	10	90%	10%	50	80	80%	70%	212	13	<b>225</b>	142	0	<b>142</b>	61	3	<b>64</b>	76																							
d	Les Granges	Zagr	82'500		82'500	0.60	49'500	0	0	90%	10%	50	40	80%	70%	713	87	<b>799</b>	0	0	<b>0</b>	713	87	<b>799</b>	97																							
e	Les Buissons	ZAC	16'500		16'500	0.60	9'900	0	10	90%	10%	50	40	80%	70%	143	17	<b>160</b>	0	0	<b>0</b>	143	7	<b>150</b>	97																							
<i>Riaz</i>																																																
f	Centre de Riaz	ZBourg	111'000	20'000	30'000	81'000	0.60	48'600	200	250	50%	50%	50	60	80%	70%	389	284	<b>672</b>	146	0	<b>146</b>	42	34	<b>76</b>	61																						
g	La Saletta	ZRFD/Bourg	53'500		53'500	0.60	32'100	0	0	90%	10%	50	60	80%	70%	462	37	<b>500</b>	257	0	<b>257</b>	205	37	<b>243</b>	93																							
h	Champ Ste-Marie	Zagr	104'000		104'000	0.60	62'400	0	0	90%	10%	50	60	80%	70%	899	73	<b>971</b>	0	0	<b>0</b>	899	73	<b>971</b>	93																							
i	La Champy	Zagr	16'000	7'500	16'000	0.60	9'600	10	10	90%	10%	50	60	80%	70%	138	11	<b>149</b>	0	0	<b>0</b>	128	1	<b>129</b>	93																							
<i>Vuadens</i>																																																
j	Centre de Vuadens	Zagr	150'000	30'000	10'000	140'000	0.60	84'000	50	50	35%	65%	50	80	80%	70%	470	478	<b>948</b>	0	0	<b>0</b>	420	428	<b>848</b>	63																						
k	Le Maupas	Zagr	95'000	13'000	95'000	0.60	57'000	10	50	10%	90%	50	200	80%	70%	91	180	<b>271</b>	0	0	<b>0</b>	81	130	<b>211</b>	29																							
l	Le Margy	Zagr	37'500	5'000	37'500	0.60	22'500	50	0	80%	20%	50	60	80%	70%	288	53	<b>341</b>	0	0	<b>0</b>	238	53	<b>291</b>	91																							
m	Au Village d'en Haut	ZRFD/Zagr	56'000	12'000	30'000	26'000	0.35	9'100	50	0	95%	5%	50	40	80%	70%	138	8	<b>146</b>	160	0	<b>160</b>	-72	8	<b>-64</b>	26																						
n	La Daly	Zagr	25'000	0	25'000	0.60	15'000	0	0	10%	90%	50	100	80%	70%	24	95	<b>119</b>	0	0	<b>0</b>	24	95	<b>119</b>	47																							
<i>Le Paquier</i>																																																
o	Villars Blanchin	Zagr	58'000	0	58'000	0.50	29'000	0	0	90%	10%	50	60	80%	70%	418	34	<b>451</b>	0	0	<b>0</b>	418	34	<b>451</b>	78																							
			<b>1'068'000</b>				<b>380</b>	<b>380</b>											<b>5'347</b>	<b>1'685</b>	<b>7'032</b>	<b>1'312</b>	<b>147</b>	<b>1'459</b>	<b>3'655</b>	<b>1'159</b>	<b>4'813</b>	<b>66</b>																				
																						Nouvelles zones		<b>3'063</b>	<b>906</b>	<b>3'969</b>																						
																						Densifications de zones existantes		<b>591</b>	<b>253</b>	<b>844</b>																						

## Analyse de la capacité des sites de réserve

Analyse de la capacité des sites de réserve														Lié au PA		Réserve avant PA			Augmentation liée au PA			Densité du site (éqeh/ha)																											
Site n°	Nom du site	Zone actuelle	Surface	Reconversion	Miamiten libre	Exploitable	IUS	SBP exploitables	habitants actuels	emplois actuels	Part habitat	Part emplois	m2/hab	m2/empl.	Part habitat	Part emplois	Capacité habitants	Capacité emplois	Capacité éqeh	Capacité habitants avant PA	Capacité emplois avant PA		Capacité éqeh Avant PA	Différence Capacité habitants	Différence Capacité emplois	Différence Capacité éqeh																							
R	Montcalia nord	Zagr	104'000		104'000	1.00	104'000	0	0	40%	60%	50	50	80%	70%	666	874	<b>1'539</b>	0	0	<b>0</b>	666	874	<b>1'539</b>	148																								
R	Cloaset	Zagr	102'000	9'500	92'500	0.80	74'000	10	50	20%	80%	50	50	80%	70%	237	829	<b>1'066</b>	0	0	<b>0</b>	227	779	<b>1'006</b>	104																								
R	Sous Le Crêt	ZAC	41'500		41'500	0.70	29'050	0	0	40%	60%	50	50	80%	70%	186	244	<b>430</b>	0	145	<b>145</b>	186	99	<b>285</b>	104																								
R	La Fin	Zagr	32'000		32'000	0.50	16'000	0	0	80%	20%	50	50	80%	70%	205	45	<b>250</b>	1	1	<b>2</b>	204	44	<b>248</b>	78																								
R	Riaz Sud	Zagr	106'500		106'500	0.80	85'200	0	0	80%	20%	50	50	80%	70%	1'091	239	<b>1'329</b>	0	0	<b>0</b>	1'091	239	<b>1'329</b>	125																								
			<b>386'000</b>					<b>10</b>	<b>50</b>							<b>2'384</b>	<b>2'230</b>	<b>4'613</b>	<b>1</b>	<b>146</b>	<b>147</b>	<b>2'373</b>	<b>2'034</b>	<b>4'407</b>	<b>120</b>																								
																						Nouvelles zones			2'187	1'935	4'122																						
																						Densifications de zones existantes			204	44	248																						

## Capacité habitat (à besoin évolutif)

	hab. 2006	Capacité des surfaces libres (selon PAZ)	Capacité des surfaces libres Saturation 80 %	Augmentation de la capacité des secteurs stratégiques	Augmentation de la capacité des secteurs d'appui	Capacité totale (Besoins 2007)	Capacité totale (Besoins 2020)	Population 2020	Capacité totale (Besoins 2030)	Population 2030
Bulle	16'521	7'500	6'000	1'762	1'270	25'553	23'021	20'816	21'840	23'129
Morlon	590	160	128			718	647	743	614	826
Le Pâquier	1'032	280	224		418	1'674	1'508	1'300	1'430	1'445
Riaz	1'903	620	496		1'275	3'674	3'310	2'398	3'140	2'664
Vuadens	1'806	430	344		692	2'842	2'560	2'276	2'429	2'528
<b>Agglomération</b>	<b>21'852</b>	<b>8'990</b>	<b>7'192</b>	<b>1'762</b>	<b>3'655</b>	<b>34'460</b>	<b>31'045</b>	<b>27'534</b>	<b>29'453</b>	<b>30'593</b>

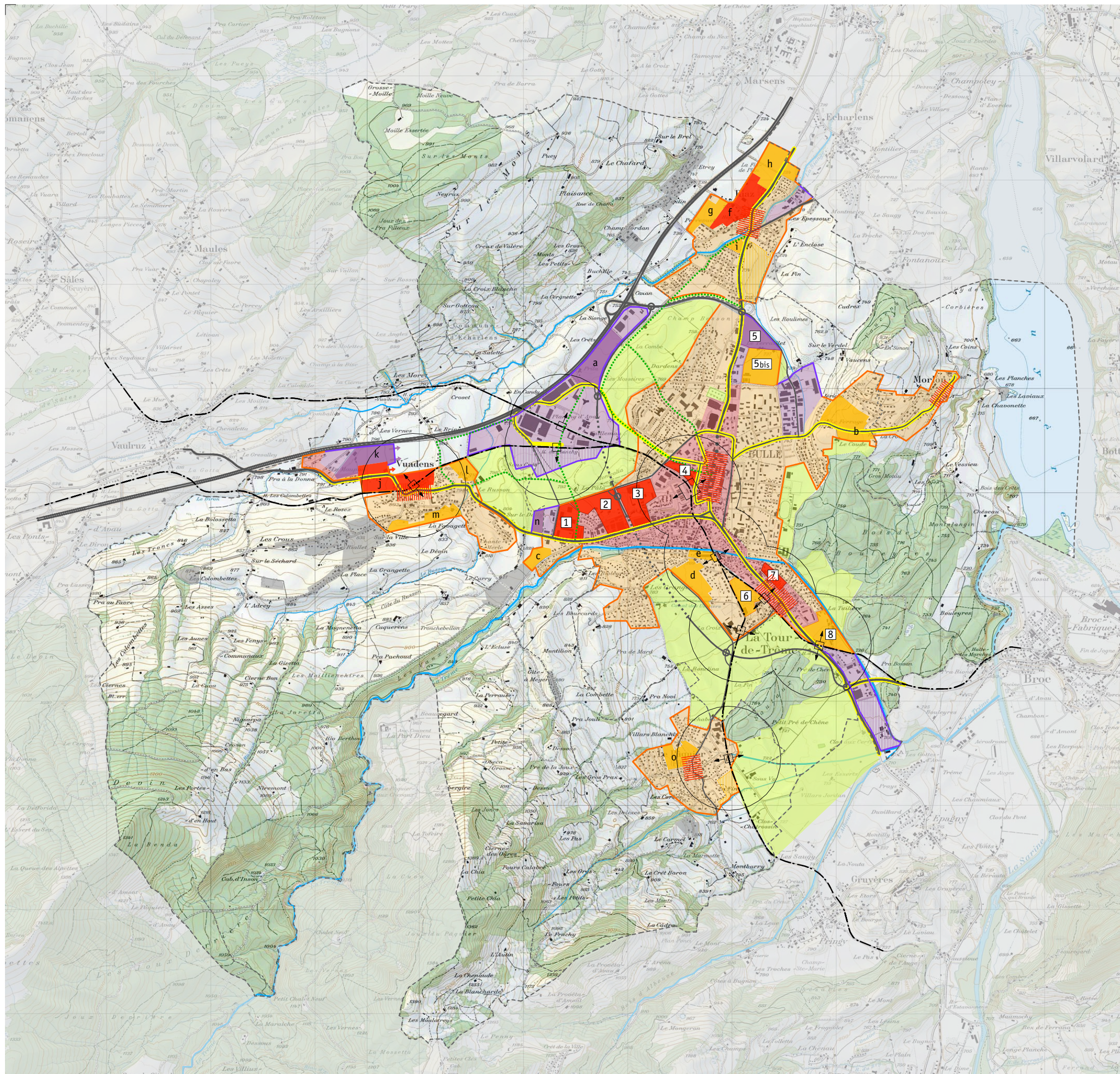
Besoins 2020 : 111% du 2007

Besoins 2030 : 117% du 2007



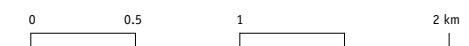
## Capacité emplois (à besoin adapté aux types d'activités)

	Emplois 2005	Capacité des surfaces libres	Capacité des surfaces libres Saturation 70 %	Augmentation de la capacité des secteurs stratégiques	Augmentation de la capacité des secteurs d'appui	Capacité totale	Emplois 2020	Emplois 2030
Bulle	8'951	4'700	3'290	737	268	13'245	11'278	12'531
Morlon	106	10	7			113	134	148
Le Pâquier	185	50	35		34	254	233	259
Riaz	735	200	140		145	1'020	926	1'029
Vuadens	435	300	210		712	1'357	548	609
<b>Agglomération</b>	<b>10'412</b>	<b>5'260</b>	<b>3'682</b>	<b>737</b>	<b>1'159</b>	<b>15'989</b>	<b>13'119</b>	<b>14'577</b>



**Légende**

- |          |                  |                |                 |
|----------|------------------|----------------|-----------------|
| Existant | Site stratégique | Site d'appoint | Site de réserve |
|          |                  |                |                 |
|          |                  |                |                 |
|          |                  |                |                 |
- Secteurs centraux**  
**Secteurs résidentiels**  
**Activités**
- Centralité existante et à valoriser
  - Parc urbain, espace vert structurant
  - Réseau routier structurant
  - Réseau ferroviaire, halte et rayon de desserte 500m
  - Axe de bus et axe MD
  - Axe MD structurant centres-activités
  - Périmètre compact de l'agglomération
  - Secteurs urbanisés hors du périmètre compact (hors priorités)
  - Cours d'eau



#### 4.42 Volet trafic individuel motorisé (TIM) et stationnement

##### Description

Les éléments suivants du Projet d'agglomération peuvent être mis en évidence en ce qui concerne le réseau routier et le stationnement (cf. plan) :

- L'attractivité de la jonction autoroutière de Bulle est renforcée par le fait que la route de distribution H189 y est directement branchée. Toute l'agglomération bulloise est alors facilement accessible par cette jonction. Le trafic utilisant actuellement la jonction de Vaulruz pour accéder à l'ouest de l'agglomération, provoquant des nuisances importantes dans les villages de Vaulruz et de Vuadens, pourra dorénavant utiliser la jonction de Bulle.
- La H189 joue le rôle de contournement de la Ville de Bulle (secteurs Bulle et La Tour-de-Trême), mais elle distribue également le trafic dans l'ensemble de l'agglomération. Chaque commune est desservie par un accrochage. Pour la Commune de Morlon, la H189 est prolongée par la route de Fribourg, qui contourne les zones urbanisées sensibles.
- L'entrée dans l'agglomération se fait par ailleurs par le réseau cantonal principal (directions Fribourg par La Roche, Lausanne, Intyamon et Jaunpass) et secondaire (directions Fribourg par le Bry, et Gruyères par Le Pâquier).
- Le réseau urbain structurant assure les accès aux différentes parties de l'agglomération, à partir du réseau cantonal et de la H189, en évitant le cœur de l'agglomération (centre historique bullois et son environnement proche). Ce réseau structurant permet par ailleurs les échanges entre quartiers en y évitant le transit.
- Les axes d'entrée dans la Ville de Bulle sont réaménagés de manière à assurer confort et sécurité pour l'ensemble des modes de transport.
- Les axes traversant les centres des communes membres sont modérés et requalifiés selon les principes édictés par le guide "Valtraloc" du Canton de Fribourg.
- Le réseau de desserte principal complète le réseau urbain structurant et assure l'accès aux différents quartiers et aux principaux parkings en évitant un transit local à travers les quartiers d'habitation. Les axes qui le composent sont modérés et assurent confort et sécurité pour l'ensemble des modes de transport. La desserte de la zone d'activité intercommunale de Planchy est réorganisée de manière à assurer un accès optimal depuis la route de distribution H189 et éviter les reports de trafic à travers les secteurs résidentiels et dans les zones agricoles situées au-delà de l'autoroute.
- Des zones à vitesse modérée sont introduites dans tous les quartiers résidentiels dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants, de rendre ces rues plus attractives et plus sûres pour les usagers non-motorisés et de supprimer les mouvements de transit.

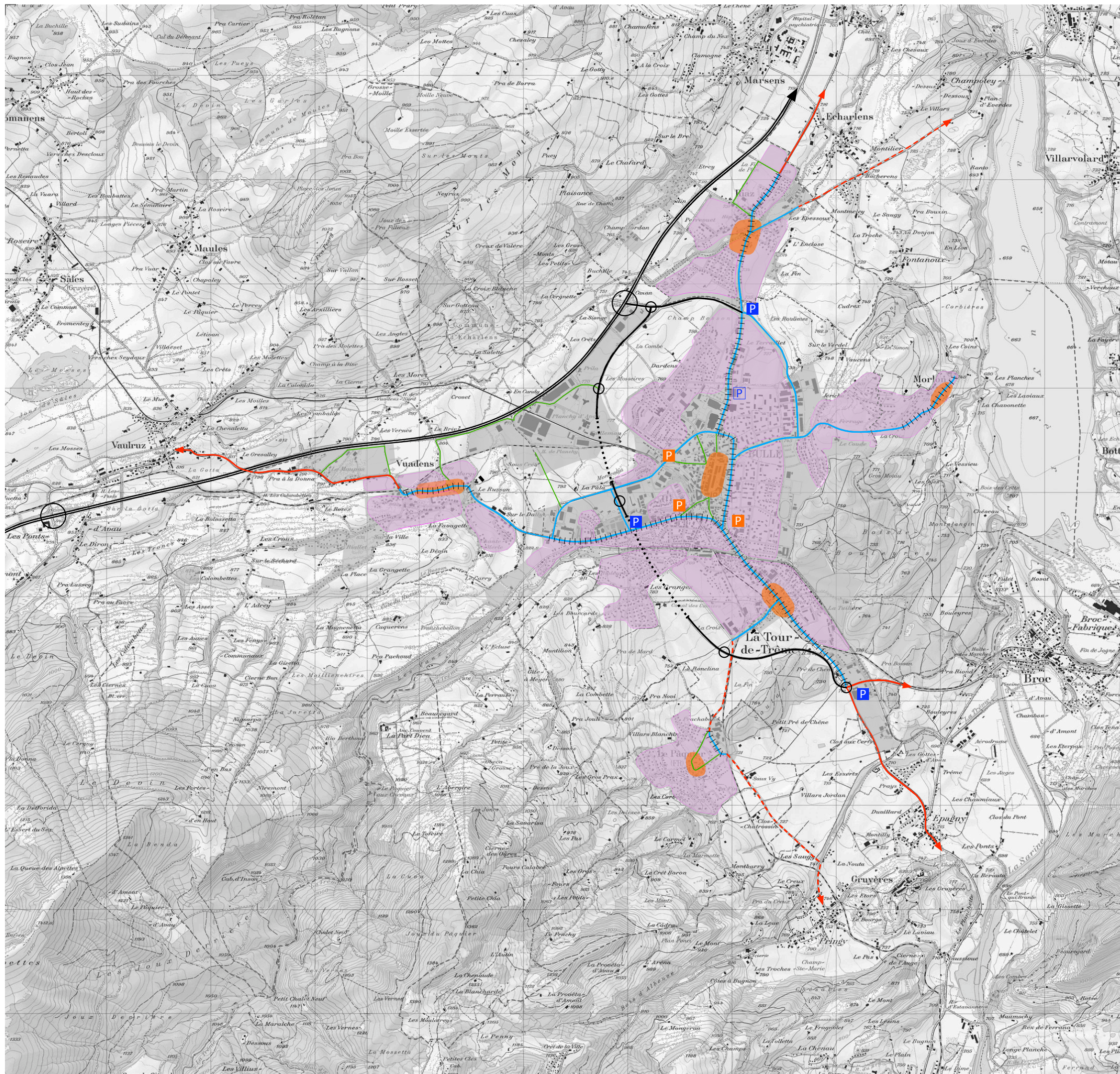
*"Valtraloc" : Valorisation des traversées de localités : guide élaboré par le canton de Fribourg pour le réaménagement des routes principales en traversées de localité.*

- Les employés du centre-ville sont tenus à stationner leur véhicule dans des parkings (parc + marche à pied) situés à proximité directe de celui-ci.
- Des possibilités de parkings d'échange (parc + bus) sont également offertes aux pendulaires.













### Effets

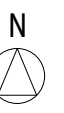
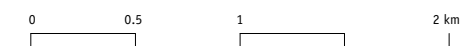
Le Projet d'agglomération ainsi mis en place aura les effets suivants :

- une utilisation optimale de la route de contournement et de distribution H189 par des mesures de persuasion (signalisation, temps de parcours optimisés) et par des mesures de dissuasion (modération importante du réseau urbain structurant et du réseau de desserte),
- une diminution des charges de trafic sur le réseau urbain structurant et une stabilisation de ces charges à long terme par les actions de modération de ceux-ci et par l'encouragement à l'utilisation des autres modes de transports (transports publics et mobilité douce),
- une revalorisation complète du Centre historique bullois en tant que pôle économique et touristique d'importance régionale ainsi qu'une requalification des centres des autres communes membres.
- Une augmentation de la qualité de vie dans les quartiers résidentiels par une revalorisation des espaces publics, une baisse des nuisances et une suppression du trafic parasite.



**Légende**

-  Autoroute et jonction autoroutière
-  Route de contournement H189 et jonctions
-  Réseau cantonal principal
-  Réseau cantonal secondaire
-  Réseau urbain structurant
-  Réseau urbain structurant modéré
-  Réseau de desserte principal
-  Centre modéré
-  Zone à vitesse modérée
-  Parking d'échange et de covoiturage
-  Emplacement de réserve
-  Parking pour employés et habitants du centre-ville (parc + marche)



#### 4.43 Volet transports publics

##### Description

Les éléments suivants du Projet d'agglomération peuvent être mis en évidence en ce qui concerne les transports publics (cf. plan) :

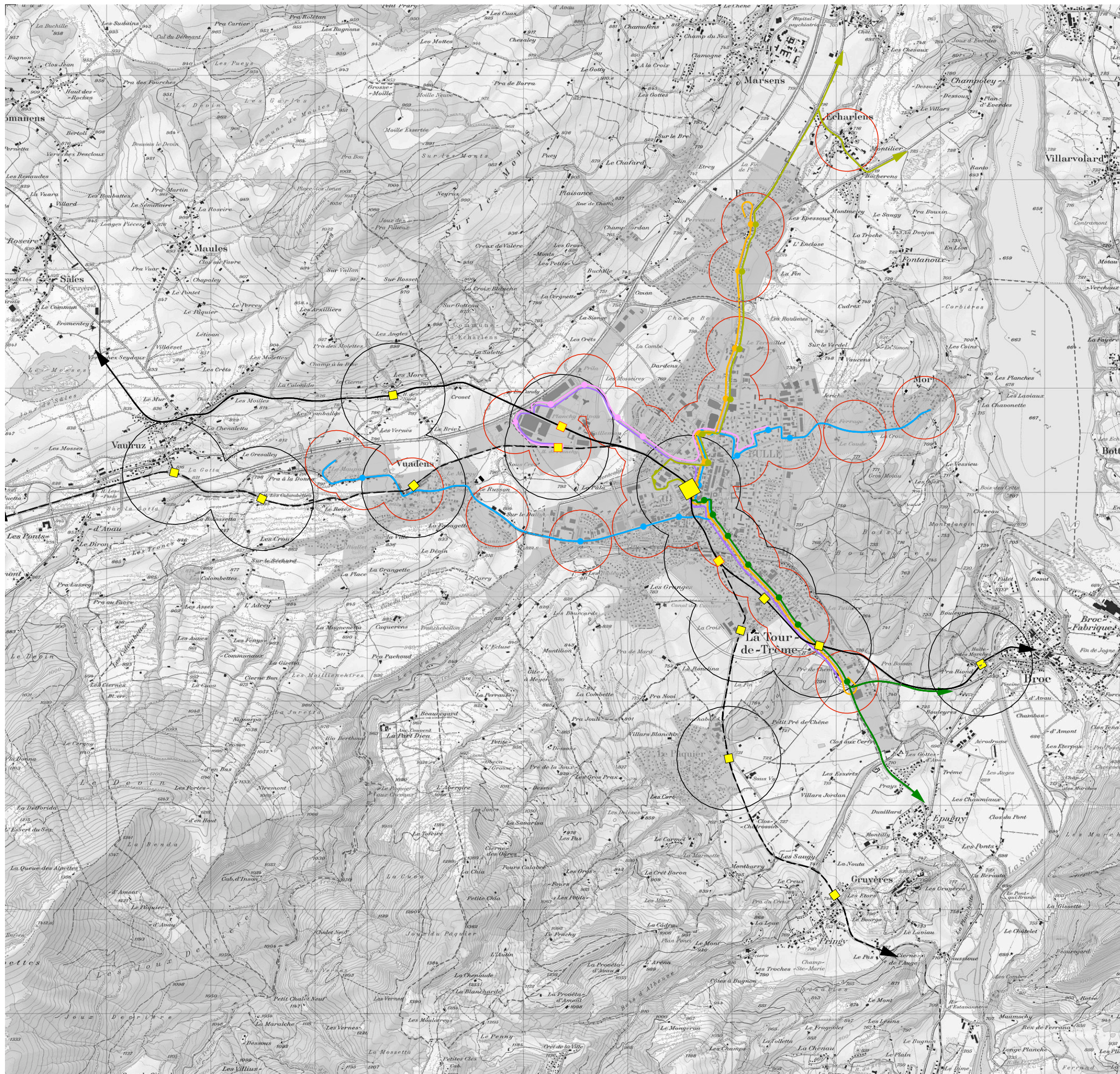
- Le réseau ferroviaire est amélioré et répond mieux aux besoins de l'agglomération. La ligne Romont-Bulle est couplée avec celle de Bulle-Broc et une liaison directe est mise en service entre Bulle et Fribourg via Romont. Une liaison à la demi-heure est offerte entre Bulle, La Tour-de-Trême et Broc. La ligne Palézieux-Vuadens-Bulle-Le Pâquier-Montbovon est amenée à une cadence semi-horaire durant les heures de pointe. Les arrêts sont requalifiés.
- Deux arrêts ferroviaires sont créés, l'un dans la zone d'activité de Planchy, l'autre à La Tour-de-Trême, dans le secteur des Roseires.
- Les itinéraires des bus régionaux sont revus à l'intérieur de l'agglomération afin de mieux la desservir. Ils coïncident à quelques exceptions près avec les parcours des lignes urbaines.
- Le système de bus urbains est basé sur deux lignes principales et deux lignes complémentaires :
  - Une ligne nord-sud qui relie l'accrochage-sud de la H189 à l'hôpital de district de Riaz à une cadence de 30 minutes.
  - Une ligne est-ouest qui relie la zone d'activité du Maupas (Vuadens) à Morlon à une cadence de 30 minutes.
  - Deux lignes vers Planchy qui relient, pendant les heures de pointe, d'une part l'accrochage-sud à Planchy et d'autre part le secteur résidentiel de Palud à Planchy, toutes deux à la cadence de 30 minutes.
- La juxtaposition des lignes régulières nord-sud et est-ouest avec les lignes complémentaires en direction de Planchy assure une cadence de 15 minutes durant les heures de pointe sur les parcours "accrochage-sud H189 – centre-ville" et "Palud – centre-ville".

##### Effets

Le Projet d'agglomération ainsi mis en place aura les effets suivants :

- Offrir une alternative intéressante à la voiture pour les usagers sortant ou entrant dans l'agglomération, de même que pour ceux se rendant d'un point à un autre de celle-ci.
- Desservir finement le territoire de l'agglomération par les transports publics qu'ils soient routiers ou ferroviaires.
- Mieux utiliser le système actuel pour les besoins de l'agglomération.
- Permettre à près de 50% des pendulaires d'atteindre leur lieu de travail sans transbordement (contre 17% aujourd'hui).

Projet "Transports publics"



**Légende**

**Réseau régional**

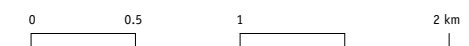
- Ligne ferroviaire Palézieux-Montbovon  
cadence horaire à semi-horaire
- Ligne ferroviaire Romont-Broc  
- direct Bulle-Romont-Fribourg, cadence horaire  
- omnibus Bulle-Romont, cadence horaire  
- omnibus Bulle-Broc, cadence semi-horaire

- Gare principale
- / ■ Halte et gare existantes / à créer
- / — Réseau de bus nord / sud  
6 lignes à cadence horaire

**Réseau d'agglomération**

- Ligne de bus diamétrale est-ouest  
cadence 15' à 30'
- Ligne de bus diamétrale nord-sud  
cadence 15' à 30'
- / — Lignes de bus urbaines complémentaires  
cadence à 30'

- Rayon de desserte halte et gare  
(500 m)
- Rayon de desserte arrêt de bus  
(300 m)



#### 4.44 Volet mobilité douce

##### Description

Les éléments suivants du Projet d'agglomération peuvent être mis en évidence en ce qui concerne la mobilité douce (cf. plan) :

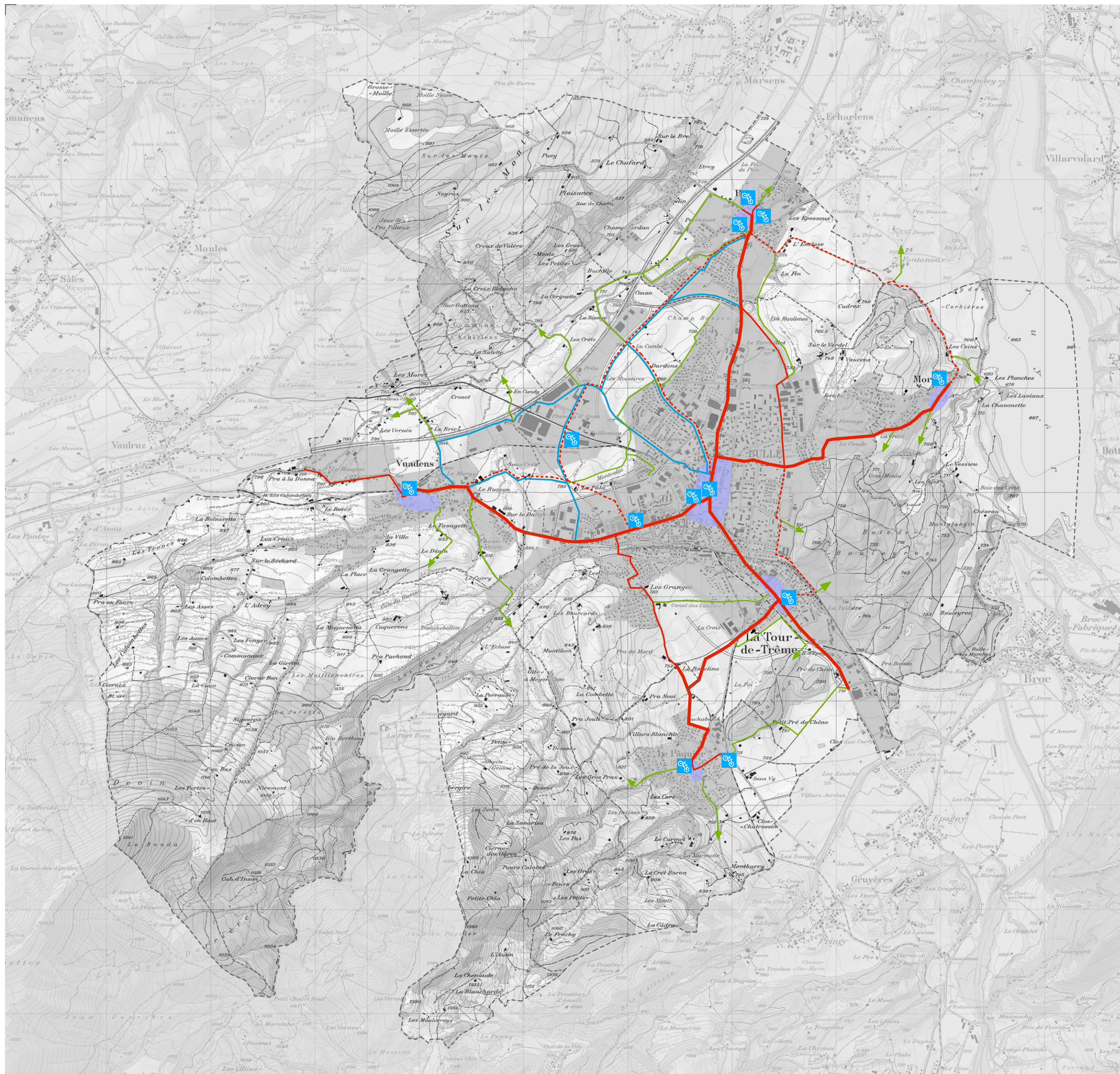
- Des liaisons performantes, sûres et attractives entre les communes périphériques et la commune-centre, pour une bonne part le long des axes d'entrée principaux.
- Des liaisons performantes, sûres et attractives permettant de connecter les communes périphériques entre elles.
- Des liaisons performantes et "au plus court" desservant la zone d'activité de Planchy.
- Des liaisons complémentaires traversant les espaces verts de l'agglomération.
- Une desserte fine du territoire et des emplacements de stationnement pour les vélos.

##### Effets

Le Projet d'agglomération ainsi mis en place aura les effets suivants :

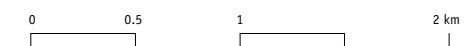
- Une offre intéressante et une alternative à la voiture pour les liaisons à l'intérieur de l'agglomération.
- Une augmentation substantielle de la part modale en faveur de la mobilité douce.
- Un système de cheminements continus et sûrs.
- Une offre agréable d'itinéraires de promenade à travers l'agglomération et en connexion avec les cheminements de randonnée existants.





**Légende**

- - - Liaison intercommunale
- Desserte de la ZA Planchy
- Liaisons vertes
- Centre à forte attractivité MD
- 🚲 Parking deux-roues



## 5. Mesures

### 5.1 Définition et organisation des mesures

#### 5.1.1 Définition

Les mesures concourent à un objectif commun de développement harmonieux de l'agglomération.

Elles soutiennent le Projet d'agglomération. Elles correspondent aux actions à mettre en place pour assurer la mise en œuvre et le fonctionnement de celui-ci.

Elles ont été définies sur la base des concepts établis dans chaque domaine : l'urbanisation et le paysage, le réseau routier et le stationnement, les transports publics, la mobilité douce.

Dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, elles portent sur des aspects réglementaires ou de planification. Elles visent à :

- densifier le centre de l'agglomération,
- limiter l'urbanisation vers l'extérieur.

Dans le domaine des transports, elles visent à :

- optimiser l'utilisation de la H189,
- permettre le développement des secteurs centraux de l'agglomération,
- protéger les centres, les quartiers et, plus généralement, tous les espaces de vie,
- limiter les atteintes à l'environnement,
- inciter à l'utilisation des modes de déplacement non polluants.

Certaines de ces mesures font l'objet d'un avant-projet ou d'un projet de réalisation, d'autres ont été établies sur la base d'études d'opportunité.

*C'est par un plan de mesures, dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la gestion de la mobilité, que le Projet d'agglomération sera mis en œuvre.*

#### 5.1.2 Organisation des mesures

Les mesures sont classées en trois catégories :

##### ■ Les mesures infrastructurelles

Les mesures infrastructurelles sont les mesures qui sont en principe cofinancées par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure. Elles comprennent toutes les mesures liées aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre et au fonctionnement du Projet d'agglomération.

Certaines d'entre elles ont été classées en "**mesures de hiérarchie supérieure**". Elles constituent l'armature des infrastructures et donc le fondement de l'organisation du Projet d'agglomération. Elles sont réalisées (route de Fribourg) ou en cours de l'être (route de distribution H189) et sont déjà financées (pas de demande de financement par le fonds d'infrastructure).

*Trois catégories de mesures pour mettre en œuvre un projet pluridisciplinaire pour l'agglomération.*

Les mesures infrastructurelles comprennent également les mesures réalisées avant 2011 car elles participent pleinement au Projet d'agglomération. Ces mesures sont également financées par les communes sans demande de financement par la Confédération.

#### ■ Les mesures de gestion de la mobilité

Les mesures de gestion de la mobilité constituent les mesures d'accompagnement au Projet d'agglomération. Elles visent à optimiser le système de transports mis en place ou à en augmenter son efficacité. Ces mesures ne sont pas financées par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure. Elles font cependant partie des coûts d'exploitation à charge des communes membres.

#### ■ Les mesures d'urbanisation

Les mesures d'urbanisation sont les actions qui doivent être mises en œuvre par les communes pour atteindre les objectifs liés à l'aménagement du territoire. Elles constituent la base du Projet d'agglomération et garantissent un développement cohérent de l'agglomération. Elles ne sont pas financées par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure.

### 5.13 "Paquets" de mesures et mesures liées

Les mesures sont présentées individuellement sous forme de fiches (cf. partie C ci-après).

Les mesures infrastructurelles ont été organisées en paquets de mesures et en mesures isolées, en fonction de leurs objectifs spécifiques et de leur période de mise en œuvre.

**Un paquet de mesures est un ensemble de mesures isolées liées entre elles au plan du contenu (même objectif visé) et parvenues à un même niveau de maturité.**

Pour ce dernier point, ont également été intégrées les mesures réalisées avant 2011 dans le sens où elles participaient de manière importante à l'efficacité du paquet de mesures considéré. Par ailleurs, une seule exception a été faite en ce qui concerne le niveau de maturité. En effet une mesure de priorité B a été intégrée dans un paquet de priorité A (paquet 1 – P1). Il s'agit de la mesure M8 qui a un degré de maturité identique aux autres mesures de P1 mais dont la réalisation ne peut intervenir avant 2015.

*Les mesures infrastructurelles sont regroupées en "paquets", certaines demeurent sous la forme de mesures isolées.*

**Pour l'agglomération bulloise, les 26 mesures répertoriées sont réparties en 5 paquets et 6 mesures isolées.**

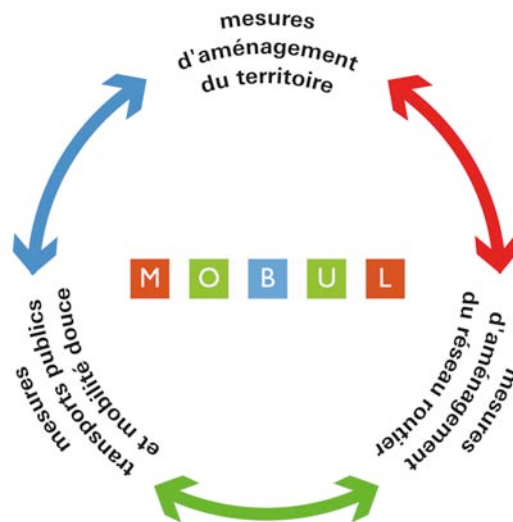
## 5.2 Principe d'indissociabilité des mesures

Globalement, les mesures, infrastructurelles ou non, sont toutes nécessaires à la réussite du Projet d'agglomération.

En effet :

- les mesures d'aménagement du territoire sont à la base du fonctionnement des mesures d'organisation des déplacements,
- les mesures TC et mobilité douce sont nécessaires à la réussite de l'objectif de transfert d'une partie des déplacements sur les modes de transport non polluants,
- ce transfert ne se fera cependant pas sans les mesures d'aménagement du réseau routier et de gestion de la mobilité dans l'agglomération.

*Les mesures sont indissociables, toutes concourent à la réussite du projet.*



## 5.3 Degré de priorité, évaluation des mesures

### 5.31 Degré de priorité

Le degré de priorité des mesures a été fixé en fonction du niveau de maturité de la mesure ou du paquet de mesures considéré.

#### ■ Priorité A

Ont été classées en "**priorité A**", les mesures dont l'importance des effets ne peut attendre plus de 7 ans et qui sont intimement liées à l'ouverture de la route de distribution H189 ou à la mise en place du réseau de transports publics urbain. Nombre de ces mesures font l'objet d'un avant-projet. La grande majorité d'entre-elles fait l'objet d'une étude d'opportunité. Les autres sont facilement planifiables dans les délais correspondant au degré de priorité A.

#### ■ Priorité B

Ont été classées en "**priorité B**", les mesures dont les études d'opportunité étaient planifiées mais dont l'importance des effets ne pouvaient attendre plus de 10 ans. Le plus souvent, il s'agit de compléments à des mesures de priorité A.

#### ■ Priorité C

Ont enfin été classées en "**priorité C**", les mesures étant au stade de l'idée, dont le coût ne pouvait être évalué, dont l'effet bénéfique était complémentaire à d'autres mesures et qui ne pouvaient pas être réalisées avant 2018.

### 5.32 Evaluation des mesures

Les mesures infrastructurelles ont fait l'objet d'une évaluation selon les recommandations de l'ARE.

Dans le cadre de cette analyse, il a été vérifié que les rapports coût-utilité des différentes mesures correspondaient bien au degré de priorité fixé.

*Les mesures infrastructurelles ont été hiérarchisées et des priorités de réalisation ont été définies.*

*Elles ont fait l'objet d'une évaluation selon les recommandations de l'ARE.*

## 5.4 Liste des mesures

La liste complète des mesures figure dans les tableaux des trois pages suivantes.

Les mesures infrastructurelles sont présentées d'abord, dans l'ordre suivant :

- les mesures de hiérarchie supérieure (2 mesures) : ces mesures sont en cours de réalisation, elles font partie de l'état de référence, elles ne sont pas numérotées, pas chiffrées et ne font pas partie du projet d'agglomération,
- les mesures d'aménagement du réseau routier (3 paquets comprenant 15 mesures) : ces mesures concernent, selon les cas, les transports individuels motorisés, les transports publics et/ou la mobilité douce,
- les mesures concernant spécifiquement les transports publics (3 mesures isolées dont une mesure en priorité C non chiffrée),
- les mesures concernant spécifiquement la mobilité douce (2 paquets comprenant 5 mesures),
- les mesures concernant le stationnement (3 mesures isolées).

Viennent ensuite les mesures non infrastructurelles :

- les mesures de gestion de la mobilité (7 mesures),
- les mesures concernant l'urbanisation (6 mesures).

Les tableaux se présentent comme suit :

- colonne 1 : numéro de la mesure, respectivement du "paquet" de mesures,
- colonne 2 : libellé de la mesure (détaillé par objet selon les cas),
- colonne 3 : commune(s) touchée(s) directement par la mesure,
- colonne 4 : priorité (déjà réalisé (-), priorités A, B ou C),
- colonnes 5 à 7 : mesures concernant les transports individuels motorisés (TIM), les transports publics (TP) et/ou la mobilité douce (MD),
- colonne 8 : coûts estimés de la mesure (ou de l'objet, partie de mesure).

## LISTE DES MESURES

N°	MESURES INFRASTRUCTURELLES	COMMUNE(S)	Pr.	TIM	TP	MD	Coût
<b>Mesures de hiérarchie supérieure</b> (€ Etat de référence)							
	Réalisation de la route d'évitement de Bulle - La Tour-de-Trême H189	B	-	x			-
	Réalisation de la route de Fribourg (mesure complémentaire à H189)	B	-	x		x	-
<b>Réseau routier</b>							
<b>P1</b>	<b>Mesures "axes structurants dans la commune-centre"</b>						
M1	Réaménagement du Centre historique bullois (zone 30)	B	-	x	x	x	8'500'000
M2	Réaménagement de l'axe d'entrée sud						
	a. réaménagement de la route de l'Intyamont (Accrochage Sud - giratoire "Le Pra")	B	A	x	x	x	2'580'000
	b. réaménagement de la rue de l'Ancien-Comté	B	A	x	x	x	1'430'000
	c. réaménagement de la rue de Gruyères (Temple - La Trême)	B	A	x	x	x	1'500'000
M3	Réaménagement de l'axe d'entrée nord (route de Riaz)	B	A	x	x	x	5'200'000
M4	Réaménagement de l'axe d'entrée ouest (rue de Vevey)	B	A	x	x	x	5'400'000
M5	Réaménagement des axes internes bullois						
	a. réaménagement de la rue et de la Place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple - Union)	B	A	x	x	x	3'900'000
	b. réaménagement de la rue de Vevey (Ligne TPF - Moulin)	B	-	x	x	x	500'000
M6	Réaménagement de la rue de la Condémine	B	A	x		x	2'800'000
M7	Réaménagement du chemin des Crêts	B	-	x	x	x	260'000
M8	Réaménagement de la rue de la Léchère (Pauvres-Jacques - Château d'En-Bas)	B	B	x	x	x	900'000
M9	Modification de la signalisation en relation avec la mise en service de la H189	B	A	x		x	300'000
<b>P2</b>	<b>Mesures "Valtraloc"</b>						
M10	Réaménagement de la traversée et du centre du village de Riaz						
	a. réaménagement de la traversée de Riaz	R	A	x	x	x	3'125'000
	b. réalisation de la liaison du Temple-Romain (rte de La Gruyère - rte des Monts)	R	A	x		x	770'000
	c. réaménagement de la route des Monts (axe complémentaire)	R	-	x		x	700'000
M11	Réaménagement de la traversée de Vuadens	V	A	x	x	x	2'500'000
M12	Compéments d'aménagement dans la traversée de Morlon	M	A	x		x	700'000
M13	Réaménagement du centre du village du Pâquier						
	a. réaménagement de la route cantonale dans le secteur de la gare du Pâquier	P	A	x		x	215'000
	b. réaménagement des liaisons entre le village et la route cantonale	P	A	x		x	1'470'000
<b>P3</b>	<b>Mesures "zones à vitesse modérée"</b>						
M14	Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 1	B	-	x		x	500'000
M15	Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2						
	a. réaménagement du Centre du Village de La Tour-de-Trême (2010)	B	A	x		x	2'000'000
	b. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	B	A	x		x	600'000
	c. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	M	A	x		x	200'000
	d. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	R	A	x		x	300'000
	e. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	V	A	x		x	300'000
	f. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	P	A	x		x	300'000
<b>Transports publics</b>							
<b>Mesure isolée</b>							
M16	Mesures d'accompagnement à l'exploitation de TP routiers						
	a. réalisation d'un terminus dans la zone industrielle de Vuadens	V	A		x		200'000
	b. réalisation d'un arrêt entre la zone industrielle et la gare de Vuadens	V	A		x		150'000
	c. réalisation d'un arrêt "Sur le Dally" (50% sur commune de Vuadens)	B/V	A		x		150'000
	d. réalisation d'un arrêt "Gare / Nicolas-Glasson"	B	A		x		100'000
	e. réaménagement de l'arrêt "Centre Commercial"	B	A		x		100'000
	f. réaménagement de l'arrêt "Vudalla"	B	A		x		100'000
	g. réalisation de l'arrêt "En Palud"	B	A		x		150'000
	h. réalisation d'un arrêt orienté sud-nord à la gare de Bulle	B	A		x		50'000
<b>Mesure isolée</b>							
M17	Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale	B	B		x		15'000'000
<b>Mesure isolée</b>							
M18	Création d'un nouvel arrêt ferroviaire à Planchy	B	C		x		-

**LISTE DES MESURES**

N°	MESURES INFRASTRUCTURELLES	COMMUNE(S)	Pr.	TIM	TP	MD	Coût
	<b>Mobilité douce</b>						
	<b>P4 Mesures "amélioration prioritaire des liaisons MD"</b>						
M19	Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle						
	a. tronçon RC Le Maupas jusqu'à l'entrée de Vuadens	V	A			x	30'000
	b. tronçon RC Sur Le Dally	B/V	A			x	675'000
	c. tronçon Le Coude - La Pépinière	B	A			x	75'000
	d. réaménagement du chemin de La Pépinière	B	A			x	100'000
	e. création d'une liaison entre les Granges et la rue de Vevey	B	A			x	300'000
	f. réaménagement de la route du Verdel	B	A			x	30'000
M20	Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales						
	a. réaménagement du tronçon Riaz-Centre - Champy	R	A			x	90'000
	b. réaménagement de la rue de la Léchère entre les rues du Château d'En-Bas et du Battentin	B	A			x	410'000
	c. réaménagement du tronçon Champ-Barby - La TdT	B	A			x	135'000
	d. création d'une liaison entre Riaz et la route de Morlon	B/R	A			x	450'000
	e. complément de liaison entre Le Pâquier et Le Cloalet	P	A			x	105'000
M21	Amélioration prioritaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy						
	a. création d'une liaison Champy - Chemin des Crêts	B	A			x	412'500
	b. réaménagement de la route de l'Industrie	B	A			x	225'000
	c. réaménagement du parcours Vuadens-Planchy longeant l'autoroute	V	A			x	375'000
	<b>P5 Mesures "amélioration secondaire des liaisons MD"</b>						
M22	Amélioration secondaire des liaisons MD intercommunales						
	a. réalisation d'un raccourci sur le parcours Morlon-Riaz	M/R	B			x	262'250
	b. réaménagement de la liaison entre Vuadens et La Pâla	B/V	B			x	390'000
	c. réaffectation et réaménagement de la route de la Sionge	B/R	B			x	495'000
	d. création d'une liaison verte Riaz - Montcalia	B	B			x	900'000
	e. création d'une liaison entre Les Granges et La Ronclina (canal des Usiniers)	B	B			x	600'000
	f. création d'une liaison entre la halte de la TdT et le bois de Sautaux	B	-			x	
M23	Amélioration secondaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy						
	a. création d'une liaison rue de Vevey - route de l'Industrie (y c. deux passages sous-voies)	B	B			x	2'200'000
	b. création d'une liaison route de Riaz - Champy	R	B			x	562'500
	<b>Stationnement</b>						
	<b>Mesures isolées</b>						
M24	a. stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics	P	A			x	30'000
	b. stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics	M	A			x	30'000
	c. stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics	R	A			x	45'000
	d. stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics	V	A			x	45'000
	e. stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics	B	A			x	300'000
	<b>Mesure isolée</b>						
M25	Aménagement de parkings pour employés/habitants du centre-ville						
	a. aménagement du parking Crêts 2 pour employés/habitants (41 places)	B	-	x			120'000
	b. aménagement du parking du Moulin pour employés/habitants (40 places)	B	-	x			40'000
	<b>Mesure isolée</b>						
M26	Création de parkings-relais favorisant le co-voiturage	B	B	x			300'000
	<b>Total des mesures réalisées avant 2011</b>						<b>10'620'000</b>
	<b>Total des mesures de priorité A</b>						<b>40'452'500</b>
	<b>Total des mesures de priorité B</b>						<b>21'609'750</b>
	<b>TOTAL MESURES DE PRIORITE A ET B</b>						<b>62'062'250</b>
	<b>TOTAL MESURES Y.C. MESURES REALISEES AVANT 2</b>						<b>72'682'250</b>



## LISTE DES MESURES

N°	MESURES NON INFRASTRUCTURELLES	COMMUNE(S)	Pr.	TIM	TP	MD	Coût
	<b>Gestion de la mobilité</b>						
GM1	Elaboration de plans de mobilité pour les employés des services publics	5		x	x	x	
GM2	Développement du système "Pédibus" pour les écoliers	5				x	
GM3	Nouvelle réglementation du stationnement a. tarification et limitation de la durée dans le centre-ville bullois b. limitation dans le temps du stationnement dans le centre-ville tourain c. introduction de vignettes habitants/employés dans les parkings périphériques du centre-ville	B		x			
GM4	Elaboration d'un concept de stationnement pour chaque commune	5		x			
GM5	Modification des règlements communaux en matière de stationnement	5		x			
GM6	Prestations de services a. aide aux entreprises pour l'élaboration de plans de mobilité b. mise en place d'une politique favorisant la mobilité douce c. encouragement à la création de stationnement vélos dans les entreprises et équipements privés d. amélioration de la perméabilité du tissu urbain pour la mobilité douce e. mise en place d'une stratégie d'information pour l'utilisation des TP f. développement d'une aide pour l'incitation au carsharing	5		x	x	x	
GM7	Réaffectation de la route de Broc	M				x	
	<b>Urbanisation</b>						
U1	Plan directeur régional	5					
U2	Commune de Bulle	B					
U3	Commune du Pâquier	P					
U4	Commune de Riaz	R					
U5	Commune de Vuadens	V					
U6	Centres commerciaux	5					

## 5.5 Coûts

### 5.51 Synthèse des coûts

Le coût total estimé des mesures faisant partie du projet d'agglomération (mesures infrastructurelles) s'élève à Fr. 72'682'250, mesures réalisées avant 2011, mesures de priorité A et B.

*72.7 millions, le coût estimé des mesures infrastructurelles...*

#### Mesures réalisées avant 2011

Sur ce total, Fr. 10'620'000 concernent des mesures qui seront réalisées avant 2011 et pour lesquelles Mobul ne demande pas de participation de la Confédération.

*...dont 10.6 millions seront réalisés avant 2011...*

Ces mesures sont les suivantes :

- le réaménagement du centre historique bullois (pour un montant de Fr. 8'500'000, les travaux sont en cours de réalisation),
- quelques réaménagements de rues (modérations de vitesse, zones 30 notamment) pour environ Fr. 2'000'000,
- l'aménagement d'environ 80 places de stationnement en périphérie du centre (Fr. 160'000) pour les habitants et employés du centre-ville (ces parkings remplacent un certain nombre de places de stationnement supprimées au centre-ville dans le cadre de son réaménagement).

#### Mesures de priorité A

Les mesures de priorité A représentent un montant de Fr. 40'452'500. Parmi ces mesures :

*...40.5 millions sont classés en degré de priorité A et seront réalisées entre 2011 et 2014...*

- Fr. 1'000'000 concernent la construction d'arrêts de bus,
- Fr. 3'850'000 concernent spécifiquement des mesures d'aménagement de liaisons cyclables et piétonnes ("paquet 4") entre les communes et vers la zone industrielle de Planchy dont Fr. 450'000 pour créer des zones de stationnement pour vélos,
- Fr. 35'600'000 concernent des mesures de réaménagement du réseau routier touchant les différents modes de transports (trafic automobile, transports publics, mobilité douce).

Ces Fr. 35'600'000 se répartissent comme suit :

- Fr. 23'100'000 pour les axes structurants d'entrée en ville ("paquet 1", réaménagement "qualitatif de la voirie, modération, réorganisation des circulations en faveur des transports publics et de la mobilité douce, etc.),
- Fr. 8'800'000 pour le réaménagement des axes principaux en traversées de localités ("paquet 2"), dont Fr. 7'100'000 pour la revalorisation des traversées de Riaz et de Vuadens (routes cantonales fortement chargées traversant les centres des villages),
- Fr. 3'700'000 pour l'aménagement de zones à vitesses modérées ("paquet 3", zones 30).

### Mesures de priorité B

Les mesures de priorité B représentent un montant de Fr. 21'609'750. Parmi ces mesures :

- Fr. 15'000'000 pour l'intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale,
- Fr. 5'400'000 pour des mesures d'aménagement de liaisons cyclables et piétonnes ("paquet 5") entre les communes et vers la zone industrielle de Planchy,
- Fr. 900'000 pour le réaménagement de la rue de La Léchère,
- Fr. 300'000 pour l'aménagement de parkings relais.

*...et 21.6 millions qui sont classés en degré de priorité B et seront réalisées entre 2015 et 2018.*

### Mesures de priorité C

Une seule mesure a été classée en priorité C, il s'agit de l'aménagement d'une halte supplémentaire sur la ligne ferroviaire Bulle Romont dans la zone industrielle de Planchy. Cette mesure doit encore faire l'objet d'une étude d'opportunité. Elle n'est à ce stade pas chiffrée.

*Une mesure a été classée en degré de priorité C et n'a pas été chiffrée.*

## 5.52 Principe de répartition

Compte tenu des règles de subventionnement en vigueur dans le canton de Fribourg, la plus grande partie des coûts d'investissement non couverts par les subventions de la Confédération sera prise en charge par les communes de l'agglomération.

En effet, seules les mesures M17 : intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale et M18 : création d'un nouvel arrêt ferroviaire à Planchy, devraient être prises en charge par le canton. Tous les autres investissements seront pris en charge solidairement par les communes de l'association selon la clé de répartition figurant dans les statuts de Mobul :

- pour les investissements ordinaires, 80% à la charge de la commune de territoire ou des communes directement concernées par l'aménagement, 20% répartis entre les communes en fonction de leur population et de leur capacité financière,
- pour les investissements relatifs aux transports publics, 80% en fonction de la qualité de la desserte en transports publics, 20% en fonction de la population et de la capacité financière des communes.

Il est à noter que la loi cantonale du 20 septembre 1994 sur les transports prévoit que, dans le cadre d'une communauté régionale, ce qui est le cas de Mobul :

#### **Art. 37 Communautés régionales**

*Les investissements prévus par une communauté régionale dans le cadre d'un projet général au sens de l'article 28 peuvent faire l'objet d'une contribution financière représentant au*

*Le solde des coûts non subventionnés par la Confédération sera pour l'essentiel à la charge de communes qui en ont déjà arrêté la clé de répartition.*

*maximum 50 % du solde des dépenses totales, après déduction des subventions fédérales et, le cas échéant, de subventions cantonales prévues par d'autres lois.*

Cet article a cependant un caractère potestatif et, à ce jour, il n'a jamais été appliqué. Compte tenu de ce fait, les simulations financières concernant le projet d'agglomération ont été faites **sans participation du canton aux investissements, sauf pour ce qui concerne la mesure M17** (la mesure M18 étant en priorité C et n'ayant pas encore fait l'objet d'une étude d'opportunité, elle n'a pas été considérée).

### 5.53 Les coûts par commune et par période

Le total des coûts d'investissement a été réparti entre les communes selon la clé de répartition définie par les statuts de Mobul (cf. chapitre 5.52 ci-dessus) et en tenant compte de différentes hypothèses de subventionnement fédéral (30%, 40% et 50%).

S'agissant d'investissements, ces montants ont été considérés globalement pour chaque phase d'engagement (phase A, 2011-2014 et phase B 2015-2018) puis pour toute la période (2011-2018). Il n'a pas été, dans le cadre de cette analyse, tenu compte d'amortissements au-delà de 2018.

Les tableaux figurant en fin de chapitre présentent les résultats de cette analyse.

*Les communes ont déjà vérifié leur capacité à assumer leur part des coûts.*

#### Montant total des investissements

Le premier tableau compare les investissements consentis dans chaque commune à leur participation totale dans Mobul.

On constate que sans subventions fédérales, deux communes sont bénéficiaires (Riaz et Vuadens) alors que deux communes sont contributives (Bulle et Morlon). Les conséquences financières pour la dernière commune (Le Pâquier) sont quasiment nulles.

Il est clair que dès que des subventions fédérales seront attribuées, toutes les communes sont bénéficiaires par rapport à la situation où elles auraient dû elles-mêmes engager l'intégralité des investissements les concernant.

#### Montant annuel moyen des investissements

Le second tableau présente la participation moyenne annuelle pour chaque commune et pour chaque phase.

Ces montants ont dans chaque commune fait l'objet d'une comparaison avec le budget ordinaire d'investissement. Chaque commune a ainsi pu évaluer son engagement financier dans le projet d'agglomération. Toutes les communes ont estimé que leur participation, bien que conséquente (elle dépendra d'ailleurs du subventionnement final de la Confédération), pouvait être supportée par elles.

Les Conseils communaux ont de plus souligné, dans les assemblées communales notamment, que cet engagement était nécessaire et proportionnel au bénéfice que la région en retirerait (en termes de qualité de vie, de respect de l'environnement et de développement économique notamment).

Le montant total de la participation annuelle de chaque commune a également été ramené à un facteur unique de comparaison : **le coût d'investissement annuel par habitant**. Ce chiffre a permis de mettre en évidence la proportionnalité des moyens investis aux avantages que chaque commune retirera de sa participation au projet d'agglomération.

### **Coûts de fonctionnement du projet d'agglomération**

A ces montants d'investissement, il y a lieu d'ajouter les coûts de fonctionnement du projet d'agglomération (essentiellement la participation de Mobul au déficit d'exploitation du réseau de transports publics). Cette participation sera répartie, comme les coûts d'investissement y relatifs, en fonction de la qualité de la desserte, du nombre d'habitants et de la capacité financière de chaque commune.

Ces coûts ne sont pas subventionnés par la Confédération. Contrairement aux coûts d'investissement, ils seront par contre pris en charge par le canton à hauteur de 60%.

### **Synthèse**

Ces différents éléments ont permis de mettre en évidence la pertinence de la clé de répartition retenue par Mobul, la participation de chaque commune étant à la fois compatible avec ses moyens et proportionnelle aux bénéfices qu'elle attend du projet d'agglomération.

**CHARGES FINANCIERES POUR LES COMMUNES**  
**MONTANT TOTAL DES INVESTISSEMENTS**

**Variante 0 : investissements totaux (sans prise en compte de subventions fédérales)**

	Phase A (2011-2014)				Phase B (2015-2018)				Total (2011-2018)			
	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %
Bulle	28'460'000	29'333'348	-873'348	-3%	5'260'000	5'248'176	11'824	0%	<b>33'720'000</b>	<b>34'581'524</b>	<b>-861'524</b>	<b>-3%</b>
Morlon	930'000	960'842	-30'842	-3%	131'125	135'454	-4'329	-3%	<b>1'061'125</b>	<b>1'096'296</b>	<b>-35'171</b>	<b>-3%</b>
Le Pâquier	2'120'000	2'054'426	65'574	3%	0	60'050	-60'050	0%	<b>2'120'000</b>	<b>2'114'475</b>	<b>5'525</b>	<b>0%</b>
Riaz	4'780'000	4'510'999	269'001	6%	948'625	861'349	87'276	9%	<b>5'728'625</b>	<b>5'372'348</b>	<b>356'277</b>	<b>6%</b>
Vuadens	4'162'500	3'592'886	569'614	14%	270'000	304'722	-34'722	-13%	<b>4'432'500</b>	<b>3'897'607</b>	<b>534'893</b>	<b>12%</b>
<b>Total</b>	<b>40'452'500</b>	<b>40'452'500</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>6'609'750</b>	<b>6'609'750</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>47'062'250</b>	<b>47'062'250</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>

**Variante 1 : participation de la Confédération = 30%**

	Phase A (2011-2014)				Phase B (2015-2018)				Total (2011-2018)			
	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %
Bulle	28'460'000	20'533'343	7'926'657	28%	5'260'000	3'673'723	1'586'277	30%	<b>33'720'000</b>	<b>24'207'067</b>	<b>9'512'933</b>	<b>28%</b>
Morlon	930'000	672'590	257'410	28%	131'125	94'818	36'307	28%	<b>1'061'125</b>	<b>767'407</b>	<b>293'718</b>	<b>28%</b>
Le Pâquier	2'120'000	1'438'098	681'902	32%	0	42'035	-42'035	0%	<b>2'120'000</b>	<b>1'480'133</b>	<b>639'867</b>	<b>30%</b>
Riaz	4'780'000	3'157'699	1'622'301	34%	948'625	602'944	345'681	36%	<b>5'728'625</b>	<b>3'760'643</b>	<b>1'967'982</b>	<b>34%</b>
Vuadens	4'162'500	2'515'020	1'647'480	40%	270'000	213'305	56'695	21%	<b>4'432'500</b>	<b>2'728'325</b>	<b>1'704'175</b>	<b>38%</b>
<b>Total</b>	<b>40'452'500</b>	<b>28'316'750</b>	<b>12'135'750</b>	<b>30%</b>	<b>6'609'750</b>	<b>4'626'825</b>	<b>1'982'925</b>	<b>30%</b>	<b>47'062'250</b>	<b>32'943'575</b>	<b>14'118'675</b>	<b>30%</b>

**Variante 2 : participation de la Confédération = 40%**

	Phase A (2011-2014)				Phase B (2015-2018)				Total (2011-2018)			
	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %
Bulle	28'460'000	17'600'009	10'859'991	38%	5'260'000	3'148'906	2'111'094	40%	<b>33'720'000</b>	<b>20'748'914</b>	<b>12'971'086</b>	<b>38%</b>
Morlon	930'000	576'505	353'495	38%	131'125	81'272	49'853	38%	<b>1'061'125</b>	<b>657'778</b>	<b>403'347</b>	<b>38%</b>
Le Pâquier	2'120'000	1'232'655	887'345	42%	0	36'030	-36'030	0%	<b>2'120'000</b>	<b>1'268'685</b>	<b>851'315</b>	<b>40%</b>
Riaz	4'780'000	2'706'599	2'073'401	43%	948'625	516'810	431'815	46%	<b>5'728'625</b>	<b>3'223'409</b>	<b>2'505'216</b>	<b>44%</b>
Vuadens	4'162'500	2'155'731	2'006'769	48%	270'000	182'833	87'167	32%	<b>4'432'500</b>	<b>2'338'564</b>	<b>2'093'936</b>	<b>47%</b>
<b>Total</b>	<b>40'452'500</b>	<b>24'271'500</b>	<b>16'181'000</b>	<b>40%</b>	<b>6'609'750</b>	<b>3'965'850</b>	<b>2'643'900</b>	<b>40%</b>	<b>47'062'250</b>	<b>28'237'350</b>	<b>18'824'900</b>	<b>40%</b>

**Variante 3 : participation de la Confédération = 50%**

	Phase A (2011-2014)				Phase B (2015-2018)				Total (2011-2018)			
	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %	Investiss.	Participation	Diff. Fr.	Diff. %
Bulle	28'460'000	14'666'674	13'793'326	48%	5'260'000	2'624'088	2'635'912	50%	<b>33'720'000</b>	<b>17'290'762</b>	<b>16'429'238</b>	<b>49%</b>
Morlon	930'000	480'421	449'579	48%	131'125	67'727	63'398	48%	<b>1'061'125</b>	<b>548'148</b>	<b>512'977</b>	<b>48%</b>
Le Pâquier	2'120'000	1'027'213	1'092'787	52%	0	30'025	-30'025	0%	<b>2'120'000</b>	<b>1'057'238</b>	<b>1'062'762</b>	<b>50%</b>
Riaz	4'780'000	2'255'499	2'524'501	53%	948'625	430'675	517'950	55%	<b>5'728'625</b>	<b>2'686'174</b>	<b>3'042'451</b>	<b>53%</b>
Vuadens	4'162'500	1'796'443	2'366'057	57%	270'000	152'361	117'639	44%	<b>4'432'500</b>	<b>1'948'804</b>	<b>2'483'696</b>	<b>56%</b>
<b>Total</b>	<b>40'452'500</b>	<b>20'226'250</b>	<b>20'226'250</b>	<b>50%</b>	<b>6'609'750</b>	<b>3'304'875</b>	<b>3'304'875</b>	<b>50%</b>	<b>47'062'250</b>	<b>23'531'125</b>	<b>23'531'125</b>	<b>50%</b>



**CHARGES FINANCIERES POUR LES COMMUNES**

**MONTANT ANNUEL MOYEN DES INVESTISSEMENTS / COUT PAR HABITANT**

**Variante 0 : investissements totaux (sans prise en compte de subventions fédérales)**

	Phase A (2011-2014)				Phase B (2015-2018)				Moyenne (2011-2018)			
	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.
Bulle	7'115'000	7'333'337	16'521	444	1'315'000	1'312'044	16'521	79	4'215'000	4'322'690	16'521	262
Morlon	232'500	240'211	590	407	32'781	33'863	590	57	132'641	137'037	590	232
Le Pâquier	530'000	513'606	1'032	498	0	15'012	1'032	15	265'000	264'309	1'032	256
Riaz	1'195'000	1'127'750	1'903	593	237'156	215'337	1'903	113	716'078	671'543	1'903	353
Vuadens	1'040'625	898'221	1'806	497	67'500	76'180	1'806	42	554'063	487'201	1'806	270
<b>Total</b>	<b>10'113'125</b>	<b>10'113'125</b>	<b>21'852</b>	<b>463</b>	<b>1'652'438</b>	<b>1'652'438</b>	<b>21'852</b>	<b>76</b>	<b>5'882'781</b>	<b>5'882'781</b>	<b>21'852</b>	<b>269</b>

**Variante 1 : participation de la Confédération = 30%**

	Phase A (2011-2014)				Phase B (2015-2018)				Moyenne (2011-2018)			
	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.
Bulle	7'115'000	5'133'336	16'521	311	1'315'000	918'431	16'521	56	4'215'000	3'025'883	16'521	183
Morlon	232'500	168'147	590	285	32'781	23'704	590	40	132'641	95'926	590	163
Le Pâquier	530'000	359'525	1'032	348	0	10'509	1'032	10	265'000	185'017	1'032	179
Riaz	1'195'000	789'425	1'903	415	237'156	150'736	1'903	79	716'078	470'080	1'903	247
Vuadens	1'040'625	628'755	1'806	348	67'500	53'326	1'806	30	554'063	341'041	1'806	189
<b>Total</b>	<b>10'113'125</b>	<b>7'079'188</b>	<b>21'852</b>	<b>324</b>	<b>1'652'438</b>	<b>1'156'706</b>	<b>21'852</b>	<b>53</b>	<b>5'882'781</b>	<b>4'117'947</b>	<b>21'852</b>	<b>188</b>

**Variante 2 : participation de la Confédération = 40%**

	Phase A (2011-2014)				Phase B (2015-2018)				Moyenne (2011-2018)			
	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.
Bulle	7'115'000	4'400'002	16'521	266	1'315'000	787'226	16'521	48	4'215'000	2'593'614	16'521	157
Morlon	232'500	144'126	590	244	32'781	20'318	590	34	132'641	82'222	590	139
Le Pâquier	530'000	308'164	1'032	299	0	9'007	1'032	9	265'000	158'586	1'032	154
Riaz	1'195'000	676'650	1'903	356	237'156	129'202	1'903	68	716'078	402'926	1'903	212
Vuadens	1'040'625	538'933	1'806	298	67'500	45'708	1'806	25	554'063	292'321	1'806	162
<b>Total</b>	<b>10'113'125</b>	<b>6'067'875</b>	<b>21'852</b>	<b>278</b>	<b>1'652'438</b>	<b>991'463</b>	<b>21'852</b>	<b>45</b>	<b>5'882'781</b>	<b>3'529'669</b>	<b>21'852</b>	<b>162</b>

**Variante 3 : participation de la Confédération = 50%**

	Phase A (2011-2014)				Phase B (2015-2018)				Moyenne (2011-2018)			
	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.	Investiss.	Participation	Habitants	Fr./hab.
Bulle	7'115'000	3'666'668	16'521	222	1'315'000	656'022	16'521	40	4'215'000	2'161'345	16'521	131
Morlon	232'500	120'105	590	204	32'781	16'932	590	29	132'641	68'519	590	116
Le Pâquier	530'000	256'803	1'032	249	0	7'506	1'032	7	265'000	132'155	1'032	128
Riaz	1'195'000	563'875	1'903	296	237'156	107'669	1'903	57	716'078	335'772	1'903	176
Vuadens	1'040'625	449'111	1'806	249	67'500	38'090	1'806	21	554'063	243'600	1'806	135
<b>Total</b>	<b>10'113'125</b>	<b>5'056'563</b>	<b>21'852</b>	<b>231</b>	<b>1'652'438</b>	<b>826'219</b>	<b>21'852</b>	<b>38</b>	<b>5'882'781</b>	<b>2'941'391</b>	<b>21'852</b>	<b>135</b>

## 6. Consultation

### 6.1 Organisation de la consultation

Le 15 novembre 2007, le projet a été présenté à la population dans le cadre d'une assemblée publique tenue à Riaz. 150 personnes environ ont assisté à cette présentation à laquelle étaient également conviées les autorités politiques des communes voisines, non membres de l'association Mobul mais concernées par le Projet d'agglomération qui sera mis en place.

Au terme de cette séance, le site internet [www.mobul.ch](http://www.mobul.ch) a été mis en ligne et la consultation a officiellement été lancée sur une période de 3 semaines. La consultation était ouverte à toutes les personnes ou groupement de personnes, entreprises, associations, partis politiques intéressés.

Les documents mis en consultation (données de base, constats, objectifs, concept et projet d'agglomération, liste des mesures, calendrier de réalisation) étaient disponibles à la Préfecture, auprès des communes membres de Mobul (Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens) et sur internet. Un questionnaire était proposé aux personnes intéressées qui pouvaient également le remplir en ligne.

De plus, un journal d'information (joint en annexe) a été distribué à tous les ménages des communes membres de l'agglomération.

*Le Projet d'agglomération a été mis en consultation entre le 15 novembre et le 7 décembre 2007.*

### 6.2 Participation

De durée réduite compte tenu du planning d'étude (cf. chapitre 1.41), la consultation a néanmoins permis de recueillir :

- 28 prises de position individuelles
- 2 prises de position d'associations (ATE et Pro Vélo)
- 3 prises de position de partis politiques (parti radical, parti socialiste, mouvement "ouverture")

Les communes étant les "porteuses" du projet d'agglomération, l'ayant elles-mêmes élaboré et soumis à leur population, elles n'ont évidemment pas pris position dans le cadre de cette consultation.

Les législatifs (conseil général pour Bulle, assemblées communales pour les autres communes) ont pu se prononcer indirectement sur le projet en acceptant, à une très large majorité, les statuts de l'agglomération Mobul (cf. annexe).

Le canton quant à lui a pu faire part de sa position directement auprès des porteurs du projet par sa participation au groupe technique et lors de séances bilatérales organisées avec les mandataires et les services techniques de la Ville de Bulle (qui assume le suivi technique du projet).

*Les autorités ont recueilli 28 prises de position individuelles et 5 prises de position d'association ou de partis politiques.*



## 6.3 Prises de position

### 6.31 Réponses au questionnaire Mobul

La consultation proposait un questionnaire qui a été rempli, en ligne, par 23 personnes.

Les questions portaient sur :

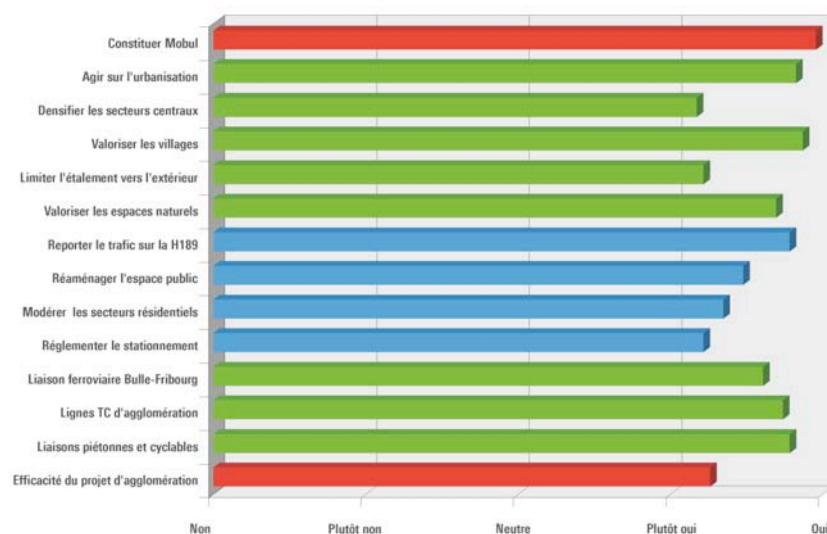
- la pertinence de constituer une association de communes pour gérer le développement futur de l'agglomération bulloise (1 question),
- la pertinence d'agir dans les domaines de l'urbanisation (5 questions) et de la gestion des déplacements (7 questions),
- l'efficacité globale du projet d'agglomération proposé (1 question).

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

Il était également possible de prendre position plus globalement, par courrier ou par mail. La synthèse des prises de positions individuelles figure dans le graphique ci-dessous.

*Globalement, l'appréciation du projet par les personnes ayant répondu à la consultation a été extrêmement favorable, confortant ainsi les édiles dans leurs choix.*

#### RESULTATS DE LA CONSULTATION



Le tableau ci-dessous donne le détail des réponses apportées à chaque question par les personnes qui se sont exprimées.

Résultats de la consultation	Oui	Plutôt oui	Neutre	Plutôt non	Non	Sans avis	Note moyenne
<b>Généralités</b>							
1. Constituer Mobul	22	1					1.96
2. Agir sur l'urbanisation	20	2				1	1.83
<b>Urbanisation</b>							
3. Densifier les secteurs centraux de l'agglomération	13	5	1	4			1.17
4. Valoriser les centres des villages ?	20	3					1.87
5. Limiter l'étalement de l'urbanisation vers l'extérieur ?	11	8	2	2			1.22
6. Valoriser les espaces naturels de l'agglomération ?	19	2		1		1	1.70
<b>Transports</b>							
7. Réorganiser le réseau routier pour reporter le trafic sur la H189 ?	20	2		1			1.78
8. Réaménager les axes d'entrée en ville, le centre-ville et les villages ?	15	5	2	1			1.48
9. Modérer le trafic dans les secteurs résidentiels et dans les secteurs sensibles ?	15	4	1	3			1.35
10. Adapter la réglementation du stationnement au centre-ville ?	13	5	2	1		1	1.22
11. Créer une liaison ferroviaire directe Bulle-Romont-Fribourg ?	18	2	1	1		1	1.61
12. Mettre en place 2 lignes de transports publics d'agglomération ?	19	3		1			1.74
13. Développer des liaisons piétonnes et cyclables sûres et attractives ?	21	1			1		1.78
<b>Globalement</b>							
16. Efficacité des principes et mesures retenus dans le projet d'agglomération ?	9	12	1	1			1.26

Bien que peu significative en termes statistiques (33 prises de position reçues, 23 personnes ayant utilisé le questionnaire), la consultation a permis de mettre en évidence une forte adhésion au projet.

Dans le détail, les différentes questions ont obtenu les réponses suivantes :

#### Questions générales :

- 1. Estimez-vous opportun que les communes de l'agglomération se soient constituées en association et établissent un projet d'agglomération afin de planifier en commun le développement de leur territoire ?

Les personnes ayant rempli le questionnaire ont répondu 22 fois "oui" et une fois "plutôt oui" à cette question. En "notant" cette réponse de -2 (non) à +2 (oui), cette question obtient un résultat de +1.96 !

- 2. Estimez-vous qu'il est nécessaire d'agir sur le développement de l'urbanisation pour améliorer la situation en matière de circulation et d'environnement ?

20 fois "oui", 2 fois "plutôt oui" et 1 "sans avis" pour une moyenne de +1.83, là aussi l'adhésion, du moins théorique, des personnes ayant jugé nécessaire de s'exprimer est très nette.

*Unanimité pour régler les problèmes au niveau de l'agglomération comme pour agir sur l'urbanisation.*

Aux questions spécifiques concernant les objectifs et principes retenus dans le projet d'agglomération, les réponses, bien que globalement toutes positives, sont plus nuancées.

#### Concernant l'urbanisation :

■ **3. Densifier l'urbanisation des secteurs centraux de l'agglomération ?**

Sans surprise, cette question est celle qui recueille la moins bonne "note" même si 13 personnes ont répondu "oui" et 5 personnes "plutôt oui". 4 personnes ont répondu "plutôt non", c'est le plus fort taux de réponses négatives. La moyenne reste cependant nettement positive à +1.17, entre "plutôt oui" et "oui".

*Appui à la densification des centres et à la limitation de l'étalement urbain.*

■ **4. Maintenir l'attractivité des villages en valorisant, notamment, leurs centres ?**

Pas de surprise, 20 "oui" et 3 "plutôt oui", note moyenne +1.87, deuxième note du questionnaire.

■ **5. Limiter l'étalement de l'urbanisation vers l'extérieur de l'agglomération ?**

C'est, sans surprise également et avec la question portant sur la réglementation du stationnement, la seconde plus mauvaise note de la consultation. Néanmoins, seules 2 personnes répondent "plutôt non" à cette question contre 11 "oui" et 8 "plutôt oui". Pas de "non" pour une moyenne de +1.22.

Les réponses données aux questions 2, 3 et 5 montrent clairement que les personnes qui se sont exprimées sont très largement conscientes de la nécessité d'agir sur l'urbanisation pour résoudre les problèmes de trafic et d'environnement dans l'agglomération (100% de oui) et qu'elles adhèrent très majoritairement aux principes de densifier le centre (82% de oui) et de limiter l'étalement de l'urbanisation (90% de oui).

■ **6. Valoriser les espaces naturels de l'agglomération en facilitant l'accès et l'utilisation par les habitants ?**

Là aussi, sans surprise, réponses positives : 19 "oui", 2 "plutôt oui", moyenne : +1.70.

#### Concernant les transports :

■ **7. Réorganiser le réseau routier de manière à reporter au maximum le trafic sur la route de distribution (H189) ?**

20 "oui", 2 "plutôt oui", moyenne : +1.78. Les habitants de l'agglomération ont compris que la route de contournement ne devait pas simplement servir à écouler le trafic de transit mais également à la desserte de l'agglomération.

■ **8. Réaménager les axes d'entrée en ville, le centre-ville et les traversées des villages ?**

15 "oui", 5 "plutôt oui", moyenne : +1.48.

■ **9. Modérer le trafic dans les secteurs résidentiels et dans les secteurs sensibles (écoles, etc.) ?**

15 "oui", 4 "plutôt oui", moyenne : +1.35. On observe quand même pour cette question 3 "plutôt non".

■ **10. Adapter la réglementation du stationnement pour libérer les places du centre-ville pour les clients et pour les visiteurs ?**

De manière surprenante, même si la note moyenne est "relative-ment" basse à +1.22, le principe d'une tarification du stationnement au centre-ville dissuasive pour les pendulaires est accepté par la très grande majorité des avis exprimés (90%, 18 "oui", 2 "plutôt oui") alors que seules 2 personnes expriment un avis contraire (1 "plutôt non" et 1 "non"). C'est d'ailleurs un des deux seuls "non" clairs exprimés dans le cadre de cette consultation...

■ **11. Créer une liaison ferroviaire directe Bulle-Romont-Fribourg ?**

18 "oui", 2 "plutôt oui", 1 "plutôt non", moyenne : +1.61, bonne adhésion à ce projet d'amélioration des liaisons en transports publics vers la capitale cantonale.

■ **12. Mettre en place 2 lignes de transports publics de l'agglomération Vuadens – Bulle - Morlon et Riaz - Le Cloalet (La Tour-de-Trême) ?**

Un très fort soutien à ce projet, avec 96% d'avis favorables (19 "oui" et 3 "plutôt oui" contre 1 "plutôt non") pour une note moyenne de +1.74.

■ **13. Développer des liaisons piétonnes et cyclables sûres et attractives entre les différentes communes de l'agglomération ?**

21 "oui" et 1 "plutôt oui" contre 1 "plutôt non" pour une note moyenne de +1.78. Là aussi, une très forte adhésion à cette proposition qui peut être interprétée comme le symbole de la volonté des habitants des communes d'aller ensemble vers un développement coordonné et respectueux de l'environnement.

**Et finalement :**

■ **16. Estimez-vous que les principes et les mesures retenus dans le projet d'agglomération permettront d'atteindre les objectifs fixés ?**

95% des personnes qui se sont exprimées pensent que le projet permettra d'atteindre les objectifs fixés (9 "oui", 12 "plutôt oui" contre 1 "plutôt non", moyenne +1.26). On constate ici un avis plus nuancé que sur les autres questions, ce qui est somme toute normal puisqu'il s'agit d'une sorte de synthèse.

*Accord sur les mesures à mettre en œuvre dans le domaine de la gestion de la mobilité.*

*Quasi unanimité enfin sur la capacité du Projet d'agglomération à atteindre les objectifs fixés.*

### Autre remarques et propositions exprimées

D'autres remarques ou commentaires ont également été exprimés. Certaines ont conduit à des adaptations ou à des compléments au projet d'agglomération. D'autres nécessiteront une information complémentaire ultérieure. D'autres enfin seront intégrées ultérieurement lors de l'élaboration des projets définitifs.

Les principales remarques et commentaires émanant de particuliers sont repris ci-dessous.

*Des remarques diverses et variées sur le projet et sur certains de ses éléments.*

### Sur l'urbanisation :

- "Une limitation stricte des zones à construire vers l'extérieur risque de créer une pénurie et fera obligatoirement exploser les prix des terrains."
- "Les gens qui construiraient hors des grands axes de transports publics doivent être avertis qu'ils ne pourront pas exiger les mêmes avantages que dans la zone urbaine."
- "Les centres sont globalement assez densifiés."
- "Comment les mesures de densification du centre urbain de l'agglomération vont-elles être réalisées ?
  - diminution de la disponibilité des terrains à indice de construction faible et augmentation des prix des terrains
  - augmentation des indices dans le centre
  - planification plus contraignante du bâti urbain (règlement communal de l'aménagement et des constructions), etc."
- "Il faudrait une réflexion à propos des implantations pléthoriques des stations-essence et des surfaces commerciales afin d'éviter la dispersion aux quatre points cardinaux de l'agglomération."

### Sur les espaces verts :

- "L'idée d'aménager des espaces est plus qu'importante. Je marche très souvent en ville de Bulle et je trouve qu'il y a peu de bancs et de parcs publics. Il faudrait plus "d'endroits verts" et ne pas avoir que la forêt de Bouleyres. Pouvoir marcher dans un endroit accessible avec une poussette, avec de beaux arbres et des sentiers battus."
- "Penser à maintenir, réaliser et développer des espaces verts, pour le bien-être de la population."

### Sur le trafic automobile :

- "Adapter la réglementation du stationnement : cet objectif ne constitue qu'un mieux. L'idéal serait de libérer du stationnement automobile le cœur de la cité (Grand-Rue). L'instauration d'une zone de rencontre (20 km/h) dans la Grand-Rue améliorerait de façon fondamentale la qualité de vie et l'attractivité du centre-ville, sans du tout nuire à l'activité commerciale."
- "Les modérations de trafic doivent rester raisonnables. Il faut éviter les gendarmes couchés trop fréquents ou élevés et rechercher une certaine fluidité du trafic tout en garantissant le respect de la vitesse choisie. (rétrécissements optiques, places de parc alternées, ...)."
- "De par la grandeur et la densité de la future agglo, la grande majorité des habitants continuera d'utiliser la voiture pour ses déplacements locaux."
- "En ce qui concerne le centre du village de Vuadens, le trafic est actuellement beaucoup trop intense. Attendons pour voir quelles mesures seront élaborées pour diminuer le trafic (voitures et camions) et pour sécuriser les passages piétons (enfants utilisant les passages piétons pour aller à l'école et autres utilisateurs) au centre du village. Afin de diminuer de manière conséquente la traversée du village de Vuadens, il serait judicieux de poursuivre la route venant de la zone industrielle de Planchy (Liebherr - OCN) - longer l'autoroute et créer un nouvel axe de déviation menant à proximité de la porcherie de Vuadens qui se raccorderait sur la route cantonale Vuadens-Vaulruz)."

### Sur la mobilité douce :

- "Il faudrait construire un trottoir entre Bulle et Vuadens, car pour le moment, on doit marcher sur une allée de terre battue."
- "Je trouve qu'il y a peu d'encouragement à la marche et à l'utilisation de vélo pour aller au centre ville. Je n'aurais pas refait le centre avec la possibilité de places de parc, mais totalement piétons avec un concept "vert" plus engagé que cela; avec des places de parc à l'entrée de la ville et développer beaucoup plus des bus navettes (ex. toutes les 10 min.). Les gens sont fâchés au début, mais après, ils s'y habituent."
- "A quand des itinéraires cyclistes intéressants dans Bulle ?"
- "A quand la grand-rue piétonne ?"

### Sur les transports publics et les déplacements multimodaux :

- "A terme, la mise en place d'une ligne de bus en prolongement de la halte du "Closalet" via la gare de Gruyères-Le Pâquier-Bulle serait souhaitable. A étudier, merci."
- "Afin de rendre attractifs les transports en commun, 2 mesures :
  1. desservir les quartier résidentiels périphériques pour permettre aux habitant(e)s de rallier la gare pour la poursuite des trajets avec le train/bus,
  2. au moment de la mise en service de Mobul, accompagner "par un signe politique fort" (un soutien) la tarification afin de la rendre réellement attractive pour les usagers de tous âges."
- "Développement de parkings dans les extrêmes du réseau de transport public, avec un forfait pour le stationnement et le ticket de bus."
- "Concernant le réseau de transports publics proposé : c'est un minimum. Il faudra tenir compte de certains quartiers "oubliés" par cette variante à 2 lignes (les Granges, notamment)."
- "Le succès de ces transports publics passe par une cadence suffisamment soutenue. Un minimum de 4 bus par heure doit être assuré."
- "Les P&R devront être régulièrement desservis par les transports publics à une cadence aussi élevée que possible pour qu'ils soient utilisés. Il serait utile d'imaginer la mise à disposition de moyens de transports de mobilité douce depuis ces P&R."

### Sur l'environnement et sur les nuisances :

- "La ligne ferroviaire qui traverse Bulle depuis Broc et l'Intyamon devrait être enterrée sous les rues du Moléson, rue de Gruyères et la rue de Vevey et vers la poste. Je pense que le problème c'est le niveau de la gare qui actuellement est trop haut."
- "Prévoir des transports publics sans émissions de polluants, ni bruits."
- "Il n'est pas vraiment difficile de se mettre d'accord sur la plupart des objectifs mentionnés ci-dessus. Par contre des problèmes se poseront lorsque nous devons voter des crédits d'investissement et de fonctionnement (en particulier pour les transports en commun) pour réaliser ces objectifs. Il sera probablement nécessaire de financer la mobilité douce en partie par des taxes sur le trafic automobile."

**Autres remarques générales :**

- "Cette réflexion commune est incontournable, pour le maintien de la qualité de vie de notre région."
- "Je félicite les autorités communales de se pencher sur un développement harmonieux des transports et de l'urbanisation pour Bulle et environs de manière à améliorer le cadre de vie des habitants."
- "il me semble que les objectifs fixés sont entre le court terme et le moyen terme. Le long terme n'est aucunement privilégié. De plus au jour d'aujourd'hui alors que l'essence est de plus en plus chère est ce correct de baser essentiellement sur la voiture le projet d'agglomération? Votre projet me semble précipité..."
- "Dès maintenant, axer nos projets pour une mise en valeur de nos atouts: situation géographique, beauté du paysage. Attirer la venue de nouveaux résidents des classes aisées dans le prolongement naturel de Gstaad."
- "Il est difficile de chiffrer les implications financières pour les communes participant au projet d'agglomération."
- "Globalement, je trouve qu'il y a beaucoup trop d'immeubles locatifs qui sont actuellement en construction dans cette ville. Bon, un point positif est que chacun a un espace vert. En tout cas, il ne les faudrait pas plus petits."
- "Une réflexion au sujet des écoles pour l'ensemble de l'agglomération serait opportune."
- "Je me pose beaucoup de questions surtout pour l'encadrement des enfants et des jeunes : est-ce que nos structures sont suffisantes : (écoles, lieux de sport, de divertissements )."



### 6.32 Prises de position des associations

L'ATE, section cantonale, et l'association Pro Vélo Fribourg ont pris position sur le projet. Toutes deux saluent la volonté des communes d'avoir décidé d'élaborer et de mettre en œuvre un Projet d'agglomération.

Si l'ATE regrette que les communes s'y soient prises si tard, elle relève, comme l'association Pro Vélo, la qualité du projet présenté et le bon équilibre entre les mesures proposées ("Le projet a été rondement mené mais il est regrettable qu'il ne soit pas parti plus tôt", ATE Fribourg).

Pro Vélo Fribourg pour sa part "se réjouit qu'une deuxième agglomération dans notre canton souhaite améliorer la coordination entre l'urbanisation, les transports et l'environnement. L'association pour les cyclistes du canton de Fribourg salue les mesures en faveur de la mobilité douce et combinée."

L'association estime que "l'analyse tire les bonnes conclusions, le potentiel est important et il convient de créer un réseau cyclable cohérent, performant, sûr et attractif." L'association regrette cependant "l'absence d'objectifs quantitatifs et qualitatifs vérifiables pour la mobilité douce".

Concernant les mesures, Pro Vélo estime que "Les catégories de mesures identifiées sont bonnes. Les mesures doivent être précisées et détaillées. Elles doivent être prioritaires (à réaliser en grande partie avant 2014) et dotée d'un budget spécifié."

Pro Vélo et l'ATE déclarent toutes deux être à la disposition de l'agglomération pour l'appuyer techniquement dans la mise en œuvre des mesures proposées.

*L'ATE et Pro Vélo émettent un préavis favorable au Projet d'agglomération bulloise et encouragent les autorités à aller de l'avant.*

### 6.33 Prises de position des partis politiques

Le Parti Libéral Radical de Bulle, le parti socialiste de Bulle et le "Mouvement Ouverture", parti politique local, ont pris position dans le cadre de la consultation.

"Le Parti Libéral Radical de Bulle soutient vivement les efforts des Autorités communales dans leur projet d'agglomération. Il pense qu'il est nécessaire d'agir de manière coordonnée sur le développement de l'urbanisation pour améliorer la situation en matière de circulation et d'environnement d'une part, mais également en matière d'urbanisation et de planification de l'aménagement." Il prend position de manière détaillée sur les différentes mesures proposées et se montre globalement favorable au projet et à ses objectifs.

Le Parti socialiste de Bulle soutient le projet d'agglomération mais estime que les mesures au centre-ville devraient être renforcées (suppression du stationnement dans la Grand-Rue qui serait mise en zone de rencontre) et que les transports publics devraient être davantage développés (cadences de quatre bus par heure au minimum, desserte de quartiers "oubliés" par le projet).

Le Mouvement Ouverture se prononce lui aussi favorablement par rapport aux différents objectifs et principes proposés.

*Les partis politiques qui se sont exprimés sont également globalement favorables au Projet d'agglomération, à ses objectifs et aux moyens qu'il met en œuvre.*

## 6.4 Prise en compte des résultats de la consultation

Comme déjà mentionné, les résultats de la consultation, même s'ils démontrent un soutien global aux réflexions de leurs autorités, ne constituent pas une base statistique représentative de la position de la population.

Même si la consultation n'a pas été formellement organisée selon les procédures légales du canton, elle a permis à la population et aux associations de s'exprimer.

Le projet soumis en consultation n'était pas encore évalué et certaines mesures ont été développées ou chiffrées par la suite. Lorsque cela a été possible, les remarques constructives exprimées dans la consultation ont été intégrées au projet :

- dans le domaine de la mobilité douce par exemple, certaines liaisons ont été déplacées ou redimensionnées,
- le réseau de transports publics a lui aussi été sensiblement modifié suite à la consultation par la création de deux nouvelles lignes desservant aux heures de pointe le secteur d'activité de Planchy.

Lors de l'élaboration du plan directeur régional – qui permettra de formaliser le projet d'agglomération selon les exigences du canton de Fribourg – le projet sera remis en consultation. Les citoyens et les associations constituées auront alors à nouveau l'occasion de s'exprimer sur un projet cette fois plus complet.

*La consultation a permis d'adapter et, partiellement de compléter, le Projet d'agglomération.*

## 7. Bilan

### 7.1 Evaluation globale du projet

Le Projet d'agglomération a été évalué conformément à la procédure définie par la Confédération. L'analyse complète figure en partie D du classeur.

#### 7.11 Exigences de base

Le Projet d'agglomération a dans un premier temps été évalué de manière globale quant à la satisfaction de l'ensemble des exigences de base (EB) :

*Selon l'évaluation de ses auteurs, le Projet d'agglomération satisfait aux exigences de base.*

##### ■ EB1 - La démarche participative.

Le Projet d'agglomération a été élaboré en associant activement les acteurs concernés, à savoir non seulement les communes du périmètre, mais également les services cantonaux et les différentes associations ou groupes d'intérêt. La population a aussi été consultée.

##### ■ EB2 – La définition d'une entité responsable.

Le Projet d'agglomération dispose d'une entité responsable sous la forme d'une association de communes (Mobul), dont les statuts ont été approuvés. Mobul a la compétence de déclencher et de mettre en œuvre les mesures. En outre, une clé de répartition a été définie, et un budget prévisionnel pour les huit ans à venir a été accepté.

##### ■ EB3 – Analyse de l'état actuel et de l'état futur.

Ces deux états ont été analysés, et constituent trois états de référence : l'état actuel (2006), l'état futur (2020) sans projet d'agglomération, et l'état futur (2020) avec projet d'agglomération. Des analyses prévisionnelles du nombre d'habitants et d'emplois ont notamment été réalisées. Les hypothèses sous-tendant l'évolution future du comportement en matière de mobilité ont en outre été clairement expliquées. Ces analyses aboutissent sur la constatation de nécessité absolue du Projet d'agglomération, sous peine de voir apparaître entre autres une saturation des zones par non densification, une détérioration de la sécurité routière et un dépassement des contraintes environnementales.

##### ■ EB4 – Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures.

Tous les domaines sont effectivement concernés par les mesures du Projet d'agglomération : l'aménagement du territoire dans le sens d'une densification, la création et l'amélioration des transports publics, la création, l'amélioration et la sécurisation de cheminements pour les modes doux, la mobilité combinée, etc.

■ **EB5 – Exposé clair de l'impact et des coûts.**

L'efficacité des mesures a été analysée selon les critères de la Confédération, en comparant les états de référence (2020 sans PA) et futur (2020 avec PA). La compatibilité des coûts, estimés pour la plupart sur la base de mesures similaires déjà réalisées, a été vérifiée par rapport à la capacité financière des communes concernées.

■ **EB6 – Mise en œuvre et procédure de contrôle.**

Le Projet d'agglomération fait partie de la planification cantonale. Un plan directeur régional intégrant ce projet d'agglomération sera en outre élaboré. La force obligatoire du projet et de ses mesures est assurée par les statuts approuvés de Mobul, ainsi que par le Plan directeur partiel des transports de la H189 (PDpT) liant les autorités. L'efficacité des mesures sera vérifiée, conformément au principe PM6 du PDpT.

Ces analyses ont permis de démontrer que le Projet d'agglomération était conforme aux exigences de base (EB) fixées par la Confédération.

## 7.12 Critères d'efficacité

■ **CE1 – Amélioration de la qualité des systèmes de transport.**

La durée des déplacements en transports publics, et la qualité en général de ceux-ci, est fortement améliorée par la création d'un nouveau réseau urbain. L'amélioration du réseau régional de bus par des modifications d'itinéraires et la création de nouveaux arrêts, la mise en place d'une ligne ferroviaire directe Bulle – Romont – Fribourg, l'intégration du réseau urbain dans la communauté tarifaire fribourgeoise et les améliorations apportées aux infrastructures et au matériel roulant sont autant de mesures assurant une haute qualité de transports publics.

Les engorgements du trafic routier sont maîtrisés par différents moyens. Outre la route de distribution H189 (non comprise dans les mesures du PA), la requalification des axes d'entrée en ville et la maîtrise du transit dans les quartiers permettent d'obtenir des diminutions de trafic supplémentaires. Voir à ce propos le plan de charges présentant les effets du Projet d'agglomération sur le trafic journalier moyen (chapitre 7.3).

Un effort particulier a été porté sur l'amélioration de l'accessibilité aux pôles de développement. Conjointement, l'amélioration de la desserte bus et la densification de ces pôles permettent de multiplier par six le nombre d'habitants et emplois desservis par les TP dans ces pôles. De plus, la zone d'activité de Planchy (3'300 emplois en 2020) sera elle aussi nettement mieux desservie par tous les modes de transports permettant une alternative à la voiture.

*Les critères d'efficacité (CE) ont été évalués pour le Projet d'agglomération. Ils ont permis de démontrer sa cohérence et son efficacité.*

L'amélioration multimodale de l'accessibilité permettra une intermodalité, à savoir l'utilisation de plusieurs modes de transports (dont les transports publics et les modes doux) à l'intérieur d'une même chaîne de déplacements. Des possibilités de stationnement pour les deux-roues, des parkings d'échange, l'intégration des transports urbains à la communauté tarifaire fribourgeoise, la création de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables, permettront d'y parvenir.

■ **CE2 – Encouragement de la densification urbaine.**

Les zones d'activité se concentrent aujourd'hui à des endroits dépendant quasi exclusivement d'une desserte en transports individuels motorisés. Avec le Projet d'agglomération, ces zones ne seront pas à proprement densifiées, mais l'offre de transports publics sera adaptée aux zones.

Le projet prévoit des réaménagements allant dans le sens d'une revalorisation des espaces publics, avec une priorité importante portée sur les modes doux et les transports publics. Les axes principaux qui subiront une diminution de trafic seront aménagés de manière à pouvoir ensuite fonctionner en adéquation avec leur charge. Ces diminutions de trafic iront également dans le sens d'une diminution de l'effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties (cf. chapitre 7.3).

■ **CE3 – Augmentation de la sécurité du trafic.**

L'ensemble des mesures mises en place dans le cadre du Projet d'agglomération iront dans le sens de la sécurité. Un premier gain vient des mesures visant à déplacer le trafic motorisé individuel hors de l'agglomération, puisqu'on sait que le taux d'accidents hors localité est trois fois plus faible qu'en localité. Un deuxième aspect à considérer est la baisse générale des vitesses par le réaménagement des axes d'entrée et la mise en place de zones à vitesse modérée. Enfin, des efforts tout particuliers seront portés sur la sécurité des usagers les plus vulnérables, par exemple par la sécurisation des cheminements cyclables et la création de nouveaux sites propres pour les deux-roues.

■ **CE4 – Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques.**

La réalisation du Projet d'agglomération permettra de réduire les atteintes à l'environnement. Les points de mesure dépassant les valeurs limites d'immission, sur les axes d'entrée et au centre ville bullois, diminueront de quelque 70%, ceci uniquement grâce aux mesures du Projet d'agglomération (sans compter l'effet de la H189). Pour les autres communes, un gain sensible sera obtenu par la mise en place des mesures de valorisation de traversée de localités, avec des objectifs de vitesse de l'ordre de 30 à 50 km/h. La baisse des volumes de trafic induira aussi une baisse des émissions de NO<sub>x</sub>. Le seul effet des mesures du Projet d'agglomération sera au maximum de 22%.

Au niveau des surfaces, le Projet d'agglomération va dans le sens d'une limitation de l'étalement et donc d'une économie du sol. L'intégration de parcs urbains dans la structure de l'agglomération permet d'éviter le « grignotage » des surfaces vertes. Le Projet d'agglomération tend donc vers une pérennisation des espaces naturels et une valorisation des réseaux écologiques.

■ **CE5 – Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation.**

Les coûts d'investissement et d'exploitation ont été estimés.

Les coûts d'investissement globaux se montent à Fr. 72'70'000 environ, dont Fr. 10'600'000 qui seront investis avant 2011. Les coûts à la charge des communes, qui dépendent de l'importance du subventionnement de la Confédération, seront compris, pour la période 2011-2018, entre Fr. 23'500'000 et Fr. 32'900'000.

Les coûts d'exploitation et d'entretien n'augmenteront pas de façon significative si l'on excepte les coûts relatifs à l'exploitation du réseau de transports publics d'agglomération qui sont estimés, pour les communes, entre Fr. 400'000 et Fr. 500'000 par an.

La vérification de la capacité pour les communes à assumer les coûts de mise en œuvre du projet d'agglomération a été faite en prenant en compte les éléments suivants :

- le budget annuel d'investissement des communes rapporté aux investissements Mobul,
- le coût moyen par habitant.

Ces analyses ont été faites dans chaque commune. Elles ont permis de démontrer la capacité des communes à assumer leur part du financement des mesures.

La quantification des critères d'efficacité – et des indicateurs correspondants – a permis de démontrer l'efficacité globale du Projet d'agglomération. Cette vérification est développée en détail dans la partie D du classeur.

## 7.2 Effet des mesures

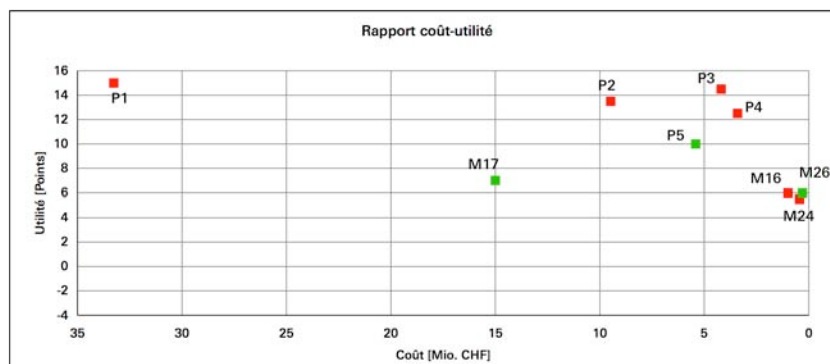
L'évaluation séparée des paquets de mesures et des mesures isolées de priorités A ou B – toujours selon les principes édictés par la Confédération – a été réalisée, et est décrite en détails dans la partie D, chapitre 4. Elle a abouti à une notation détaillée pour chaque indicateur des critères d'efficacité CE1 à CE4 (voir le chapitre précédent), notation comprise entre -1 (impact négatif) et +3 (impact important).

Comme certaines mesures sont déjà réalisées, ou seront réalisées d'ici 2011, les critères évalués ont dès lors pu bénéficier d'un point (au maximum) supplémentaire. La somme des notes attribuées aux critères CE1 à CE4 a permis de chiffrer le paramètre « utilité » du paquet de mesures ou de la mesure isolée. Les paquets de mesures (P) et les mesures isolées (M) évaluées, leur priorité, leur coût et la valeur de leur paramètre utilité sont représentés dans le tableau ci-dessous :

*Les mesures isolées et les paquets de mesures ont également été évalués selon les recommandations de la Confédération.*

n°	Priorité	Paquet de mesures / Mesure isolée	CE1	CE2	CE3	CE4	Utilité	Coût
P1	A	Mesures "axes structurants dans la commune centre"	3.5	4	4	3.5	15	33.27
P2	A	Mesures "Valtraloc"	2.5	4	4	3	13.5	9.48
P3	A	Mesures "zones à vitesse modérée"	3.5	4	4	3	14.5	4.2
M16	A	Mesures d'accompagnement à l'exploitation des TP routiers	2	2	1	1	6	1
P4	A	Mesures "amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce"	3.5	3	4	2	12.5	3.41
M24	A	Zones de stationnement vélos dans les interfaces et lieux publics	2.5	1	1	1	5.5	0.45
M17	B	Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale	2.5	1.5	1	2	7	15
P5	B	Mesures "amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce"	3	2	4	1	10	5.41
M26	B	Création de zones de parking	3	1	1	1	6	0.3

La vue d'ensemble de cette évaluation est représentée sous la forme d'un graphique mettant en relation coût et utilité :



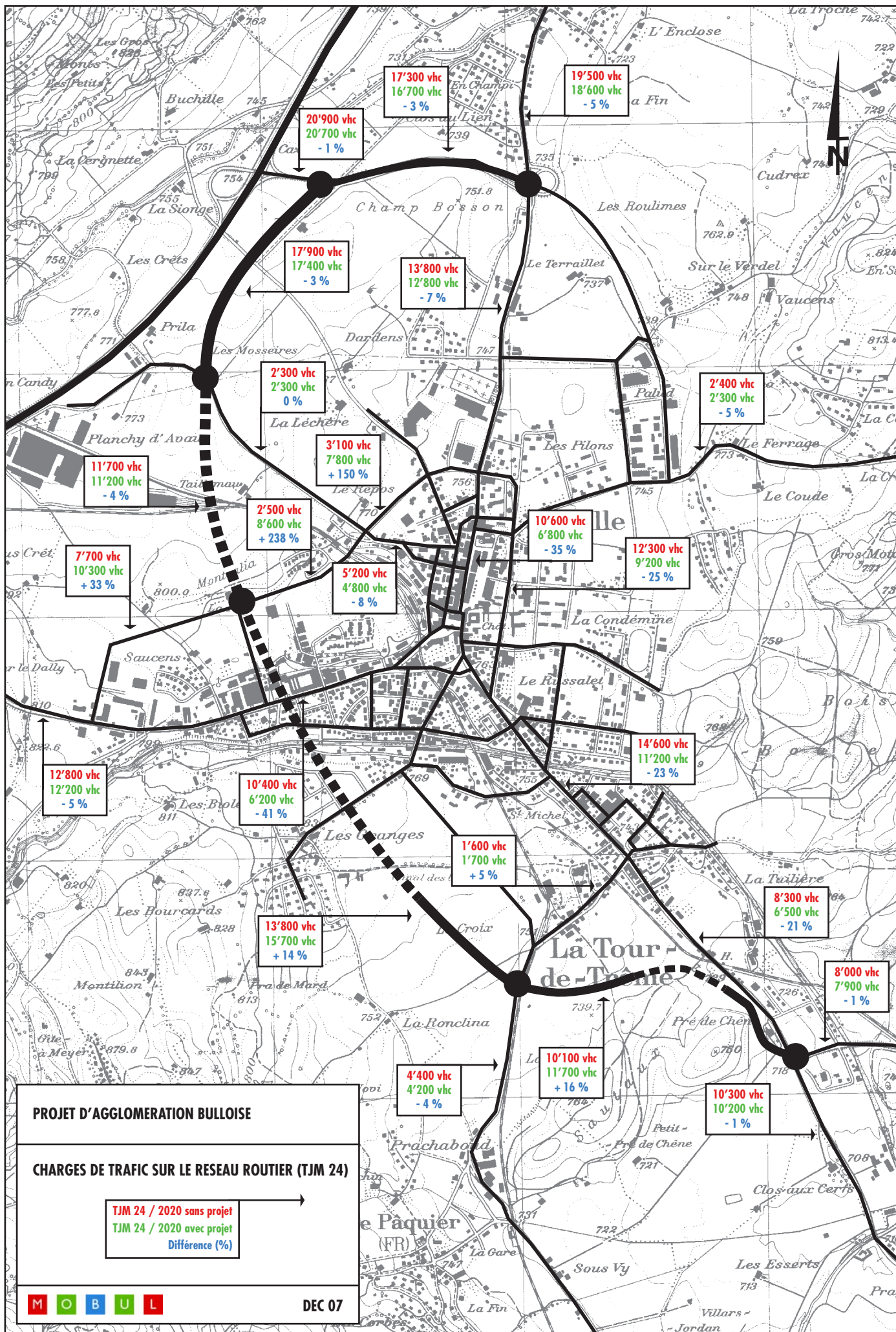
Ce rapport coût – utilité est ensuite évalué par la Confédération en fonction de la taille de l'agglomération. Le rapport coût – utilité optimal est bien sûr d'autant meilleur qu'il est petit.



### 7.3 Charges de trafic à l'état de référence (2020)

L'impact du projet d'agglomération sur les charges de trafic sur le réseau routier a été évalué.

La figure de la page suivante présente les charges de trafic, à l'état de référence (2020), avec et sans mise en œuvre du projet d'agglomération.



## 8. Mise en œuvre du Projet d'agglomération

### 8.1 L'association de communes Mobul

Afin d'élaborer et de mettre en œuvre le Projet d'agglomération bulloise, les communes se sont constituées en association de communes à buts multiples au sens de la loi sur les communes (LCo) du 25 septembre 1980, l'association Mobul.

Cette association s'est dotée de statuts lui permettant de mettre en œuvre le Projet d'agglomération en octroyant notamment à l'association les compétences nécessaires en matière de planification (dans le domaine de l'aménagement du territoire notamment) et en matière financière.

Ce chapitre détaille ces différents éléments.

*Mobul a élaboré le Projet d'agglomération bulloise. C'est également elle qui le mettra en œuvre.*

### 8.2 Compétences

Mobul est constituée, depuis sa fondation en 2006, en une Communauté régionale des transports afin de planifier et gérer un réseau de transports publics d'agglomération.

Récemment, afin d'élaborer et, surtout, de mettre en œuvre son Projet d'agglomération, Mobul s'est dotée de compétences en terme d'aménagement du territoire.

*Pour ce faire, elle s'est dotée de statuts lui donnant les compétences nécessaires du point de vue légal (en termes d'aménagement du territoire notamment).*

#### **Article premier**

*<sup>2</sup> Mobul constitue une Communauté régionale des transports au sens de la loi sur les transports du 20 septembre 1994 (LTr). Elle assume aussi les tâches d'aménagement régional au sens de la législation cantonale en matière d'aménagement du territoire et des constructions.*

L'article 3 précise les buts de l'association :

#### **Article 3**

*<sup>1</sup> Mobul concrétise la collaboration intercommunale dans les tâches relevant des domaines de l'aménagement régional du territoire et de la mobilité, tout en tenant compte des exigences de la protection de l'environnement.*

*<sup>2</sup> Mobul établit un projet d'agglomération en référence à la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) et assure son suivi. Ce projet d'agglomération prend la forme d'un plan directeur régional au sens de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATEC).*

*<sup>3</sup> En outre, Mobul établit un plan directeur intercommunal d'utilisation du sol au sens de la LATEC, selon la procédure instaurée par la loi.*

*<sup>4</sup> Le plan directeur régional remplit, entre autre, les fonctions de conception globale des transports, de plan régional des transports et de projet général.*

## 8.3 Organes

### 8.31 L'assemblée des délégués

L'assemblée des délégués est l'organe suprême de l'association.

Toutes les communes y sont représentées. Elles y disposent d'un droit de vote proportionnel à l'importance de leur population. Aucune commune ne peut disposer à elle seule de la majorité absolue. En conséquence, le nombre de voix de la Ville de Bulle est réduit à la majorité moins une voix.

Elle est présidée par le Préfet de la Gruyère.

L'assemblée des délégués a les compétences décisionnelles et budgétaires. C'est elle qui :

- adopte les documents de planification (et donc qui a adopté le présent Projet d'agglomération),
- établit le budget et vote les dépenses d'investissement (c'est donc elle également qui décidera de la mise en œuvre des mesures figurant dans le Projet d'agglomération),
- peut modifier les statuts et admettre, le cas échéant, de nouveaux membres.

*Elle s'est également dotée d'organes avec des compétences décisionnelles claires et suffisantes pour mettre en œuvre le Projet d'agglomération.*

### 8.32 Le comité de direction

Le comité de direction gère les affaires courantes de l'association. C'est lui qui prépare les décisions de l'assemblée des délégués. C'est lui par exemple qui a préparé le Projet d'agglomération et l'a présenté pour approbation à l'assemblée des délégués.

L'article 9 précise sa composition :

#### **Article 9**

<sup>1</sup> *Le comité de direction est composé d'un conseiller communal par commune membre.*

<sup>2</sup> *En font également partie, avec voix consultative, les représentants du Service de l'aménagement et des constructions, du Service de l'environnement, du Services des ponts et chaussées et du Service des transports et de l'énergie.*

## 8.4 Charges et répartition des frais

### 8.41 Charges à répartir entre les communes

Les charges à répartir entre les communes comprennent :

- les frais d'exploitation du réseau de transports publics,
- les investissements relatifs aux transports publics (y.c. les mesures figurant dans le projet d'agglomération)
- les investissements directement liés au plan directeur régional (donc les autres mesures du projet d'agglomération),
- les frais d'administration,
- les frais d'études.

*Elle a enfin établi clairement les coûts pris en charge par l'association et a défini une clé de répartition adaptée.*

### 8.42 Répartition des charges entre les communes

Les charges seront réparties entre les communes selon les modalités suivantes :

- pour ce qui concerne les transports publics, pour 80% en fonction de la qualité de l'offre en transports publics et pour 20 % en fonction de la population des communes et de leur capacité financière. Si une commune n'est pas desservie par le réseau de transports publics de Mobul, elle ne participe pas au financement des investissements et des frais de fonctionnement dudit réseau,
- pour les autres investissements, pour 80 % à charge de la ou des commune(s) où les travaux sont exécutés ou pour laquelle/lesquelles ils sont réalisés et pour 20 % en fonction de la population des communes et de leur capacité financière,
- pour les frais d'études générales (planification) et d'administration, en fonction de la population des communes et de leur capacité financière.

La qualité de l'offre en transports publics pour une commune est définie comme étant égale au nombre de départs répertoriés sur son territoire. Seules les prestations retenues et financées par Mobul sont prises en compte.

## 8.5 Mise en œuvre du projet

### 8.51 Décision

L'approbation finale du Projet d'agglomération, une fois que celui-ci aura été approuvé par la Confédération, sera faite par l'assemblée des délégués. Elle chargera ensuite le comité de direction d'élaborer le planning de réalisation et de mener à bien les études nécessaires.

Une fois le projet général établi (y.c. devis et planning détaillé), l'assemblée des délégués l'approuvera et demandera aux communes de faire voter par leurs législatifs respectifs les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation de l'intégralité du projet.

C'est ensuite Mobul, par son assemblée des délégués, qui décidera du lancement de chaque phase de réalisation.

*C'est Mobul qui décidera de l'engagement des actions et qui confiera aux communes l'exécution des mesures, chacune sur leur territoire.*

### 8.52 Exécution des travaux

L'article 16 précise les modalités de réalisation du projet :

#### **Article 16**

*<sup>1</sup> Le suivi de la planification et la réalisation des projets, ainsi que leur entretien, sont délégués à la commune sur le territoire de laquelle les projets sont effectués.*

*<sup>2</sup> Les projets sont soumis pour validation à Mobul qui vérifie leur conformité avec les instruments de planification régionale.*

C'est donc les communes, par leurs services techniques ou avec leurs mandataires, qui seront responsables de l'exécution des travaux mais c'est Mobul qui sera chargée de garantir la conformité des projets de détail avec le projet général qu'elle aura approuvé.

Ce processus garantit ainsi la conformité des objets réalisés avec le Projet d'agglomération.

## 9. Conclusions

### 9.1 Le projet d'agglomération bulloise

Le Projet d'agglomération présenté dans ce document satisfait, selon l'évaluation faite par ses auteurs à la demande de l'ARE, aux exigences de base (EB) et répond de manière satisfaisante, compte tenu notamment de la taille de l'agglomération bulloise, aux critères d'efficacité (CE).

*Le Projet d'agglomération satisfait, selon l'évaluation faite par ses auteurs, aux exigences de base (EB) et aux critères d'efficacité (CE).*

Les communes ont démontré, par l'élaboration de ce projet, leur motivation à travailler ensemble au développement de leur région **dans le respect des objectifs du développement durable** :

- en visant à un développement économique satisfaisant les besoins de l'agglomération bulloise et de sa région (**objectif économique**),
- en améliorant le cadre de vie des habitants de l'agglomération, la sécurité dans ses quartiers, le confort dans ses déplacements, notamment à pied, à vélo ou en transports publics (**objectif social**),
- en préservant l'environnement naturel et construit et en utilisant de façon rationnelle son territoire et ses ressources naturelles (**objectif environnemental**).

### 9.2 Les coûts du projet

Les communes ont estimé les coûts de leur projet et ont vérifié qu'elles étaient en mesure de le mettre en œuvre. Elles ont constaté qu'elles pourraient le faire pour autant que la Confédération leur apporte le soutien prévu par loi fédérale sur le fonds d'infrastructure.

*Ses coûts sont adaptés aux enjeux. Les communes ont la capacité d'en assumer leur part.*

### 9.3 La suite des travaux

Mobul élaborera dans le courant de l'année 2008 le Plan directeur régional demandé par le canton. Parallèlement, la commune de Bulle terminera le réaménagement de sa Grand-Rue et de certains de ses axes d'entrée au centre-ville.

La route de contournement H189 sera inaugurée fin 2009 et les mesures d'accompagnement devront être mises en place rapidement pour éviter que l'automobiliste ne reconquière le territoire un instant délaissé. C'est pour ces raisons que les communes ont décidé d'anticiper certaines mesures malgré le fait que cette décision les prive de subventionnement fédéral pour ces objets.

Les communes attendent avec confiance une décision favorable de la Confédération concernant leur projet. Elles sont certaines que les mesures déjà entreprises, comme celles qui seront mises en œuvre d'ici 2011, démontrent leur volonté d'aller de l'avant et leur détermination à offrir aux générations futures un projet de développement moderne, équilibré et respectueux de l'environnement.

*Après l'élaboration du Plan directeur régional demandé par le canton, les communes de l'agglomération comptent bien mettre en œuvre l'ensemble des mesures figurant dans leur projet. Les premières mesures sont d'ailleurs en cours de réalisation.*

*Pour les mesures de priorité A et B, les communes comptent sur l'appui de la Confédération*