



PROJET D'AGGLOMERATION BULLOISE

Bulle
Morlon
Le Pâquier
Riaz
Vuadens



Impressum

Éditeur

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

Auteurs du projet

Bureau team+, Bulle, Lausanne, Martigny
César Conforti (direction du projet)
Peter Giezendanner
Christian Jaeger
Hervé Ruffieux

Bureau conseil

Bureau mrs, Zürich
Michel Schuppiser
Daniel Oppliger

Groupe technique Mobul

Jean Hohl (responsable du projet)
Bulle : MM. Glasson, Grandjean et Sudan
Morlon : Mme Vogt et M. Pasche
Le Pâquier : Mme Badoud et M. Pasquier
Riaz : M. Oberson
Vuadens, MM. Tercier, Rossat et Donzallaz

Crédits photographiques et illustrations

Bureau team+, Bulle
Pierre Schwaller, www.lyoba.ch

Site internet : www.mobul.ch

Mediasynergie Sàrl, Christian Rossat, Vuadens
Bureau team+, César Conforti, Bulle
Décembre 2007, Mobul

RESUME

A

RAPPORT TECHNIQUE

B

FICHES DE MESURES

C

RAPPORT D'EVALUATION

D

SIGNATURES

E

ANNEXES

F

INDEX

PARTIE A : RESUME	8
<hr/>	
1. Introduction	8
1.1 Genèse du projet	8
1.2 Mobul et le Projet d'agglomération	9
2. Le Projet d'agglomération	10
2.1 Constats, enjeux et objectifs	10
2.2 Concept et Projet d'agglomération	11
2.3 Les concepts sectoriels	12
2.31 Le concept d'urbanisation	12
2.32 Le concept paysager	12
2.33 Le concept réseau routier et stationnement	12
2.34 Le concept des transports publics	12
2.35 Le concept de mobilité douce	12
2.4 Les mesures	13
2.41 Définition	13
2.42 Types de mesures	13
2.43 Organisation des mesures	14
2.44 Evaluation des mesures	14
2.45 Coûts des mesures	14
2.46 Répartition des coûts entre les communes	15
2.47 Capacité financière des communes à assumer ces coûts	15
3. Bilan	16
3.1 Exigences de base	16
3.2 Critères d'efficacité	16
3.3 Effets des mesures	17
PARTIE B : RAPPORT TECHNIQUE	19
<hr/>	
1. Cadrage	19
1.1 Pourquoi un Projet d'agglomération ?	19
1.11 Un premier projet de route de contournement	19
1.12 La H189 et le plan directeur partiel des transports	19
1.13 Le plan régional des transports (Mobul)	21
1.14 Le Projet d'agglomération	22
1.2 Bases légales et documents de référence	23
1.21 De niveau fédéral	23
1.22 De niveau cantonal	25
1.23 De niveau local ou régional	27
1.3 Périmètre	28
1.4 Organisation de l'étude	31

1.41	Organisation, suivi	31
1.42	Genèse du projet	32
1.43	Méthodologie	39
2.	Constats	41
2.1	Etat des planifications cantonales, régionales et locales	41
2.11	Le plan directeur cantonal	41
2.12	Les planifications régionales	43
2.13	Les coopérations intercommunales	44
2.14	Le plan directeur partiel des transports (PDpT)	45
2.15	Les planifications locales	46
2.2	Urbanisation	49
2.21	Structure spatiale	49
2.22	Caractéristiques des communes de l'agglomération	51
2.23	Evolution de la population et des emplois	54
2.24	Capacité de l'agglomération en termes d'habitants	56
2.25	Capacité de l'agglomération en termes d'emplois	57
2.26	Potentiels de reconversion	58
2.27	Centres commerciaux	60
2.3	Transports	61
2.31	La demande en déplacements	61
2.32	Le réseau routier et les déplacements automobiles	65
2.33	Les transports publics	72
2.34	La mobilité douce	77
2.35	Répartition modale actuelle des déplacements	79
2.4	Nature et paysage	80
2.41	Milieus naturels	80
2.42	Paysage	80
2.5	Environnement	81
2.51	Bruit	81
2.52	Air, climat	82
2.53	Energie	83
2.6	Synthèse, enjeux	84
2.61	Planification	84
2.62	Urbanisation	85
2.63	Mobilité	86
2.64	Nature et paysage	87
2.65	Environnement	87
3.	Objectifs	88
3.1	Objectif général	88
3.2	Objectifs sectoriels	88
3.21	En termes de développement territorial	88
3.22	En termes de gestion des déplacements	89
4.	Concept, projet	90
4.1	Concept global	90
4.2	Urbanisation et paysage	91
4.21	Urbanisation	91
4.22	Paysage	93

4.3	Transports	96
4.31	Le réseau routier et le stationnement	96
4.32	Les transports publics	101
4.33	La mobilité douce	105
4.4	Le Projet d'agglomération	109
4.41	Volet urbanisation et paysage	109
4.42	Volet trafic individuel motorisé (TIM) et stationnement	116
4.43	Volet transports publics	119
4.44	Volet mobilité douce	121
5.	Mesures	123
5.1	Définition et organisation des mesures	123
5.11	Définition	123
5.12	Organisation des mesures	123
5.13	"Paquets" de mesures et mesures liées	124
5.2	Principe d'indissociabilité des mesures	125
5.3	Degré de priorité, évaluation des mesures	126
5.31	Degré de priorité	126
5.32	Evaluation des mesures	126
5.4	Liste des mesures	127
5.5	Coûts	131
5.51	Synthèse des coûts	131
5.52	Principe de répartition	132
5.53	Les coûts par commune et par période	133
6.	Consultation	137
6.1	Organisation de la consultation	137
6.2	Participation	137
6.3	Prises de position	138
6.31	Réponses au questionnaire Mobul	138
6.32	Prises de position des associations	146
6.33	Prises de position des partis politiques	147
6.4	Prise en compte des résultats de la consultation	148
7.	Bilan	149
7.1	Evaluation globale du projet	149
7.11	Exigences de base	149
7.12	Critères d'efficacité	150
7.2	Effet des mesures	153
7.3	Charges de trafic à l'état de référence (2020)	154
8.	Mise en œuvre du Projet d'agglomération	156
8.1	L'association de communes Mobul	156
8.2	Compétences	156
8.3	Organes	157
8.31	L'assemblée des délégués	157
8.32	Le comité de direction	157
8.4	Charges et répartition des frais	158
8.41	Charges à répartir entre les communes	158

8.42	Répartition des charges entre les communes	158
8.5	Mise en œuvre du projet	159
8.51	Décision	159
8.52	Exécution des travaux	159
9.	Conclusions	160
9.1	Le projet d'agglomération bulloise	160
9.2	Les coûts du projet	160
9.3	La suite des travaux	160
PARTIE C : FICHES DE MESURES		162
<hr/>		
1.	Mesures et paquets de mesures	162
1.1	Organisation des mesures	162
1.2	Plans des mesures	162
2.	Fiches de mesures	166
PARTIE D : RAPPORT D'EVALUATION		221
<hr/>		
1.	Introduction	221
1.1	Structure du document	221
1.2	Etats de référence	221
1.3	Glossaire	222
1.4	Renvois	222
2.	Evaluation des exigences de base (EB)	223
2.1	Synthèse	223
2.2	EB1 : Démarche participative	225
2.21	Participation	225
2.22	Etendue de la participation	226
2.23	Traitement des prises de position	226
2.3	EB2 : Définition d'une entité responsable	227
2.4	EB3 : Analyse de l'état actuel et de l'état futur	228
2.41	Structure de l'urbanisation	228
2.42	Transports	228
2.43	Offre de référence	229
2.44	Comportement en matière de mobilité	229
2.45	Analyse des inconvénients de l'absence d'un projet d'agglomération	230
2.46	Hypothèses présentées explicitement?	231
2.5	EB4 : Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures	232
2.51	Aménagement du territoire	232
2.52	Equipement routier	232
2.53	Transports publics	233
2.54	Mobilité douce	233

2.55	Mobilité combinée	233
2.56	Mesures visant à agir sur la demande	234
2.6	EB5 : Exposé clair de l'impact et des coûts	235
2.61	Analyse de l'efficacité	235
2.62	Coûts	235
2.63	Choix de la meilleure stratégie	235
2.7	EB6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle	236
2.71	Intégration dans la planification cantonale	236
2.72	Force obligatoire	236
2.73	Mesures complémentaires	236
2.74	Coordination avec les mesures de la Confédération et des cantons voisins	237
2.75	Procédure de contrôle	237
3.	Evaluation du PA dans son ensemble selon les critères d'efficacité (CE)	238
3.1	CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport	238
3.11	Durée des déplacements en transports publics	238
3.12	Qualité de l'offre en transports publics	239
3.13	Engorgement du trafic routier	239
3.14	Accessibilité	240
3.15	Intermodalité	241
3.16	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	242
3.17	CE1 – Tableau résumé	243
3.2	CE2 : Encouragement à la densification urbaine	249
3.21	Concentration des activités sur des pôles	249
3.22	Urbanisme et qualité de la vie	249
3.23	Effet de césure des infrastructures de transport dans les milieux bâtis	250
3.24	CE2 – Tableau résumé	251
3.3	CE3 : Augmentation de la sécurité routière	253
3.31	Evolution de la fréquence des accidents	253
3.32	Nombre de tués	253
3.33	Nombre de blessés	253
3.34	Dégâts matériels	253
3.35	CE3 – Tableau résumé	254
3.4	CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques	255
3.41	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	255
3.42	Pollution de l'air	255
3.43	Climat, émissions de CO2	255
3.44	Besoins en surfaces	256
3.45	Effets de fragmentation des espaces naturels	256
3.46	CE4 – Tableau résumé	257
3.5	CE5 : Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation	259
3.51	Coûts d'investissement	259
3.52	Coûts d'exploitation et d'entretien	259
3.53	Indemnités supplémentaires	260
3.54	Utilisation des capacités et rentabilité	260

3.55	Clé de répartition financière entre la Confédération, le canton et les communes	260
3.56	Limite supportable des coûts (terme, échelonnement, charge annuelle)	261
3.57	CE5 – Tableau résumé	262
4.	Evaluation des mesures	264
4.1	Paquets de mesures et mesures isolées : fiches	264
4.2	Synthèse	283

PARTIE E : SIGNATURES **285**

PARTIE F : ANNEXES **288**

1.	Projet d'agglomération, plans	
1.1	Projet "Urbanisation et paysage"	
1.2	Projet "Réseau routier"	
1.3	Projet "Transports publics"	
1.4	Projet "Mobilité douce"	
2.	Phases de mise en oeuvre	
2.1	Plan des mesures réalisées avant 2011	
2.2	Plan des mesures de priorité A (2011-2014)	
2.3	Plan des mesures de priorité B (2015-2018) et C (après 2018)	
3.	Statuts de l'association de communes Mobul	

RESUME



PARTIE A : RESUME

1. Introduction

1.1 Genèse du projet

Le projet d'agglomération bulloise est l'aboutissement de plus de 10 ans de réflexions sur le devenir de la Ville de Bulle et des communes constituant le Pôle régional de la Gruyère.

C'est en effet en 1995, dans le cadre des réflexions relatives à de nouvelles variantes de tracé de la route de contournement, un serpent de mer vieux de plus de 30 ans, que les autorités décident de poser les bases d'une réflexion plus large, qui ne se contentera plus de tenter de "sortir" de la Ville le trafic automobile de transit, mais qui visera à proposer une solution durable pour le développement de l'agglomération.

Bien sûr, dans un premier temps, les préoccupations restent principalement centrées sur le trafic automobile et le souci de l'éloigner du centre-ville mais, très vite, il apparaît que la construction de la route de contournement ne suffira pas, à elle seule, à résoudre les problèmes à long terme.

Les autorités communales, d'entente avec le canton, décident alors d'adjoindre au projet de route de contournement (qui sera d'ailleurs planifié comme une route de distribution prenant en charge le trafic de transit mais également le trafic de et à destination de l'agglomération) un plan directeur partiel des transports (PDpT) qui devra permettre de tirer le meilleur parti possible de la nouvelle infrastructure.

Nous sommes en 1996 et les bases du futur Projet d'agglomération étaient dès lors posées.

En 1999, suite la mise à l'enquête du PDpT, en même temps que le projet de la route de contournement auquel il est indissociablement lié, les autorités décident d'ajouter aux mesures prévues dans le PDpT, (qui étaient surtout des mesures d'aménagement du réseau routier : modération du trafic, structuration des axes d'entrées en Ville, valorisation des espaces publics) un réseau de transports publics urbains.

De 2001 à 2005, les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême (qui fusionneront en 2006), mènent les études nécessaires à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et du futur réseau de transports publics.

Les travaux de la route de contournement, menés sous la responsabilité du canton, débutent en 2004, une année avant la mise en place par la Ville de Bulle des premières mesures d'accompagnement.

Le Projet d'agglomération est l'aboutissement de plus de dix ans de réflexions.

1.2 Mobul et le Projet d'agglomération

En 2006, la nouvelle commune de Bulle (issue de la fusion de Bulle et de La Tour-de-Trême) prend contact avec ses voisines (Morlon et Riaz) pour poser les bases d'un réseau de transports publics d'agglomération. La Ville avait en effet compris que son avenir passait par un développement harmonieux et coordonné de ses infrastructures avec celles des communes voisines. Ces trois communes fondent alors l'association de commune Mobul qui aura pour but d'élaborer le plan régional des transports et de mettre en œuvre le futur réseau de transports publics.

Mobul, une association de commune mise sur pied spécialement pour gérer l'urbanisation et la mobilité au sein de l'agglomération.



Mobul lance alors avec le canton l'étude du plan régional des transports, étude qui démontrera très vite la nécessité d'étendre le périmètre de réflexion aux communes du Pâquier et de Vuadens. Ce sont ces cinq communes qui, poursuivant leurs réflexions, se rendent compte courant 2007, que pour véritablement améliorer les potentiels de développement et la qualité de vie dans l'agglomération, il est nécessaire d'élargir le champ des réflexions aux questions de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire.

Les communes décident alors d'élaborer un Projet d'agglomération et de modifier pour ce faire les statuts de l'association de communes.

Le projet est mené tambour battant, les exécutifs communaux multipliant les séances pour décider des principales options de développement, notamment en matière d'aménagement du territoire.

Des contacts bilatéraux, avec les services du canton et avec l'ARE permettent de cadrer le projet et de s'assurer du respect des exigences du canton et de la Confédération.

Une séance d'information publique est organisée et une consultation de trois semaines est lancée entre le 15 novembre et le 7 décembre.

Dans le même temps, les législatifs communaux approuvent les nouveaux statuts de l'association alors que les exécutifs vérifient les budgets d'investissement nécessaires à la mise en œuvre des mesures contenues dans le projet.

Fin décembre, le Projet d'agglomération est bouclé et transmis à la Confédération.

Courant 2008, les communes et le canton élaboreront le Plan directeur régional qui ancrera définitivement le Projet d'agglomération dans la planification cantonale fribourgeoise.

2. Le Projet d'agglomération

2.1 Constats, enjeux et objectifs

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.

Les communes ont adopté, fin 2007, les nouveaux statuts de l'association et Mobul est dès lors en mesure d'élaborer le Projet d'agglomération et de le mettre en œuvre.

La démarche d'étude, relativement classique, s'appuie sur les réflexions faites depuis 1996.

Des objectifs ambitieux et une analyse de la situation actuelle ont permis de fixer le cadre des réflexions.



Sur la base des constats issus des réflexions précédentes (cf. partie B, chapitre 1 2.1 à 2.5), les communes identifient des enjeux (chapitre 2.6) et s'accordent sur un objectif général de développement :

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."

Cet objectif général se décline en objectifs sectoriels dans les domaines de l'aménagement du territoire et des transports (chapitre 3).

2.2 Concept et Projet d'agglomération

Sur cette base, Mobul élabore alors un concept global de développement territorial qui se veut :

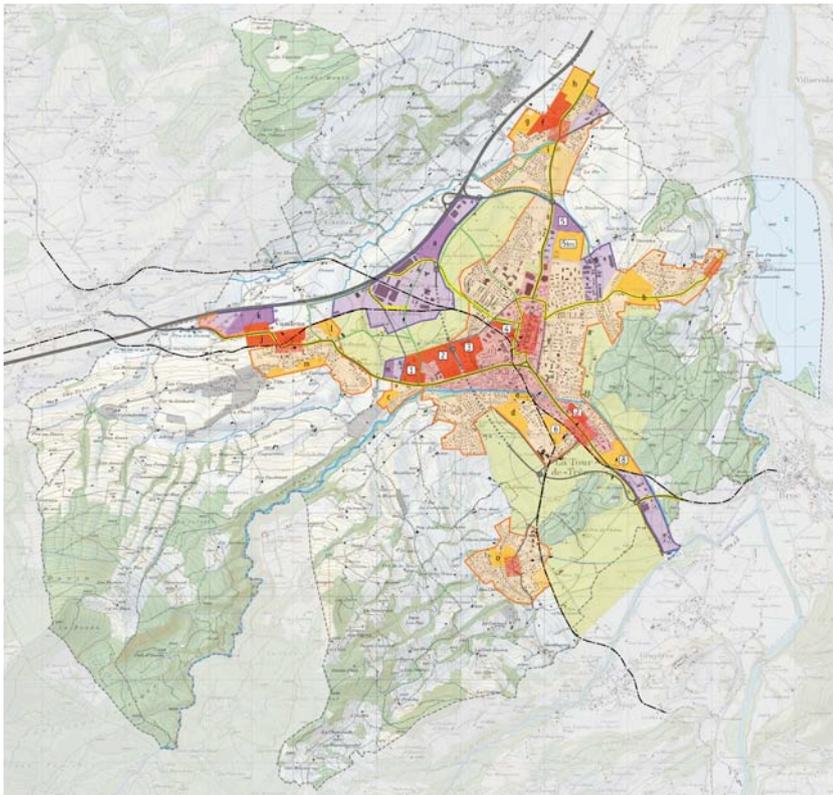
- économe en terrain,
- permettant une utilisation optimale et diversifiée des secteurs centraux de l'agglomération,
- garantissant le maintien de l'habitat et de l'activité dans les villages.

Le concept de mobilité devra quant à lui :

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

Ce concept se décline en cinq concepts sectoriels qui aboutiront à l'élaboration d'un projet de développement territorial, le Projet d'agglomération.

Un concept global d'urbanisation et de gestion de la mobilité.



Le projet d'agglomération prévoit un certain nombre d'actions dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la gestion des déplacements.

2.3 Les concepts sectoriels

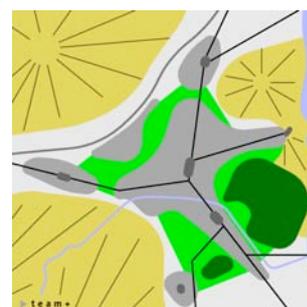
2.31 Le concept d'urbanisation

- Valoriser le centre ville et les centres des villages,
- Densifier l'urbanisation du secteur central,
- Accorder la priorité à la reconversion urbaine des grands potentiels situés dans le secteur central,
- Contenir l'urbanisation à l'intérieur d'un périmètre compact d'agglomération.



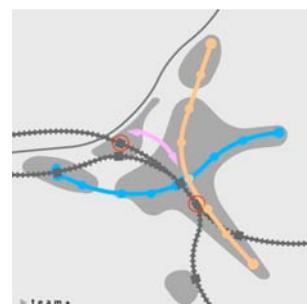
2.32 Le concept paysager

- Préserver et valoriser les espaces paysagers,
- En définir une armature au même titre que les espaces bâtis,
- En valoriser les possibilités d'usage pour les habitants,
- Intégrer les espaces verts aux projets d'urbanisation,
- Créer des "parcs de quartiers".



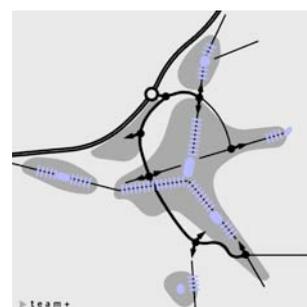
2.33 Le concept réseau routier et stationnement

- Garantir le fonctionnement de la H189,
- Réaménager les axes d'entrée en ville, le centre-ville et les centres des villages,
- Modérer l'ensemble du réseau routier secondaire,
- Adapter la réglementation du stationnement.



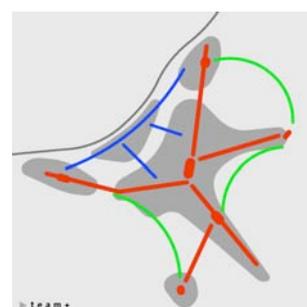
2.34 Le concept des transports publics

- Utiliser de manière renforcée le réseau ferroviaire pour les liaisons internes et vers l'extérieur de l'agglomération,
- Utiliser de manière renforcée le réseau régional de bus pour la desserte de l'agglomération,
- Créer 2 lignes diamétrales de transports publics routiers desservant les principaux secteurs urbanisés,
- Mettre en place deux lignes supplémentaires pour la desserte de la zone d'activité de Planchy durant les heures de pointe.



2.35 Le concept de mobilité douce

- Renforcer et aménager des liaisons entre les communes, notamment entre le centre et les communes périphériques,
- Créer des liaisons nouvelles desservant efficacement la zone d'activité de Planchy,
- Assurer des dessertes complémentaires "vertes" sûres, confortables et attractives,
- Garantir une desserte fine du territoire.



2.4 Les mesures

2.41 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.

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.

Des mesures dans les différents domaines, coordonnées entre elles, pour atteindre les objectifs fixés.

2.42 Types de mesures

Les mesures sont classées en trois catégories :

■ Les mesures infrastructurelles

Ces mesures sont en principe co-finançables par la Confédération. Elles comprennent toutes les mesures liées aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre et au fonctionnement du Projet d'agglomération.

■ Les mesures de gestion de la mobilité

Ce sont les mesures d'accompagnement au Projet d'agglomération. Elles visent à augmenter l'efficacité du système de transports mis en place. Elles ne sont pas finançables par la Confédération.

■ Les mesures d'urbanisation

Elles permettront d'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.

2.43 Organisation des mesures

Les mesures sont présentées individuellement sous forme de fiches (cf. Partie C : Fiches de mesures)

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

2.44 Evaluation des mesures

Les mesures infrastructurelles ont fait l'objet d'une évaluation selon les recommandations de l'ARE. Le rapport d'évaluation se trouve sous partie D du présent document.

2.45 Coûts des mesures

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.

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.

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

- 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,
- 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,
- Fr. 8'800'000 pour le réaménagement des axes principaux en traversées de localité,
- Fr. 3'700'000 pour l'aménagement de zones à vitesses modérées.

Des coûts estimés sur la base d'aménagements similaires réalisés dans l'agglomération...

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,
- Fr. 900'000 pour le réaménagement de la rue de La Léchère,
- Fr. 300'000 pour l'aménagement de parkings relais.

2.46 Répartition des coûts entre les communes

A l'exception de l'élargissement de la ligne ferroviaire Bulle-Broc, tous les coûts d'investissement non couverts par les subventions de la Confédération seront pris en charge par les communes et répartis 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.

Une clé de répartition déjà définie et approuvée par les communes...

2.47 Capacité financière des communes à assumer ces coûts

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 sur la période d'investissement considérée.

...qui ont ainsi pu vérifier leur capacité à mettre en œuvre le projet.

Ces analyses ont été faites dans chaque commune. Elles ont permis de démontrer la faisabilité financière du projet. Ces analyses sont résumées dans le chapitre B/5.53. et dans le rapport d'évaluation.

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.

3. Bilan

Le Projet d'agglomération a été évalué conformément à la procédure définie par la Confédération. L'analyse complète figure en partie D du classeur.

3.1 Exigences de base

Le Projet d'agglomération a été évalué de manière globale quant à la satisfaction de l'ensemble des exigences de base (EB) :

- EB1 Démarche participative.
- EB2 Définition d'une entité responsable.
- EB3 Analyse de l'état actuel et de l'état futur.
- EB4 Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures.
- EB5 Exposé clair de l'impact et des coûts.
- EB6 Mise en œuvre et procédure de contrôle.

Cette analyse a permis de démontrer que toutes les exigences de base étaient satisfaites.

Le projet d'agglomération satisfait aux exigences de base (EB).

3.2 Critères d'efficacité

- CE1 Amélioration de la qualité des systèmes de transport.
- CE2 Encouragement de la densification urbaine.
- CE3 Augmentation de la sécurité du trafic.
- CE4 Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques.
- CE5 Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation.

La quantification des critères d'efficacité – et des indicateurs correspondants – a permis de démontrer l'efficacité globale du Projet d'agglomération.

Il a été évalué globalement et son efficacité en termes de gestion des déplacements et de maîtrise de l'urbanisation a été démontrée.

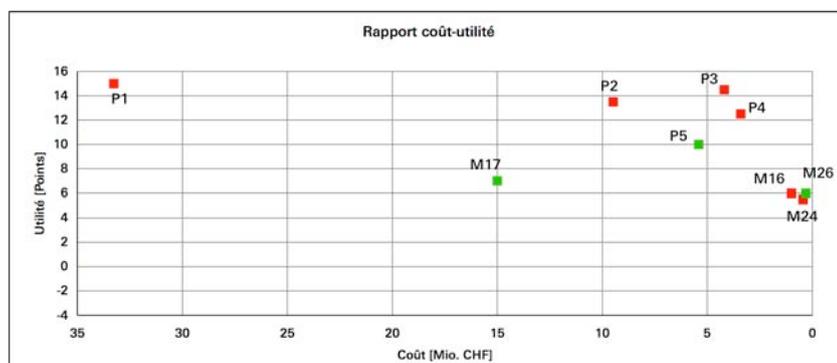
3.3 Effets des mesures

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 et dans le graphique ci-dessous :

Les mesures ont également été évaluées sur la base des critères d'efficacité (CE) et leur rapport coût/utilité a été établi.

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



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 ré-flexions 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

¹ *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.*

² *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

¹ *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.*

² *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

¹ 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.

² 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).

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ 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

¹ *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.*

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

³ *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

¹ *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.*

² *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.*

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

Art. 32 Effets

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

² *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

¹ *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.*

² *Les études relatives au plan directeur cantonal peuvent être consultées au SeCA.*

Art. 21 Procédure de consultation

¹ *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.*

² *Le règlement d'exécution fixe les modalités de cette consultation.*

³ *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.*

⁴ *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.*

⁵ *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.*

⁶ *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) :

"² 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.

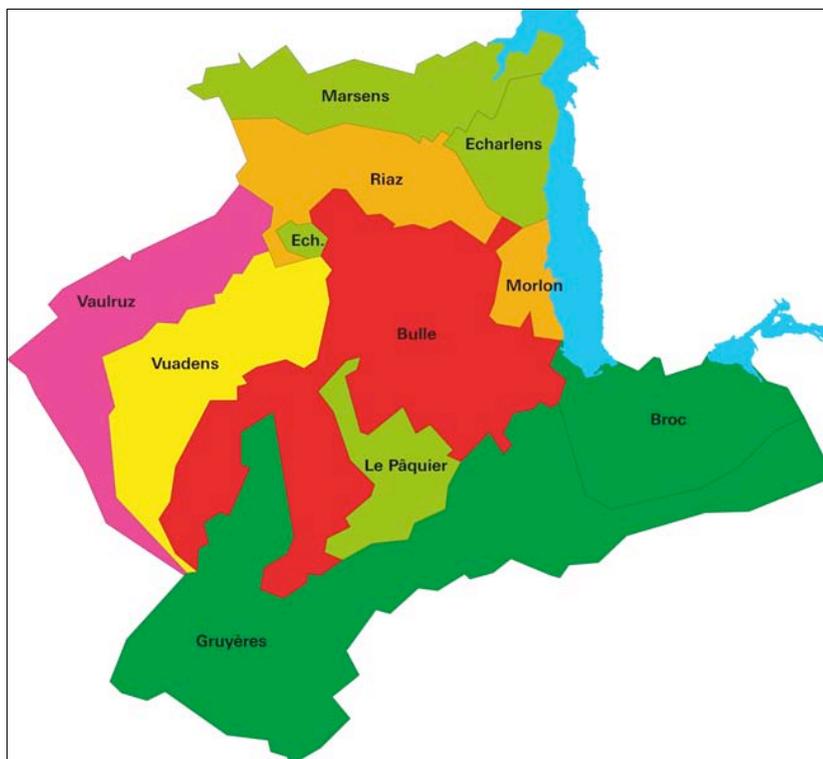
1.3 Périmètre

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 :

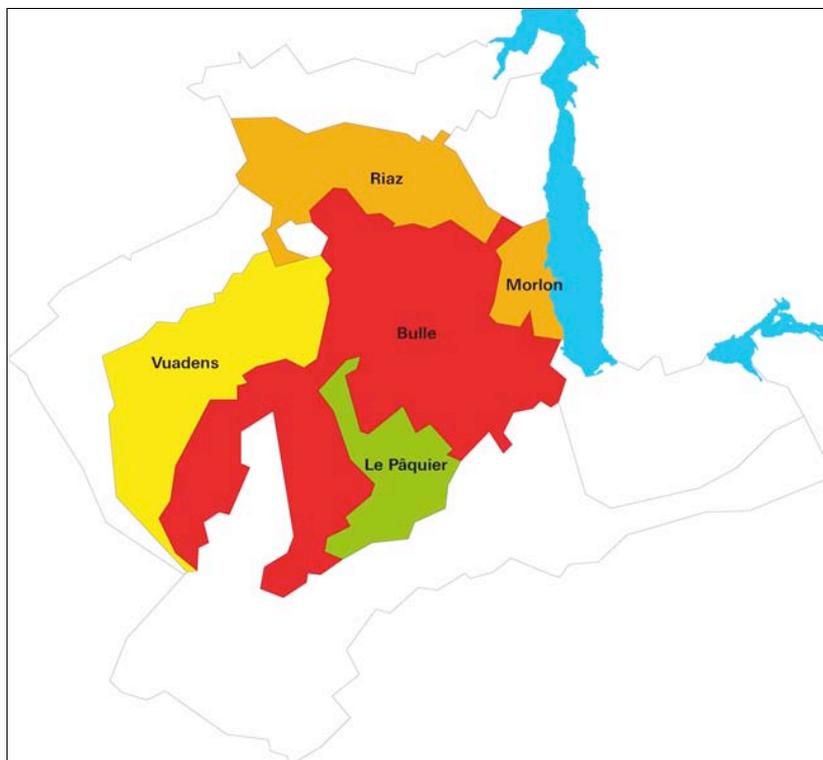
- la croissance de la population résidente,
- la densité de l'habitat (nombre d'habitants au kilomètre carré),
- le nombre d'emplois,

- 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 LFinf, 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 :

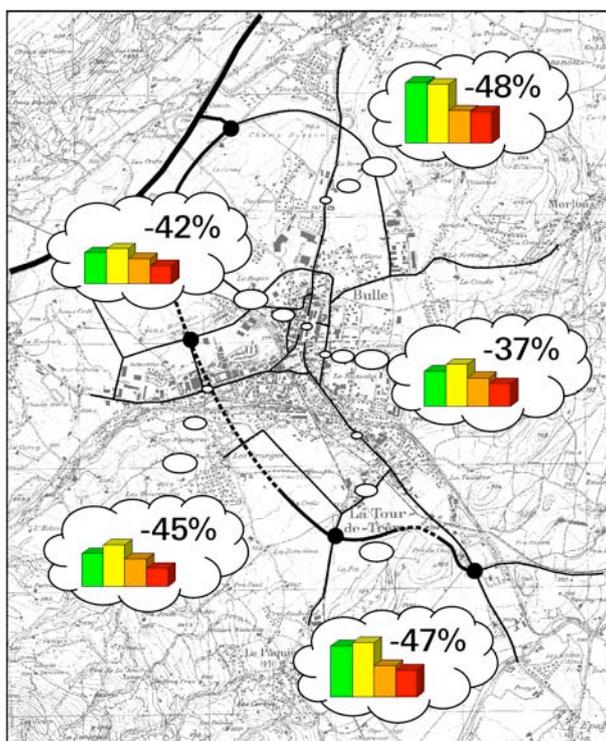
- *diminuer le trafic sur les axes d'agglomération et au centre-ville en vue :*
 - *d'améliorer le cadre de vie pour les habitants, les usagers et le cadre urbain,*
 - *de respecter les exigences de la protection de l'environnement (air, bruit),*
 - *d'assurer à l'agglomération son rôle de pôle attractif, 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).

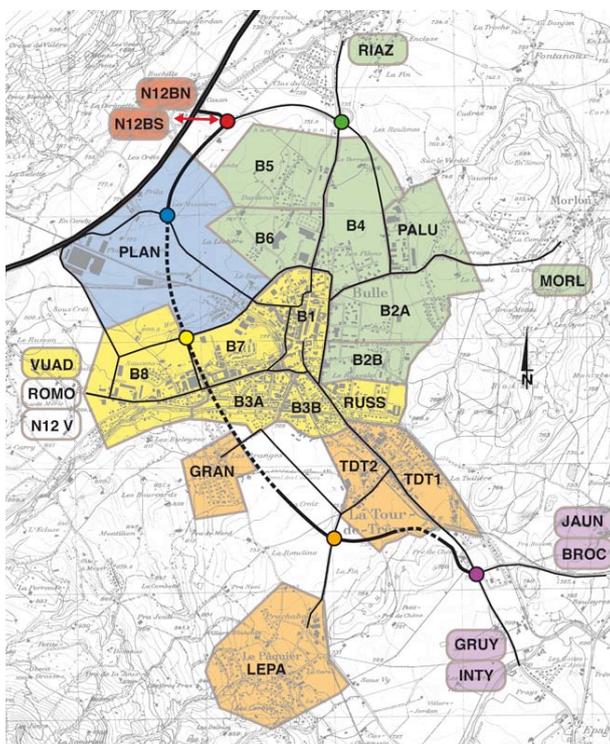
Le Plan directeur partiel des transports :

- 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).



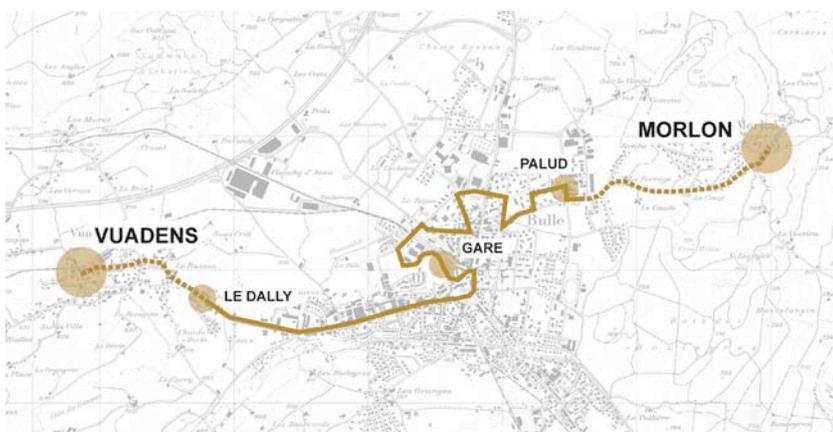
Les travaux d'aménagement de la Grand-Rue de Bulle qui s'achèveront en 2008.

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.



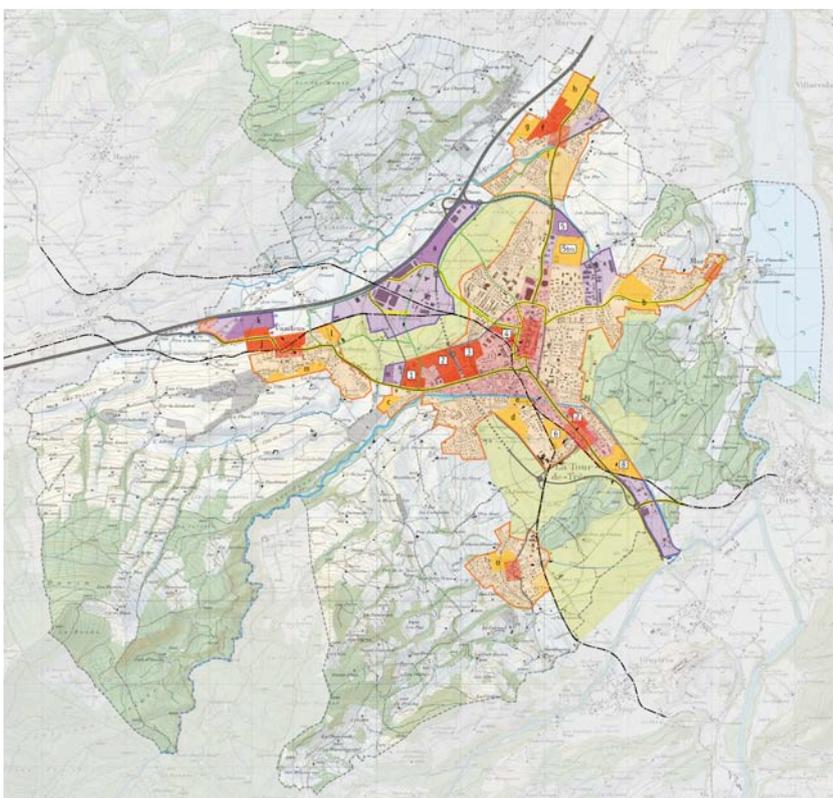
La ligne de transports publics entre Vuadens et Morlon telle qu'elle était prévue dans le plan régional des transports.

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.



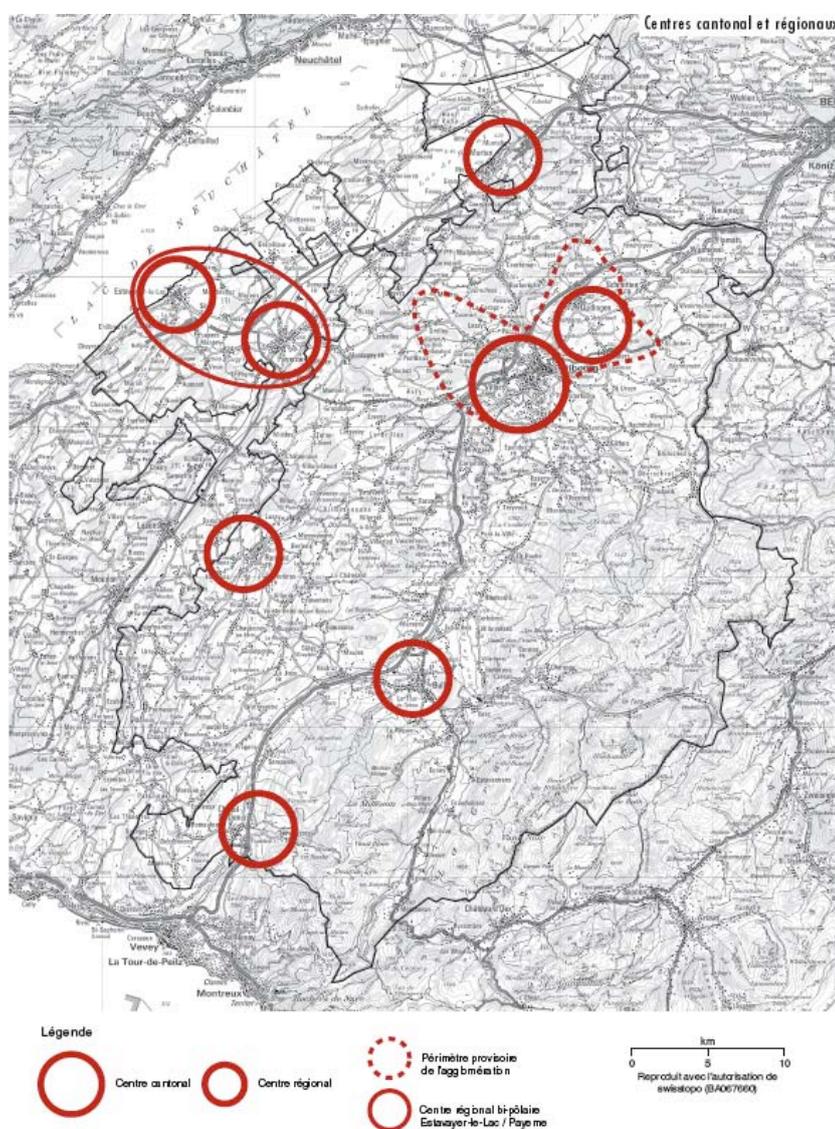
2. Constats

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^{er} 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

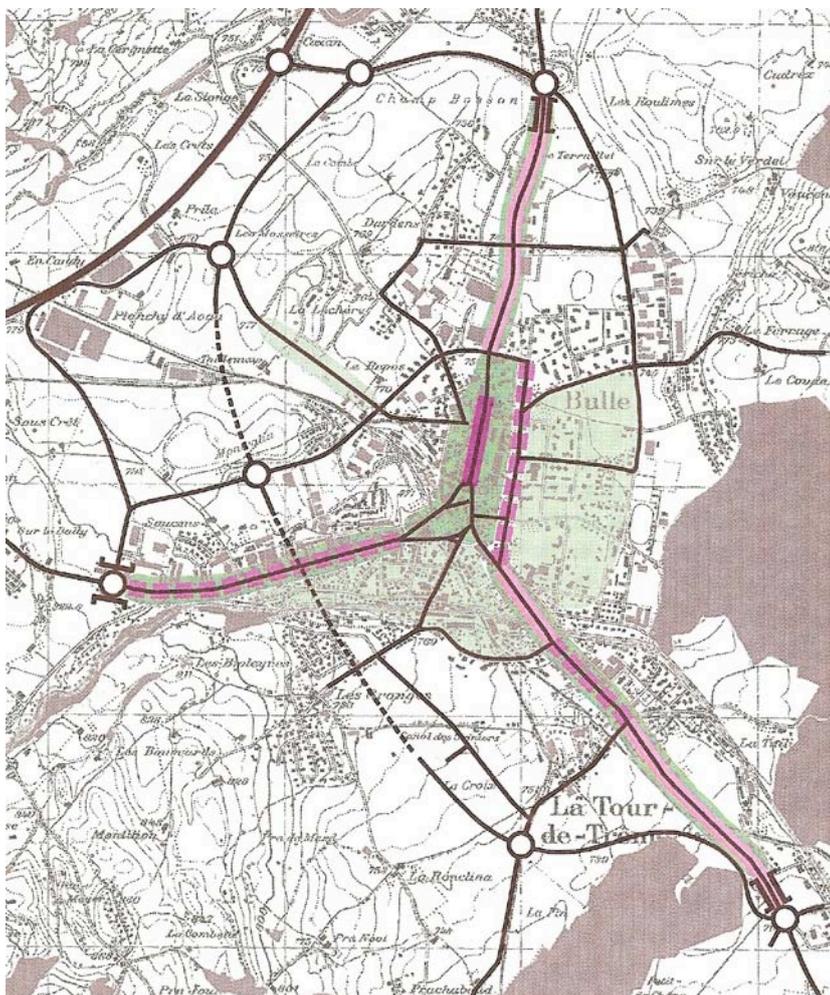
Dans de nombreux domaines, le processus de coopération intercommunale reste une solution adaptée, souple et à géométrie variable. Il s'agit alors de renforcer les coopérations existantes et d'élargir les domaines concernés par ces coopérations. Toutefois, un plan directeur régional pourra, pour les domaines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

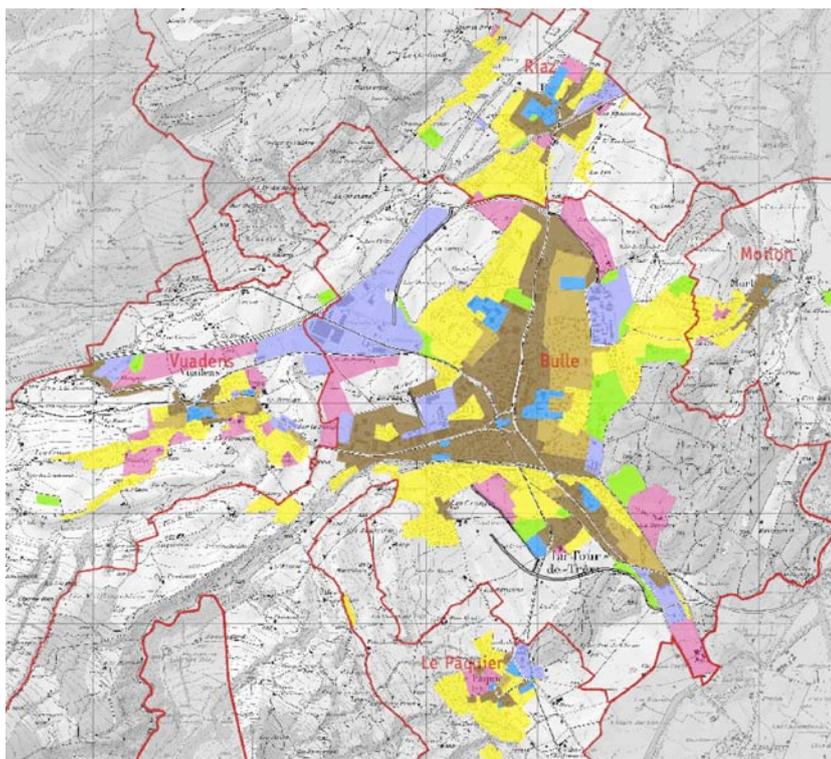
Enjeu

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.



	Bâti mixte, central
	Bâti résidentiel dense / à densifier
	Bâti résidentiel de faible densité
	Activités
	Intérêt général bâti
	Intérêt général de plein air, secteur à dominante verte
	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 m² 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.

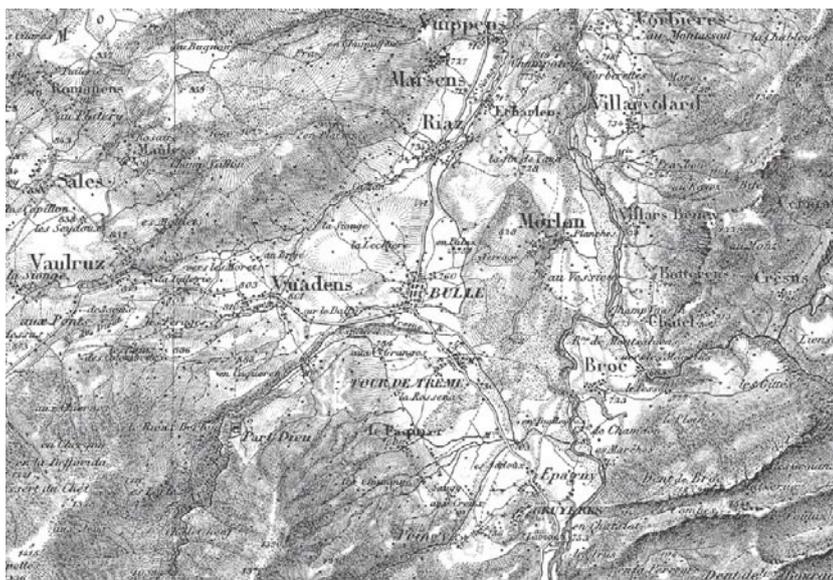


Structure urbaine

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

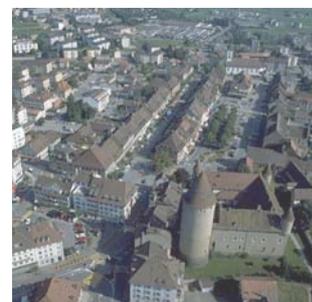
La commune de Bulle

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

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

Taux de croissance annuelle (1996 -2006)

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

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

En comparaison :

Agglomération	1.90%
District	1.54%
Canton	1.22%

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

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

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

Estimation de l'évolution de la population

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

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

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

En résumé

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

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

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

Enjeu

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

2.24 Capacité de l'agglomération en termes d'habitants

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

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

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

■ Capacité disponible nette corrigée	6'500 habitants
--------------------------------------	------------------------

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

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

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
■ Soit, pour l'agglomération	5'260 emplois

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

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

Enjeu

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

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

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

2.26 Potentiels de reconversion

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

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

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

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

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

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



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

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

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

2.27 Centres commerciaux

Le 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.

2.3 Transports

2.3.1 La demande en déplacements

Les études de trafic de la H189

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

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

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

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

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

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

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
1	INTERNE																ORIGINE - DESTINATION																																																																																			
2																																																																																																				
3																																																																																																				
4																																																																																																				
5																																																																																																				
6																																																																																																				
7																																																																																																				
8																																																																																																				
9																	ORIGINE - DESTINATION																																																																																			
10																																																																																																				
11																																																																																																				
12																																																																																																				
13																																																																																																				
14																																																																																																				
15																																																																																																				
16																																																																																																				
17	ORIGINE - DESTINATION																TRANSIT																																																																																			
18																																																																																																				
19																																																																																																				
20																																																																																																				
21																																																																																																				
22																																																																																																				
23																																																																																																				
24																																																																																																				
25																																																																																																				

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.

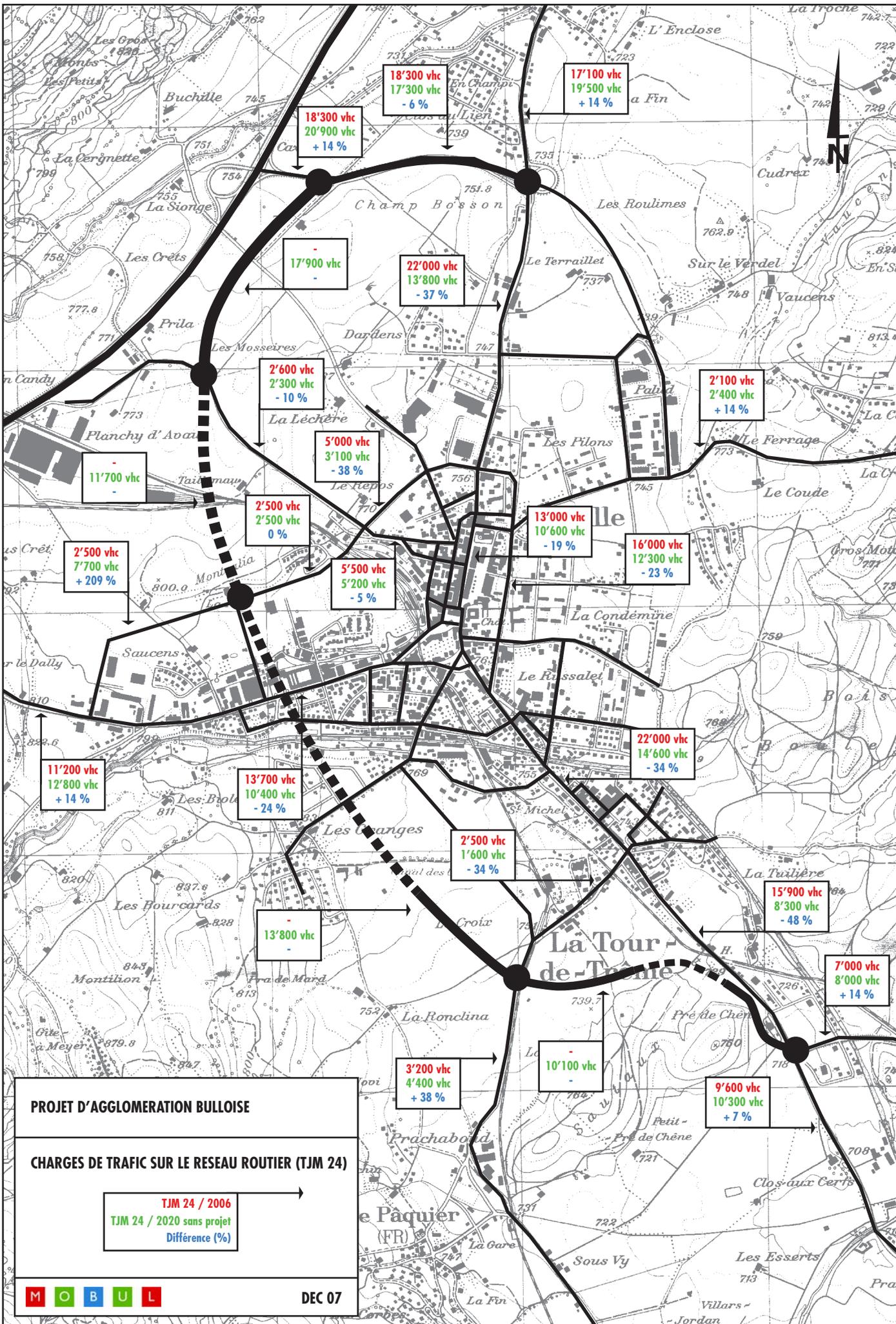
Tenant compte de cette croissance différenciée de la population et des emplois par secteurs, la matrice des déplacements a permis d'évaluer les charges de trafic à l'état de référence 2020 sans mise en place du Projet d'agglomération.

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.

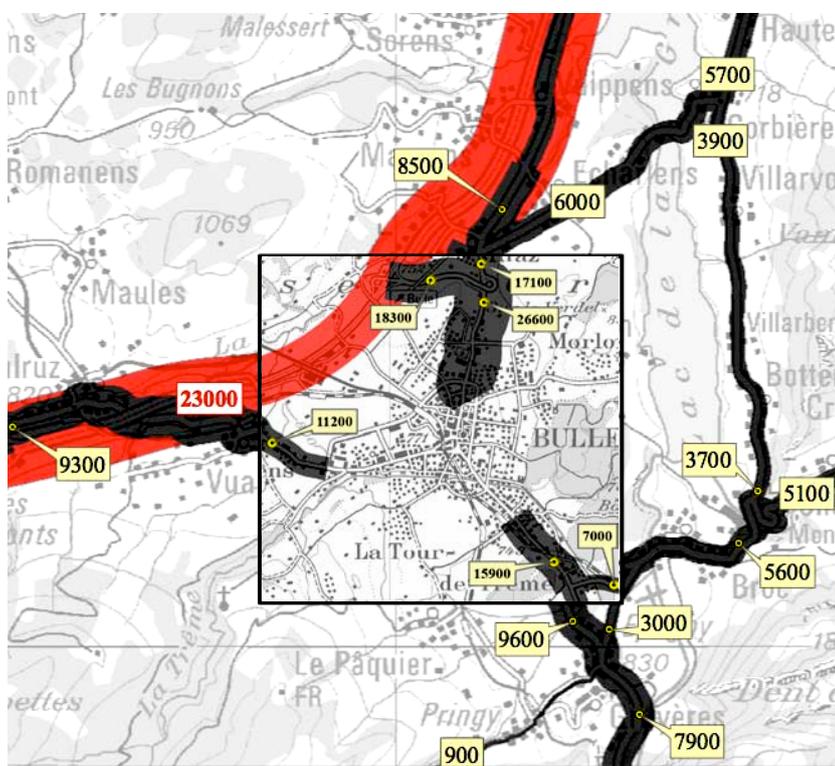


2.32 Le réseau routier et les déplacements automobiles

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

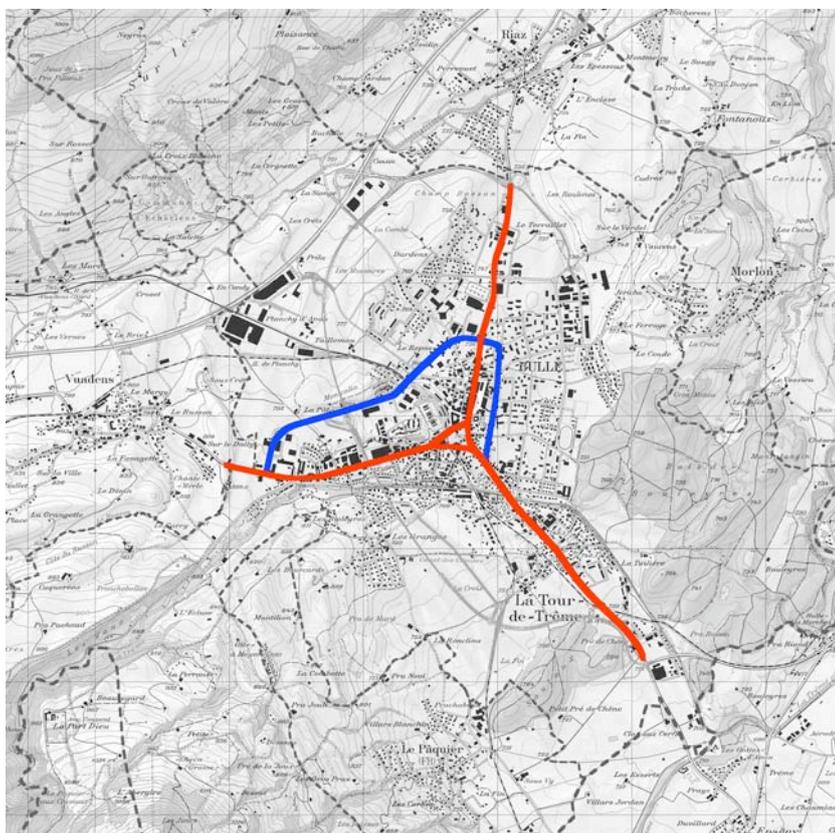
Le réseau urbain de l'agglomération est historiquement structuré autour des trois routes cantonales aboutissant au centre-ville bullois. Communément surnommé "Etoile Mercedes", ce système se compose des axes suivants :

- 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 :

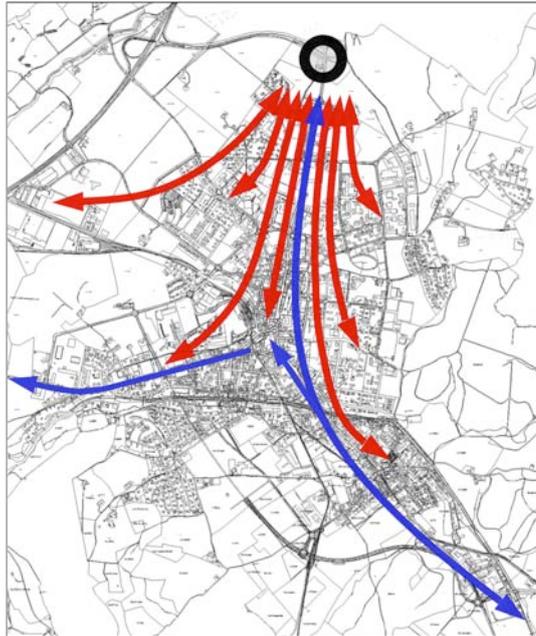
- la rue de la Condémine (évitement est),
- l'axe "rue du Château-d'En-Bas / route de la Pâla" (évitement ouest).

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.

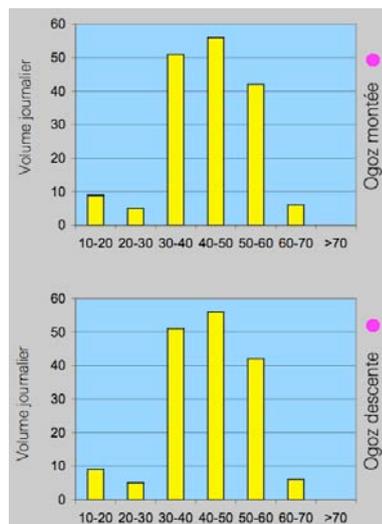


Aujourd'hui, le trafic arrivant à Bulle de la A12 ou du nord du canton est contraint d'emprunter la route de Riaz.

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 fauillent" 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

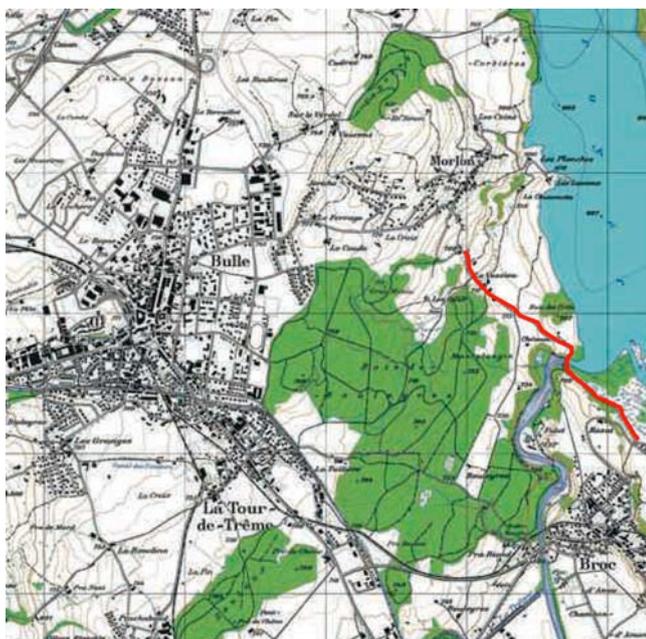
Située sur le trajet d'accès à la commune-centre de Bulle et à la jonction d'autoroute A12, le cœur du village de **Riaz**, carrefour de deux routes cantonales, est traversé par une circulation importante, soit 14'500 à 17'100 véhicules par jour venant d'une part depuis la direction Marsens (8'500 véhicules/jour) 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.

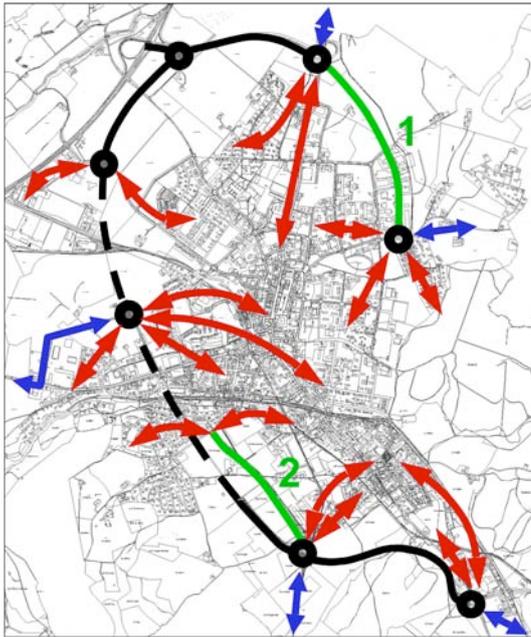
Sur Morlon, on mentionnera également un problème gênant de trafic parasite de transit empruntant la route de Broc. Cette route, aménagée à la base pour du trafic agricole, est utilisée par des usagers provenant de Broc ou de la vallée de la Jogne et cherchant à éviter les embouteillages sur l'entrée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

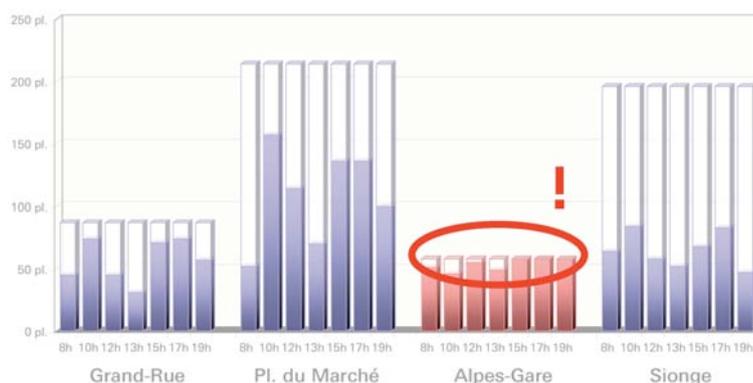
La gestion du stationnement

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.

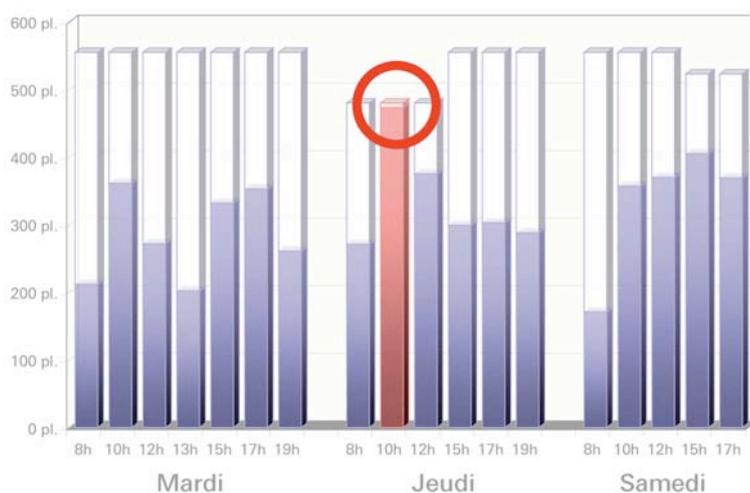
Dans le cadre des analyses faites pour l'élaboration d'un concept de stationnement dans la commune de **Bulle**, les constatations suivantes ont été faites :

- 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.

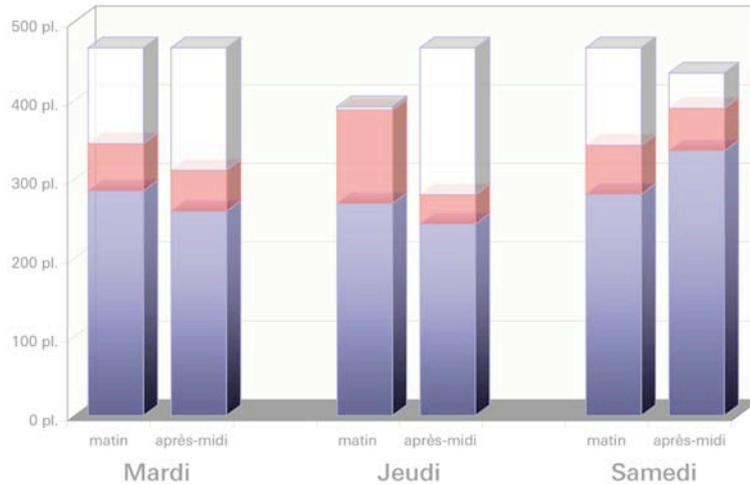
La gestion du stationnement doit être améliorée, notamment dans le centre-ville et dans les quartiers proches du centre.



- 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.

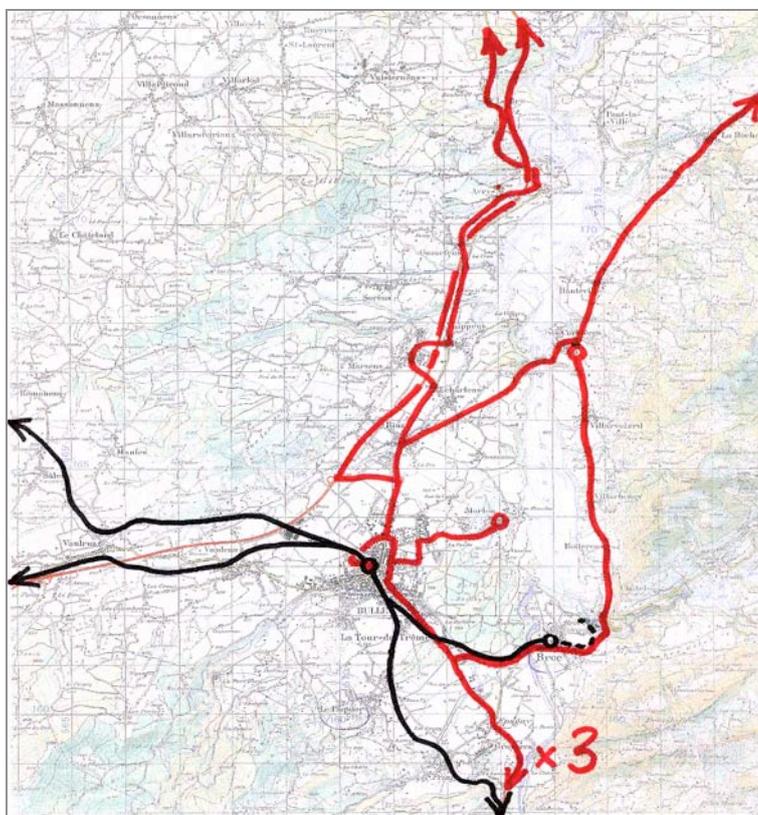
2.33 Les transports publics

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).

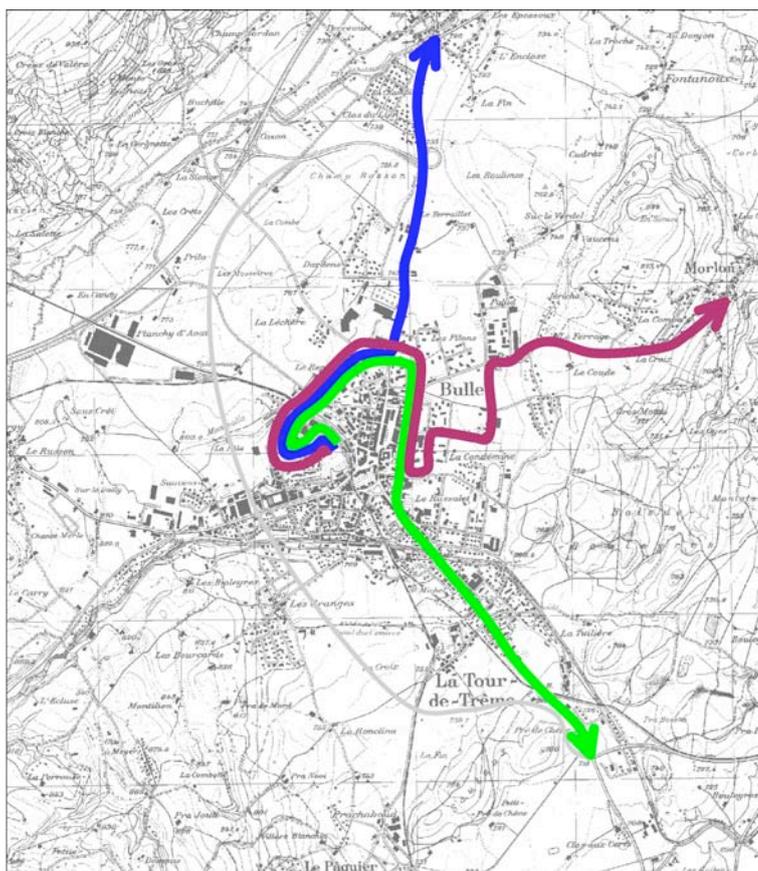
Des bus qui circulent aux mêmes heures, sur les mêmes axes, 9 arrêts seulement pour l'ensemble des communes de l'agglomération.

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.



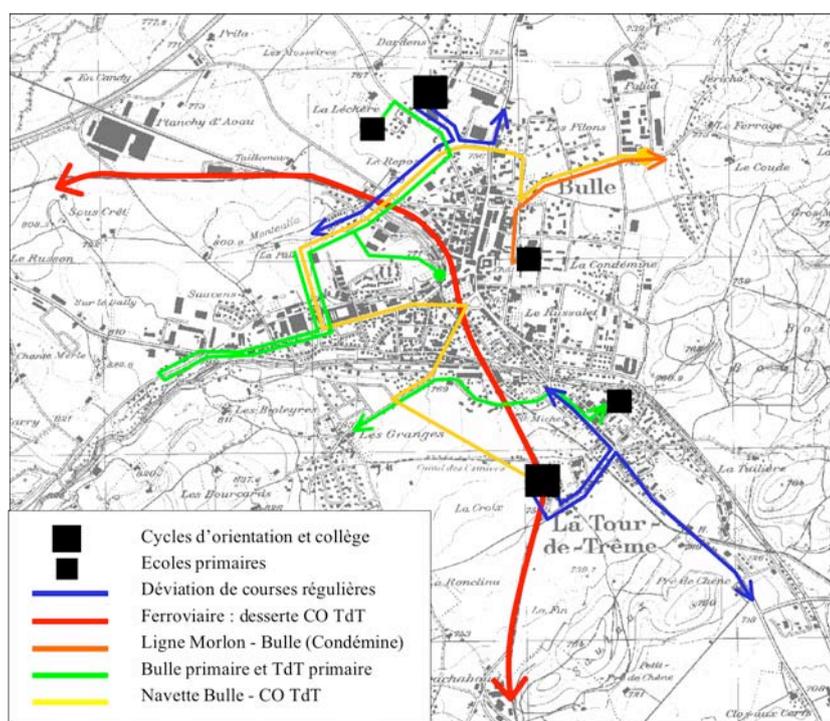
Si l'on excepte la gare, les lignes régionales ne desservent pas le centre-ville

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.

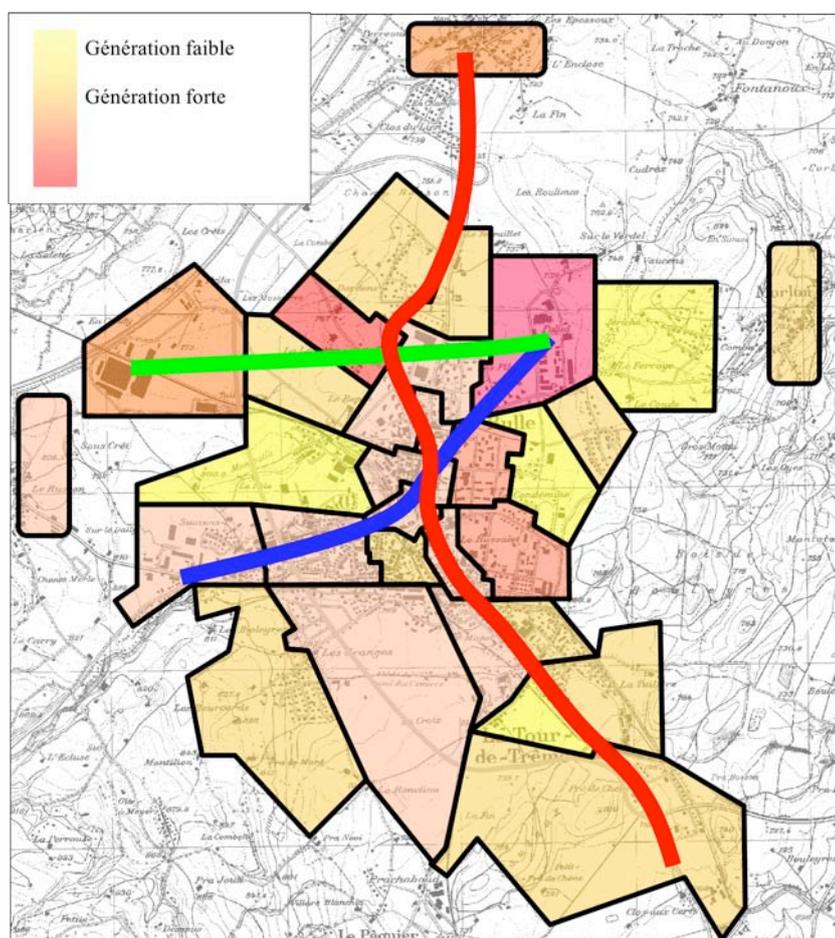
Il n'existe pas de transports publics urbains ni de transports d'agglomération.

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%).

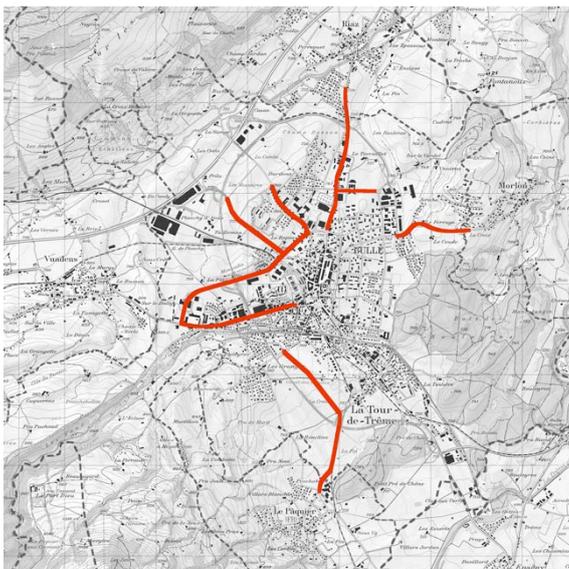
Les infrastructures cyclables existantes

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.

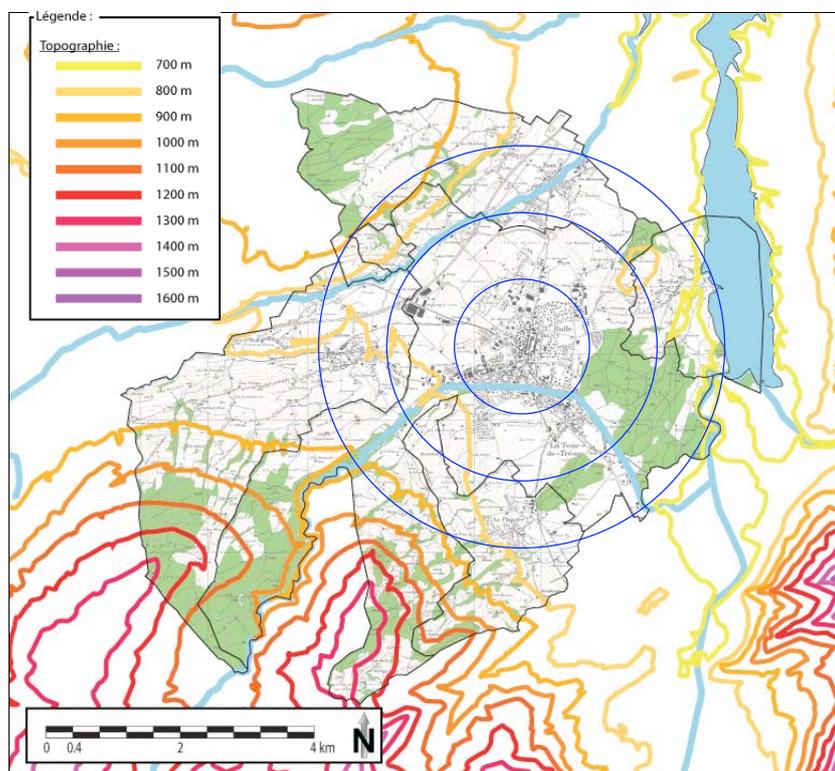
La mobilité douce est essentiellement utilisée par les écoliers et pour les déplacements de très courte distance.

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.

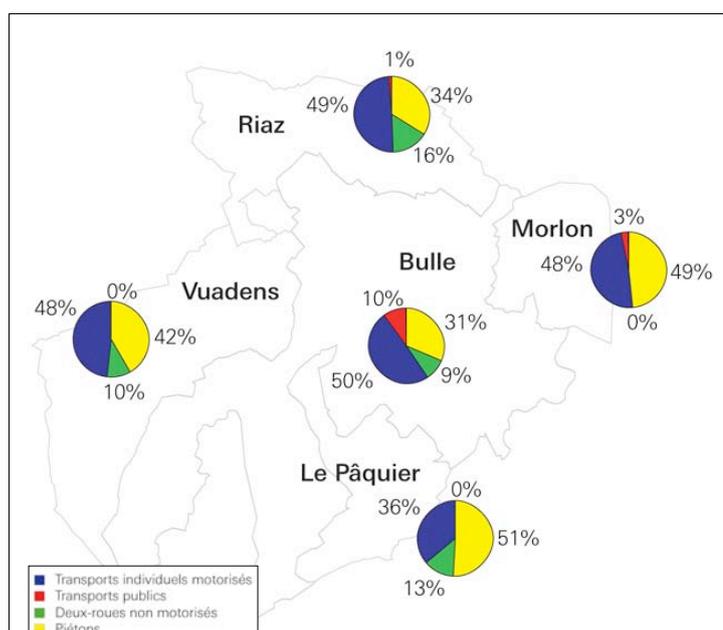
Augmenter sensiblement la part modale cycliste dans les déplacements dans l'agglomération.

2.35 Répartition modale actuelle des déplacements

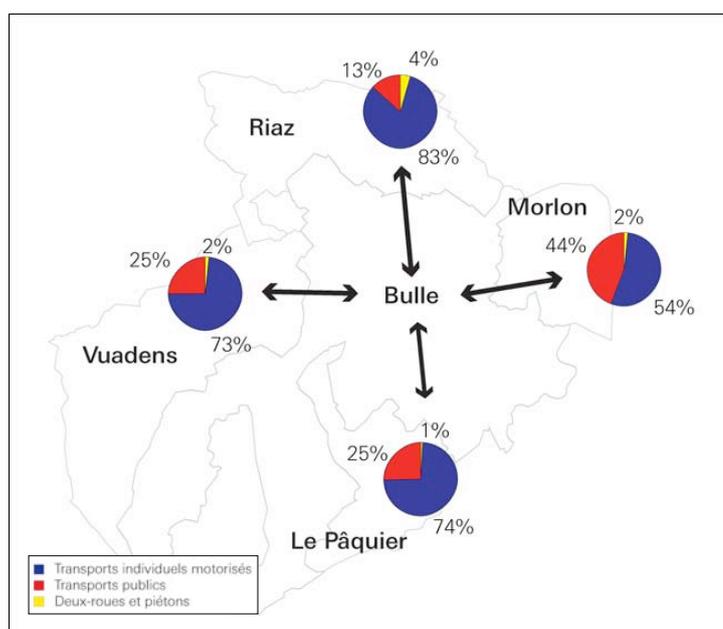
Les données disponibles pour évaluer la répartition modale actuelle des déplacements concernent uniquement les pendulaires, actifs et scolaires. Pour l'agglomération bulloise, cette évaluation a été faite sur la base du dernier recensement disponible, le recensement fédéral 2000.

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'Intyamont et de la Jogne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

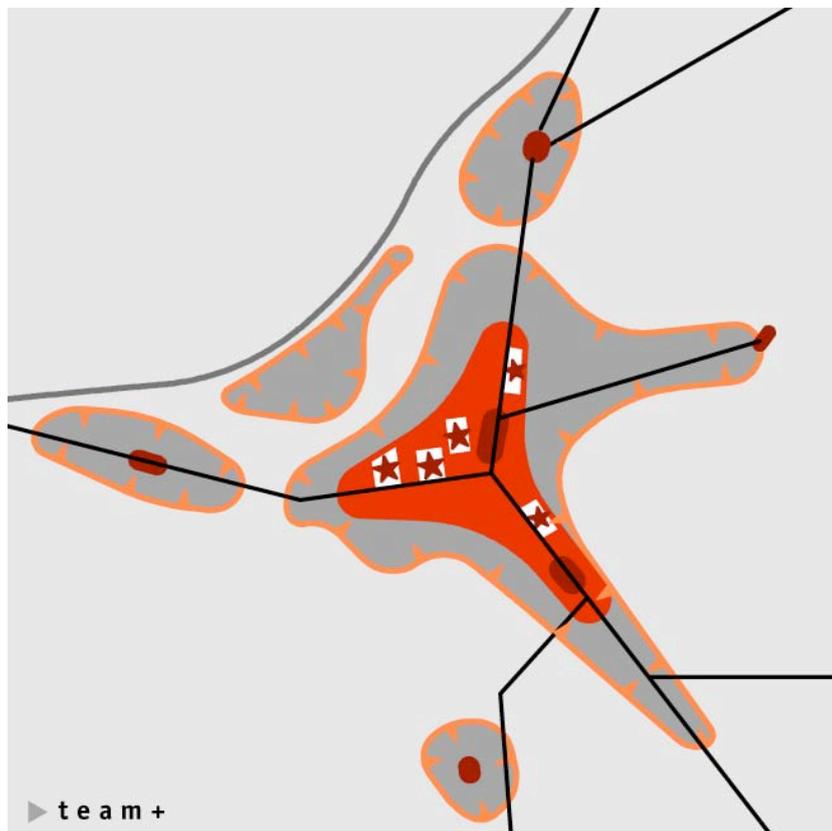
4.21 Urbanisation

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.

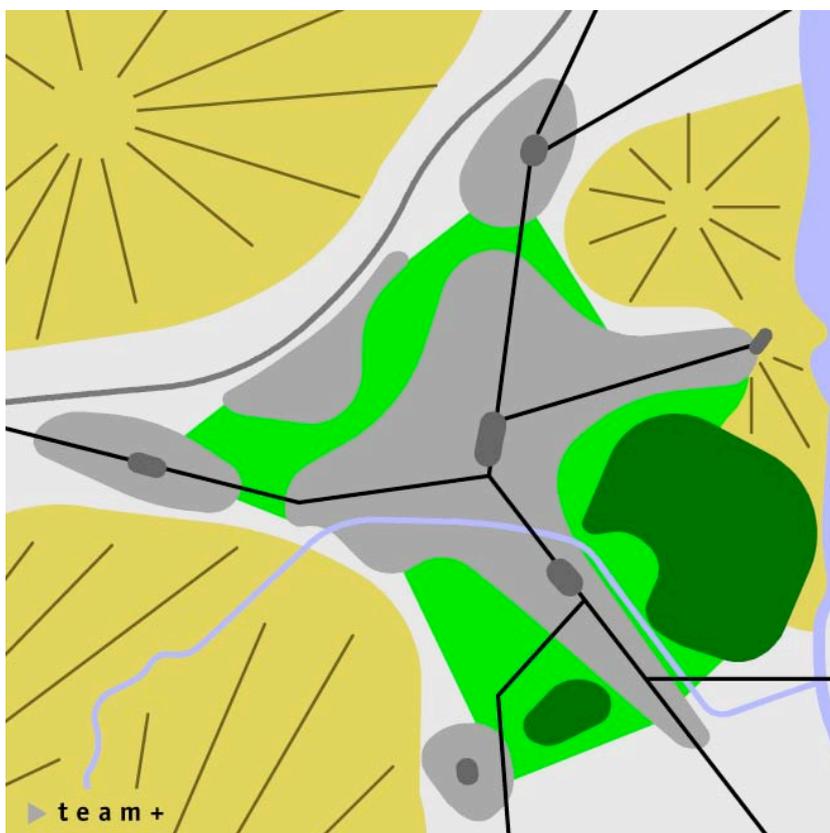
4.22 Paysage

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.

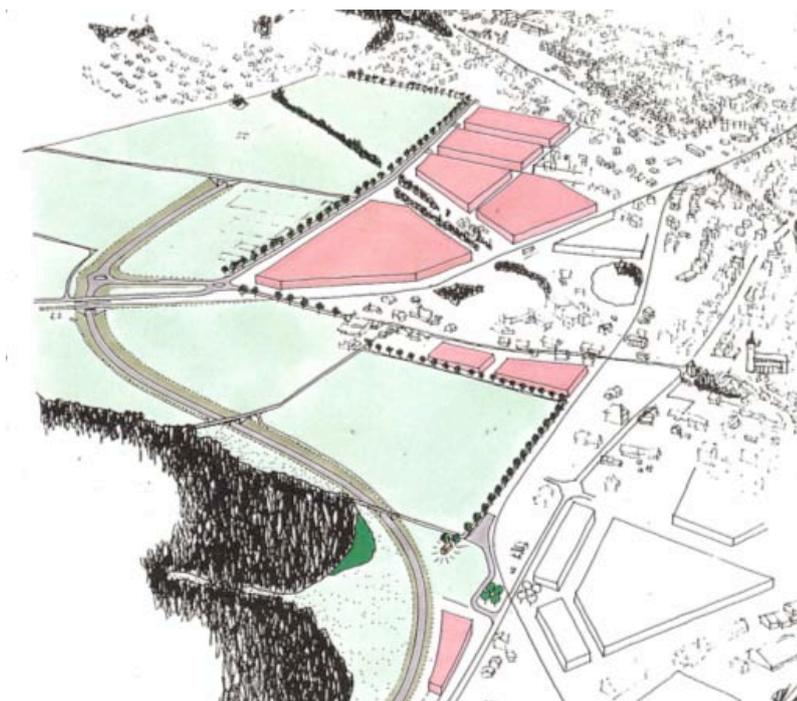
Actions

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.

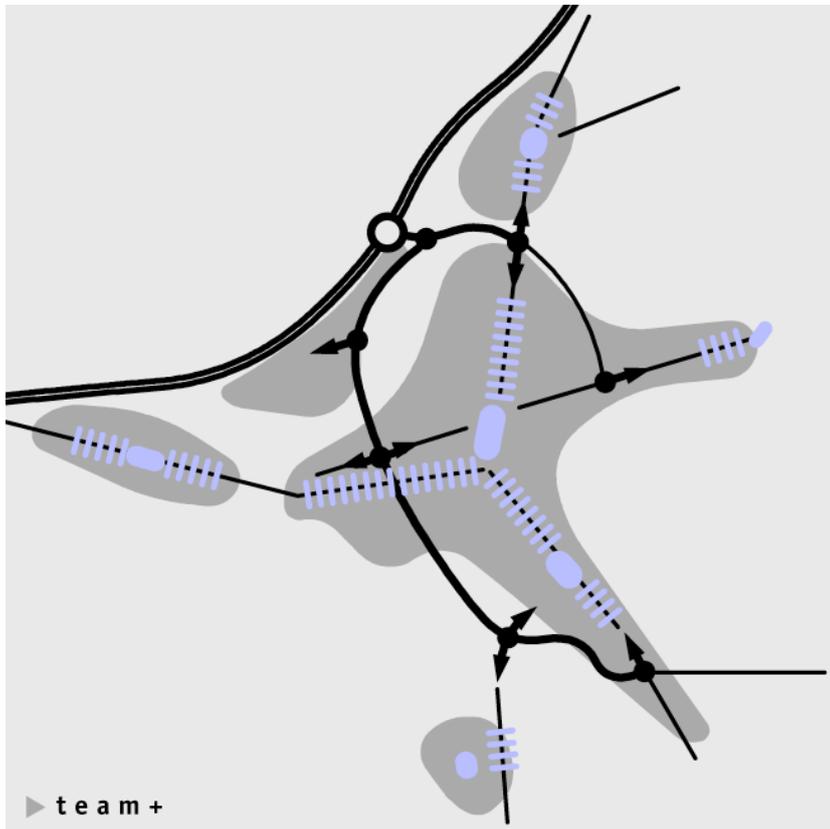
4.3 Transports

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, réaménagement 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.

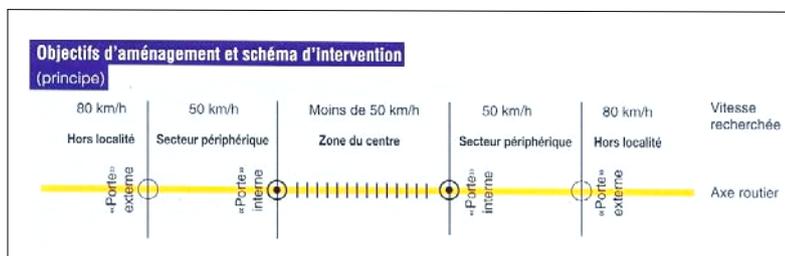
- **Pour compléter les interventions sur les axes d'entrée principaux, le centre historique bullois ainsi que les axes internes secondaires sont réaménagés dans le même but de dissuader le trafic de transit, d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain et la sécurité des usagers.**

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 Vulruz 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.

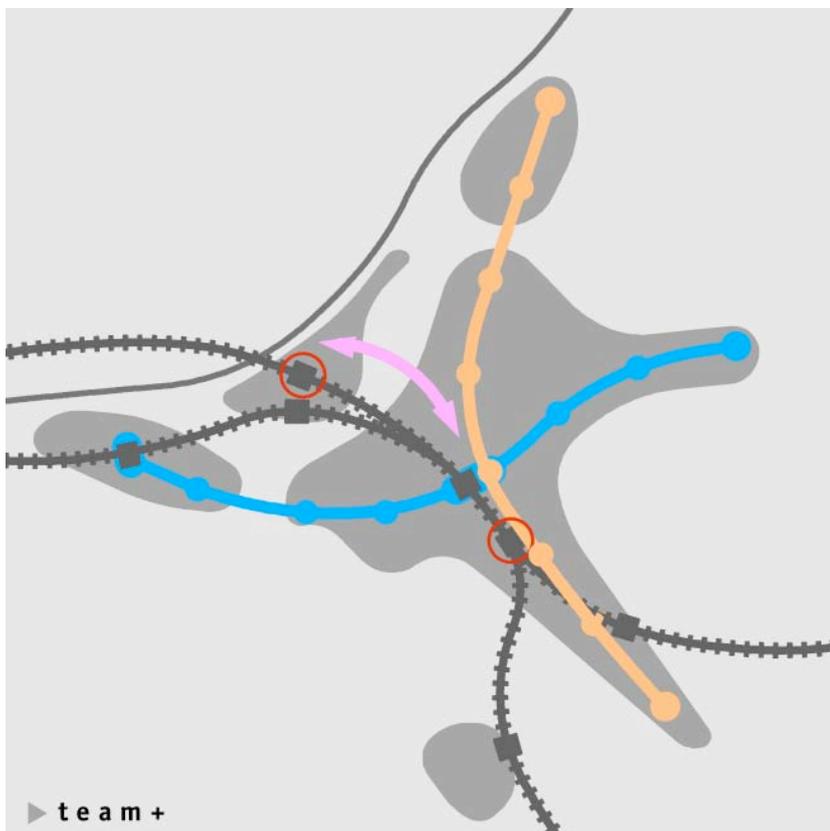
4.32 Les transports publics

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...

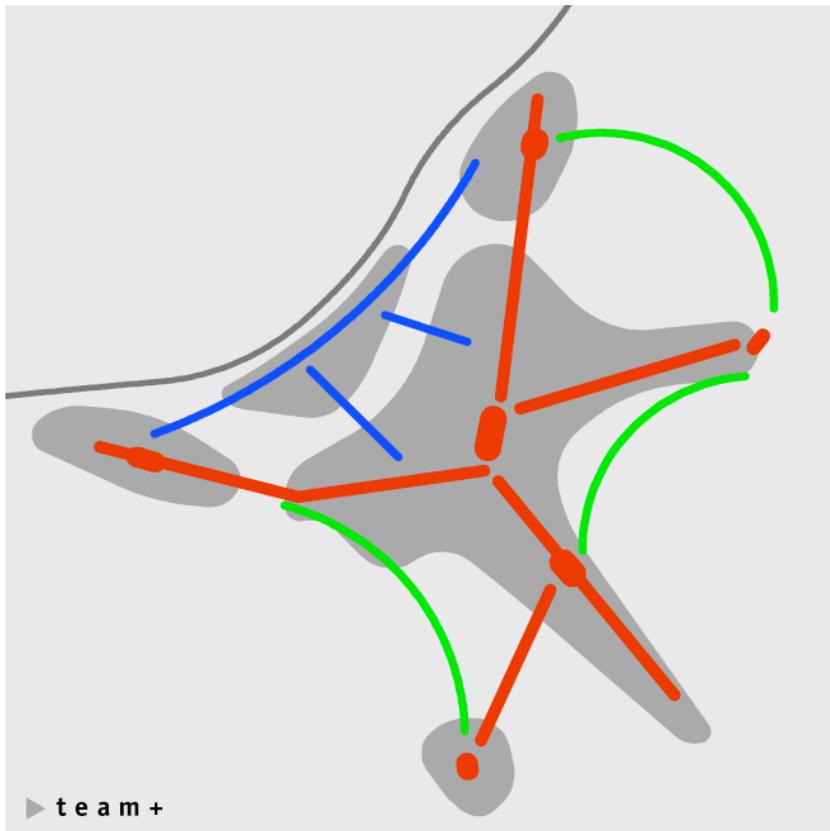
...et l'intégration du tout dans la communauté tarifaire cantonale.

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 egeh	Capacité habitants avant PA	Capacité emplois avant PA	Capacité egeh Avant PA	Différence Capacité habitants	Différence Capacité emplois	Différence Capacité egeh	Densité du site (égeh/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
			707'000						210	510							4'019	1'864	5'882	2'047	617	2'664	1'762	737	2'499	83

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	262	0	147	147	0	115	115	25			
b	Jéricho-Le Coude	ZRFD	126'500		126'500	0.50	63'250	0	0	95%	5%	50	40	80%	70%	961	55	1'017	607	0	607	354	55	410	80			
c	Le Carry	ZRFD	29'500		29'500	0.50	14'750	10	10	90%	10%	50	80	80%	70%	212	13	225	142	0	142	61	3	64	76			
d	Les Granges	Zagr	82'500		82'500	0.60	49'500	0	0	90%	10%	50	40	80%	70%	713	87	799	0	0	0	713	87	799	97			
e	Les Buissons	ZAC	16'500		16'500	0.60	9'900	0	10	90%	10%	50	40	80%	70%	143	17	160	0	0	0	143	7	150	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	672	146	0	146	42	34	76	61		
g	La Saletta	ZRFD/Bourç	53'500		53'500	0.60	32'100	0	0	90%	10%	50	60	80%	70%	462	37	500	257	0	257	205	37	243	93			
h	Champ Ste-Marie	Zagr	104'000		104'000	0.60	62'400	0	0	90%	10%	50	60	80%	70%	899	73	971	0	0	0	899	73	971	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	149	0	0	0	128	1	129	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	948	0	0	0	420	428	848	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	271	0	0	0	81	130	211	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	341	0	0	0	238	53	291	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	146	160	0	160	-72	8	-64	26		
n	La Daly	Zagr	25'000	0	25'000	0.60	15'000	0	0	10%	90%	50	100	80%	70%	24	95	119	0	0	0	24	95	119	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	451	0	0	0	418	34	451	78			
			1'068'000				380	380											5'347	1'685	7'032	1'312	147	1'459	3'655	1'159	4'813	66
																						Nouvelles zones		3'063	906	3'969		
																						Densifications de zones existantes		591	253	844		

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
R	Montcalia nord	Zagr	104'000		104'000	1.00	104'000	0	0	40%	60%	50	50	80%	70%	666	874	1'539	0	0	0	666	874	1'539	148
R	Cloaset	Zagr	102'000	9'500	92'500	0.80	74'000	10	50	20%	80%	50	50	80%	70%	237	829	1'066	0	0	0	227	779	1'006	104
R	Sous Le Crêt	ZAC	41'500		41'500	0.70	29'050	0	0	40%	60%	50	50	80%	70%	186	244	430	0	145	145	186	99	285	104
R	La Fin	Zagr	32'000		32'000	0.50	16'000	0	0	80%	20%	50	50	80%	70%	205	45	250	1	1	2	204	44	248	78
R	Riaz Sud	Zagr	106'500		106'500	0.80	85'200	0	0	80%	20%	50	50	80%	70%	1'091	239	1'329	0	0	0	1'091	239	1'329	125
			386'000					10	50							2'384	2'230	4'613	1	146	147	2'373	2'034	4'407	120

Nouvelles zones 2'187 1'935 4'122
 Densifications de zones existantes 204 44 248

Capacité habitat (à besoin évolutif)

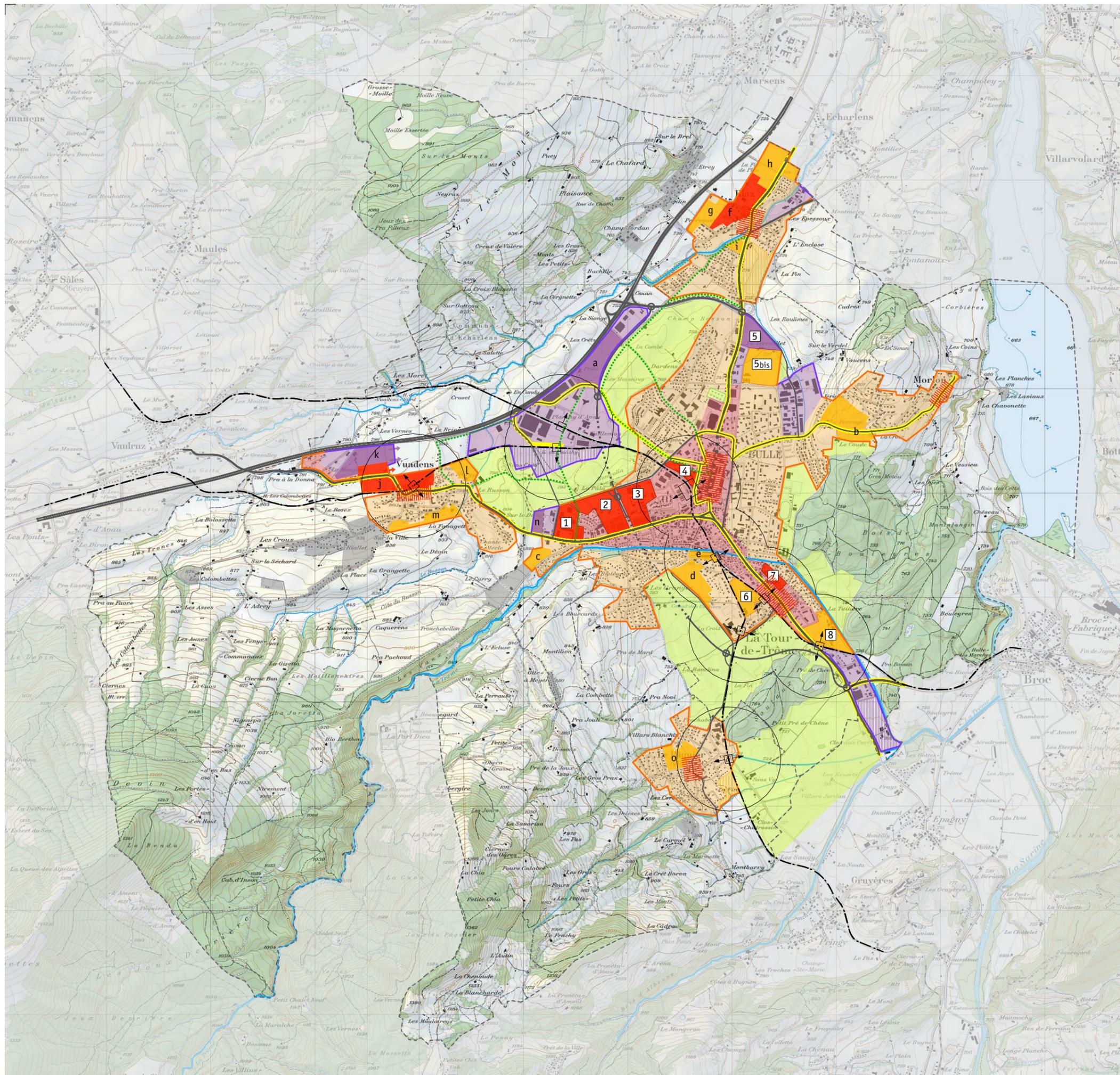
	hab. 2006	Capacité des surfaces libres (selon PAZ)	Capacité des surfaces libres Saturation 80 %	Augmentation de la capacité des secteurs stratégiques	Augmentation de la capacité des secteurs d'appui	Capacité totale (Besoins 2007)	Capacité totale (Besoins 2020)	Population 2020	Capacité totale (Besoins 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
Agglomération	21'852	8'990	7'192	1'762	3'655	34'460	31'045	27'534	29'453	30'593

Besoins 2020 : 111% du 2007

Besoins 2030 : 117% du 2007

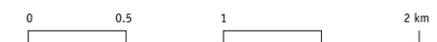
Capacité emplois (à besoin adapté aux types d'activités)

	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
Agglomération	10'412	5'260	3'682	737	1'159	15'989	13'119	14'577



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 Vulruz pour accéder à l'ouest de l'agglomération, provoquant des nuisances importantes dans les villages de Vulruz 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.

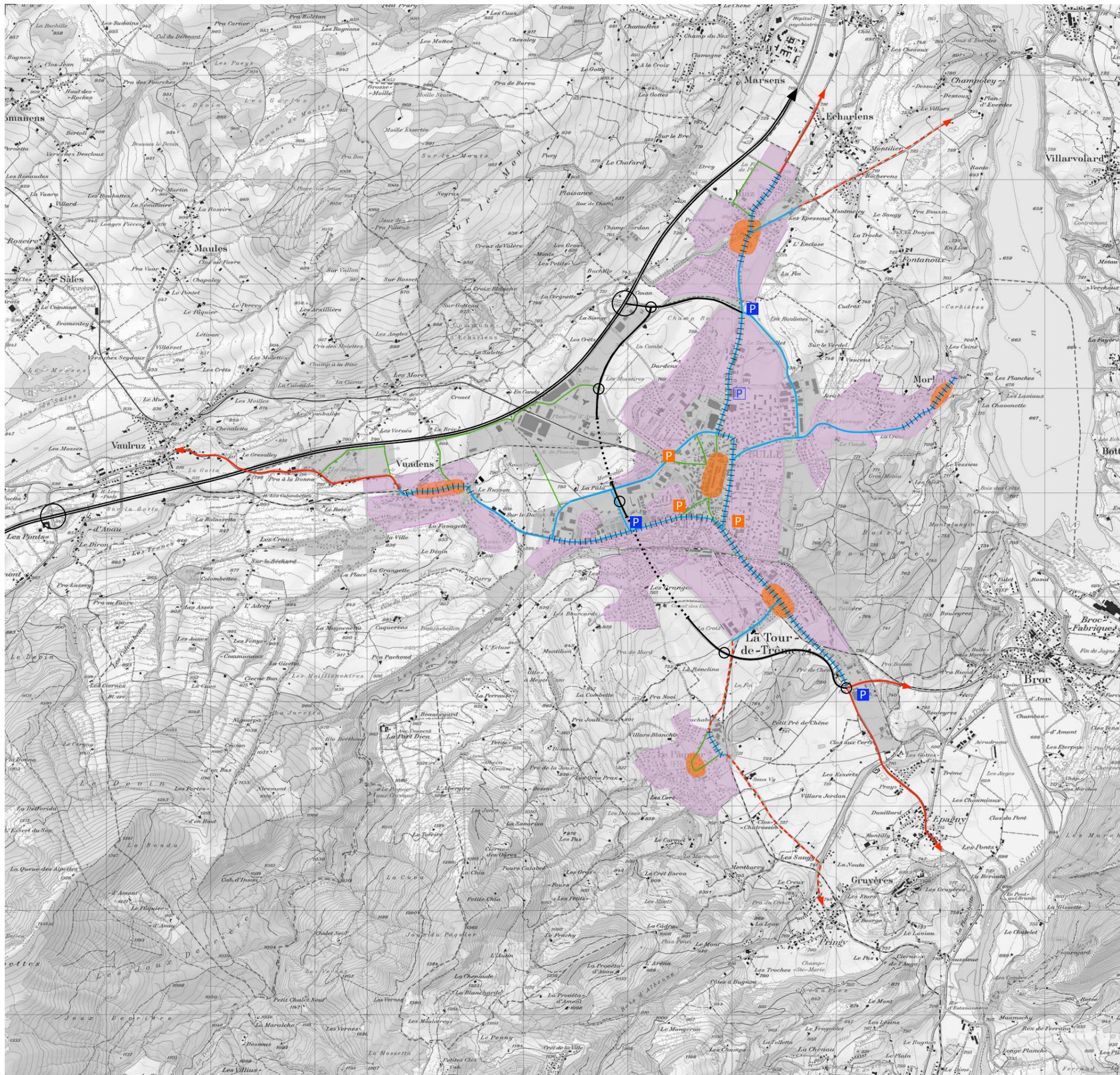
- Les employés du centre-ville sont tenus à stationner leur véhicule dans des parkings (parc + marche à pied) situés à proximité directe de celui-ci.
- Des possibilités de parkings d'échange (parc + bus) sont également offertes aux pendulaires.

Effets

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

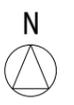
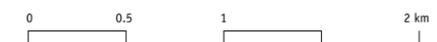
- une utilisation optimale de la route de contournement et de distribution H189 par des mesures de persuasion (signalisation, temps de parcours optimisés) et par des mesures de dissuasion (modération importante du réseau urbain structurant et du réseau de desserte),
- une diminution des charges de trafic 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.

Projet "Réseau routier"



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) :

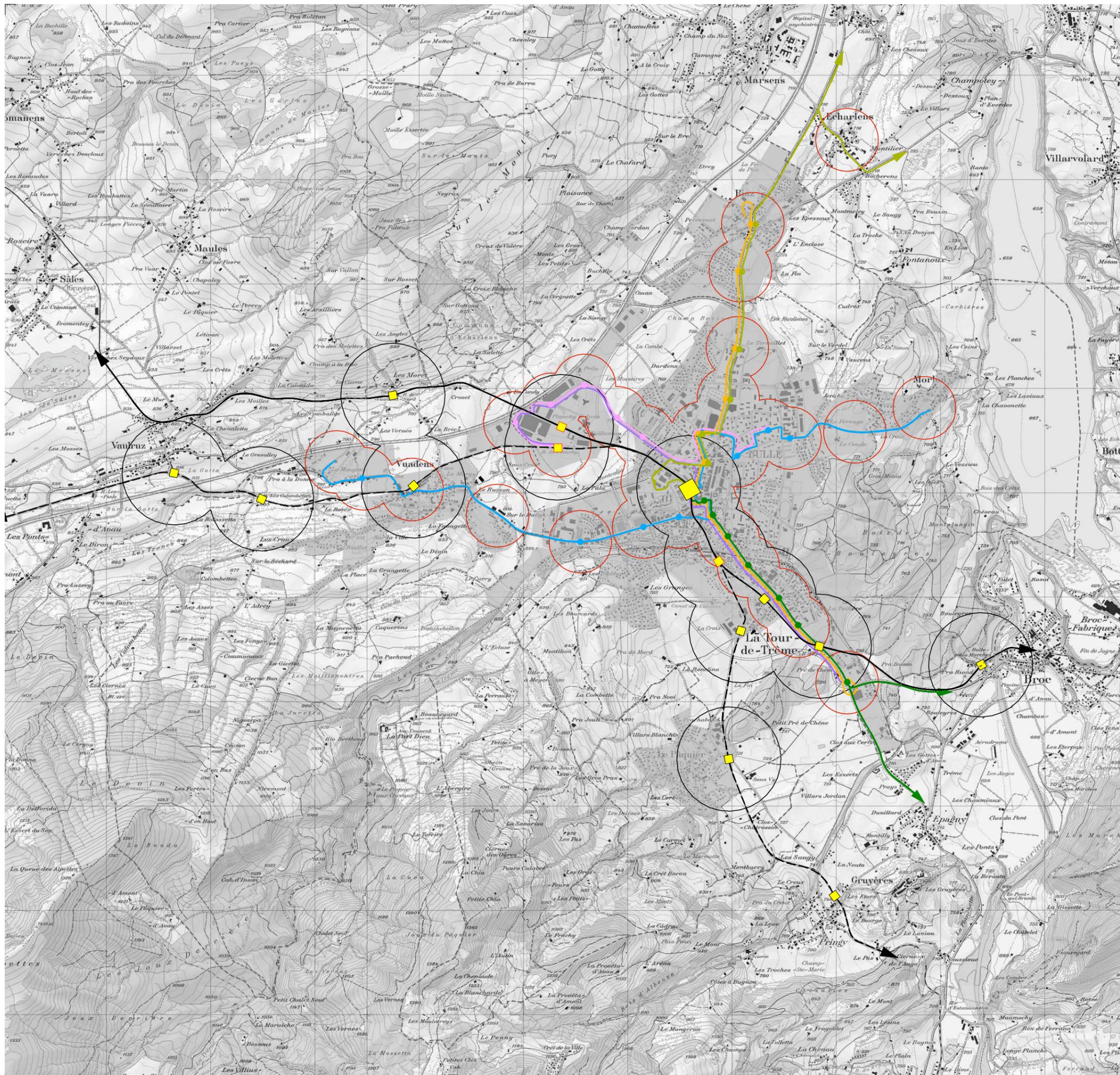
- Le réseau ferroviaire est amélioré et répond mieux aux besoins de l'agglomération. La ligne Romont-Bulle est couplée avec celle de Bulle-Broc et une liaison directe est mise en service entre Bulle et Fribourg via Romont. Une liaison à la demi-heure est offerte entre Bulle, La Tour-de-Trême et Broc. 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

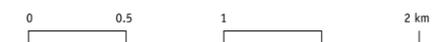
- Ligne ferroviaire Palézieux-Montbovon
cadence horaire à semi-horaire
- Ligne ferroviaire Romont-Broc
- direct Bulle-Romont-Fribourg, cadence horaire
- omnibus Bulle-Romont, cadence horaire
- omnibus Bulle-Broc, cadence semi-horaire

- 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

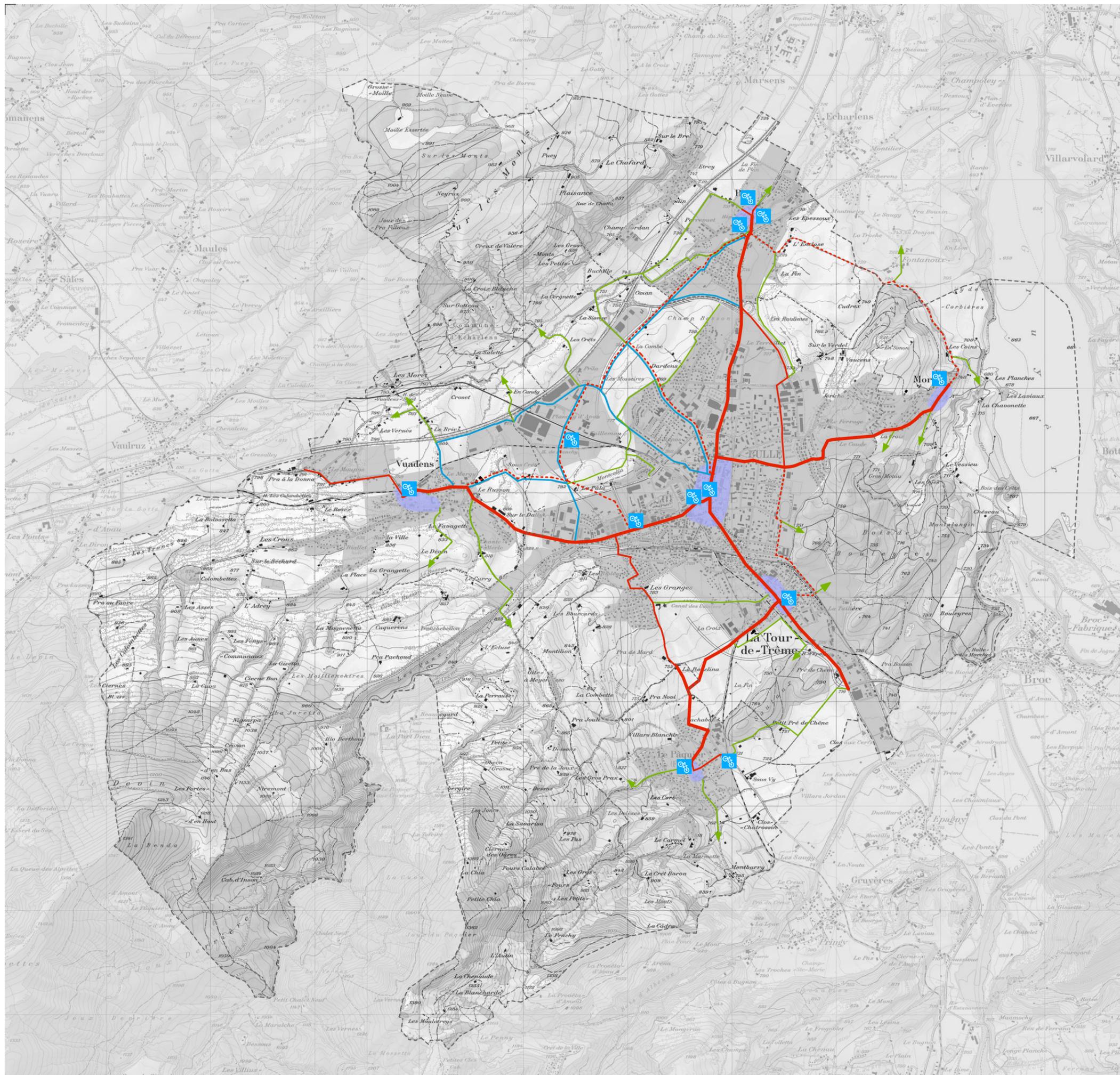
Les éléments suivants du Projet d'agglomération peuvent être mis en évidence en ce qui concerne la mobilité douce (cf. plan) :

- 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

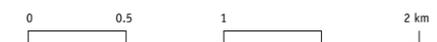
Le Projet d'agglomération ainsi mis en place aura les effets suivants :

- 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.

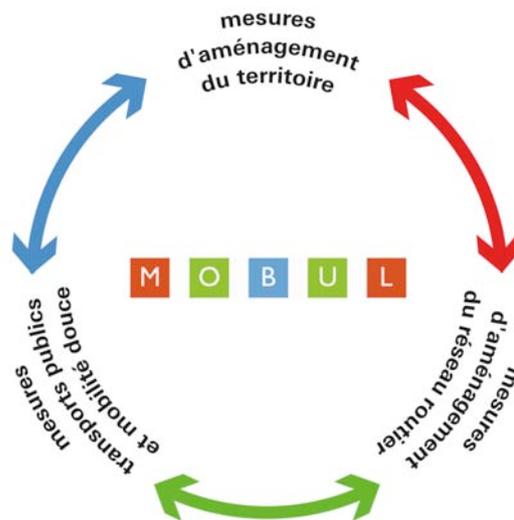
5.2 Principe d'indissociabilité des mesures

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
Mesures de hiérarchie supérieure (€ 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	-
Réseau routier							
P1	Mesures "axes structurants dans la commune-centre"						
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
P2	Mesures "Valtraloc"						
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
P3	Mesures "zones à vitesse modérée"						
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
Transports publics							
Mesure isolée							
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
Mesure isolée							
M17	Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale	B	B		x		15'000'000
Mesure isolée							
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
	Mobilité douce						
	P4 Mesures "amélioration prioritaire des liaisons MD"						
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
	P5 Mesures "amélioration secondaire des liaisons MD"						
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
	Stationnement						
	Mesures isolées						
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
	Mesure isolée						
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
	Mesure isolée						
M26	Création de parkings-relais favorisant le co-voiturage	B	B	x			300'000
	Total des mesures réalisées avant 2011						10'620'000
	Total des mesures de priorité A						40'452'500
	Total des mesures de priorité B						21'609'750
	TOTAL MESURES DE PRIORITE A ET B						62'062'250
	TOTAL MESURES Y.C. MESURES REALISEES AVANT 2						72'682'250

LISTE DES MESURES

N°	MESURES NON INFRASTRUCTURELLES	COMMUNE(S)	Pr.	TIM	TP	MD	Coût
	Gestion de la mobilité						
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	
	Urbanisation						
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 réalisés 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%	33'720'000	34'581'524	-861'524	-3%
Morlon	930'000	960'842	-30'842	-3%	131'125	135'454	-4'329	-3%	1'061'125	1'096'296	-35'171	-3%
Le Pâquier	2'120'000	2'054'426	65'574	3%	0	60'050	-60'050	0%	2'120'000	2'114'475	5'525	0%
Riaz	4'780'000	4'510'999	269'001	6%	948'625	861'349	87'276	9%	5'728'625	5'372'348	356'277	6%
Vuadens	4'162'500	3'592'886	569'614	14%	270'000	304'722	-34'722	-13%	4'432'500	3'897'607	534'893	12%
Total	40'452'500	40'452'500	0	0%	6'609'750	6'609'750	0	0%	47'062'250	47'062'250	0	0%

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%	33'720'000	24'207'067	9'512'933	28%
Morlon	930'000	672'590	257'410	28%	131'125	94'818	36'307	28%	1'061'125	767'407	293'718	28%
Le Pâquier	2'120'000	1'438'098	681'902	32%	0	42'035	-42'035	0%	2'120'000	1'480'133	639'867	30%
Riaz	4'780'000	3'157'699	1'622'301	34%	948'625	602'944	345'681	36%	5'728'625	3'760'643	1'967'982	34%
Vuadens	4'162'500	2'515'020	1'647'480	40%	270'000	213'305	56'695	21%	4'432'500	2'728'325	1'704'175	38%
Total	40'452'500	28'316'750	12'135'750	30%	6'609'750	4'626'825	1'982'925	30%	47'062'250	32'943'575	14'118'675	30%

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%	33'720'000	20'748'914	12'971'086	38%
Morlon	930'000	576'505	353'495	38%	131'125	81'272	49'853	38%	1'061'125	657'778	403'347	38%
Le Pâquier	2'120'000	1'232'655	887'345	42%	0	36'030	-36'030	0%	2'120'000	1'268'685	851'315	40%
Riaz	4'780'000	2'706'599	2'073'401	43%	948'625	516'810	431'815	46%	5'728'625	3'223'409	2'505'216	44%
Vuadens	4'162'500	2'155'731	2'006'769	48%	270'000	182'833	87'167	32%	4'432'500	2'338'564	2'093'936	47%
Total	40'452'500	24'271'500	16'181'000	40%	6'609'750	3'965'850	2'643'900	40%	47'062'250	28'237'350	18'824'900	40%

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%	33'720'000	17'290'762	16'429'238	49%
Morlon	930'000	480'421	449'579	48%	131'125	67'727	63'398	48%	1'061'125	548'148	512'977	48%
Le Pâquier	2'120'000	1'027'213	1'092'787	52%	0	30'025	-30'025	0%	2'120'000	1'057'238	1'062'762	50%
Riaz	4'780'000	2'255'499	2'524'501	53%	948'625	430'675	517'950	55%	5'728'625	2'686'174	3'042'451	53%
Vuadens	4'162'500	1'796'443	2'366'057	57%	270'000	152'361	117'639	44%	4'432'500	1'948'804	2'483'696	56%
Total	40'452'500	20'226'250	20'226'250	50%	6'609'750	3'304'875	3'304'875	50%	47'062'250	23'531'125	23'531'125	50%

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
Total	10'113'125	10'113'125	21'852	463	1'652'438	1'652'438	21'852	76	5'882'781	5'882'781	21'852	269

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
Total	10'113'125	7'079'188	21'852	324	1'652'438	1'156'706	21'852	53	5'882'781	4'117'947	21'852	188

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
Total	10'113'125	6'067'875	21'852	278	1'652'438	991'463	21'852	45	5'882'781	3'529'669	21'852	162

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
Total	10'113'125	5'056'563	21'852	231	1'652'438	826'219	21'852	38	5'882'781	2'941'391	21'852	135

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 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 :

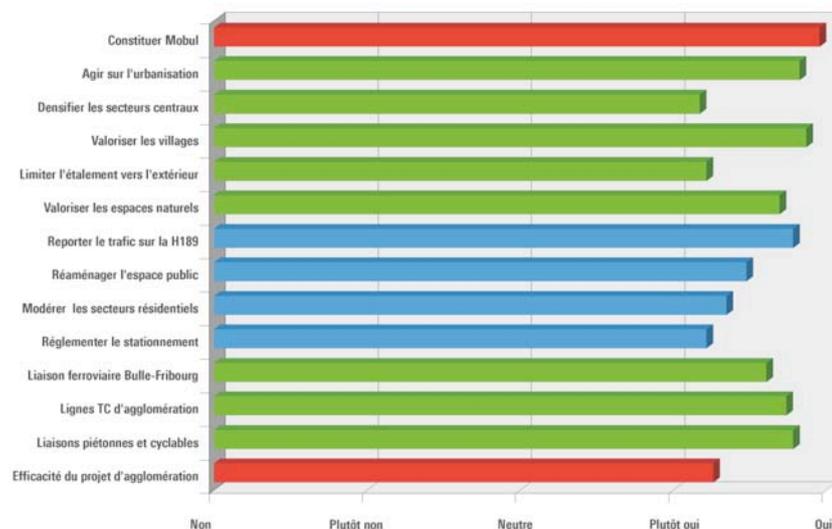
- la pertinence de constituer une association de communes pour gérer le développement futur de l'agglomération bulloise (1 question),
- la pertinence d'agir dans les domaines de l'urbanisation (5 questions) et de la gestion des déplacements (7 questions),
- l'efficacité globale du projet d'agglomération 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
Généralités							
1. Constituer Mobul	22	1					1.96
2. Agir sur l'urbanisation	20	2				1	1.83
Urbanisation							
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
Transports							
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
Globalement							
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_x. 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

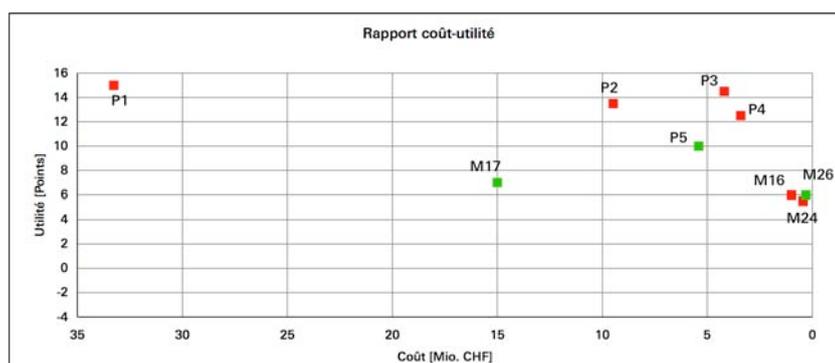
L'évaluation séparée des paquets de mesures et des mesures isolées de priorités A ou B – toujours selon les principes édictés par la Confédération – a été réalisée, et est décrite en détails dans la partie D, chapitre 4. Elle a abouti à une notation détaillée pour chaque indicateur des critères d'efficacité 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 :

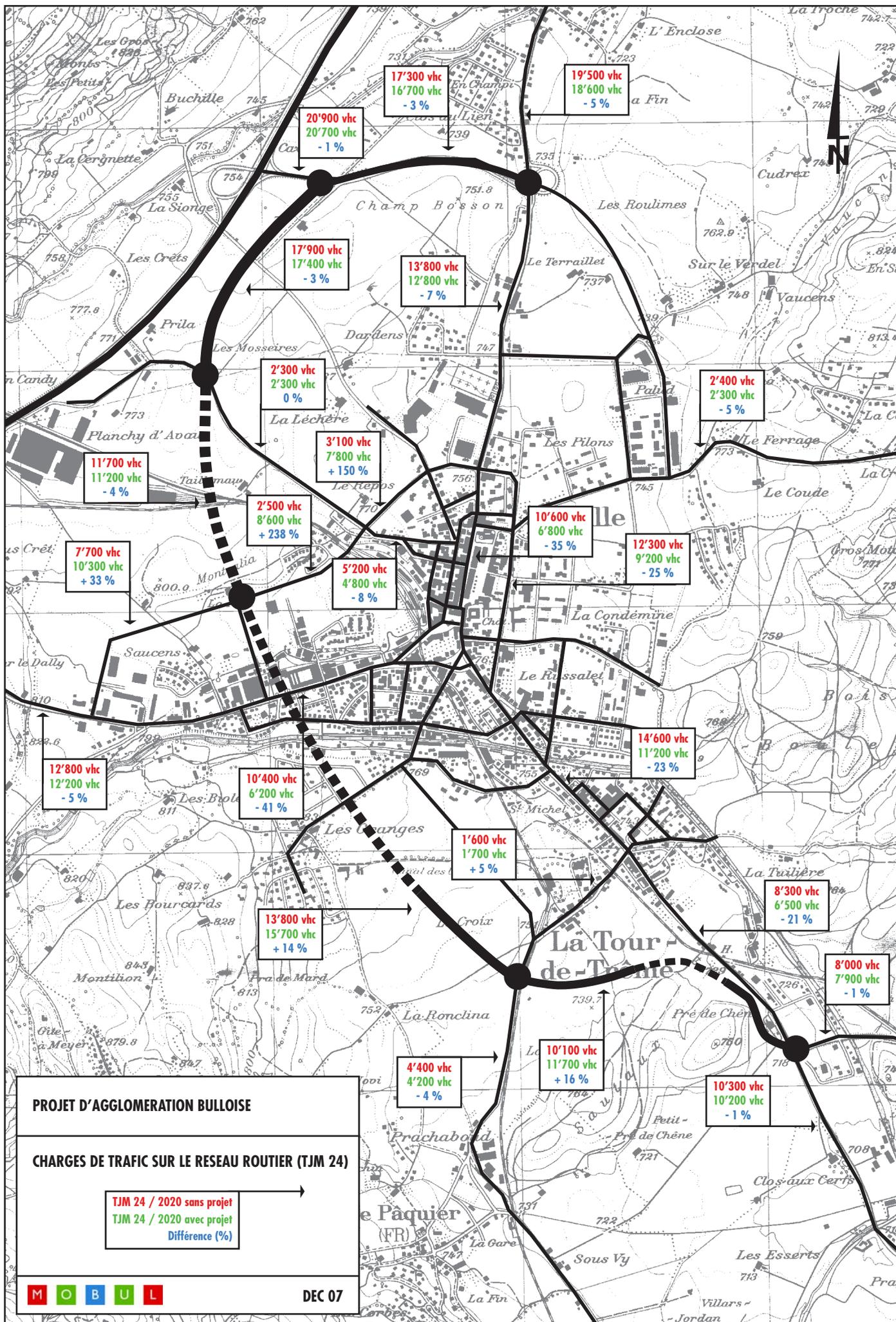


Ce rapport coût – utilité est ensuite évalué par la Confédération en fonction de la taille de l'agglomération. Le rapport coût – utilité optimal est bien sûr d'autant meilleur qu'il est petit.

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

² 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

¹ 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.

² 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).

³ En outre, Mobul établit un plan directeur intercommunal d'utilisation du sol au sens de la LATEC, selon la procédure instaurée par la loi.

⁴ 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

¹ *Le comité de direction est composé d'un conseiller communal par commune membre.*

² *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

¹ 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.

² 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



PARTIE C : FICHES DE MESURES

1. Mesures et paquets de mesures

1.1 Organisation des mesures

La partie C du classeur regroupe les fiches des mesures qui seront mises en œuvre dans le cadre du Projet d'agglomération.

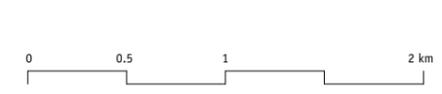
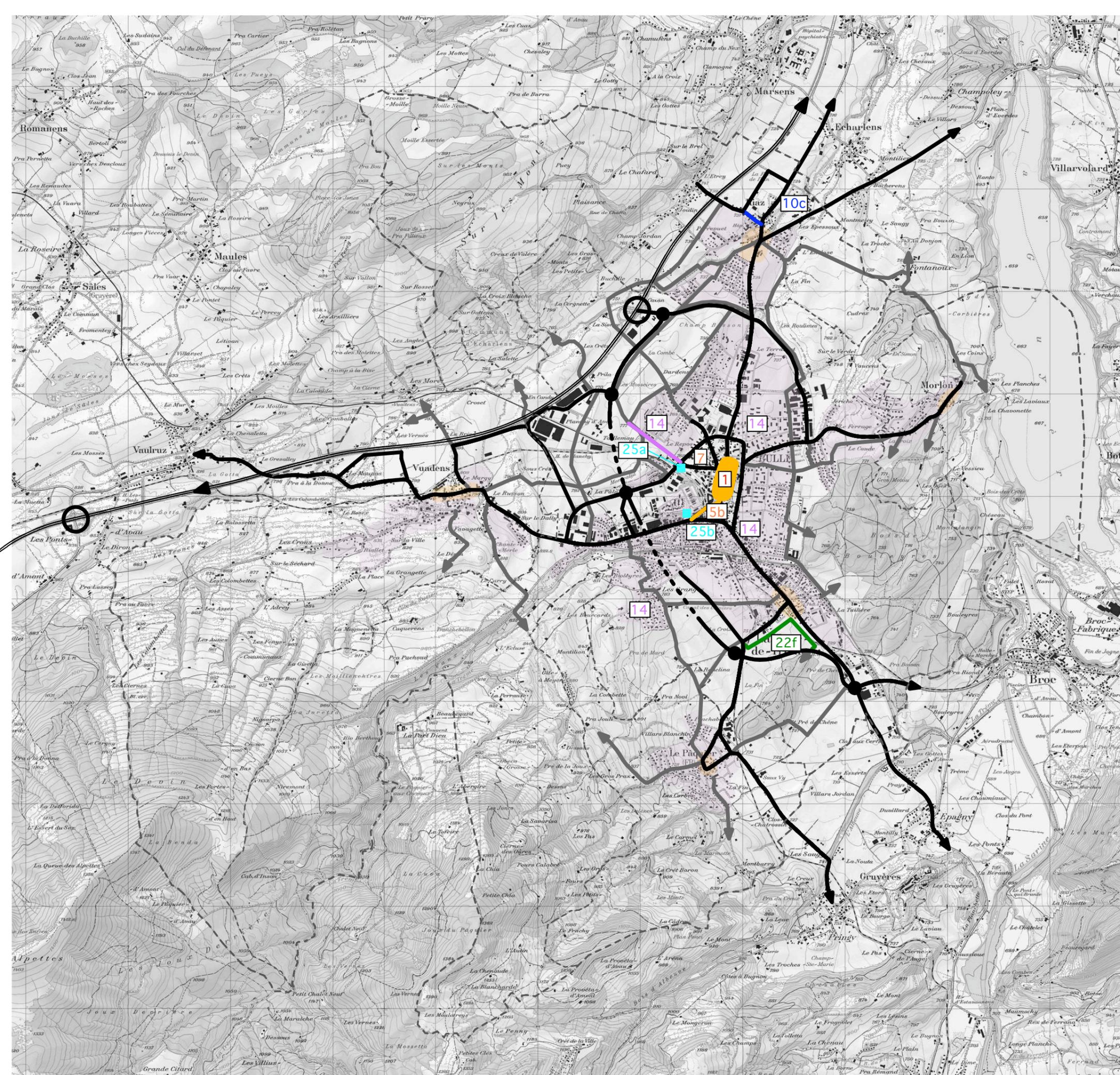
Les mesures sont regroupées en paquets (cf. chapitre B/5.) et sont classées en degré de priorité A, B et C.

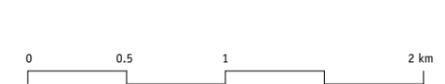
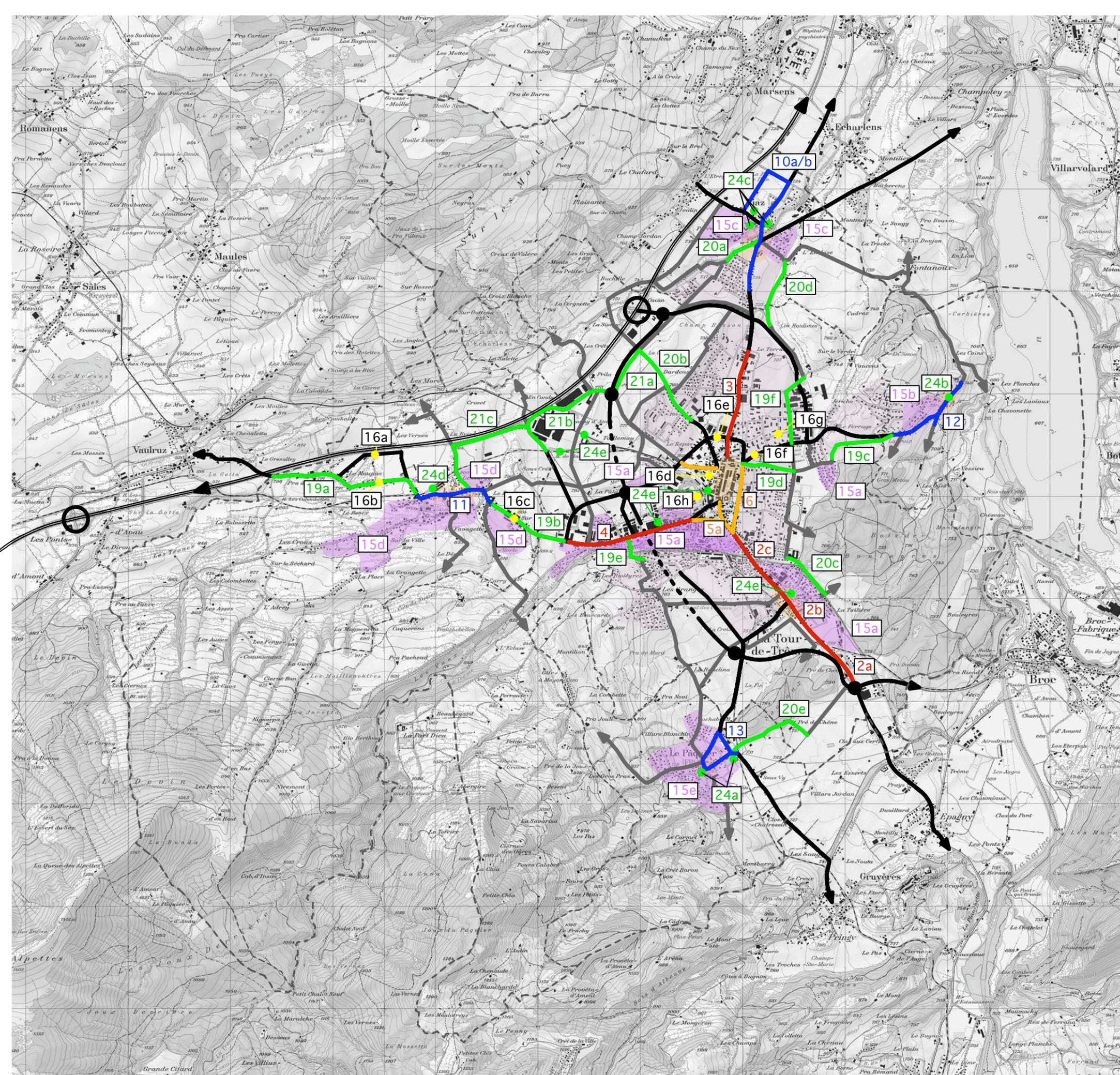
La liste complète des mesures figure dans le chapitre B/5.4.

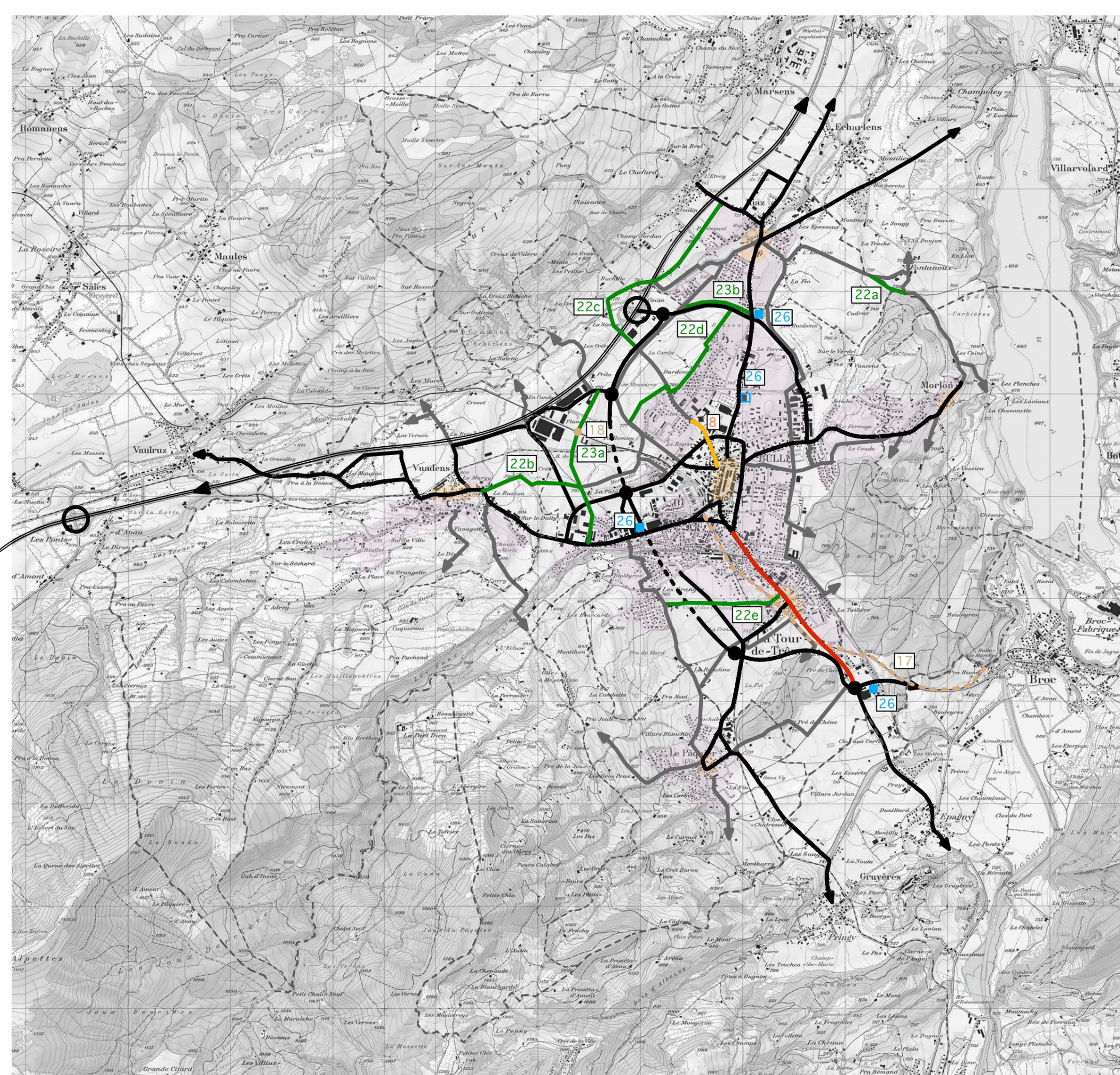
1.2 Plans des mesures

Sur les trois plans suivants ont été représentés les mesures du projet d'agglomération en fonction de leur degré de priorité :

- P1 - Plan des mesures réalisées avant 2011
- P2 - Plan des mesures de priorité A
- P3 - Plan des mesures de priorité B et C







2. Fiches de mesures

Dans ce chapitre sont regroupées les fiches des 39 mesures du Projet d'agglomération bulloise, soit :

■ Les 26 mesures infrastructurelles (mesures M1 à M26)

Les mesures infrastructurelles sont les mesures qui sont en principe co-finançables 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.

■ Les 7 mesures de gestion de la mobilité (mesures GM1 à GM7)

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 finançables par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure.

■ Les 6 mesures d'urbanisation (mesures U1 à U6)

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 finançables par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure.

Liste des mesures infrastructurelles

Paquet 1 : Axes structurants dans la commune-centre

- M1 Réaménagement du Centre historique bullois
- M2 Réaménagement de l'axe d'entrée sud
- M3 Réaménagement de l'axe d'entrée nord
- M4 Réaménagement de l'axe d'entrée ouest
- M5 Réaménagement des axes internes bullois
- M6 Réaménagement de la rue de La Condémine
- M7 Réaménagement du chemin des Crêts
- M8 Réaménagement de la rue de La Léchère
- M9 Modification de la signalisation en relation avec la H189

Paquet 2 : Valtraloc

- M10 Réaménagement de la traversée et du centre du village de Riaz
- M11 Réaménagement de la traversée de Vuadens
- M12 Compléments d'aménagement dans la traversée de Morlon
- M13 Réaménagement du centre du village du Pâquier

Paquet 3 : Zones à vitesse modérée

- M14 Introduction des zones à vitesse modérée – Volet 1
- M15 Introduction des zones à vitesse modérée – Volet 2

Mesures isolées (transports publics)

- M16 Création de nouveaux arrêts de bus
- M17 Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale
- M18 Création d'un nouvel arrêt ferroviaire à Planchy

Paquet 4 : Amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce

- M19 Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle
- M20 Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales
- M21 Amélioration prioritaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy

Paquet 5 : Amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce

- M22 Amélioration secondaire des liaisons MD intercommunales
- M23 Amélioration secondaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy

Mesures isolées (stationnement)

- M24 Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics
- M25 Aménagement de parkings pour employés/habitants du centre-ville
- M26 Création de parkings-relais favorisant le co-voiturage

Liste des mesures de gestion de la mobilité

- GM1 Elaboration de plans de mobilité pour les services publics
- GM2 Développement du système "Pédibus" pour les écoliers
- GM3 Nouvelle réglementation du stationnement
- GM4 Elaboration d'un concept de stationnement par chaque commune
- GM5 Modifications des règlements communaux de stationnement
- GM6 Prestations de services
- GM7 Réaffectation de la route de Broc

Liste des mesures d'urbanisation

- U1 Plan directeur régional
- U2 Commune de Bulle
- U3 Commune du Pâquier
- U4 Commune de Riaz
- U5 Commune de Vuadens
- U6 Centres commerciaux

Mesure M1 – Réaménagement du Centre historique bullois

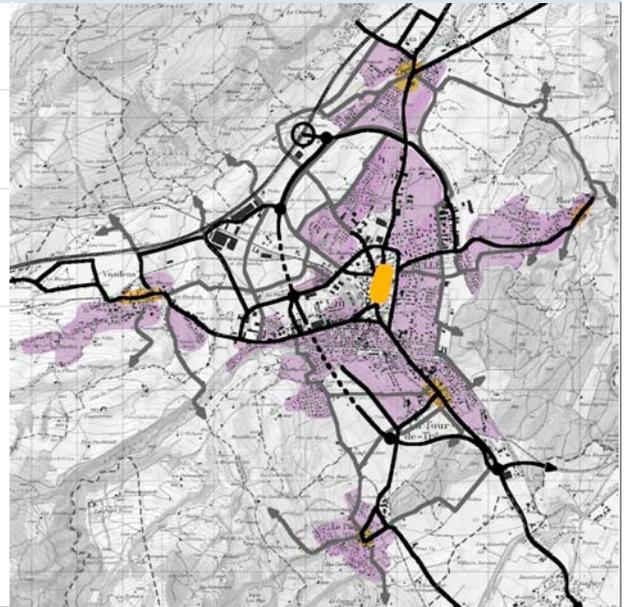
Commune(s) : Bulle

Localisation : Centre-ville de Bulle
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

Aménagement complet de la Grand-Rue, de la Place et de la rue du Marché ainsi que de la Place des Alpes. Ce projet consiste en une requalification complète du centre historique bullois dans le respect historique du site. En parallèle, le régime "zone 30" est introduit. La largeur des chaussées est réduite de manière à diminuer la vitesse des véhicules et à donner plus d'espace aux piétons. Le stationnement est réorganisé et diminué d'environ 60 places.

Etat actuel

La Grand-Rue et le centre historique bullois sont traversés par un trafic important (env. 13'000 véhicules par jour), incompatible avec leur rôle de centralité touristique et commerciale. Le stationnement (et sa mauvaise organisation) participe grandement au caractère routier du site devenu désagréable pour ses visiteurs.

Objectifs

Participer à la suppression du trafic de transit à travers la ville par un aménagement dissuasif en terme de temps de parcours (objectif-traffic : 6'800 véhicules par jour). Redonner une qualité au site de manière à renforcer sa vitalité. Réserver l'accès et l'utilisation du stationnement du centre historique aux clients/visiteurs.

Etat final

Un centre historique attractif pour le tourisme et le commerce de détails, agréable et accessible. Une disparition du trafic parasite et de transit. Une charge de trafic compatible avec les cheminements de mobilité douce et les contraintes environnementales.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 8'500'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : en cours de réalisation, fin des travaux prévue en 2009

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projet : réalisé
- Projet : réalisé
- Mise à l'enquête et procédure : réalisées
- Exécution des travaux : 2007-2009

Mesure M2 – Réaménagement de l'axe d'entrée sud

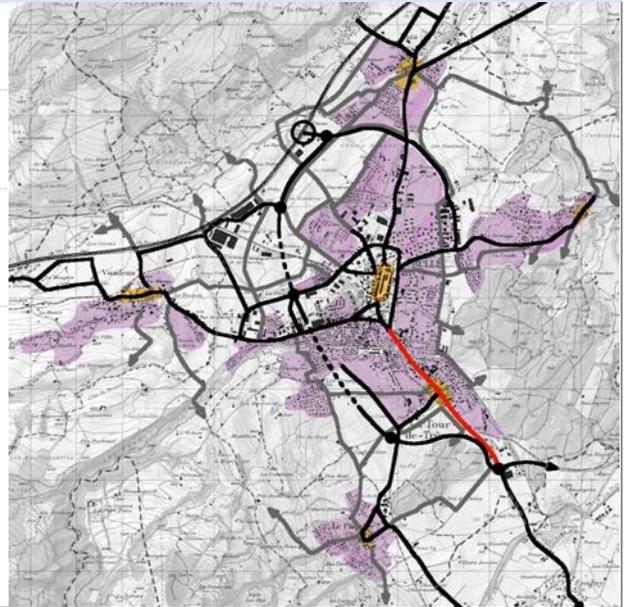
Commune(s) : Bulle

Localisation : route de l'Intyamon (a), rue de l'Ancien-Comté (b), rue de Gruyères (c)
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

Réaménagement de l'entrée de l'agglomération depuis le sud. Le projet consiste à mieux partager l'espace entre les différents usagers pour assurer leur sécurité et leur confort. Futur tracé d'une ligne TP urbaine, des arrêts sur chaussée y sont aménagés. Le projet vise par ailleurs une requalification des secteurs à valeur historique, soit la traversée de la Tour-de-Trême (déjà réalisée) et la rue de Gruyères.

Etat actuel

Le trafic actuel circulant sur cet axe est de 22'000 véhicules par jour. Ce trafic est essentiellement constitué de transit puisque la rue de l'Ancien-Comté est la seule entrée depuis les vallées de l'Intyamon et de la Jogne (entrée dans l'agglomération et accès à l'autoroute). Cette voie est saturée durant toutes les heures de pointe ainsi que les soirs de week-end. A part la traversée de La Tour-de-Trême qui a déjà fait l'objet d'une requalification (projet Valtraloc réalisé), le caractère de cette voie est très routier, notamment à cause de largeurs de chaussée importantes.

Objectifs

Participer à la suppression du trafic de transit à travers la ville par un aménagement dissuasif en terme de temps de parcours (objectif-traffic : 11'200 véhicules par jour). Redonner une qualité aux différents secteurs en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux ainsi qu'un cheminement efficace des TP.

Etat final

Un axe d'entrée modéré et multimodal. Une charge de trafic largement réduite et des nuisances fortement diminuées. Une attractivité du centre tourain augmentée.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 5'510'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : avant-projet réalisé pour la rue de Gruyères, concepts d'aménagement pour la route de l'Intyamon et la rue de l'Ancien-Comté

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projet : réalisé pour la rue de Gruyères, 2008 pour les 2 autres secteurs
- Projet : 2009
- Mise à l'enquête et procédure : 2010
- Exécution des travaux : 2011

Mesure M3 – Réaménagement de l'axe d'entrée nord

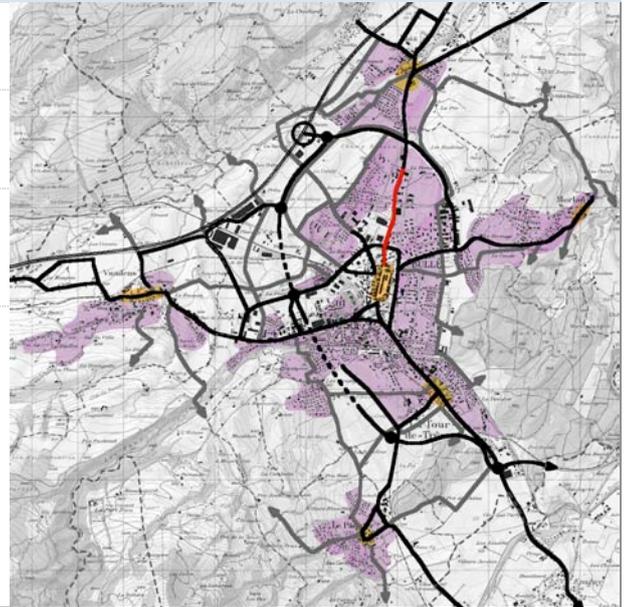
Commune(s) : Bulle

Localisation : route de Riaz entre le carrefour de l'Europe et le centre historique
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

Réaménagement de l'entrée de l'agglomération depuis le nord. Le projet consiste à mieux partager l'espace entre les différents usagers pour assurer leur sécurité et leur confort. Futur tracé d'une ligne TP urbaine, des arrêts sur chaussée y sont aménagés. Le projet vise par ailleurs une requalification de l'espace public proche du cimetière.

Etat actuel

Actuelle entrée principale depuis l'autoroute, le trafic circulant sur cet axe est de 22'000 véhicules par jour. Cette voie est saturée durant toutes les heures de pointe. Elle est le siège de nombreuses activités commerciales. Son caractère est très routier, notamment à cause des largeurs de chaussée importantes. Le tronçon entre la jonction de la H189 et le carrefour de l'Europe est aujourd'hui déjà réalisé.

Objectifs

Participer à la suppression du trafic de transit à travers la ville par un aménagement dissuasif en terme de temps de parcours (objectif-traffic : 12'700 véhicules par jour). Redonner une qualité aux différents secteurs en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux ainsi qu'un cheminement efficace des TP.

Etat final

Un axe d'entrée modéré et multimodal. Une charge de trafic largement réduite et des nuisances fortement diminuées. Un espace proche du cimetière mis en valeur.

Instances concernées

Instance responsable
Mobul

Maître (s) d'oeuvre
Bulle

Instance(s) concernée(s)
-

Coûts d'investissement : Fr. 5'200'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : avant-projet réalisé

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projet : réalisé
- Projet : 2010
- Mise à l'enquête et procédure : 2011
- Exécution des travaux : 2012-2013

Mesure M4 – Réaménagement de l'axe d'entrée ouest

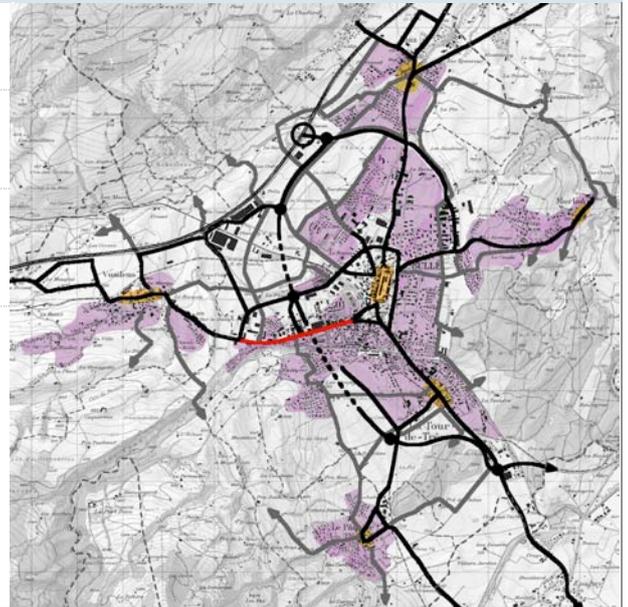
Commune(s) : Bulle

Localisation : rue de Vevey entre le carrefour de La Pâla et le giratoire du Moulin
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

Réaménagement de l'entrée de l'agglomération depuis l'ouest. Le projet consiste à mieux partager l'espace entre les différents usagers pour assurer leur sécurité et leur confort. Futur tracé d'une ligne TP urbaine, des arrêts sur chaussée y sont aménagés. Le projet vise par ailleurs une requalification de la place devant Espace Gruyère.

Etat actuel

D'une très grande largeur, la rue de Vevey marque actuellement la séparation entre un secteur résidentiel et une zone d'activité. Le trafic qui y circule est de 13'700 véhicules par jour. Le caractère de cette voie est très routier et les vitesses pratiquées y sont élevées.

Objectifs

Participer à la suppression du trafic de transit à travers la ville par un aménagement dissuasif en terme de temps de parcours (objectif-traffic : 6'200 véhicules par jour). Redonner un aménagement de qualité à cette voie en garantissant son rôle de nouvel accès en ville depuis la H189, en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux ainsi qu'un cheminement efficace des TP.

Etat final

Un axe d'entrée modéré et multimodal. Une charge de trafic largement réduite et des nuisances fortement diminuées. Un aménagement reliant les deux côtés de la rue.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 5'400'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : avant-projet réalisé

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projet : réalisé
- Projet : 2011
- Mise à l'enquête et procédure : 2012
- Exécution des travaux : 2013-2014

Mesure M5 – Réaménagement des axes internes bullois

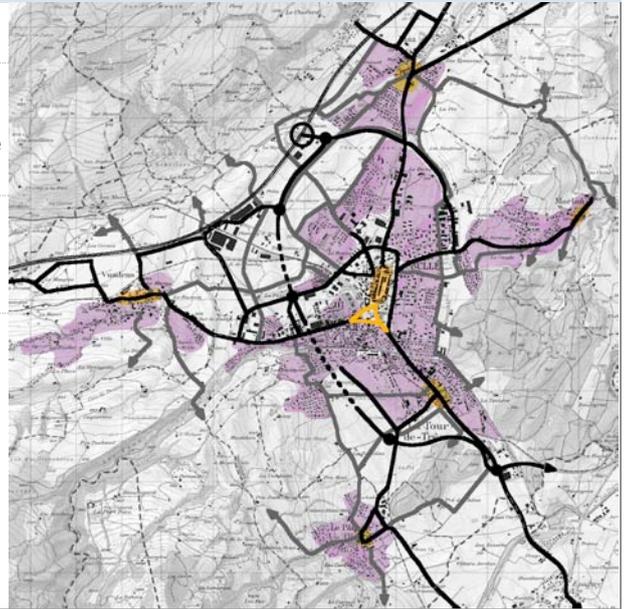
Commune(s) : Bulle

Localisation : rue de Gruyères entre le carrefour du Temple et le centre historique, Place et rue St-Denis (a), rue de Vevey entre le giratoire du Moulin et le centre historique (b)
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

Les secteurs concernés par cette fiche constituent une transition entre les axes d'entrée sud et ouest et le centre historique. Le projet consiste à réaménager ces espaces à forte valeur historique et à mieux partager l'espace entre les différents usagers pour leur assurer sécurité et confort. Le projet vise par ailleurs une requalification de la Place St-Denis, articulation importante du réseau bullois.

Etat actuel

Le parcours rue de Vevey – rue St-Denis – rue de Gruyères constitue actuellement la seule liaison cantonale entre la direction "Lausanne-Vevey" et la direction "Château-d'Oex-Jaunpass". Sa fonction d'axe de transit et le trafic qui y circule sont donc aujourd'hui importants (env. 15'000 véhicules par jour). Le caractère de ces voies est très routier et la Place St-Denis ressemble plus à un parking qu'à un espace de rencontre.

Objectifs

Participer à la suppression du trafic de transit à travers la ville par un aménagement dissuasif en terme de temps de parcours (objectif-traffic : 8'000 véhicules par jour). Redonner un aménagement de qualité à ces espaces en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux ainsi qu'un cheminement efficace des TP.

Etat final

Des axes internes modérés et multimodaux. Une charge de trafic largement réduite et des nuisances fortement diminuées. Un aménagement de qualité à la Place St-Denis.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 3'900'000.- (+ Fr. 500'000.- déjà investis en 2008)

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : projet en cours pour la rue de Vevey (réalisation en 2008), avant-projets réalisés pour le reste

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projets : réalisés
- Projets : en cours pour la rue de Vevey, 2010 pour le reste
- Mise à l'enquête et procédure : 2011
- Exécution des travaux : 2012-2013

Mesure M6 – Réaménagement de la rue de La Condémine

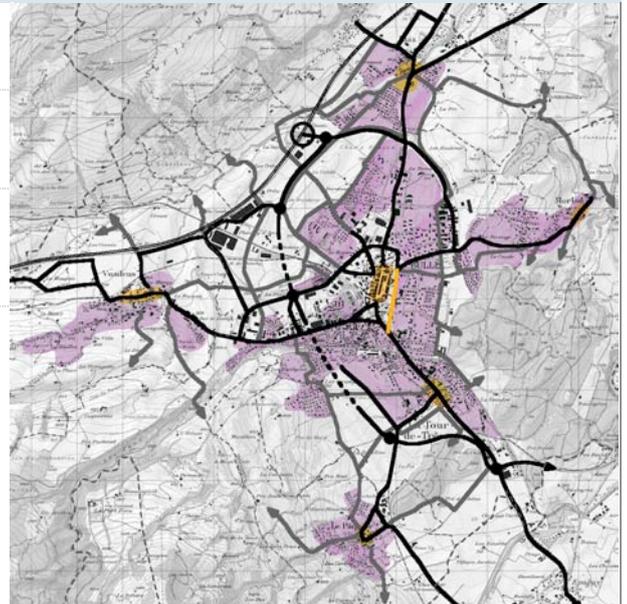
Commune(s) : Bulle

Localisation : rue de La Condémine entre le carrefour du Temple et le carrefour de La Poterne
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

La rue de La Condémine (ou "rue des Ecoles") constitue actuellement le petit contournement du centre historique bullois. Le projet consiste à redonner à cette voie son statut de rue collectrice de quartiers, à sécuriser plus particulièrement le secteur devant les écoles et à mieux partager l'espace entre les différents usagers pour assurer leur sécurité et leur confort.

Etat actuel

D'aspect très routier, la rue de La Condémine passe à l'orée du centre historique bullois et en constitue actuellement son contournement (liaison entre l'axe d'entrée sud et l'axe d'entrée nord). Elle est le siège des établissements scolaires de niveau primaire. Le trafic qui y circule est important, soit env. 16'000 véhicules par jour.

Objectifs

Participer à la suppression du trafic de transit à travers la ville par un aménagement dissuasif en terme de temps de parcours (objectif-traffic : 9'200 véhicules par jour). Redonner un aménagement de qualité à cette voie en garantissant la sécurité des écoliers en obtenant un abaissement adéquat des vitesses pratiquées.

Etat final

Un axe interne modéré et multimodal. Une charge de trafic largement réduite et des nuisances fortement diminuées. Un aménagement sûr pour les écoliers par des vitesses adaptées.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 2'800'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : avant-projet réalisé

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projet : réalisé
- Projet : 2011
- Mise à l'enquête et procédure : 2012
- Exécution des travaux : 2013-2014

Mesure M7 – Réaménagement du chemin des Crêts

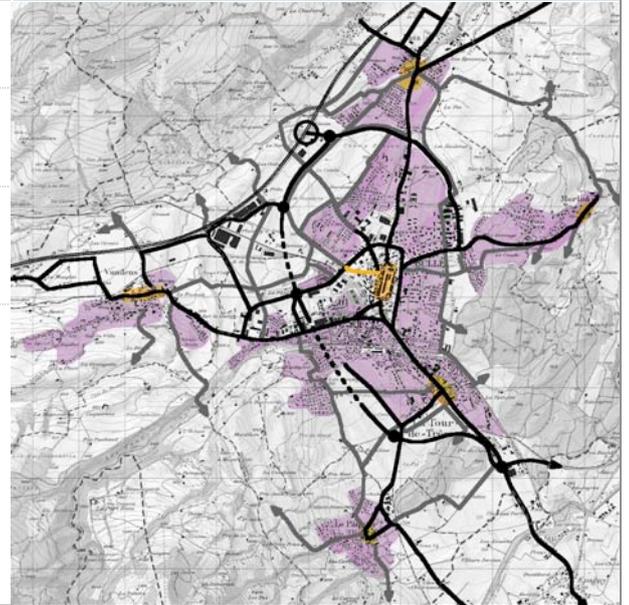
Commune(s) : Bulle

Localisation : chemin des Crêts entre la route de la Pâla et la Place Pauvre-Jacques
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

Entre la route de la Pâla et la Place Pauvre-Jacques, le chemin des Crêts deviendra un des accès principaux au centre historique bullois. Il accueillera également le tracé des lignes régionales et partiellement celui des lignes urbaines. Le projet consiste à réaménager cette voie de manière à ce qu'elle remplisse ces nouveaux rôles tout en garantissant la sécurité des modes doux et en limitant les nuisances pour les riverains. Un arrêt TP sera également aménagé dans le cadre de ce projet. Le stationnement y sera réorganisé.

Etat actuel

D'aspect très routier, le chemin des Crêts est actuellement une rue collectrice. Il est le siège de nombreuses places de parc utilisées par les pendulaires se rendant dans le centre historique. Les carrefours avec les voies adjacentes (rues de La Lécheretta et de La Léchère) sont peu sûrs.

Objectifs

Mettre en adéquation l'aménagement du chemin des Crêts avec les nouveaux rôles qui lui seront donnés (accès en ville et cheminement des bus). Donner à cette voie un aménagement de qualité et limiter les nuisances pour les riverains.

Etat final

Un axe interne modéré et multimodal. Des carrefours sécurisés et des nuisances maîtrisées.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 260'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : avant-projet réalisé, projet en cours de réalisation

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projet : réalisé
- Projet : en cours
- Mise à l'enquête et procédure : 2008
- Exécution des travaux : 2009

Mesure M8 – Réaménagement de la rue de La Léchère

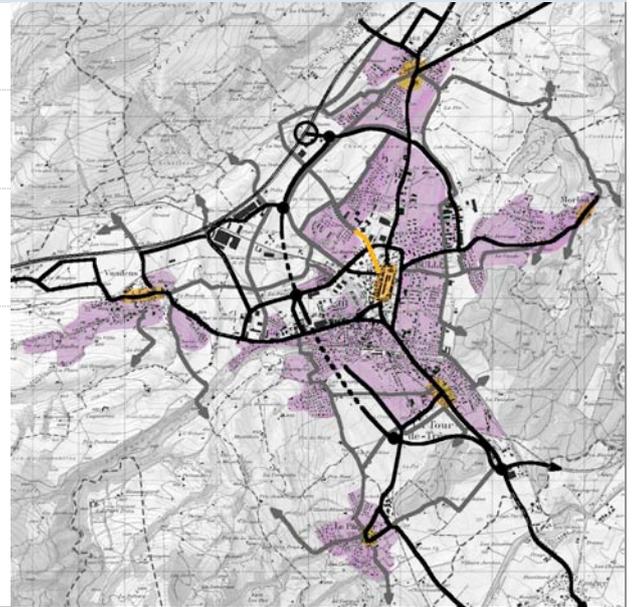
Commune(s) : Bulle

Localisation : rue de La Léchère entre la Place Pauvre-Jacques et la rue du Château-d'En-Bas
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

Entre la rue du Château-d'En-Bas et la Place Pauvre-Jacques, la rue de La Léchère accueillera le tracé des lignes urbaines et régionales. Elle sera par ailleurs un des accès au centre historique bullois et gardera sa fonction de liaison piétonne entre la gare et le complexe scolaire de La Léchère. Le projet consiste à réaménager cette voie de manière à ce qu'elle remplisse ces nouveaux rôles tout en garantissant la sécurité des modes doux et en limitant les nuisances pour les riverains. Le stationnement y sera réorganisé.

Etat actuel

D'aspect très routier, la rue de La Léchère est actuellement une rue collectrice. Elle est le siège de nombreux déplacements piétons puisqu'elle se situe sur le parcours gare – complexe scolaire de La Léchère. Les carrefours avec les voies adjacentes (rue de La Toula) sont peu sécuritaires.

Objectifs

Mettre en adéquation l'aménagement de la rue de La Léchère avec les nouveaux rôles qui lui seront donnés (cheminement des bus et itinéraire piéton en particulier). Donner à cette voie un aménagement de qualité et limiter les nuisances pour les riverains.

Etat final

Un axe interne modéré et multimodal. Des carrefours sécurisés et des nuisances maîtrisées.

Instances concernées

Instance responsable	Instance pilote	Instance(s) partenaire(s)
Bulle	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 900'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Etude d'opportunité réalisée

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projet : 2014
- Projet : 2015
- Mise à l'enquête et procédure : 2016
- Exécution des travaux : 2017-2018



Mesure M9 – Modification de la signalisation en relation avec la H189

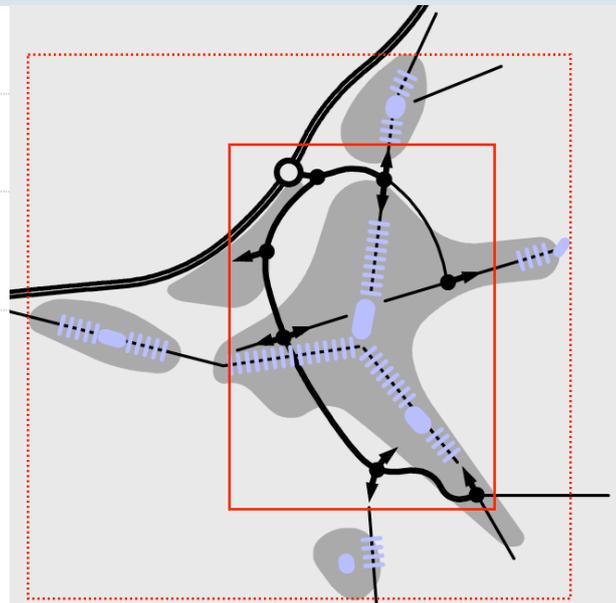
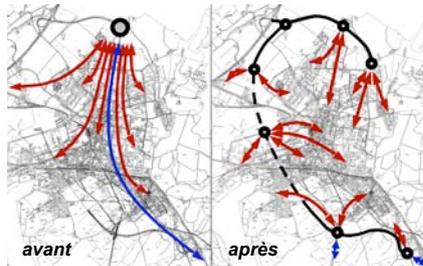
Commune(s) : Bulle principalement, dans une moindre mesure les 4 autres communes

Localisation : ensemble des carrefours principaux du réseau de l'agglomération
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P1 - Dissuasion du trafic de transit à travers le centre-ville et réorganisation du trafic d'accès

Illustration :



Description

Afin que la H189 remplisse au mieux sa fonction de route de distribution et que les automobilistes y soient donc menés au plus vite, sans avoir à transiter par le centre-ville, la signalisation à l'intérieur de l'agglomération (en particulier dans la Ville de Bulle) doit être modifiée. Un concept global a été développé de manière à déterminer les bassins versants des différentes jonctions de la H189 ainsi que l'ensemble des itinéraires à jalonner. Une base de donnée a été créée indiquant, pour chaque carrefour, les directions à signaler.

Etat actuel

Aujourd'hui, l'ensemble de la signalisation est orientée sur la jonction autoroutière et la sortie sud en direction de Château-d'Oex et le Jaunpass. Par ailleurs, des dysfonctionnements sont observés, notamment des parcours signalés à travers des secteurs résidentiels.

Objectifs

Participer à la réduction du trafic de transit en ville en orientant au plus vite les véhicules sur la H189 afin que celle-ci joue pleinement son rôle de distribution. Supprimer le trafic parasite à travers les quartiers résidentiels.

Etat final

Une signalisation claire et simplifiée amenant les usagers à leur destination par les itinéraires les plus efficaces et les moins dommageables.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'oeuvre

Chaque commune sur son territoire

Instance(s) concernée(s)

Les cinq communes et le canton

Coûts d'investissement : Fr. 300'000.- (en plus des coûts déjà compris dans les projets de réaménagement des axes)

Priorité

Réalisé avant 2011

Priorité A

Priorité B

Priorité C

Etat de la planification : avant-projet réalisé

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Avant-projet : réalisé
- Projets : 2008-2009
- Publications et procédures : 2010-2011
- Exécution des travaux : 2011-2012



Mesure M10 – Réaménagement de la traversée et du centre du village de Riaz

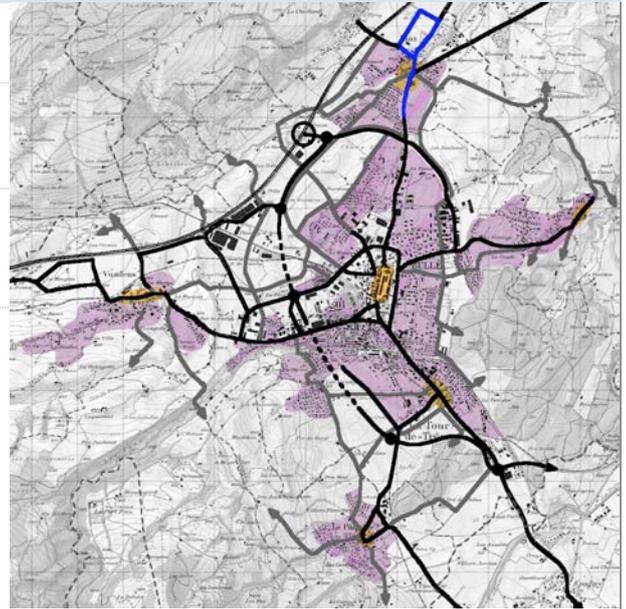
Commune(s) : Riaz

Localisation : routes cantonales en traversée de Riaz (a),
(voir plan ci-contre) rue du Temple-Romain (b) et route des
Monts (c)

Appartient au paquet de mesures :

P2 - Mesures "Valtraloc" (sécurisation et valorisation
des traversées de localité)

Illustration :



Description

Cette mesure comprend trois objets visant à modérer et sécuriser le trafic au centre de Riaz. L'objet principal est le réaménagement de la traversée de la localité. Le projet consiste à la création de portes d'entrée dans la localité, à une réduction de l'espace de circulation au profit des modes doux ainsi qu'au réaménagement complet des deux noeuds principaux. Le deuxième objet consiste à la création d'une nouvelle route d'accès au secteur situé à l'ouest du centre du village (dont l'hôpital de district), permettant de soulager ce dernier d'une partie de son trafic. Enfin, le troisième objet consiste au réaménagement de la route des Monts, qui fait partie du réseau routier central à tranquilliser. Ce dernier objet sera réalisé avant 2011. Cette mesure permet également de tenir compte du nouveau tracé de la ligne urbaine de transports publics (TP).

Etat actuel

La traversée de Riaz est empruntée par un trafic important (de 6'000 à 17'000 véhicules par jour selon les tronçons). Le caractère de cette voie est très routier et les vitesses pratiquées y sont élevées. Les deux noeuds principaux sont par ailleurs peu sûrs.

Objectifs

Redonner un aménagement de qualité à ce secteur en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux ainsi qu'un cheminement efficace des TP.

Etat final

Un centre de village modéré et multimodal. Des vitesses de circulation et des nuisances fortement diminuées. Un aménagement reliant les deux côtés de la rue.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'oeuvre

Riaz et Canton de Fribourg

Instance(s) concernée(s)

Canton de Fribourg

Coûts d'investissement : Fr. 3'895'000.- (+ Fr. 700'000.- réalisé avant 2011)

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Etudes d'opportunités réalisées (projet réalisé pour la route des Monts)

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunités : réalisées
- Avant-projet : 2008 (traversée), 2013 (Temple-Romain)
- Projets : 2009 (traversée), 2014 (Temple-Romain)
- Mise à l'enquête et procédure: 2010 (traversée), 2015 (Temple-Romain)
- Exécution des travaux : 2011-2012 (traversée), 2016 (Temple-Romain)

Mesure M11 – Réaménagement de la traversée de Vuadens

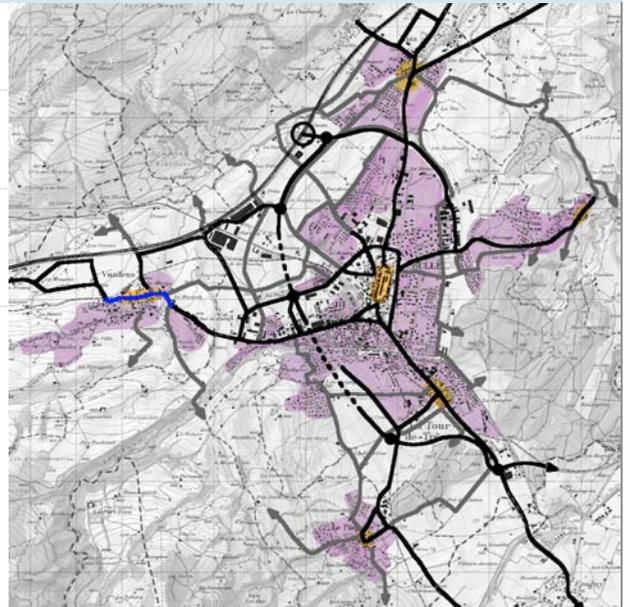
Commune(s) : Vuadens

Localisation : route cantonale en traversée de Vuadens
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P2 - Mesures "Valtraloc" (sécurisation et valorisation des traversées de localité)

Illustration :



Description

Le projet consiste à la création de portes d'entrée dans la localité, à une réduction de l'espace de circulation au profit des modes doux ainsi qu'au réaménagement de la Place du Village. Il tient également compte du nouveau tracé de la ligne urbaine de transports publics.

Etat actuel

La traversée de Vuadens est empruntée par un trafic important (9'000 véhicules par jour). Le caractère très routier de cette voie et les vitesses pratiquées élevées la rendent très accidentogène. En particulier, les cheminements piétons y sont très problématiques.

Objectifs

Redonner un aménagement de qualité à ce secteur en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux ainsi qu'un cheminement efficace des TP.

Etat final

Une traversée de village modérée et multimodale. Des vitesses de circulation et des nuisances fortement diminuées. Un aménagement reliant les deux côtés de la rue et une place de village accueillante.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'oeuvre

Vuadens et Canton de Fribourg

Instance(s) concernée(s)

Canton de Fribourg

Coûts d'investissement : Fr. 2'500'000.-

Priorité

Réalisé avant 2011

Priorité A

Priorité B

Priorité C

Etat de la planification : Etude d'opportunité en cours

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : en cours
- Avant-projet : 2008-2009
- Projet : 2009-2010
- Mise à l'enquête et procédure : 2011-2012
- Exécution des travaux : 2013-2014



Mesure M12 – Compléments d'aménagement dans la traversée de Morlon

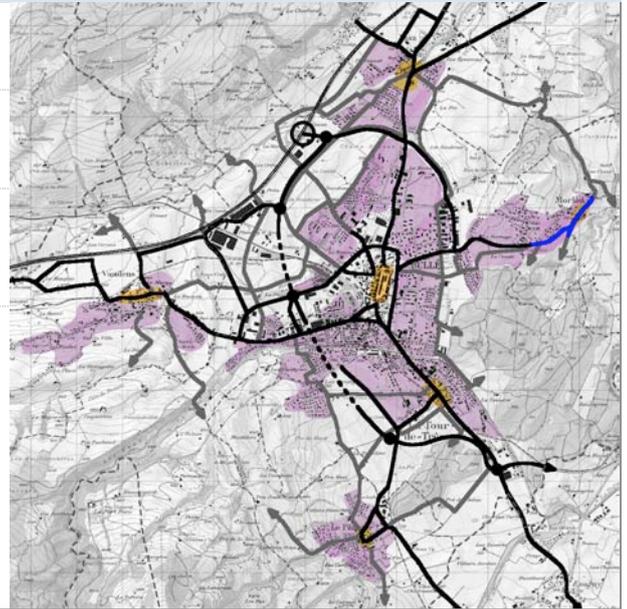
Commune(s) : Morlon

Localisation : route communale en traversée de Morlon
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P2 - Mesures "Valtraloc" (sécurisation et valorisation des traversées de localité)

Illustration :



Description

Le projet consiste à compléter les aménagements de modération déjà réalisés. Il s'agit en particulier de sécuriser encore mieux les modes doux, et de tenir également compte du nouveau tracé de la ligne urbaine de transports publics. Pour la partie centrale du village, où la mixité des modes de transport est la plus forte, une zone 30 sera introduite.

Etat actuel

La traversée de Morlon a fait l'objet d'aménagement de modérateurs provisoires. Ces derniers donnent satisfaction quant à la diminution des vitesses pratiquées par les véhicules. Ils doivent néanmoins être améliorés quant au cheminement des modes doux et des bus.

Objectifs

Augmenter la sécurité et la qualité de vie des riverains. Adapter les aménagements modérateurs au cheminement des modes doux et au passage régulier des TP.

Etat final

Une traversée de village modérée et multimodale. Des vitesses de circulation et des nuisances fortement diminuées.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'oeuvre

Morlon

Instance(s) concernée(s)

-

Coûts d'investissement : Fr. 700'000.-

Priorité

Réalisé avant 2011

Priorité A

Priorité B

Priorité C

Etat de la planification : Aménagements partiellement réalisés

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : 2008 (concerne la zone 30 en particulier)
- Avant-projet : 2009
- Projet : 2010
- Mise à l'enquête et procédure : 2011
- Exécution des travaux : 2012-2013



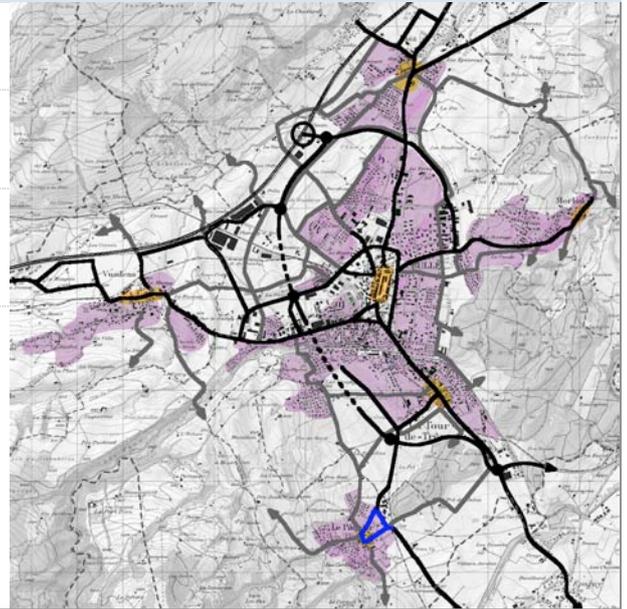
Mesure M13 – Réaménagement du centre du village du Pâquier

Commune(s) : Le Pâquier

Localisation : routes communales et tronçon de route cantonale en traversée du Pâquier
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
P2 - Mesures "Valtraloc" (sécurisation et valorisation des traversées de localité)

Illustration :



Description

Cette mesure comprend deux objets. Le premier consiste à la création de portes d'entrée dans la localité sur la route cantonale, à la création d'une traversée sécurisée ainsi qu'à une réduction de l'espace de circulation au profit des modes doux. Le deuxième objet consiste au réaménagement des deux montées entre la route cantonale et le village dont le rôle de cheminement pour les modes doux doit être affirmé. La branche nord fera l'objet de travaux avant 2011 visant à sécuriser les piétons.

Etat actuel

La route cantonale traversant Le Pâquier constitue une coupure entre le village et les zones d'activités et de détente. Les vitesses pratiquées y sont élevées et sa traversée par les modes doux est dangereuse. La première des deux montées depuis la route cantonale relie la gare au centre du village. La deuxième mène à la liaison cyclable Bulle – Le Pâquier. De caractère très routier, ces voies ne comportent que des aménagements sécuritaires minimaux pour les modes doux.

Objectifs

Redonner un aménagement de qualité à ce secteur en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux. Atténuer l'effet de coupure de la route cantonale.

Etat final

Un centre de village et des rues d'accès modérés et multimodaux. Des vitesses de circulation et des nuisances fortement diminuées. Un aménagement de la route cantonale reliant le village avec ses zones d'activités et de détente.

Instances concernées

Instance responsable
Mobul

Maître(s) d'oeuvre
Le Pâquier

Instance(s) concernée(s)
Canton de Fribourg

Coûts d'investissement : Fr. 1'685'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : projet partiel en cours pour la montée nord vers le village

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : 2009
- Avant-projet : 2010
- Projet : 2011
- Mise à l'enquête et procédure : 2011-2012
- Exécution des travaux : 2013-2014

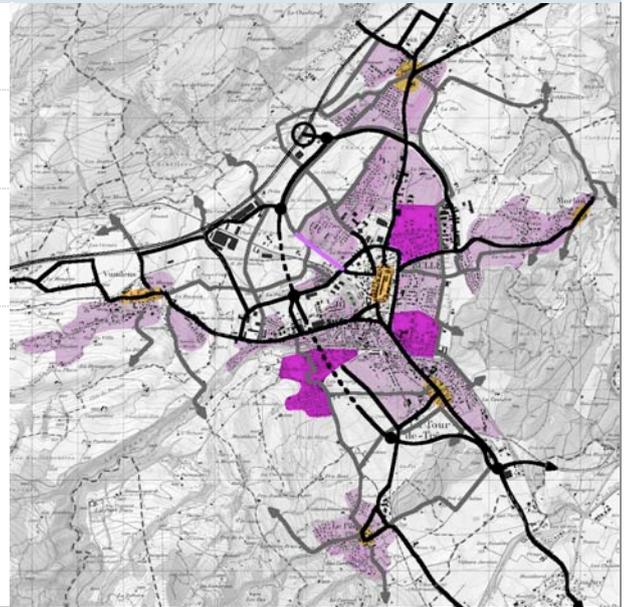
Mesure M14 – Introduction des zones à vitesse modérée – Volet 1

Commune(s) : Bulle

Localisation : Les Granges, Champ-Barby/Le Russalet,
(voir plan ci-contre) Les Agges, En Palud et chemin des Crêts

Appartient au paquet de mesures :
P3 - Mesures "Zones à vitesse modérée"

Illustration :



Description

En 2005 (secteur Bulle) et 2006 (secteur La Tour-de-Trême), Bulle s'est dotée d'une planification des zones à vitesse modérée sous la forme d'un rapport d'expertise global au sens de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre. Elle a débuté l'introduction de ces zones dès la fin 2006. Le volet 1 consiste à la poursuite de la mise en place de ces zones, selon le planning établi. Quatre zones seront donc réalisées avant 2011. Par ailleurs, le chemin des Crêts, entre le chemin des Mosseires et la rue du Château-d'En-Bas, sera modéré et introduit dans la zone 30 "Léchère-Repou" afin de dissuader le trafic d'accès au centre-ville via l'interface H189 de Planchy.

Etat actuel

Les quatre zones résidentielles remplissent tous les critères pour l'introduction d'une zone à vitesse modérée. La vitesse générale de 50 km/h n'est pas compatible avec le caractère des lieux, l'activité riveraine et les cheminements en mobilité douce. Les rapports d'expertise sont à ce titre établis et validés par le canton. Le chemin des Crêts est actuellement emprunté par de nombreux véhicules accédant au centre-ville via le premier tronçon ouvert de la H189. A terme, l'accès principal en ville doit se faire par l'interface de La Pâla, celui de Planchy étant affecté à la desserte de la zone d'activité du même nom.

Objectifs

Mettre en adéquation la vitesse et l'aménagement des voiries de quartier avec leur fonction dans le réseau. Améliorer la qualité de vie des habitants.

Etat final

Des quartiers modérés et multimodaux. Des nuisances fortement diminuées. Des aménagements sûrs pour les modes doux.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 500'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Expertises réalisées, projets partiellement réalisés

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunités : réalisées (y c. rapports d'expertise)
- Avant-projets : réalisés pour les quatre zones, 2008 pour le chemin des Crêts
- Projets : réalisés pour trois des zones, 2008 pour la zone Palud et le chemin des Crêts
- Mises à l'enquête et procédure : 2008-2009
- Exécution des travaux : 2008 à 2010

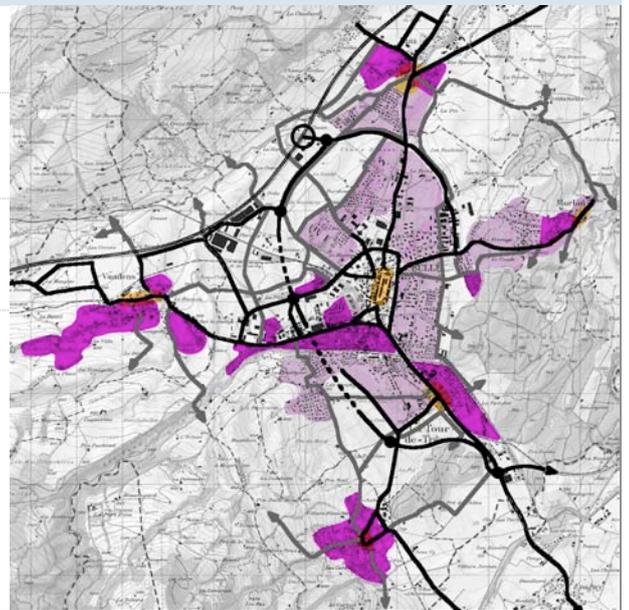
Mesure M15 – Introduction des zones à vitesse modérée – Volet 2

Commune(s) : Bulle, Morlon, Vuadens, Riaz, Le Pâquier

Localisation : Bulle (6 zones – a&b), Morlon (2 zones - c),
(voir plan ci-contre) Riaz (2 zones - d), Vuadens (3 zones - e), Le
Pâquier (2 zones - f)

Appartient au paquet de mesures :
P3 - Mesures "Zones à vitesse modérée"

Illustration :



Description

Entre 2011 et 2014, l'introduction des 14 zones présentées ci-dessus viendra terminer la tranquillisation des quartiers résidentiels. Tous les aménagements prévus seront réalisés de manière sobre et efficace. Une exception est faite pour le centre de La Tour-de-Trême pour lequel un aménagement plus complet est prévu, compte tenu du caractère historique du lieu.

Etat actuel

Les 14 zones résidentielles remplissent tous les critères pour l'introduction d'une zone à vitesse modérée. La vitesse générale de 50 km/h n'est pas compatible avec le caractère des lieux, l'activité riveraine et les cheminements en mobilité douce. Pour les zones bulloises, les rapports d'expertise sont à ce titre établis et validés par le canton. Les rues du centre de La Tour-de-Trême ont actuellement un caractère très routier. Les modes doux y cheminent de manière très inconfortable et peu sûre.

Objectifs

Mettre en adéquation la vitesse et l'aménagement des voiries de quartier avec leur fonction dans le réseau. Améliorer la qualité de vie des habitants. Redonner une qualité d'aménagement au centre de La Tour-de-Trême.

Etat final

Des quartiers modérés et multimodaux. Des nuisances fortement diminuées. Des aménagements sûrs pour les modes doux.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Chaque commune pour ses zones	-

Coûts d'investissement : Fr. 3'700'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Etudes d'opportunités réalisées pour Bulle (y c. expertises) et pour une zone de Riaz

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunités : partiellement réalisées, 2008-2009 pour le reste des zones
- Avant-projets et rapports d'expertise : 2008-2010
- Projets : 2009-2011
- Projets et mise à l'enquête : 2010 à 2012
- Exécution des travaux : 2011 à 2014

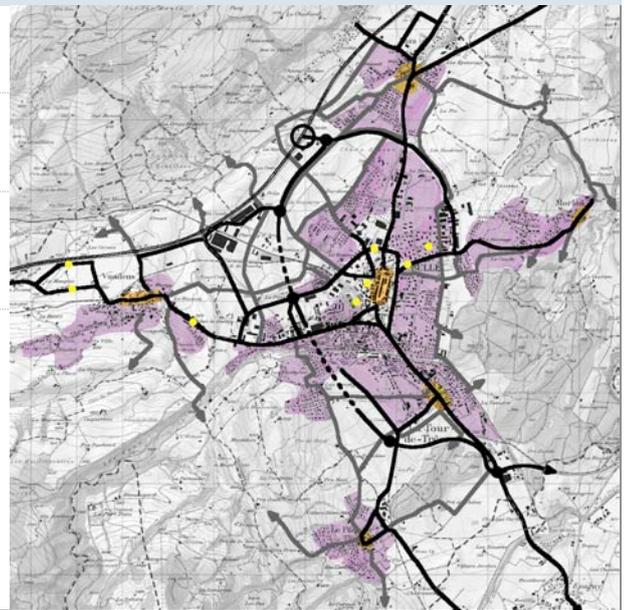
Mesure M16 – Création de nouveaux arrêts de bus

Commune(s) : Bulle, Vuadens

Localisation : Vuadens (3 arrêts – a à b)
(voir plan ci-contre) Bulle (5 arrêts – d à h)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

Le futur réseau TP routier est composé principalement de deux lignes urbaines. La plupart des nouveaux arrêts seront créés dans le cadre des réaménagements des axes internes et d'entrée. Néanmoins, les 8 arrêts mentionnés dans cette fiche ne font partie d'aucun projet. Il sera donc nécessaire de les réaliser dès 2011. Deux d'entre eux (tête de ligne sur Vuadens) ont été classés en priorité B car il est prévu que la ligne s'arrête et rebrousse dans un premier temps à la gare de Vuadens. Les arrêts sont en principe aménagés sur chaussée (sans dépassement des véhicules) à l'exception des terminus et des arrêts sur route cantonale, excentrés par rapport aux quartiers.

Etat actuel

Aucune ligne urbaine desservant l'agglomération, aucun arrêt n'existe actuellement à ces emplacements.

Objectifs

Desservir l'agglomération le plus efficacement possible par les transports publics

Etat final

Des arrêts de TP fonctionnels, sécuritaires, respectant les directives en matière de personnes à mobilité réduite

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle et Vuadens	Le canton pour les routes cantonales

Coûts d'investissement : Fr. 1'000'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Etudes d'opportunités réalisées

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunités : réalisées
- Avant-projets : 2008 (2011-2012 pour les deux arrêts sur Vuadens)
- Projets : 2009
- Mise à l'enquête et procédure : 2010 (2014-2015 pour les deux arrêts sur Vuadens)
- Exécution des travaux : 2011 (2015-2016 pour les deux arrêts sur Vuadens)



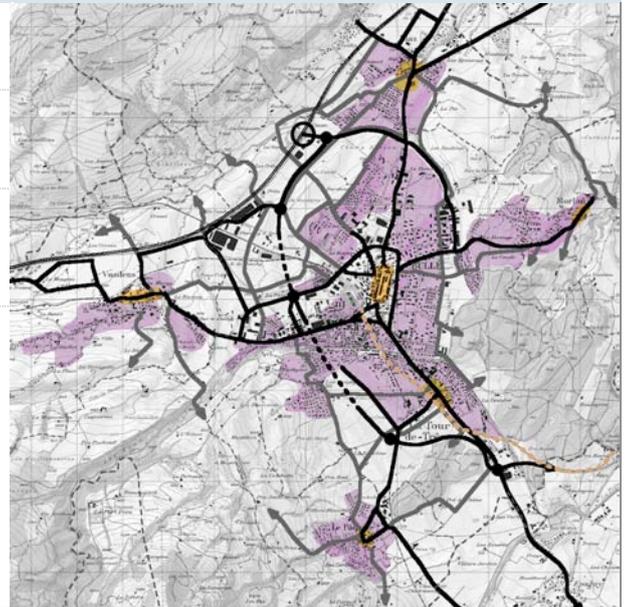
Mesure M17 – Intégration de la ligne Bulle – Broc dans le réseau à voie normale

Commune(s) : Bulle, Gruyères, Broc

Localisation : Ligne ferroviaire Bulle - Broc
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

Mise à l'écartement normal de la ligne Bulle – Broc et modernisation des stations. Ces aménagements permettront de prolonger les futurs trains accélérés Fribourg – Romont – Bulle jusqu'à Broc créant ainsi une liaison attractive de la partie sud de l'agglomération bulloise vers le chef-lieu cantonal avec des correspondances optimales à Romont en direction de Lausanne et à Fribourg en direction de Berne. L'offre régionale entre Bulle et Broc sera aussi nettement améliorée avec une cadence de deux trains par heure. La mise à l'écartement normal permettra de réaliser des gains de productivité importants aussi bien pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises par le rail.

Etat actuel

La ligne Bulle – Broc, à voie métrique, est actuellement desservie par 13 paires de trains quotidiens offrant une cadence horaire de 6 heures à 19 heures. Des correspondances sont assurées avec les trains Bulle – Romont en gare de Bulle. Le temps de parcours total entre Broc-Fabrique et Fribourg via Romont se monte aujourd'hui à 61 minutes. La ligne est aussi utilisée pour le transport de marchandises. La différence d'écartement implique d'importantes manoeuvres en gare de Bulle avec la mise sur des bogies transporteurs des wagons de marchandises.

Objectifs

Améliorer l'attractivité des transports publics et rationaliser l'exploitation ferroviaire.

Etat final

Le sud de l'agglomération bulloise disposera d'une liaison horaire accélérée vers Romont et Fribourg. Le temps de parcours de Broc-Fabrique à Fribourg sera réduit de plus de 30% et passera de 61 minutes aujourd'hui à 42 minutes. L'offre semi-horaire entre Broc et Bulle renforcera singulièrement l'attractivité des transports publics ferroviaires. Un nouvel arrêt à définir sera réalisé dans l'agglomération (Les Roseires) améliorant ainsi sa desserte fine. La mise à voie normale de la ligne Bulle-Broc permettra aussi d'augmenter l'attractivité du rail pour le transport de marchandises.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Service des transports et de l'énergie	tpf	Mobul

Coûts d'investissement : Fr. 15'000'000.- (± 50%)

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Etude d'opportunité en cours

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : en cours
- Avant-projet: 2008-2009
- Réalisation : 2015-2017

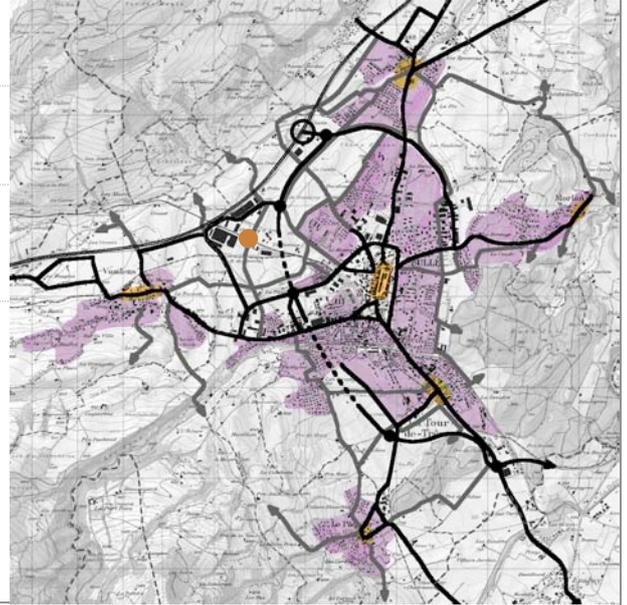
Mesure M18 – Création d'un nouvel arrêt ferroviaire à Planchy

Commune(s) : Bulle

Localisation : Ligne ferroviaire Bulle - Romont
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

Création d'un nouvel arrêt ferroviaire sur la ligne Bulle – Romont. Dans le cadre de la connexion des lignes Broc-Bulle et Bulle-Romont, cet arrêt sera relié au reste de l'agglomération en direction du sud. Cet arrêt sera construit à proximité de la liaison de mobilité douce de manière à profiter du passage sous-voie et sera desservi à une cadence de 30 minutes / 1 heure.

Etat actuel

Une halte dessert actuellement la zone d'activités de Planchy, mais sur la ligne Bulle – Châtel-St-Denis (cadence de une heure).

Objectifs

Améliorer l'attractivité des transports publics et offrir une nouvelle liaison avec la zone d'activités de Planchy.

Etat final

La zone d'activités de Planchy sera desservie toute la journée par deux arrêts ferroviaire. Durant les heures de pointe, cette offre sera complétée par deux liaisons de bus urbains, l'une venant du quartier de Palud, l'autre de La Tour-de-Trême.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Service des transports et de l'énergie	tpf	Mobul

Coûts d'investissement : à évaluer

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : à réaliser
- Avant-projet: -
- Réalisation : -



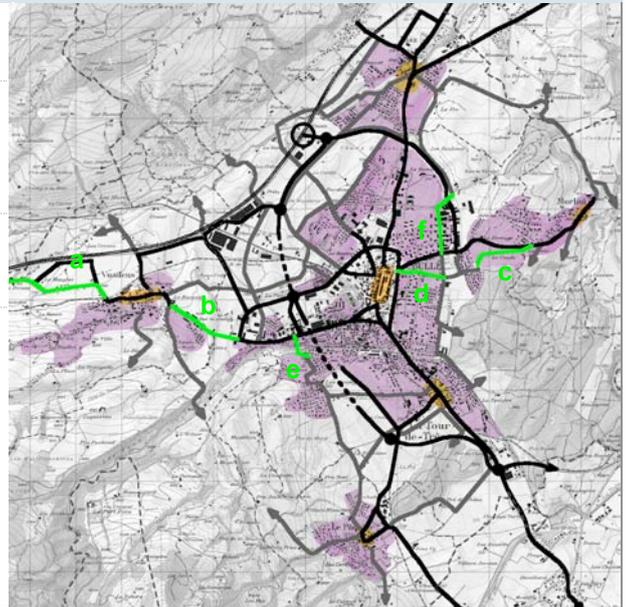
Mesure M19 – Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle

Commune(s) : Bulle, Vuadens

Localisation : Le Maupas-Vuadens (a), Le Dally (b), Le Coude-La Pépinière (c), chemin de La Pépinière (d), Les Granges-rue de Vevey (e), route du Verdel (f)
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
P4 - Amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce

Illustration :



Description

Le potentiel de déplacement en mobilité douce est important dans l'agglomération bulloise compte tenu des distances relativement faible à parcourir. Ce potentiel est particulièrement important pour les liaisons entre les communes et la commune-centre. Cette mesure consiste donc à aménager des équipements pour la mobilité douce sur ces itinéraires, notamment entre Vuadens et Bulle, où rien n'existe. Pour le reste, les liaisons sont existantes (Le Pâquier-Bulle) ou prises en compte dans les aménagements des axes d'entrée. Quelques améliorations ponctuelles sont par ailleurs proposées.

Etat actuel

Liaison Le Pâquier-Les Granges et Le Pâquier-La Ronclina existantes par des chemins AF. Pas de liaison attractive entre Vuadens et Bulle. Pas de liaison entre Les Granges et la rue de Vevey. Forte pente dans la liaison Bulle-Morlon via la route intercommunale.

Objectifs

Rendre attractives les liaisons en mobilité douce entre les communes et Bulle.

Etat final

Des liaisons de mobilité douce présentant une réelle alternative à la voiture.

Instances concernées

<i>Instance responsable</i>	<i>Maître(s) d'oeuvre</i>	<i>Instance(s) concernée(s)</i>
Mobul	Bulle et Vuadens	Le canton pour les routes cantonales

Coûts d'investissement : Fr. 1'210'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunité : 2008
- Avant-projets : 2009
- Projets : 2010-2011
- Mises à l'enquête et procédures : 2011-2012
- Exécution des travaux : 2012-2013



Mesure M20 – Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales

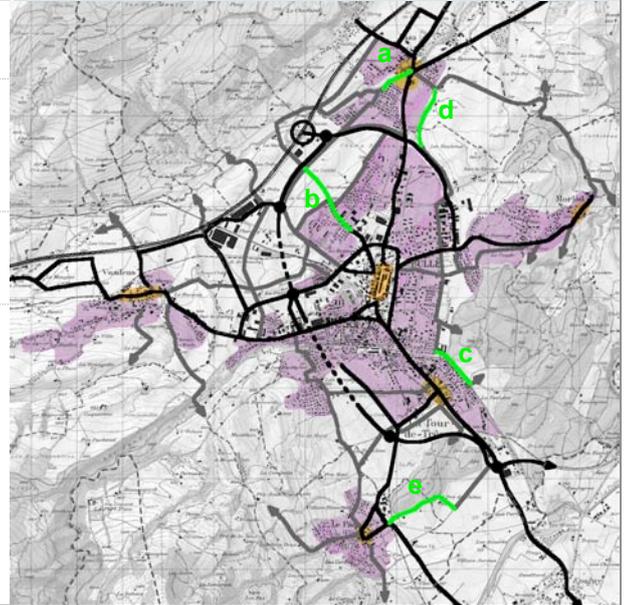
Commune(s) : Bulle, Riaz, Le Pâquier

Localisation : Riaz-centre–Champy (a), rue de La Léchère (b), Champ-Barby–Tour-de-Tr. (c), Riaz-route de Morlon (d), Le Pâquier-Le Cloalet (e)
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P4 - Amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce

Illustration :



Description

Le potentiel de déplacement en mobilité douce est important dans l'agglomération bulloise compte tenu des distances relativement faibles à parcourir. Ce potentiel est particulièrement important pour les liaisons entre les communes et la commune-centre, mais peut aussi être exploité pour les liaisons entre les communes périphériques. Cette mesure consiste donc à aménager des équipements pour la mobilité douce sur ces itinéraires. Les interventions proposées complètent et améliorent les liaisons existantes.

Etat actuel

Liaison Riaz-Centre – Champy existante à réaménager. Liaison Riaz – route de Morlon existante sur Bulle mais à créer sur Riaz. Liaison Champ-Barby – Tour-de-Trême existante mais à réaménager. Liaison Le Pâquier - Le Cloalet à réaménager sur le territoire du Pâquier.

Objectifs

Rendre attractives les liaisons en mobilité douce entre les communes.

Etat final

Des liaisons de mobilité douce présentant une réelle alternative à la voiture.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'oeuvre

Bulle, Riaz et Le Pâquier

Instance(s) concernée(s)

-

Coûts d'investissement : Fr. 1'190'000.-

Priorité

Réalisé avant 2011

Priorité A

Priorité B

Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunité : 2008
- Avant-projets : 2009-2010
- Projets : 2010-2011
- Mises à l'enquête et procédures : 2012
- Exécution des travaux : 2013-2014



Mesure M21 – Amélioration prioritaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy

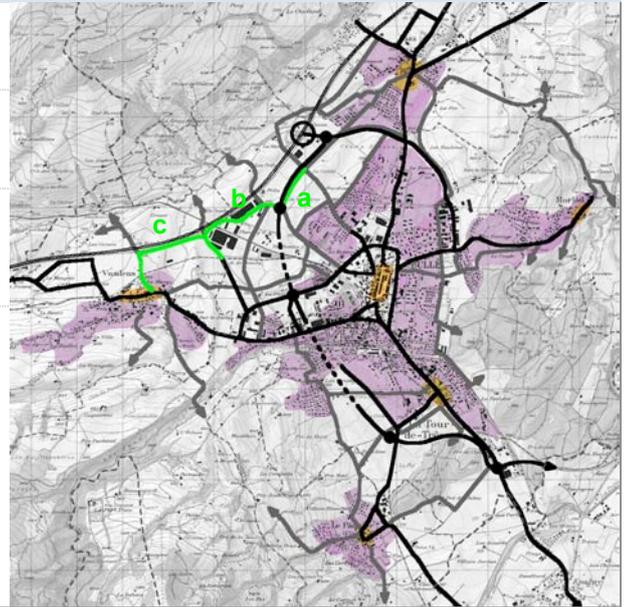
Commune(s) : Bulle, Riaz, Vuadens

Localisation : Champy-chemin des Crêts (a), route de l'Industrie (b), Vuadens-Planchy (c)
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

P4 - Amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce

Illustration :



Description

Le potentiel de déplacement en mobilité douce est important dans l'agglomération bulloise compte tenu des distances relativement faibles à parcourir. Ce potentiel est particulièrement important pour les liaisons entre les communes et la commune-centre, mais également pour les liaisons entre les communes et la zone d'activités de Planchy. Cette mesure consiste donc à aménager des équipements pour la mobilité douce sur ces itinéraires. Les interventions proposées complètent et améliorent les liaisons existantes.

Etat actuel

Liaison Riaz-Centre – Champy existante à réaménager. Liaison Champ-Barby – Tour-de-Trême existante mais à réaménager. Liaison Le Pâquier - Le Closalet à réaménager sur le territoire du Pâquier.

Objectifs

Rendre attractives les liaisons en mobilité douce vers la zone d'activités de Planchy.

Etat final

Des liaisons de mobilité douce présentant une réelle alternative à la voiture.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle, Riaz et Vuadens	-

Coûts d'investissement : Fr. 1'012'500.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunité : 2008
- Avant-projets : 2008-2009
- Projets : 2009-2010
- Mises à l'enquête et procédures : 2010-2011
- Exécution des travaux : 2012 à 2014



Mesure M22 – Amélioration secondaire des liaisons MD intercommunales

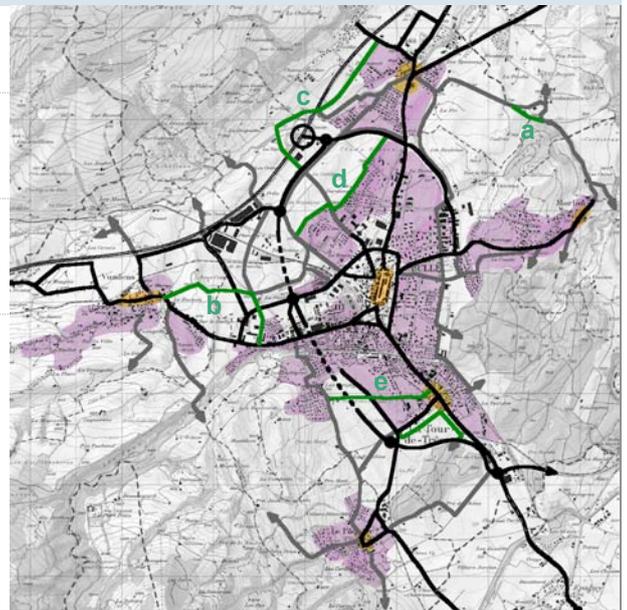
Commune(s) : Bulle, Riaz, Vuadens, Morlon

Localisation : Morlon-Riaz (a), Vuadens-La Pâla (b),
(voir plan ci-contre) route de la Sionge (c), Riaz-Montcalia (d),
Les Granges-La Ronclina (e),

Appartient au paquet de mesures :

P5 - Amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce

Illustration :



Description

Le potentiel de déplacement en mobilité douce est important dans l'agglomération bulloise compte tenu des distances relativement faibles à parcourir. Ce potentiel est particulièrement important pour les liaisons entre les communes et la commune-centre, mais peut aussi être exploité pour les liaisons entre les communes périphériques. Cette mesure consiste donc à aménager des équipements pour la mobilité douce sur ces itinéraires. Les interventions proposées complètent et améliorent les liaisons existantes et prévues en priorité A.

Etat actuel

La route de la Sionge est utilisée par le trafic individuel motorisé, elle sera réaffectée. La liaison Vuadens – La Pâla est existante mais doit être réaménagée. Les autres liaisons n'existent pas.

Objectifs

Rendre attractives les liaisons en mobilité douce entre les communes.

Etat final

Des liaisons de mobilité douce présentant une réelle alternative à la voiture.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle, Riaz, Vuadens et Morlon	-

Coûts d'investissement : Fr. 2'547'500.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunité : 2010
- Avant-projets : 2011
- Projets : 2012-2013
- Mises à l'enquête et procédures : 2013-2014
- Exécution des travaux : 2015-2016



Mesure M23 – Amélioration secondaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy

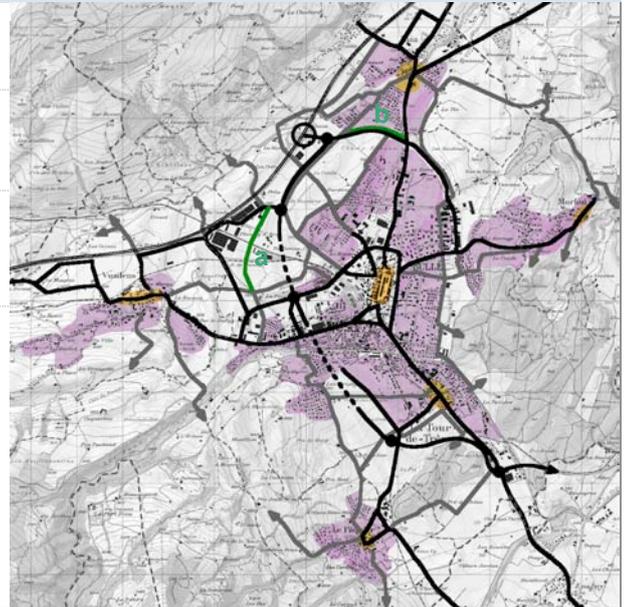
Commune(s) : Bulle

Localisation : rue de Vevey - route de l'Industrie (a)
(voir plan ci-contre) route de Riaz - Champy (b)

Appartient au paquet de mesures :

P5 - Amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce

Illustration :



Description

Le potentiel de déplacement en mobilité douce est important dans l'agglomération bulloise compte tenu des distances relativement faibles à parcourir. Ce potentiel est particulièrement important pour les liaisons entre les communes et la commune-centre, mais également pour les liaisons entre les communes et la zone d'activités de Planchy. Cette mesure consiste donc à compléter les équipements pour la mobilité douce sur ces itinéraires. Les interventions proposées complètent et améliorent les liaisons existantes et prévues en priorité A.

Etat actuel

Aucune liaison directe entre la rue de Vevey et Planchy et entre la route de Riaz et le quartier de Champy

Objectifs

Rendre attractives les liaisons en mobilité douce vers la zone d'activités de Planchy.

Etat final

Des liaisons de mobilité douce présentant une réelle alternative à la voiture.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'oeuvre

Bulle

Instance(s) concernée(s)

Transports publics fribourgeois

Coûts d'investissement : Fr. 2'762'500.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

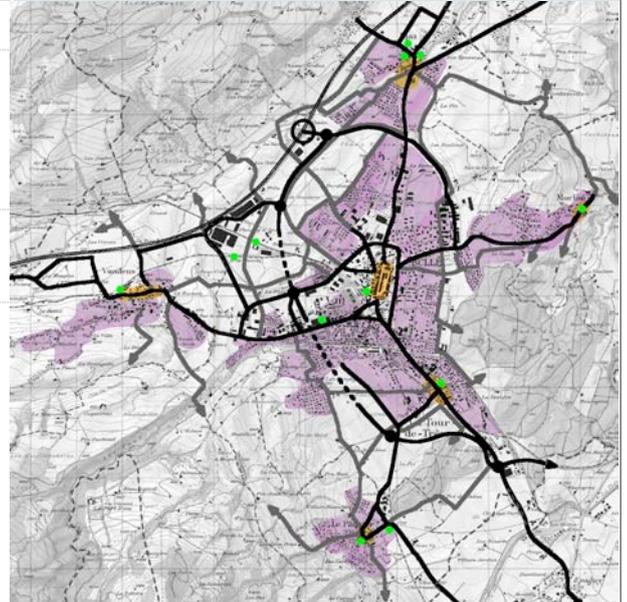
- Etude d'opportunité : 2011
- Avant-projet : 2012
- Projet : 2013-2014
- Mise à l'enquête et procédure : 2015
- Exécution des travaux : 2016-2017



Mesure M24 – Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics

Commune(s) : Bulle, Riaz, Morlon, Vuadens, Le Pâquier

Localisation : Bulle (gare, centre-ville, Espace Gruyère, administration TdT), Riaz (hôpital, centre du village, salle polyvalente), Morlon (administration), Vuadens (gare, administration), Le Pâquier (gare, administration)
(voir plan ci-contre)



Appartient au paquet de mesures :

Mesure isolée

Illustration :



Description

Le potentiel de déplacement en mobilité douce est important dans l'agglomération bulloise compte tenu des distances relativement faibles à parcourir. Il importe de renforcer la possibilité, pour les usagers cyclistes, de se stationner dans les centralités ainsi que près des arrêts de TP principaux. Ce projet consiste à la création de quelque 300 places pour deux-roues dans les gares, près des administrations publiques, à Espace Gruyère, à l'hôpital de district ainsi que dans certains arrêts de bus, dont notamment les arrêts Centre commercial, Centre de la TdT, Vudalla, Jardin Anglais, Cité St-Michel).

Etat actuel

Le stationnement deux-roues est actuellement surtout présent dans les gares et les écoles. Des places sont également disponibles dans les lieux publics mais en nombre insuffisant par rapport aux objectifs de développement de ce mode dans le projet de l'agglomération bulloise.

Objectifs

Rendre attractives les liaisons en mobilité douce. Renforcer le stationnement dans les gares et les lieux publics, aménager des places de transfert modal au droit de certains arrêts de bus.

Etat final

Des possibilités de parcage dans les principales centralités. Une possibilité d'effectuer du "bike and ride" pour les quartiers moins bien desservis par les transports publics.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'oeuvre

Chaque commune sur son territoire

Instance(s) concernée(s)

-

Coûts d'investissement : Fr. 450'000.-

Priorité

Réalisé avant 2011

Priorité A

Priorité B

Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunité : 2009
- Avant-projets : 2010-2011
- Projets : 2010-2011
- Mises à l'enquête et procédures : 2011-2012
- Exécution des travaux : 2012-2013



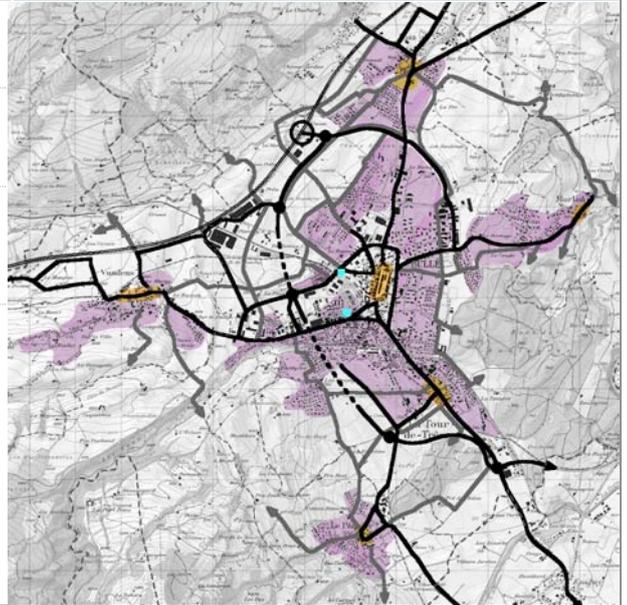
Mesure M25 – Aménagement de parkings pour employés / habitants du centre-ville

Commune(s) : Bulle

Localisation : Chemin des Crêts, Le Moulin, Vudalla
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :

Description

Le concept de stationnement prévoit l'introduction de la durée limitée pour les parkings périphériques au centre historique de Bulle. Des vignettes payantes, destinées aux habitants et aux employés du centre historique, permettront de stationner de manière illimitée leur véhicule. La demande a été déterminée en fonction de la nouvelle desserte en transports publics et en tenant compte des autres usages desdits parkings. Il a été établi qu'il manquait environ 80 places. Le projet consiste donc à combler cette lacune en créant ces places dans les parkings "Crêts 2" et "Le Moulin".

Etat actuel

Les analyses faites dans le cadre de l'élaboration du concept de stationnement de la Ville de Bulle ont montré que de nombreux employés stationnaient dans le centre historique et avaient recours à la recharge des parcomètres. Par ailleurs, le nombre de places privées pour habitants y est insuffisant. Actuellement, deux parkings gratuits et illimités existent en périphérie directe du centre historique et sont utilisés par ces usagers principalement.

Objectifs

Libérer le centre historique des voitures "ventouses". Y limiter le trafic. Favoriser le transfert modal en introduisant des coûts de parage pour les pendulaires.

Etat final

Le parage du centre historique à usage exclusif des clients / visiteurs. Des parkings accessibles sans charger le centre historique.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : Fr. 160'000.-

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Avant-projets réalisés

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunités : réalisées
- Avant-projets : réalisés
- Projets : 2008
- Mise à l'enquête et procédures : 2008
- Exécution des travaux : 2008 à 2009

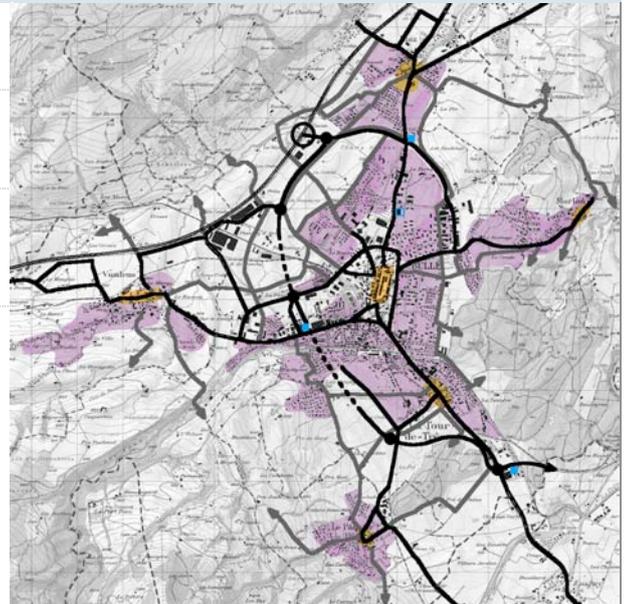
Mesure M26 – Création de parkings-relais favorisant le co-voiturage

Commune(s) : Bulle, Riaz

Localisation : Interface de Riaz et accrochage-sud H189
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

Compte tenu des distances à parcourir et des fréquences prévues pour les bus, le système "parking-relais" n'a que peu de potentiel dans une agglomération comme celle de Bulle. Néanmoins, certains usagers pourraient être attirés par ce type de pratique, notamment à cause des restrictions faites en matière de stationnement. Le projet consiste à créer une cinquantaine de places au nord de l'agglomération, vers l'interface H189 de Riaz. Au sud, il y aurait lieu de combiner le parking-relais avec le centre commercial existant proche de l'accrochage sud de la H189, dans la zone d'activités du Cloalet. Pour le nord, une telle solution pourrait également être trouvée avec le centre commercial Coop, quoique déjà trop à l'intérieur de la zone urbanisée. Les parkings précités devraient également pouvoir accueillir des usagers désireux de pratiquer du co-voiturage, notamment en direction de Fribourg.

Etat actuel

Pas de parkings d'échange ou de pratiques s'y assimilant. Le co-voiturage est pratiqué en direction de Fribourg. Les usagers se stationnent (de manière gênante) dans le parking du cimetière (entrée nord de la ville).

Objectifs

Permettre la pratique du parc-relais et du co-voiturage. Libérer le parking du cimetière.

Etat final

Quelques places de parking d'échange permettant de compléter le système global en faveur d'un transfert modal.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'oeuvre

Bulle

Instance(s) concernée(s)

-

Coûts d'investissement : Fr. 300'000.-

Priorité

Réalisé avant 2011

Priorité A

Priorité B

Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

- Etudes d'opportunités : 2011
- Avant-projets : 2011
- Projets : 2012
- Mises à l'enquête et procédures : 2013-2014
- Exécution des travaux : 2015 à 2018



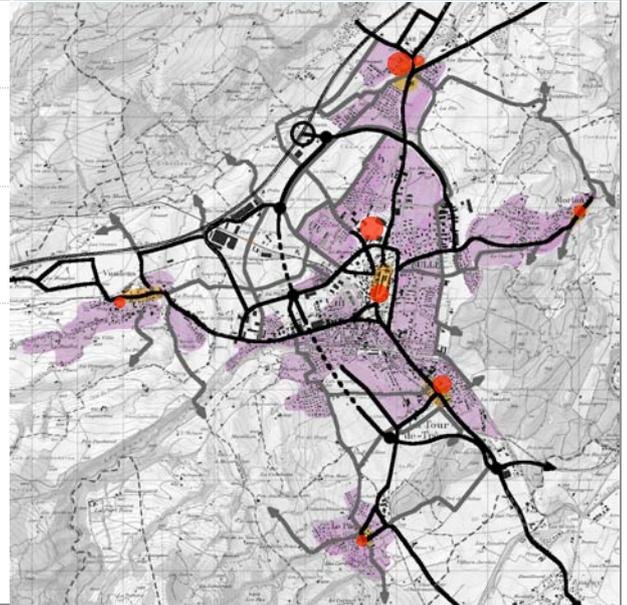
Mesure GM1 – Elaboration de plans de mobilité pour les services publics

Commune(s) : Bulle, Riaz, Morlon, Vuadens, Le Pâquier

Localisation : Administrations, écoles, hôpital
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

Elaboration de plans de mobilité pour les différents services publics de l'agglomération (administrations cantonales et communales, hôpital de district, Collège du Sud, cycles d'orientation de la Gruyère, écoles primaires), consistant à offrir aux employés un éventail de mesures permettant de favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour leurs déplacements pendulaires et professionnels. Cette mesure a en outre valeur d'exemple pour les autres entreprises existantes de l'agglomération afin de les persuader à suivre cette voie.

Etat actuel

Les services publics de l'agglomération ne disposent aujourd'hui pas de plans de mobilité. Quelques règles en matière de stationnement existent dans certains d'entre eux mais elles restent peu contraignantes. Pour l'agglomération bulloise, les services publics sont des employeurs importants puisque cela représente environ 1'500 à 2'000 employés.

Objectifs

Diminuer le trafic motorisé et encourager les autres modes de transports. Servir d'exemple aux autres entreprises.

Etat final

Des déplacements pendulaires motorisés réduits pour les services publics. Moins de places de parc à disposition des employés communaux et cantonaux. D'autres entreprises motivées par les plans de mobilité.

Instances concernées

<i>Instance responsable</i>	<i>Maître(s) d'oeuvre</i>	<i>Instance(s) concernée(s)</i>
Mobul	Chaque service public	Communes, canton, direction de l'hôpital

Coûts d'investissement : -

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Principes énoncés dans le cadre de l'élaboration du concept de stationnement de Bulle

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée pour Bulle
- Projets : 2008 à 2011
- Mise en oeuvre : 2011 à 2014



Mesure GM2 – Développement du système "Pédibus" pour les écoliers

Commune(s) : Bulle, Riaz, Morlon, Vuadens, Le Pâquier

Localisation : Ensemble du périmètre de l'agglomération
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

Définition d'un réseau "Pédibus" pour les écoliers habitant à une distance pouvant être faite à pied. Mise en place d'une organisation structurée permettant de trouver des personnes capables d'assurer ce service et de garantir sa pérennité.

Etat actuel

Trois lignes sont en projet à Bulle. Pas de lignes en service.

Objectifs

Garantir la sécurité des écoliers sur le chemin de l'école et devant les écoles. Diminuer le trafic motorisé lié aux parents accompagnant leur enfant à l'école.

Etat final

Des chemins de l'école sûrs. Une sécurité accrue devant les écoles liée notamment à un assainissement de leurs accès par une diminution de voitures de parents. Une réduction du trafic motorisé.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul

Maître(s) d'œuvre

Chaque commune

Instance(s) concernée(s)

Communes, administration des écoles

Coûts d'investissement : -

Priorité

Réalisé avant 2011

Priorité A

Priorité B

Priorité C

Etat de la planification : 3 lignes en projet

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée pour Bulle
- Projets : à compléter entre 2008 et 2009
- Mise en oeuvre : 2008 à 2012

Mesure GM3 – Nouvelle réglementation du stationnement

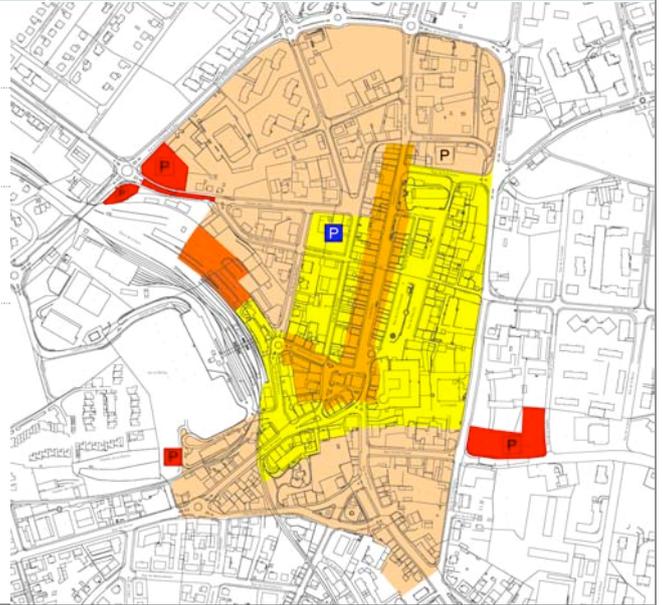
Commune(s) : Bulle

Localisation : Centre-ville de Bulle
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Légende :

- Stationnement payant 1h00
- Stationnement payant 2h00
- Mixte progressif / P + Rail/Bus
- P Stationnement payant progressif
- P Durée limitée à 2h00 non payant
- Durée illimitée payant (abonnements)



Description

Dans le cadre de l'élaboration de son concept de gestion du stationnement (novembre 2007), la commune de Bulle a énoncé des mesures pour mieux gérer l'offre de stationnement de son centre-ville. Il s'agit principalement de mieux règlementer cette offre en fonction de sa localisation et de son utilisation souhaitée. Les mesures à mettre en place consistent principalement à :

- tarifier et limiter la durée du stationnement dans le centre-ville bullois
- limiter dans le temps le stationnement dans le centre-ville tourain
- introduire des vignettes pour habitants et employés dans les parkings périphériques du centre-ville

Etat actuel

L'ensemble du stationnement dans le centre historique bullois est limité à 2 heures et de nombreuses places à durée illimitée subsistent dans son environnement proche. Dans le centre de La Tour-de-Trême, toutes les places sont gratuite et libre de parcage. Enfin, le stationnement dans les deux parkings périphériques existants (Crêts I et Vudalla) est également gratuit et de durée illimitée.

Objectifs

Garantir la juste utilisation des cases de stationnement dans le centre-ville afin d'en plafonner le nombre. Réserver les cases du centre historique à l'usage des clients/visiteurs afin d'assurer la vitalité du centre historique bullois.

Etat final

Un centre historique attractif pour les clients/visiteurs et sans voitures "ventouse". Une localisation périphérique du stationnement pour les employés (parc + marche). Une gestion du stationnement en faveur d'un transfert modal de la voiture aux autres modes.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Bulle	-

Coûts d'investissement : -

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Concept de stationnement réalisé, crédits alloués par le législatif bullois

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : réalisée
- Projet : réalisé
- Mise en oeuvre : 2008 à 2009



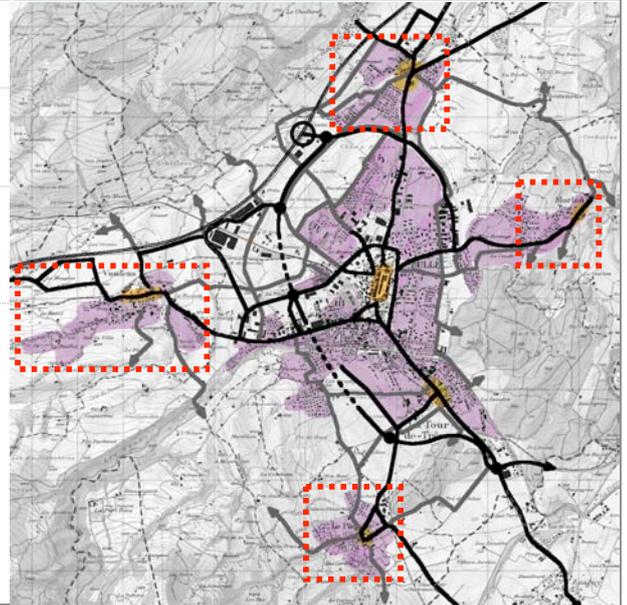
Mesure GM4 – Elaboration d'un concept de stationnement par chaque commune

Commune(s) : Riaz, Morlon, Vuadens, Le Pâquier

Localisation : ensemble du territoire des quatre communes périphériques
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

Comme l'a déjà fait la commune de Bulle, les communes de Riaz, Morlon, Vuadens et Le Pâquier établiront un concept de gestion du stationnement sur la base d'un diagnostic détaillé des conditions de parcage dans leur commune. Ces concepts devront se baser sur la nouvelle politique de transfert modal vers les modes de transports publics et doux établie dans le cadre du projet d'agglomération.

Etat actuel

Aucune réglementation du stationnement n'existe dans les quatre communes concernées à l'exception des règles de dimensionnement de l'offre données dans les règlements communaux d'urbanisme.

Objectifs

Diminuer le trafic motorisé en favorisant le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.

Etat final

Une gestion harmonisée du stationnement dans les cinq communes de l'agglomération.

Instances concernées

<i>Instance responsable</i>	<i>Maître(s) d'oeuvre</i>	<i>Instance(s) concernée(s)</i>
Mobul	Chaque commune pour son concept	-

Coûts d'investissement : -

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité : 2008
- Projets : 2009-2010
- Mise en oeuvre : 2011 à 2012



Mesure GM5 – Modifications des règlements communaux en matière de stationnement

Commune(s) : Bulle, Riaz, Morlon, Vuadens, Le Pâquier

Localisation : Ensemble du périmètre de l'agglomération
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :

Mesure isolée

Illustration :



Description

En parallèle avec la création d'un réseau urbain de transports publics et d'un réseau de mobilité douce, la réglementation concernant le besoin en stationnement dans les zones d'activités et d'habitations sera adaptée. Les nouvelles règles garantiront la création minimale de places de parc et favoriseront le transfert modal. Elles seront basées sur la norme SN 640 281.

Etat actuel

Les règlements communaux actuels ne tiennent pas compte d'une desserte en TP et d'un réseau de mobilité douce efficace. Aucun coefficient de réduction tenant compte de ces deux modes n'est considéré.

Objectifs

Diminuer le trafic motorisé en favorisant le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.

Etat final

Des règlements communaux adaptés à la nouvelle situation de desserte de l'agglomération par les transports publics et d'utilisation accrue de la mobilité douce.

Instances concernées

<i>Instance responsable</i>	<i>Maître(s) d'oeuvre</i>	<i>Instance(s) concernée(s)</i>
Mobul	Chaque commune	-

Coûts d'investissement : -

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Analyses et concept réalisé pour Bulle

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité et concept : réalisés pour Bulle
- Projets : à compléter entre 2008 et 2010
- Mise en oeuvre : 2010 à 2012

Mesure GM6 – Prestations de services

Commune(s) : Bulle, Riaz, Morlon, Vuadens, Le Pâquier

Localisation : Ensemble du périmètre de l'agglomération
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

En parallèle avec la mise en oeuvre du Plan d'agglomération, en particulier de la création d'un réseau urbain de transports publics et d'un réseau de mobilité douce, des actions de marketing et d'incitations doivent être initiées et mises en oeuvre. Ces actions sont résumées sous l'appellation "Prestations de services" dans le sens où les communes devront jouer le rôle de moteur par le biais du comité de Mobul et de leurs services communaux. Les mesures suivantes peuvent être citées à ce jour :

- > Aide aux entreprises pour l'élaboration de plans de mobilité
- > Mise en place d'une stratégie d'information pour l'utilisation des TP
- > Mise en place d'une politique favorisant la mobilité douce
- > Encouragement à la création de stationnement deux-roues dans les entreprises et les équipements privés
- > Amélioration de la perméabilité du tissu urbain pour la mobilité douce (par le biais des plans de quartier notamment)
- > Développement d'une aide pour l'incitation au carsharing (information et site internet pour la recherche de partenaires)

Etat actuel

La commune de Bulle édite depuis 2006 un bulletin d'information comprenant ce types de renseignements. Mobul a sorti son premier exemplaire en décembre 2007.

Objectifs

Rendre plus efficaces les mesures prévues dans le Plan d'agglomération par une information circonstanciée.

Etat final

Un système de transports efficace, bien organisé et connu de tous.

Instances concernées

Instance responsable	Maître(s) d'oeuvre	Instance(s) concernée(s)
Mobul	Mobul	Les 5 communes

Coûts d'investissement : -

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : Structure en place pour l'édition d'une feuille d'information

Echéancier de réalisation :

- Etude d'opportunité et concept : réalisés
- Projets : dès 2008
- Mise en oeuvre : dès 2008



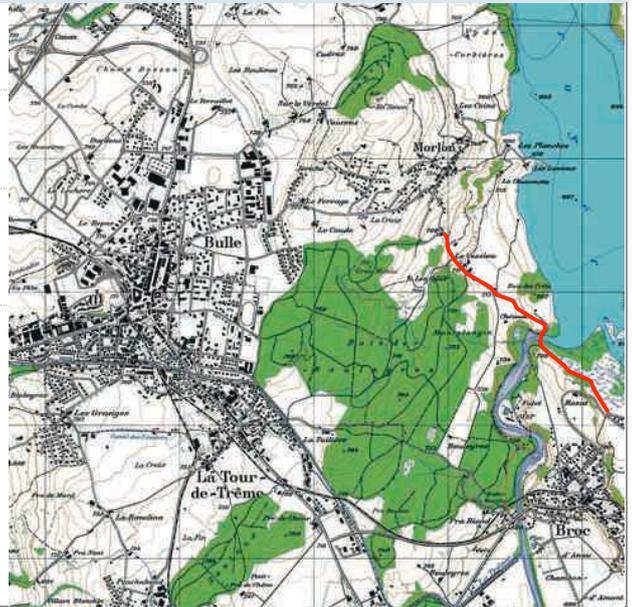
Mesure GM7 – Réaffectation de la route de Broc

Commune(s) : Morlon

Localisation : Morlon et Broc
(voir plan ci-contre)

Appartient au paquet de mesures :
Mesure isolée

Illustration :



Description

Changement d'affectation de la route de Broc, reliant la commune du même nom et la commune de Morlon par les rives du lac de La Gruyère. Cette route sera restituée au trafic de mobilité douce et au trafic agricole. Ceci se fera par une mesure de signalisation avec quelques adaptations si nécessaires.

Etat actuel

Un nombreux trafic de transit traverse la commune de Morlon depuis Broc et la Vallée de La Jogne en passant par cette route. La géométrie (pas de croisement en section) et la localisation (bord du lac et pâturage) de celle-ci ne sont pas appropriées à un tel trafic.

Objectifs

Supprimer le trafic de transit sur cette route et favoriser des itinéraires par les routes principales.

Etat final

Une réduction du trafic motorisé à travers Morlon et les quartiers à l'est de Bulle.

Instances concernées

<i>Instance responsable</i>	<i>Maître(s) d'oeuvre</i>	<i>Instance(s) concernée(s)</i>
Mobul	Morlon	Bulle

Coûts d'investissement : -

Priorité Réalisé avant 2011 Priorité A Priorité B Priorité C

Etat de la planification : -

Echéancier de réalisation :

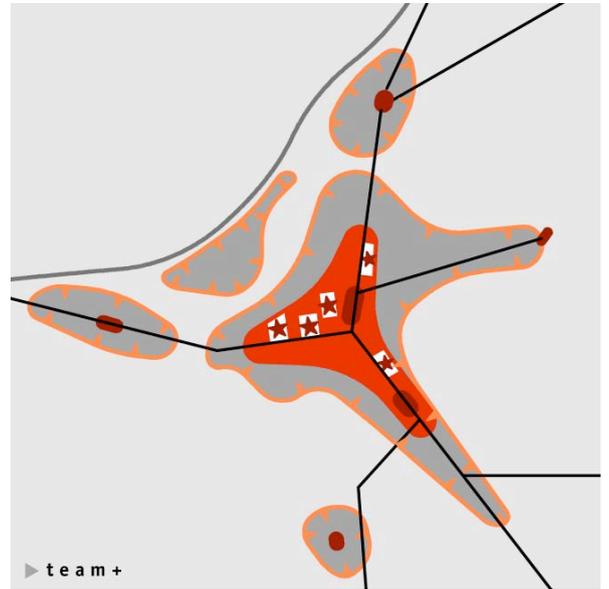
- Etude d'opportunité : réalisée
- Projets : à compléter entre 2008 et 2009
- Mise en oeuvre : fin 2009



Fiche urbanisation U1 – Plan directeur régional

Commune(s) : Toutes les communes

Localisation : Entier du territoire de l'agglomération



Description

La mise en oeuvre du projet d'agglomération sera dépendante d'un plan directeur régional (PDR) qui devra être établi par Mobul. Cette démarche comprendra l'élaboration d'un plan directeur de l'utilisation du sol en commun et fera notamment l'objet d'une consultation publique. Les échéances et modalités de l'engagement des différents secteurs d'appui et de réserve seront définies. Parallèlement les communes devront abroger leur plan directeur d'utilisation du sol et au besoin adapter leur PAL afin de le coordonner au PDR.

Etat actuel

Le projet d'agglomération constitue la base pour l'élaboration du plan directeur régional. Le projet d'agglomération comporte déjà l'essentiel du contenu du PDR, ce contenu devra toutefois être affiné.

Etat final

Les communes disposeront d'un plan directeur régional. Le plan directeur d'utilisation du sol sera commun pour toutes les communes qui ne disposeront ainsi plus de ce volet dans leur planification directrice.

Instances concernées

Instance responsable

Mobul et communes

Instance(s) concernée(s)

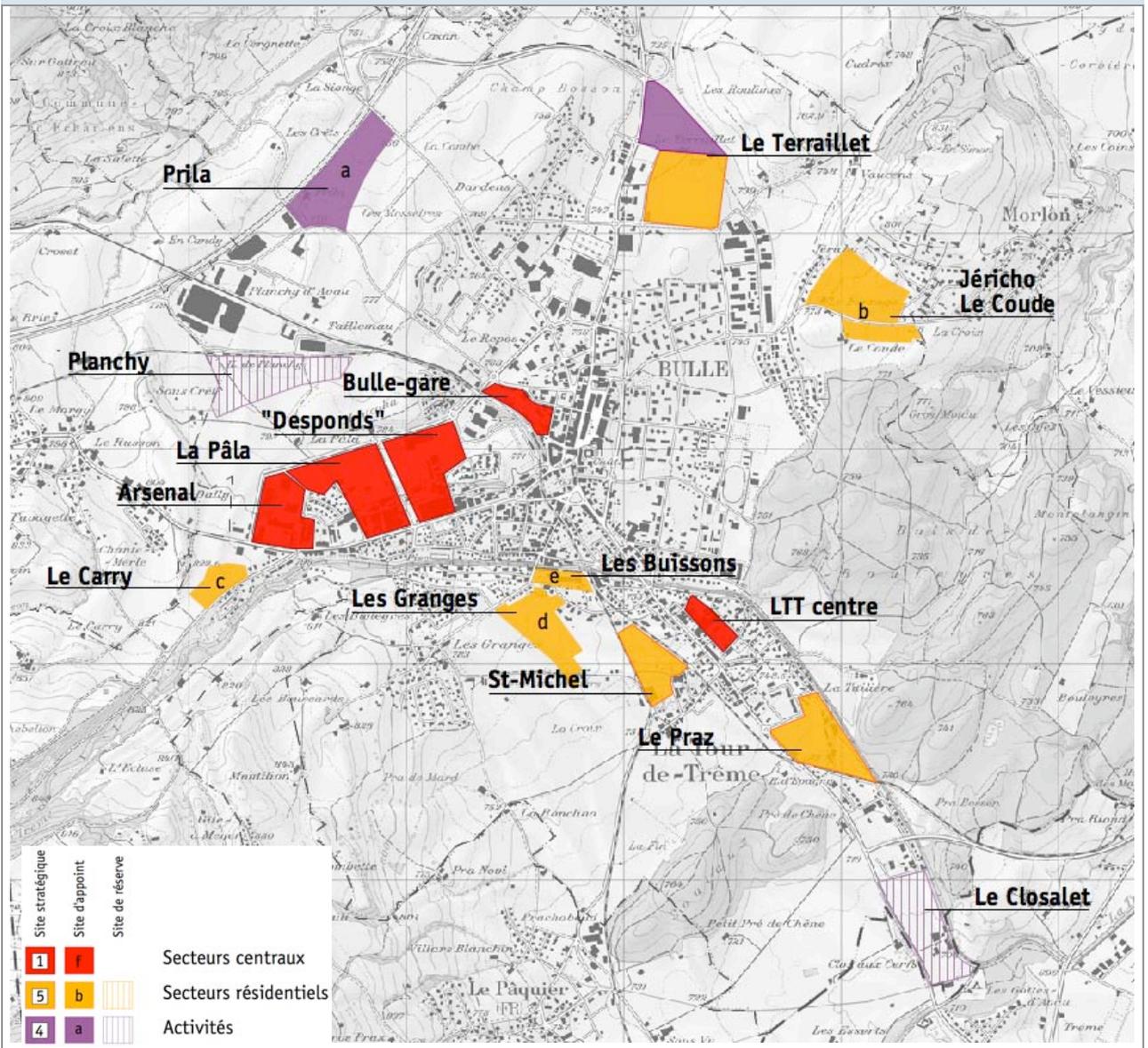
SeCA

Echéancier :

- Elaboration du plan 2008-2009
- Adaptation des PAL des communes 2010-2011
-



Fiche urbanisation U2 – Commune de Bulle



Planification générale – mise en adéquation du PAL avec le projet MOBUL

La révision du PAL de la commune de Bulle est en cours (examen préalable). Le projet sera adapté afin de se conformer au projet d'agglomération. Pour les différents sites stratégiques et d'appui, il s'agira d'adapter le projet de PAL pour qu'il corresponde au projet d'agglomération. Suite à l'élaboration du plan directeur régional, des adaptations pourront s'avérer nécessaires. Le plan directeur d'utilisation du sol sera alors commun pour les communes de l'agglomération.

Echéancier	- Fin révision PAL	2008
	- Enquête publique	2008
	- Entrée en vigueur	2008
	- PDR	2008-2009
	- Modifications suite au PDR	2010-2011



Fiche urbanisation U2 – Commune de Bulle (2)

Planifications de détails : sites stratégiques

Les démarches de planification sont en principe à entreprendre immédiatement. Leur occupation conforme peut s'engager dès que la planification de détail est effectuée. En cas de constructions risquant de compromettre le développement futur du quartier, des mesures provisionnelles sont engagées.



Secteur de l'Arsenal (1)

Priorité : Site stratégique

Site de l'arsenal, entièrement bâti, incluant un bâtiment d'exposition de la Landi de 1939. La Confédération a mis de ce site en vente. Il est bien desservi par les TP

Objectifs

- Garantir une mixité emplois-habitat.
- Densifier le long de la rue de Vevey.
- Valoriser le bâtiment Landi
- Maintenir et renforcer le cordon boisé existant.

Affectation actuelle

Zone d'activités

Surface totale	76'500 m ²
Nécessitant une reconversion	72'500 m ²
A maintenir libre / occupés	4'000 m ²
Exploitable à terme	72'500 m ²

Capacité à viser 470 habitants 290 emplois

Echéancier

- Etude : PAD 2008-2009
- Entrée en vigueur 2009

Acteurs concernés

- Commune de Bulle
- Confédération (armasuisse)
- Propriétaires concernés



Secteur La Pâla (2)

Priorité : Site stratégique

Secteur partiellement bâti : au sud, des bâtiments industriels, au nord, des exploitations agricoles et leurs terrains. Le nord du secteur est occupé par la jonction La Pâla de la H189. Le secteur comprend une chapelle à préserver. Il est bien desservi par les TP

Objectifs

- Garantir une mixité emplois-habitat.
- Densifier le long de la rue de Vevey.
- Tirer parti de la proximité du parc urbain de Montcalia.
- Etudier l'affectation du lobe de la jonction H189.

Affectation actuelle

Zone mixte péricentrale / activités

Surface totale	117'500 m ²
Nécessitant une reconversion	41'000 m ²
A maintenir libre / occupés	32'500 m ²
Exploitable à terme	85'000 m ²

Capacité à viser 680 habitants 420 emplois

Echéancier

- Remaniement parc. 2008-2010
- Etude : PAD 2008-2010
- Entrée en vigueur 2010

Acteurs concernés

- Commune de Bulle
- Propriétaires concernés
- Etat de Fribourg (SPC)



Fiche urbanisation U2 – Commune de Bulle (3)



Secteur "Despond" (3)

Priorité : Site stratégique

Secteur principalement occupé par l'entreprise Despond SA, ainsi que par les infrastructures d'Espace Gruyère (au sud), par la centrale de chauffage à distance (au nord-est), ainsi que la jonction La Pâla de la H189. Situé dans un rayon de 500 m de la gare de Bulle.

Objectifs

- Garantir une mixité emplois-habitat.
- Densifier sur les parties nord et est du secteur.
- Permettre une extension du complexe d'Espace Gruyère.
- Tirer parti du parc urbain de Montcalia.

Affectation actuelle Zone d'activités / mixte péricentrale

Surface totale 116'500 m²

Nécessitant une reconversion 85'000 m²

A maintenir libre / occupés 31'000 m²

Exploitable à terme 85'500 m²

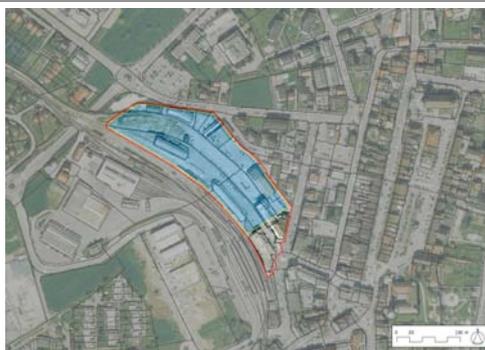
Capacité à viser 680 habitants 430 emplois

Echéancier

- Etude : PAD-PAZ 2008-2011
- Entrée en vigueur selon opportunité

Acteurs concernés

- Commune de Bulle
- Entreprise Despond
- Etat de Fribourg (SPC)



Secteur gare de Bulle (4)

Priorité : Site stratégique

Secteur de la gare de Bulle occupé par les bâtiments administratifs, des hangars ferroviaires, des surfaces de dépôts et parkings.

Objectifs

- Maintenir les bâtiments administratifs.
- Exploiter le fort potentiel de densification du plateau ferroviaire.
- Tirer parti de la situation de noeud TP.

Affectation actuelle Zone de gare

Surface totale 29'500 m²

Nécessitant une reconversion 26'000 m²

A maintenir libre / occupés 3'500 m²

Exploitable à terme 26'000 m²

Capacité à viser 260 habitants 320 emplois

Echéancier

- Démarrage des études : avant 2011

Acteurs concernés

- Commune de Bulle
- TPF
- Propriétaires concernés



Fiche urbanisation U2 – Commune de Bulle (4)



Secteur Le Terraillet (5-5bis)

Priorité : Site stratégique

Secteur situé au nord de la Ville de Bulle, comprenant uniquement des bâtiments agricoles. A proximité directe d'un accès autoroutier.

Objectifs

- Densifier le long de la Route de Riaz.
- Tirer parti de la proximité avec l'espace paysager des Roulmes.
- Garantir une mixité emplois-habitat, et intégrer des équipements publics.

Affectation actuelle Zone péricentrale mixte / résidentielle HD

Surface totale 190'000 m²

Exploitable à terme 190'000 m²

Capacité à viser 1'320 habitants 770 emplois

Echéancier

- RP en cours
- Etude : PAD en cours
- Entrée en vigueur 2008

Acteurs concernés

- Commune de Bulle
- Propriétaires concernés



Secteur St-Michel (6)

Priorité : Site stratégique

Secteur situé au sud-ouest du centre de La Tour-de-Trême, entre les lignes ferroviaires à destination de Montbovon et Broc. Ce secteur de valeur comprend deux collines à préserver, ainsi que l'ancienne fabrique de caisses de Nestlé, témoin du passé industriel de la région.

Au nord un PAD est en cours d'approbation, au sud un PAD reste à élaborer.

Objectifs

- Tenir compte des éléments à préserver et valoriser.
- Affecter le secteur principalement à l'habitat et à des fonctions d'intérêt général

Affectation actuelle Zone résidentielle MD (nord)
Zone péricentrale (sud)

Surface totale 72'500 m²

Nécessitant une reconversion 16'500 m²

A maintenir libre / occupé 14'500 m²

Exploitable à terme 58'000 m²

Capacité à viser 560 habitants 170 emplois

Echéancier

- Etude : PAD réalisé (nord) avant 2011 (sud)
- Entrée en vigueur 2008 (nord)

Acteurs concernés

- Commune de Bulle
- Propriétaires concernés



Fiche urbanisation U2 – Commune de Bulle (5)



Secteur centre La Tour-de-Trême (7) Priorité : Site stratégique
 Secteur inséré dans le tissu urbain central de La Tour-de-Trême, occupé par de l'habitat, des commerces et entrepôts (principalement Morand Vins SA). Il est actuellement sous-exploité.

Objectifs

- Assurer la reconversion du site, notamment par des démarches de concertation entre propriétaires.
- Affecter le site à l'habitat en priorité, à l'emploi et à la fonction publique.
- Valoriser l'espace public du site en continuité de l'espace central de la localité
 Valoriser le rapport à la Rue de l'Ancien Comté par un front bâti et des espaces extérieurs de qualité.
- Tirer parti de la desserte TP bus et train.

Affectation actuelle	Zone mixte centrale / intérêt général	
Surface totale	19'500 m ²	
Nécessitant une reconversion	19'500 m ²	
Exploitable à terme	19'500 m ²	
Capacité à viser	220 habitants	120 emplois
Echéancier	- Démarrage des études : avant 2011	
Acteurs concernés	- Commune de Bulle - Morand Vins SA - Propriétaires concernés	



Secteur Le Praz (8) Priorité : Site stratégique
 Le secteur comprend des terrains libres, ainsi que des bâtiments artisanaux à reconvertir. Parmi ceux-ci, l'ancienne fabrique de parquets, témoin du passé historique. Le secteur borde la Trême et le Bois de Bouleyres. Un PAD a été réalisé récemment (2006) sur le secteur le long de la rue de l'Intyamon.

Objectifs

- Densifier le long de la rue de l'Intyamon desservie par les lignes de bus nord-sud et à proximité de la halte ferroviaire.
- Examiner les possibilités de reconversion sur la moitié est du site, tout en préservant le bâtiment de la Parqueterie.

Affectation actuelle	Zone résidentielle HD	
Surface totale	85'000 m ²	
Nécessitant une reconversion	22'000 m ²	
Exploitable à terme	85'000 m ²	
Capacité à viser	920 habitants	130 emplois
Echéancier	- Démarrage des études : avant 2011	
Acteurs concernés	- Commune de Bulle - Propriétaires concernés	



Fiche urbanisation U2 – Commune de Bulle (6)

Planifications de détails : sites d'appoint

L'engagement des sites d'appoint sera coordonné par le PDR. Les sites d'appoint A sont prioritaires sur les sites d'appoint B. Les sites d'appoint B ne peuvent en principe s'engager que lorsque les autres possibilités de bâtir sur l'agglomération ou la commune concernée sont arrivées à saturation.

En cas de constructions risquant de compromettre le développement futur du quartier, des mesures provisionnelles sont engagées.

Secteur Prila (a)

Priorité : Site d'appoint A

Secteur situé sur la bande de terrain entre l'autoroute A12 et la route de contournement de Bulle H189. Le secteur comprend une exploitation agricole. L'utilisation du secteur est dépendante de la relocalisation de cette exploitation.

Objectifs

- Mettre à disposition des entreprises à forte valeur ajoutée tirant parti de la situation de vitrine depuis l'autoroute, nécessitant surfaces vastes et desservies par la route.
- Constituer un front bâti de qualité valorisant l'image de l'agglomération depuis l'A12.

Affectation actuelle	Zone d'activités	
Surface totale	107'000 m ²	
Exploitable à terme	107'000 m ²	
Capacité à viser	0 habitant	370 emplois
Echéancier	- Démarrage : dès relocalisation de l'exploitation agricole	
Acteurs concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Commune de Bulle - Propriétaires concernés - Etat de Fribourg (département de l'agriculture) 	

Secteur Jéricho – Le Coude (b)

Priorité : Site d'appoint A

Secteur situé au nord-est de la ville, en bordure du territoire de la commune de Morlon, bénéficiant d'une situation de versant privilégiée. Secteur inséré dans une partie du territoire communal actuellement affectée à l'habitat individuel. En aval du secteur, une zone verte est consacrée à une utilisation équestre.

Objectifs

- Affecter le secteur à l'habitat, en densifiant le bas du versant et le plateau, à proximité de la route de Morlon desservie par la ligne de bus Bulle-Morlon.
- Assurer des percées entre les constructions préservant les vues depuis l'amont.
- Privilégier une implantation des constructions et des formes architecturales valorisant la topographie.

Affectation actuelle	Zone résidentielle FD	
Surface totale	126'500 m ²	
Exploitable à terme	126'500 m ²	
Capacité à viser	1'200 habitants	80 emplois
Echéancier	<ul style="list-style-type: none"> - PAZ : 2008 - PAD : avant 2011 	
Acteurs concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Commune de Bulle - Propriétaires concernés 	



Fiche urbanisation U2 – Commune de Bulle (7)

Secteur Le Carry (c)

Priorité : Site d'appoint B

Secteur à l'ouest de la ville, à proximité de la Rue de Vevey, où circule la ligne de bus est-ouest. Le secteur est en marge de la ville. Il constitue un site d'appoint, engageable dans un second temps, pour de l'habitat dense.

Objectifs

- Assurer des marges urbanisées de qualité, ouvertes sur la campagne environnante et respectant le relief.

Affectation actuelle		Zone agricole
Surface totale		29'500 m ²
Exploitable à terme		29'500 m ²
Capacité à viser	270 habitants	20 emplois
Echéancier	-- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Bulle - Propriétaires concernés	

Secteur Les Granges (d)

Priorité : Site d'appoint B

Le secteur des Granges est constitué de l'espace non bâti situé entre la route des Granges et la route de la Ronclina nouvellement bâtie.

Objectifs

- Constituer un site résidentiel, à proximité des transports publics et des centres de Bulle et La Tour-de-Trême.
- Appuyer le développement du secteur sur la route de la Ronclina, en constituant un front bâti de qualité faisant face à la plaine des Granges.

Affectation actuelle		Zone agricole
Surface totale		82'500 m ²
Exploitable à terme		82'500 m ²
Capacité à viser	890 habitants	120 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Bulle - Propriétaires concernés	

Secteur Les Buissons (e)

Priorité : Site d'appoint A

Secteur bordant La Trême, inséré au tissu résidentiel. Secteur actuellement utilisé par une entreprise de construction qui entend délocaliser ses activités et valoriser son terrain.

Objectifs

- Reconvertir le secteur pour l'affecter à l'habitat.
- Tirer parti de la proximité avec la halte ferroviaire et de la proximité avec le centre-ville de Bulle pour densifier.
- Tenir compte du rapport à La Trême.

Affectation actuelle		Zone résidentielle MD
Surface totale		16'500 m ²
Nécessitant une reconversion		16'500 m ²
Exploitable à terme		16'500 m ²
Capacité à viser	180 habitants	20 emplois
Echéancier	- Etude : PAD	2008
	- Entrée en vigueur	2008-2009
Acteurs concernés	- Commune de Bulle - Propriétaires concernés	



Fiche urbanisation U2 – Commune de Bulle (8)

Planifications de détails : sites de réserve

L'engagement des sites de réserve sera coordonné par le PDR. Ils sont en principe destinés à couvrir les besoins à plus long terme de l'agglomération.

Secteur Planchy (Montcalia nord)

Priorité : Site de réserve

Secteur formant le prolongement vers le sud de la zone d'activités de Planchy. Il borde le site de Montcalia, dont la colline est mise en valeur par de l'arborisation et un réseau de chemins de promenade.

Objectifs

- Privilégier l'implantation d'activités tertiaires à hautes valeurs ajoutées, ainsi que de l'habitat de qualité, ouvert sur la zone paysagère de Montcalia.
- Privilégier la desserte par les haltes ferroviaires à proximité et le réseau de mobilité douce.

Affectation actuelle		Zone agricole
Surface totale		104'000 m ²
Exploitable à terme		104'000 m ²
Capacité à viser	830 habitants	1'250 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Bulle	
	- Propriétaires concernés	

Secteur Le Cloalet

Priorité : Site de réserve

Le Cloalet constitue le prolongement de la branche sud de la ville, en direction de la vallée de l'Intyamon. Le secteur comprend des bâtiments artisanaux, témoins du passé industriel du site.

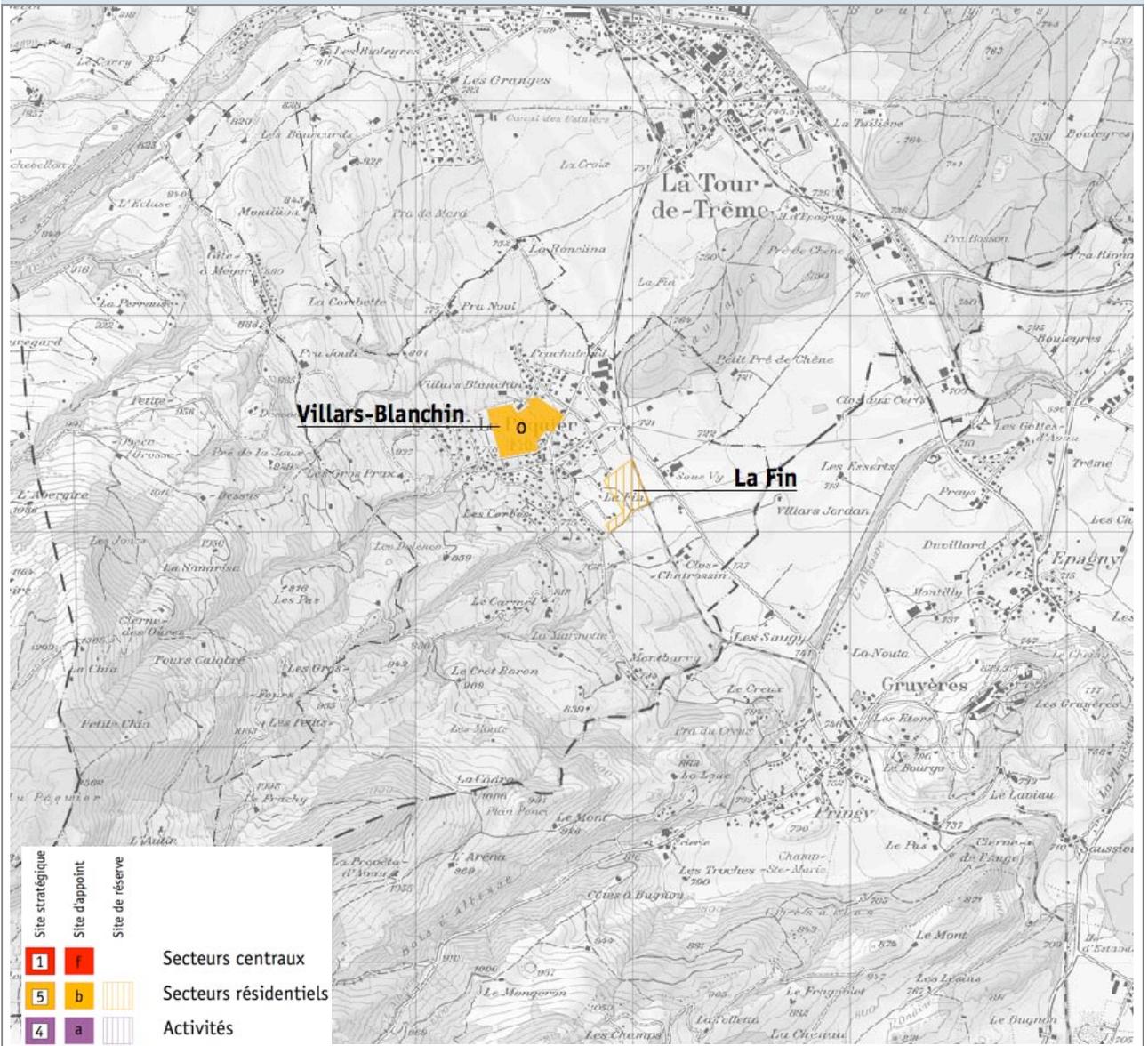
Objectifs

- Constituer un site de réserve pour des activités artisanales et industrielles, à proximité du carrefour H189, la route de l'Intyamon et la route du Jaun.
- Reconvertir les bâtiments existants.
- Renforcer le tissu arborisé en bordure du secteur afin de préserver la qualité des vues depuis le site touristique de Gruyères.

Affectation actuelle		Zone agricole
Surface totale		102'000 m ²
Nécessitant une reconversion		11'000 m ²
A maintenir libre		9'500 m ²
Exploitable à terme		92'500 m ²
Capacité à viser	300 habitants	1'480 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Bulle	
	- Propriétaires concernés	



Fiche urbanisation U3 – Commune du Pâquier



Planification générale – mise en adéquation du PAL avec le projet MOBUL

La révision du PAL de la commune du Pâquier est en cours (programme de révision effectué). Le projet sera poursuivi en se conformant au projet d'agglomération. Il sera coordonné avec l'élaboration du plan directeur régional. Le plan directeur d'utilisation du sol sera alors commun pour les communes de l'agglomération.

Echéancier	- Révision PAL	2008
	- Enquête publique	2009
	- Entrée en vigueur	2009
	- PDR	2008-2009

Fiche urbanisation U3 – Commune du Pâquier (2)

Planifications de détails : site d'appoint

L'engagement des sites d'appoint sera coordonné par le PDR. Les sites d'appoint A sont prioritaires sur les sites d'appoint B. Les sites d'appoint B ne peuvent en principe s'engager que lorsque les autres possibilités de bâtir sur l'agglomération ou la commune concernée sont arrivées à saturation.

En cas de constructions risquant de compromettre le développement futur du quartier, des mesures provisionnelles sont engagées.

Secteur de Villars-Blanchin

Priorité : Site d'appoint A

Secteur situé au centre du village du Pâquier. Il est à proximité directe des infrastructures et équipements de la localité. Il est pour l'essentiel propriété communale.

Objectifs

- Définir une urbanisation mixte renforçant la rue d'accès au village
- Assurer une bonne intégration en tenant compte des vues éloignées

Affectation actuelle		Zone agricole
Surface totale		58'000 m ²
Exploitable à terme		58'000 m ²
Capacité à viser	520 habitants	50 emplois
Echéancier	- PAZ	2008-2009
	- Etude : PAD	2009-2010
	- Entrée en vigueur	2011
Acteurs concernés	- Commune du Pâquier	
	- Autres propriétaires	

Planifications de détails : site de réserve

L'engagement des sites de réserve sera coordonné par le PDR. Ils sont en principe destinés à couvrir les besoins à plus long terme de l'agglomération.

Secteur de la Fin

Priorité : Site de réserve

Secteur situé à proximité immédiate de la gare. Il constitue une réserve pour le développement futur.

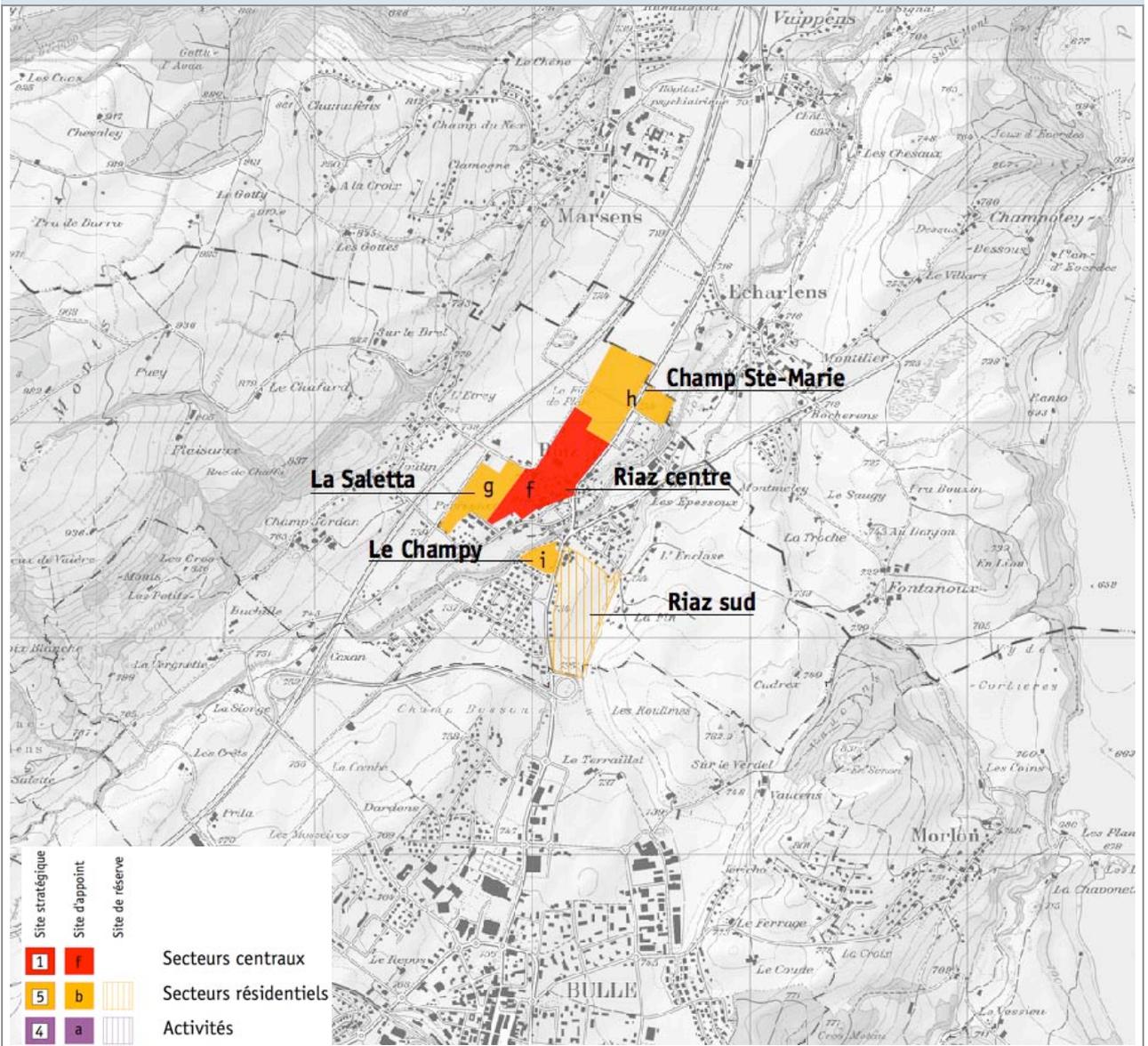
Objectifs

- Réaliser un quartier résidentiel intégrant notamment des espaces publics pour les quartiers avoisinants
- Intégrer des cheminements en direction de la gare

Affectation actuelle		Zone agricole
Surface totale		32'000 m ²
Exploitable à terme		32'000 m ²
Capacité à viser	250 habitants	60 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune du Pâquier	
	- Autres propriétaires	



Fiche urbanisation U4 – Commune de Riaz



Planification générale – mise en adéquation du PAL avec le projet MOBUL

La révision du PAL de la commune de Riaz date 2006. Suite à l'élaboration du plan directeur régional, des adaptations pourront s'avérer nécessaires. Le plan directeur d'utilisation du sol sera alors commun pour les communes de l'agglomération.

Echéancier	- PDR	2008-2009
	- Modifications suite au PDR	2010-2011



Fiche urbanisation U4 – Commune de Riaz (2)

Planifications de détails : sites d'appoint

L'engagement des sites d'appoint sera coordonné par le PDR. Les sites d'appoint A sont prioritaires sur les sites d'appoint B. Les sites d'appoint B ne peuvent en principe s'engager que lorsque les autres possibilités de bâtir sur l'agglomération ou la commune concernée sont arrivées à saturation.

En cas de constructions risquant de compromettre le développement futur du quartier, des mesures provisionnelles sont engagées.

Secteur centre de Riaz (f)

Priorité : Site d'appoint A

Le centre de Riaz manque de structuration. Des bâtiments de valeur existent, toutefois, le tissu urbain est trop dispersé pour fonctionner en tant que véritable centre. Des mesures de valorisation doivent être réalisées en relation avec un projet de densification et structuration du tissu bâti.

Objectifs

- Densifier le tissu urbain existant.
- Valoriser les espaces publics et les articulations entre le bâti et ces espaces.

Affectation actuelle	Zone mixte centrale - intérêt général	
Surface totale	110'000 m ²	
Nécessitant une reconversion	20'000 m ²	
A maintenir libre	30'000 m ²	
Exploitable à terme	80'000 m ²	
Capacité à viser	480 habitants	400 emplois
Echéancier	- Démarrage des études : avant 2011 puis planning à définir	
Acteurs concernés	- Commune de Riaz, autres propriétaires	

Secteur centre de la Saletta (f)

Priorité : Site d'appoint A

Secteur à vocation résidentielle renforçant le centre de Riaz, en relation avec la Sionge. Le site est déjà affecté, une densification doit toutefois être envisagée.

Objectifs

- Prendre en compte la proximité du centre et de la Sionge.
- Prévoir des itinéraires piétons reliant les différents secteurs voisins.

Affectation actuelle	Zone résidentielle	
Surface totale	53'500 m ²	
Exploitable à terme	53'500 m ²	
Capacité à viser	570 habitants	50 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Riaz, autres propriétaires	

Secteur Champ Ste-Marie (f)

Priorité : Site d'appoint A

Ce secteur constitue l'extension nord du village. Il comprend aujourd'hui des terrains de sports.

Objectifs

- Planifier à long terme les emplacements des équipements sportifs en relation avec le nouveau tissu bâti.
- Définir des limites d'urbanisation claire en relation avec la zone agricole voisine.

Affectation actuelle	Zone résidentielle - intérêt général - agricole	
Surface totale	104'000 m ²	
Exploitable à terme	104'000 m ²	
Capacité à viser	1'100 habitants	100 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Riaz, autres propriétaires	



Fiche urbanisation U4 – Commune de Riaz (3)

Secteur Le Champy (i)

Priorité : Site d'appoint A

Récemment encore en zone à bâtir, il est retourné à la zone agricole pour des motifs de dimensionnement de la zone à bâtir. Toutefois, étant bien situé (centralité et TP), il pourrait être réintégré dans la zone à bâtir selon les modalités à fixer par le PDR.

Objectifs

- Compléter le centre de Riaz.
- Définir une urbanisation qui tienne compte des nuisances de la route cantonale et qui valorise cette dernière.

Affectation actuelle		Zone agricole
Surface totale		16'000 m ²
Exploitable à terme		16'000 m ²
Capacité à viser	170 habitants	20 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Riaz	
	- Autres propriétaires	

Planifications de détails : sites de réserve

L'engagement des sites de réserve sera coordonné par le PDR. Ils sont en principe destinés à couvrir les besoins à plus long terme de l'agglomération.

Secteur sud de Riaz

Priorité : Site de réserve

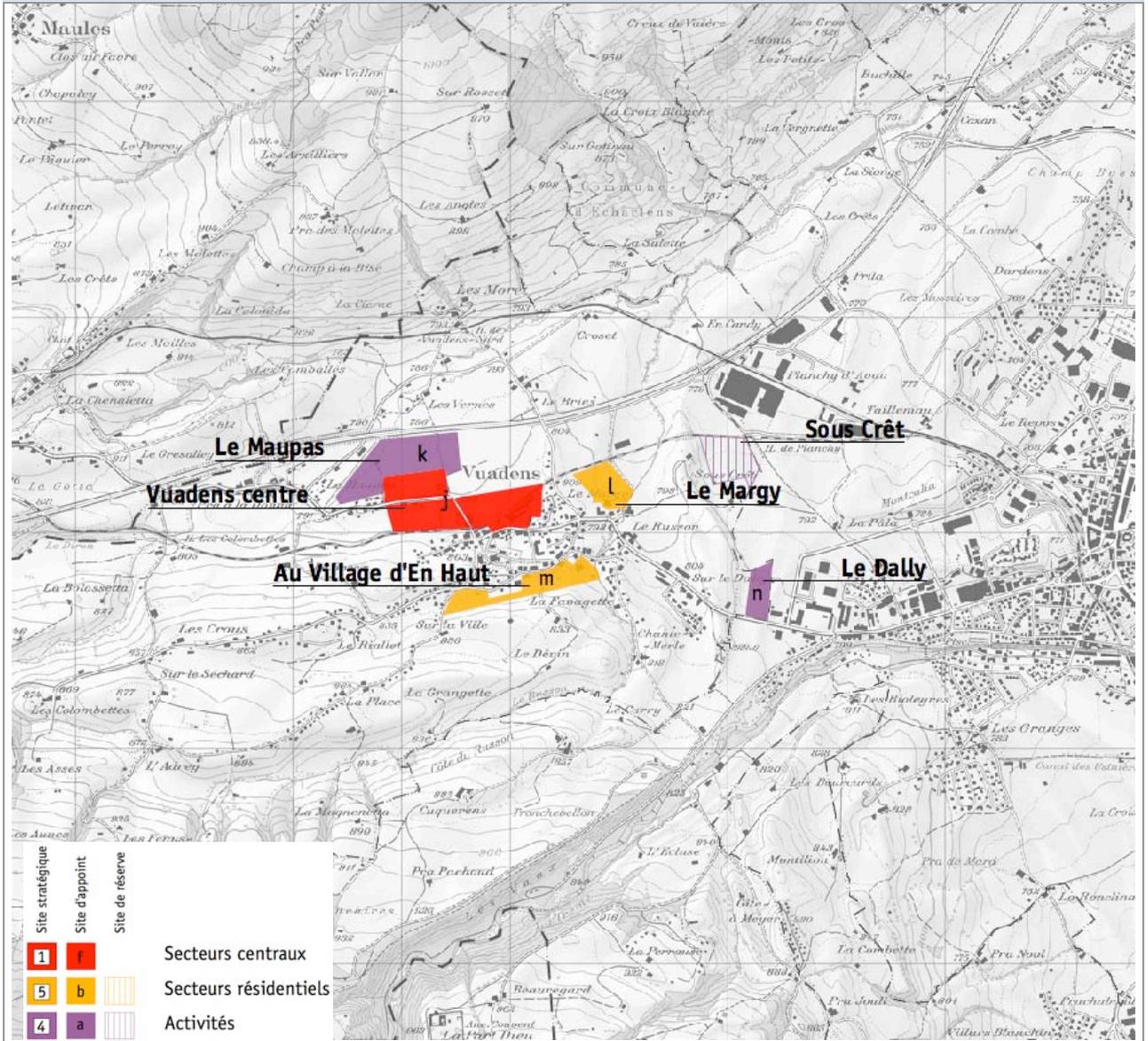
Site situé en pied de la colline des Roulmes. Dernier espace libre entre Bulle et Riaz, créant un effet de coupure entre ces localités.

Objectifs

- Insérer l'urbanisation entre la route cantonale et la colline des Roulmes.
- Tirer parti de paysage de grande valeur des Roulmes.
- Viser une continuité de l'urbanisation entre Bulle et Riaz, tout en laissant des percées en direction des Roulmes.

Affectation actuelle		Zone agricole
Surface totale		106'500 m ²
Nécessitant une reconversion		7'500 m ²
Exploitable à terme		106'500 m ²
Capacité à viser	1'300 habitants	340 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Riaz	
	- Autres propriétaires	

Fiche urbanisation U5 – Commune de Vuadens



Planification générale – mise en adéquation du PAL avec le projet MOBUL

La révision du PAL de la commune de Riaz date de 2000, avec des modifications en 2006. Suite à l'élaboration du plan directeur régional, des adaptations pourront s'avérer nécessaires. Le plan directeur d'utilisation du sol sera alors commun pour les communes de l'agglomération.

Echéancier	- PDR	2008-2009
	- Modifications suite au PDR	2010-2011

Fiche urbanisation U5 – Commune de Vuadens (2)

Planifications de détails : sites d'appoint

L'engagement des sites d'appoint sera coordonné par le PDR. Les sites d'appoint A sont prioritaires sur les sites d'appoint B. Les sites d'appoint B ne peuvent en principe s'engager que lorsque les autres possibilités de bâtir sur l'agglomération ou la commune concernée sont arrivées à saturation.

En cas de constructions risquant de compromettre le développement futur du quartier, des mesures provisionnelles sont engagées.

Secteur Vuadens centre (j)

Priorité : Site d'appoint B

Secteur situé à proximité immédiate de la gare de Vuadens, permettant l'extension et le renforcement du centre.

Objectifs

- Compléter le centre de Vuadens avec des fonctions mixtes et centrales.
- Constituer un front bâti de qualité valorisant l'image de l'agglomération depuis l'A12.

Affectation actuelle	Zone agricole	
Surface totale	150'000 m ²	
Nécessitant une reconversion	30'000 m ²	
A maintenir libre	10'000 m ²	
Exploitable à terme	140'000 m ²	

Capacité à viser	580 habitants	680 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR

Acteurs concernés	- Commune du Vuadens
	- Propriétaires

Secteur Le Maupas (k)

Priorité : Site d'appoint B

Secteur situé entre le centre de Vuadens et l'autoroute. Il doit articuler l'espace entre la route cantonale et l'autoroute. Le front nord doit être considéré comme une vitrine sur l'autoroute. Pour l'essentiel le site est propriété communale.

Objectifs

- Mettre à disposition des entreprises à forte valeur ajoutée tirant parti de la situation de vitrine depuis l'autoroute.
- Constituer un front bâti de qualité valorisant l'image de l'agglomération depuis l'A12.

Affectation actuelle	Zone agricole	
Surface totale	95'000 m ²	
Nécessitant une reconversion	15'000 m ²	
Exploitable à terme	95'000 m ²	

Capacité à viser	110 habitants	250 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR

Acteurs concernés	- Commune du Vuadens
	- Autres propriétaires

Fiche urbanisation U5 – Commune de Vuadens (3)

Secteur Le Margy (l)

Priorité : Site d'appoint B

Secteur situé à l'est des parties déjà urbanisées. Il est destiné à compléter le tissu résidentiel de Vuadens, en définissant la limite est du village, faisant front sur la colline du Dally.

Objectifs

- Créer un quartier résidentiel en relation avec la colline du Dally.
- Compléter le tissu urbain du village.
- Définir les contours de l'urbanisation selon des limites claires et de qualité.

Affectation actuelle	Zone agricole	
Surface totale	37'000 m ²	
Nécessitant une reconversion	5'000 m ²	
Exploitable à terme	37'000 m ²	
Capacité à viser	360 habitants	70 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Vuadens - Propriétaires	

Secteur Au Village d'En Haut (m)

Priorité : Site d'appoint B

Ce secteur est situé en limite actuelle de l'urbanisation du village. Une occupation des interstices est envisageable dans le respect du site.

Objectifs

- Définir les contours de l'urbanisation selon des limites claires et de qualité.
- Prendre en considération, au besoin préserver, les espaces verts nécessaires à la qualité des environnements des bâtiments de valeur.

Affectation actuelle	Zone agricole	
Surface totale	56'000 m ²	
Nécessitant une reconversion	12'000 m ²	
A maintenir libre	30'000 m ²	
Exploitable à terme	26'000 m ²	
Capacité à viser	selon étude fine	
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Vuadens - Propriétaires	

Secteur Le Dally (n)

Priorité : Site d'appoint B

Secteur situé en continuité avec la zone d'activités située sur la commune de Bulle et pouvant ainsi renforcer celle-ci. Etant le long de la rue de Vevey, il est bien desservi par les transports publics. L'urbanisation devra définir un front de qualité en relation avec la colline du Dally.

Objectifs

- Mettre à disposition des entreprises à forte valeur ajoutée des surfaces attractives tirant parti de leur visibilité depuis l'autoroute (vitrine).
- Constituer un front bâti de qualité valorisant l'image de l'agglomération depuis l'A12.

Affectation actuelle	Zone agricole et zone résidentielle	
Surface totale	25'000 m ²	
Exploitable à terme	25'000 m ²	
Capacité à viser	30 habitants	135 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Vuadens - Propriétaires	

Fiche urbanisation U5 – Commune de Vuadens (4)

Planifications de détails : sites de réserve

L'engagement des sites de réserve sera coordonné par le PDR. Ils sont en principe destinés à couvrir les besoins à plus long terme de l'agglomération.

Secteur Sous-Crêt

Priorité : Site de réserve

Secteur lié au secteur de Planchy (Montcalia nord), sur la commune de Bulle. Aujourd'hui il est affecté en zone d'activités, toutefois, il est souhaitable de ne pas engager ce secteur avant que son pendant bullois ne soit affecté, son équipement étant lié à ce dernier.

Objectifs

- Privilégier l'implantation d'activités tertiaires à hautes valeurs ajoutées, ainsi que de l'habitat de qualité, ouvert sur la zone paysagère de Montcalia et du Dally.
- Privilégier la desserte par les haltes ferroviaires à proximité et le réseau de mobilité douce.

Affectation actuelle		Zone d'activités
Surface totale		41'500 m ²
Exploitable à terme		41'500 m ²
Capacité à viser	230 habitants	340 emplois
Echéancier	- PAZ	selon PDR
	- PAD	selon PDR
Acteurs concernés	- Commune de Vuadens	
	- Autres propriétaires	



Fiche urbanisation U6 – Centres commerciaux

Limitation des centres commerciaux

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 des commerces de détail. 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. Dans l'attente de la modification de ces RCU, la commune de Bulle a demandé l'application de l'art. 85 LATeC (suspension d'autorisation de permis de construire).

Cette mesure devra être étendue à l'ensemble des communes de l'agglomération, voire les communes voisines de l'agglomération pouvant être touchées par le phénomène. Ces modifications peuvent s'engager indépendamment des autres modifications liées au projet d'agglomération.

Echéancier

- Application 85 LATeC de suite
- Modification des PAL (RCU) 2008

Acteurs concernés

- Communes de l'agglomération
- Communes voisines
- Etat de Fribourg (SeCA)
- Préfecture



PARTIE D : RAPPORT D'EVALUATION

1. Introduction

1.1 Structure du document

Ce document présente les résultats de l'évaluation des mesures du projet d'agglomération (PA), selon la procédure démarche proposée par l'ARE.

Dans le chapitre 2, les exigences de base (EB) sont passées en revue. La satisfaction de ces exigences constitue la condition nécessaire pour que la Confédération entre en matière.

Dans le chapitre 3, le PA est examiné dans son ensemble au travers des critères d'efficacité (CE) et de leurs indicateurs, critères définis selon le "Système d'objectifs et d'indicateurs de la mobilité durable (ZINV)" du DETEC. Chaque critère et indicateur est appliqué à trois états de référence : l'état actuel (2006), l'état de référence sans PA (2020) et l'état de référence avec PA (2020). L'efficacité des mesures du PA peuvent ainsi être évaluées de manière précise.

Enfin, dans le chapitre 4, les paquets de mesures et les mesures isolées sont évaluées et notées selon les mêmes critères.

Le PA a été évalué selon la procédure demandée dans les documents publiés par l'ARE : "Projets d'agglomération, , partie transports et organisation du territoire : critères d'appréciation - Manuel d'utilisation, juin 2004" et "Guide pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération, 6 août 2007"

1.2 Etats de référence

Les trois états de référence pris en compte sont les suivants :

- Etat actuel : 2006.
- Etat de référence 2020 sans PA : situation avec H189 et routes de désenclavement, mais sans mesures d'accompagnement de type A (celles-ci font précisément partie des mesures du projet d'agglomération).
- Etat de référence 2020 avec projet d'agglomération.

La route de distribution H189 ne fait pas partie des mesures du PA, contrairement aux mesures d'accompagnement de type A.

1.3 Glossaire

Les abréviations suivantes sont utilisées dans ce document :

- PA : projet d'agglomération.
- H189 : route de distribution (évitement) de Bulle, actuellement en construction, ouverture prévue en décembre 2009.
- PDpT : Plan directeur partiel des transports de la H189.
- tpf: Transports publics fribourgeois, compagnie exploitant le réseau de bus et de trains du canton.
- TIM : transports individuels motorisés.
- TP : transports publics (bus et train).
- MD : mobilité douce.
- bpa : Bureau suisse de prévention des accidents.
- OFS : Office fédéral de la statistique.
- SeCA : Service des constructions et de l'aménagement (du territoire) du canton de Fribourg.
- SEn: Service de protection de l'environnement du canton de Fribourg.
- SPC : Service des ponts et chaussées du canton de Fribourg.
- STE: Service des transports et de l'énergie du canton de Fribourg.
- Valtraloc : Valorisation des traversées de localité, selon le guide du même nom élaboré par le SPC.
- VLI : valeurs limites d'immission (bruit routier).

1.4 Renvois

Dans ce rapport d'évaluation, le lecteur sera souvent renvoyé aux différents éléments du document, principalement dans la partie B du dossier : Rapport technique.

Pour éviter toute confusion, les chapitres seront systématiquement référencés avec la lettre de la partie du document.

Par exemple, pour le chapitre 2.4 de la partie B on indiquera "B/2.4".

2. Evaluation des exigences de base (EB)

2.1 Synthèse

Exigence de base	Descriptif succinct	Etat de l'EB
EB 1 : Démarche participative	<p>Approbation des statuts de Mobul par les assemblées communales (le Conseil général pour Bulle) de toutes les communes concernées. Implication directe des services cantonaux dans le groupe technique de suivi.</p> <p>La participation s'étend au-delà des frontières Mobul, et la population a été consultée. Les prises de position ont été consignées et prises en compte.</p> <p>La démarche participative n'est pas terminée. La population, les associations et tous les organes concernés seront activement intégrés au processus.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> satisfaite <input type="checkbox"/> partiellement satisfaite <input type="checkbox"/> pas encore satisfaite
EB 2 : Définition d'une entité responsable	<p>Mobul est une association de communes dont les statuts ont déjà été approuvés, et qui a pleine compétence de déclencher et de mettre en œuvre les mesures.</p> <p>Une clé de répartition existe déjà, et un budget prévisionnel pour les huit prochaines années a été accepté.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> satisfaite <input type="checkbox"/> partiellement satisfaite <input type="checkbox"/> pas encore satisfaite
EB 3 : Analyse de l'état actuel et de l'état futur	<p>Une analyse prévisionnelle des habitants et des emplois a été faite, ainsi que des réserves de capacité. Les aspects transports (TIM, TP et MD) ont en outre été traités.</p> <p>L'offre de référence 2020 est la situation 2006, avec la H189 mais sans les mesures du PA déjà réalisées. Pour les TP, il s'agit du réseau régional. Pour la MD, l'offre de référence comprend les réseaux existants.</p> <p>Les hypothèses sur l'évolution future du comportement en matière de mobilité sont clairement expliquées.</p> <p>L'absence de PA induirait : une saturation des zones par non densification, une détérioration de la sécurité routière, un dépassement des contraintes environnementales et une saturation de certains axes.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> satisfaite <input type="checkbox"/> partiellement satisfaite <input type="checkbox"/> pas encore satisfaite
EB 4 : Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures	<p>Des mesures visant à développer le milieu bâti dans le sens d'une densification et d'une coordination avec les TP ont été prises.</p> <p>La hiérarchie du réseau routier a été redéfinie, les infrastructures routières redimensionnées en conséquence.</p> <p>Pour les TP : nouveau réseau urbain de bus, mesures de revitalisation des lignes ferroviaires, création de nouvelles stations dans l'agglomération.</p> <p>Pour les MD : création et sécurisation d'itinéraires cyclables et piétons, campagne de promotion des modes doux, création de zones de stationnement dans les secteurs centraux et aux arrêts de TP.</p> <p>Mobilité combinée : mise à disposition de parkings d'échange, infrastructures de stationnement pour cycles aux arrêts de TP, requalification des gares ferroviaires.</p> <p>Les zones à vitesse modérée dans les quartiers, la requalification des axes principaux, la priorité donnée aux TP, l'intégration dans la communauté tarifaire, etc., visent à influencer la demande des différents modes.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> satisfaite <input type="checkbox"/> partiellement satisfaite <input type="checkbox"/> pas encore satisfaite

Exigence de base	Descriptif succinct	Etat de l'EB
EB 5 : Exposé clair de l'impact et des coûts	<p>L'efficacité des mesures a été analysée selon les critères de la Confédération. Ces effets sont évalués en comparant les états de référence (sans PA) et futur (avec PA).</p> <p>Les coûts sont estimés par rapport à des mesures similaires déjà réalisées. Leur compatibilité avec la capacité financière des communes a été vérifiée.</p> <p>Le choix et le degré de priorité des mesures ont été effectués sur la base de leur efficacité et de leur coût. Ces priorités tiennent également compte des planifications communales.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> satisfaite <input type="checkbox"/> partiellement satisfaite <input type="checkbox"/> pas encore satisfaite
EB 6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle	<p>Le PA fait partie de la planification cantonale. Pour l'intégrer formellement à cette planification, un Plan directeur régional intégrant ce PA sera élaboré.</p> <p>Avant même l'approbation du PA et la convention passée avec la Confédération, la force obligatoire du projet et de ses mesures est assurée par les statuts approuvés de Mobul et le PDpT de la H189.</p> <p>Les statuts de Mobul prévoient la possibilité d'élargir le périmètre de l'agglomération et permettent d'offrir des prestations à d'autres communes.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> satisfaite <input type="checkbox"/> partiellement satisfaite <input type="checkbox"/> pas encore satisfaite

Conclusions

Les exigences de base sont satisfaites. Des explications plus complètes sont données ci-après pour chaque question de chaque exigence de base.

2.2 EB1 : Démarche participative

2.21 Participation

Les collectivités publiques (cantons, communes ou autres) concernées par le projet d'agglomération ont-elles été associées activement à l'élaboration du programme ?

Le PA a été élaboré par l'ensemble des communes concernées de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens. Dans les faits, cette collaboration a commencé en 2006 déjà avec la constitution de Mobul et le lancement des études du Plan régional des transports.

Les autorités cantonales (principaux services concernés : SeCA, STE, SEn, SPC) sont membres du groupe technique de suivi de l'élaboration du projet. Les différents services concernés ont été consultés bilatéralement lorsque cela a été nécessaire.

Une présentation publique du projet a eu lieu le 15 novembre 2007 à Riaz. Le Projet d'agglomération a été accueilli avec enthousiasme par les autorités et la population présentes à l'assemblée. D'autre part, un document provisoire a été mis en consultation publique du 15 novembre au 7 décembre 2007 via le site Internet de Mobul (www.mobul.ch), ainsi qu'auprès des communes et de la Préfecture de la Gruyère.

Le premier numéro du "Journal de l'agglomération Mobul" (cf. annexe) a été publié début décembre et distribué gratuitement à tous les ménages de l'agglomération. Il présentait le Projet d'agglomération bulloise au moment de sa mise en consultation.

Enfin, le PA a été présenté dans chaque commune, et les statuts de l'association Mobul ont été adoptés par les législatifs communaux :

- le 26 novembre 2007 à Riaz (assemblée communale),
- le 10 décembre 2007 à Morlon (assemblée communale),
- le 13 décembre 2007 à Vuadens (assemblée communale),
- le 17 décembre 2007 à Bulle (conseil général),
- le 18 décembre 2007 au Pâquier (assemblée communale).

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

Dans ce chapitre, l'adéquation du PA aux exigences de base est vérifiée dans le détail sur la base des questions posées par l'ARE.

2.22 Etendue de la participation

Le cercle auquel s'étend la participation est-il approprié ? Les collectivités publiques concernées ont-elles été prises en compte ? La population a-t-elle pu s'exprimer sur les résultats ?

La participation a déjà commencé en amont :

- Présentation publique du Plan directeur partiel des transports de la H189, mis en consultation, adopté par les conseils généraux de Bulle et La Tour-de-Trême, approuvé par le canton. Les conseils généraux ont approuvé l'ensemble des crédits des mesures d'accompagnement.
- Les mesures d'accompagnement (Bulle et La Tour-de-Trême), sont présentées à la population dans une séance d'information début 2004 et dans une exposition publique.
- Etendue de la consultation publique au-delà des frontières Mobul (préfecture, communes, internet). L'intégralité des documents était disponible sur internet, où il y avait par ailleurs la possibilité de prendre position directement en ligne et d'y remplir un questionnaire (cf. ch. B/6.)

Le processus de participation n'est pas terminé. Dès janvier, les communes entameront l'élaboration d'un plan directeur régional, formalisant le projet d'agglomération, qui sera mis en consultation pour trois mois, selon la procédure cantonale.

Chaque mesure sera, bien sûr, selon la législation cantonale, mise à l'enquête avant sa réalisation et la population et les associations concernées auront à nouveau la possibilité de s'exprimer.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.23 Traitement des prises de position

Le traitement des prises de position a-t-il été consigné ? Les prises de position ont-elles été prises en compte dans la conception et dans l'ancrage légal du projet d'agglomération ?

Un rapport sur la consultation a été établi (cf. chapitre B/6.). Les propositions faites ont été prises en compte dans la mesure où elles concourraient aux objectifs retenus par les communes.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.3 EB2 : Définition d'une entité responsable

Existe-t-il une seule entité responsable qui soit l'interlocutrice de la Confédération, assure la mise en oeuvre du projet d'agglomération et assume la responsabilité financière ? Les conditions ci-dessous sont-elles en outre remplies ?

- *Une réglementation ayant force obligatoire définit qui déclenche les mesures prévues par le projet.*
- *Une réglementation ayant force obligatoire définit qui met en oeuvre les mesures prévues par le projet.*
- *Une réglementation ayant force obligatoire définit qui finance les mesures prévues par le projet.*

Mobul est une association de communes constituée, dont les statuts ont été approuvés par les législatifs communaux (cf. chapitre D/2.21 ci-dessus). Ces statuts prévoient la compétence de Mobul pour l'élaboration d'un plan directeur régional, d'un plan directeur d'occupation du sol et d'un plan régional des transports. L'entité responsable est donc parfaitement apte à mettre en place le projet d'agglomération et l'entier de ses mesures. C'est Mobul qui déclenche les mesures, les met en oeuvre, et les finance (déduction faite des parts fédérale et cantonale).

Pour ce qui est du canton, une collaboration sera installée avec ce dernier pour la mise en place des mesures. Mobul sera l'intervenant unique auprès de la Confédération. Pour les mesures concernant le canton, des représentants de l'Etat sont d'ailleurs intégrés au comité directeur de Mobul.

En résumé, l'entité responsable fonctionne déjà, a déjà les compétences pour mettre en oeuvre le projet, et est déjà composée de représentants des communes et du canton. Sont également déjà en place : un processus de décision (modalités de vote), une clé de répartition pour le financement des mesures et un budget prévisionnel pour les huit ans à venir.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.4 EB3 : Analyse de l'état actuel et de l'état futur

2.41 Structure de l'urbanisation

Existe-t-il pour l'agglomération une analyse du nombre d'habitants et d'emplois et des centres d'achats et de loisirs générateurs de trafic intense, portant sur l'état actuel (2000 ou plus récent) et sur l'état futur (prévu à l'horizon 2020 ou plus tard) ? Est-il fait état des potentiels de mise en valeur (réserve de densification et réserve de terrain constructible) ?

L'analyse de la structure de l'urbanisation a été effectuée. Le chapitre B/2.2 décrit les états actuel et futur du point de vue de la population et des emplois. Les situations futures analysées sont celles de 2020 et 2030, par commune. Les potentiels existants tant du point de vue des capacités actuelles que des possibilités de densification ou de reconversion sont examinés. Les surfaces sont analysées dans le détail. Ce ne sont pas seulement les grandes entités qui sont prises en compte, mais également l'entier des "petites parcelles" insérées au tissu bâti.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.42 Transports

Existe-t-il pour l'agglomération une analyse du trafic individuel motorisé, des transports publics et de la mobilité douce, portant sur l'état actuel (2000 ou plus récent) et sur l'état futur (prévu à l'horizon 2020 ou plus tard) ? L'analyse donne-t-elle une image spatiale différenciée des prestations de trafic, de la fréquence et de la longueur des trajets ?

Oui, cette étude existe. Ces principales conclusions sont reprises dans le chapitre B/2.3, on mentionnera en particulier :

- les plans de charge comparés 2006 et 2020 (chapitre B/2.31),
- une étude "schéma de fonctionnement TI/TC" (état de référence 2010), dans la continuité du PDpT (ayant lui-même servi à dimensionner les mesures d'accompagnement de la H189),
- des analyses comparatives des temps de parcours en TIM selon différents itinéraires d'accès en ville ("schéma de fonctionnement TI/TC", mai 2003).

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.43 Offre de référence

Une offre de référence est-elle définie en matière de transports (état actuel et mesures déjà prises), pour le trafic individuel motorisé, les transports publics et la mobilité douce ? Cette offre sert-elle de base à l'évaluation du trafic futur ?

L'offre de référence est décrite dans le chapitre B/2.3.

L'offre de référence 2020 est la situation 2006, à laquelle ont été rajoutées la route de distribution H189 actuellement en construction et qui sera inaugurée en 2009 et la route de Fribourg (prolongement de la H189 vers la zone Terraillet – Palud) réalisée en 2006. Les mesures d'accompagnement qui seront mises en oeuvre avant 2011 mais qui ne sont pas encore construites ne font pas partie de l'offre de référence.

Au niveau des transports publics, l'offre de référence est celle du réseau régional actuel de bus et de train, ainsi que les transports scolaires.

Pour la mobilité douce, l'offre de référence comprend les infrastructures existantes y compris les réseaux de randonnée pédestres et cyclables.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.44 Comportement en matière de mobilité

Des hypothèses ont-elles été émises et présentées sur l'évolution future du comportement en matière de mobilité ?

Le chapitre B/2.31 résume les réflexions qui ont été faites sur les comportements en matière de mobilité afin de tenir compte des mesures mises en place. Elles ont été prises en compte en plusieurs temps :

- dans le Plan directeur partiel des transports de la H189 (les mesures d'accompagnement de la H189 y étaient évaluées à l'aide d'une modélisation de trafic Visum-Visem),
- dans les études menées entre 1999 et 2007 et notamment dans l'étude "Schéma de fonctionnement TI/TC" et dans le cadre de l'élaboration du réseau de transports publics de l'agglomération (études TC I et II, projet de plan régional des transports),
- dans le PA lui-même, en tenant compte d'une réduction du TIM induite par les mesures TP et MD, sur les différents axes de l'agglomération.

On prévoit, par la mise en service des mesures du PA, une dynamique nouvelle en matière de mobilité douce. Les mesures mises en place sont par ailleurs à l'échelle des attentes, par exemple : nouveau réseau urbain de transports publics, délestage important des axes principaux d'accès au centre de l'agglomération, amélioration du réseau cyclable, requalification urbaine du centre-ville et des centres de village.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.45 Analyse des inconvénients de l'absence d'un projet d'agglomération

Les inconvénients ont-ils été analysés, au moins quant aux points suivants (d'abord relativement à l'état futur, mais si possible aussi à l'état actuel) :

- *phénomènes de mobilité en général (p. ex. distances, répartition modale, complémentarités)*
- *qualité des systèmes de transport (trafic motorisé individuel, transports publics, mobilité douce) : p. ex. quant aux surcharges, aux voies d'évitement, à l'accessibilité insuffisante, au manque d'arrêts*
- *évolution du tissu urbain (densification et extension, qualité de vie, points forts de l'évolution)*
- *sécurité du trafic*
- *charge pour l'environnement (nuisances sonores et pollution de l'air, emprise au sol, etc.)*

Il est évident que les comportements en matière de mobilité ne changeront pas si les mesures concrètes prévues dans le PA ne sont pas mises en oeuvre. Au contraire, la route de distribution H189 aura un effet renforçant l'usage de la voiture si aucune mesure complémentaire n'est mise en place. Des mesures de requalification des axes d'entrée, de gestion du stationnement, de modération dans les quartiers, et bien sûr la mise en place d'un réseau de transports publics d'agglomération sont donc indispensables au bon fonctionnement du système. Un plan de charges 2020 sans PA a été élaboré (cf. chapitre B/2.31) pour illustrer cette évolution.

Il a également été constaté qu'à l'horizon 2020, l'entier de la capacité des zones sera utilisé en l'absence de PA. Par contre, la densification prévue par le PA permet de freiner l'étalement urbain et de faire face à l'augmentation de la population et des emplois jusqu'en 2030.

En l'absence de mesures, il n'est pas attendu d'amélioration de la sécurité routière. Au contraire, l'augmentation du TIM et le statu quo des régimes de vitesses iront plutôt dans le sens d'une aggravation de la situation. Les mesures de requalification des axes principaux de l'agglomération et de modération dans les quartiers augmenteront bien sûr la sécurité globale.

Pour ce qui est de l'environnement enfin, des analyses détaillées ont été faites dans le cadre du PDpT. Elles ont conduit à fixer des objectifs de plafonnement de trafic sur les axes principaux, permettant de respecter les contraintes environnementales. Ces objectifs ont été repris par le PA.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.46 Hypothèses présentées explicitement?

Les hypothèses utilisées sont-elles présentées clairement et discutées de manière critique ? S'il existe un modèle de trafic, y a-t-il description détaillée de son mode de fonctionnement et de sa force probante ? Une réponse a-t-elle été donnée aux questions relatives à l'évaluation du modèle de trafic (voir chap. 10) ?

Une modélisation (modèle de trafic Visum-Visem) a été effectuée dans le cadre du PDpT de la H189 pour le dimensionnement des mesures d'accompagnement et la détermination de leurs effets. La base du modèle a été recalibrée pour tenir compte de l'évolution réelle du trafic entre 1998 et 2006, ainsi que de l'évolution de la population et des emplois jusqu'en 2020. Les hypothèses utilisées sont décrites explicitement dans le chapitre B/2.31.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.5 EB4 : Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures

2.51 Aménagement du territoire

Des mesures sont-elles examinées en vue d'un développement du milieu bâti privilégiant les situations centrales et les arrêts des moyens de transport publics ? Des priorités ont-elles été définies en fonction de cela ? Les mesures font-elles la distinction entre l'habitat, le travail et les gros générateurs de trafic dans le domaine des achats et des loisirs ?

Une hiérarchie des sites de développement a été définie (stratégiques, appui A, appui B et de réserve). Ces sites sont tous desservis par les transports publics. Les critères de hiérarchie sont également dépendants de la situation plus ou moins centrale du site. Les sites stratégiques sont tous des sites déjà en zone à bâtir et présentant des potentiels importants de reconversion. Les sites d'appui "A" sont également déjà en zone à bâtir, à une exception près. Les répartitions entre les différentes affectations sont définies pour chaque site, en considérant les critères d'accessibilité, de mixité urbaine, de vocation de quartier, de qualité des sites, etc. Tous les sites feront l'objet de planifications de détail, afin d'assurer leur meilleure exploitation. Ces sites prévoient tous une densification importante par rapport aux possibilités d'usages actuelles. Les informations concernant les sites se trouvent dans les tableaux du chapitre B/4.41, et dans les fiches "urbanisation", partie C. Du point de vue des centres commerciaux, le chapitre B/2.27 décrit la situation ainsi que les stratégies en cours pour gérer cette problématique. L'une des mesures concerne d'ailleurs spécifiquement l'obligation d'intégrer les futurs centres commerciaux à des projets urbains mixtes.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.52 Equipement routier

Des extensions ou des redimensionnements sont-ils à l'examen pour les différentes catégories de routes ? Des mesures internes sont-elles examinées quant à l'exploitation des routes ?

Dans le cadre du PA, le réseau routier a été redéfini tout d'abord quant à sa hiérarchie. S'en sont suivies des mesures visant à redimensionner les infrastructures routières de manière à les mettre en adéquation avec leur nouvelle fonction. Ainsi, les axes d'entrée délestés bénéficieront – certains sont d'ailleurs en cours de transformation – d'aménagements prenant mieux en compte la multimodalité et la sécurité.

L'introduction de zones à vitesse modérée et de mesures adéquates sont prévues dans les quartiers d'habitation.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.53 Transports publics

Des projets d'offre à long terme sont-ils à l'étude pour le rail (réseaux urbains), les bus et les tramways ? Les éventuels investissements nécessaires dans les infrastructures ferroviaires ou les transports publics par route sont-ils décrits et étudiés ?

Le nouveau réseau de transports publics d'agglomération constitue l'une des mesures principales du PA. Parallèlement, le réseau des bus régionaux sera réorganisé. Concernant le rail, des mesures d'exploitation et de revitalisation des lignes régionales sont prévues, ainsi que la création de nouveaux arrêts dans l'agglomération. Elles sont décrites et illustrées dans les chapitres B/4.32 et B/4.43 et dans les fiches de mesures (partie C).

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.54 Mobilité douce

Existe-t-il un projet global d'encouragement du trafic piétonnier et cycliste ? Des mesures sont-elles à l'étude en vue de la suppression des points faibles existants ? Des nouveaux éléments de réseau sont-ils envisagés uniquement pour le trafic piétonnier et cycliste ?

Un projet global en faveur des modes doux est proposé. Il consiste principalement en la création de liaisons efficaces et en la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons le long des pénétrantes de l'agglomération. Il vise un transfert modal vers la mobilité douce. D'autres mesures favorisant ce transfert sont proposées, notamment : une campagne de promotion des modes doux, la gestion du stationnement au centre ville, l'aménagement de stationnement pour les deux-roues aux arrêts de TP et dans les centres, la création de sites protégés pour deux-roues le long des pénétrantes principales de l'agglomération (cf. également chapitres B/4.33 et B/4.44).

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.55 Mobilité combinée

Les points de transbordement sont-ils examinés quant à leur attrait ? Des mesures sont-elles à l'étude en vue d'une meilleure information sur l'ensemble de la chaîne de mobilité ?

La réorganisation des TP se fait de manière coordonnée avec les points de transbordement. On met par exemple à disposition des parkings d'échange ou des infrastructures de stationnement pour deux-roues aux arrêts de TP. Par ailleurs, une requalification des gares est planifiée par l'exploitant du réseau (tpf).

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.56 Mesures visant à agir sur la demande

Des mesures sont-elles à l'étude en vue d'agir sur la circulation routière (par ex. limitations de vitesse, gestion des systèmes de transport, préférence donnée aux transports publics, fixation du prix et du nombre de places de parc, modèles de trajets) ?

L'introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers et les centres, la requalification des axes principaux donnant la priorité aux TP (arrêts sur chaussée) et y réduisant l'attractivité des TIM (augmentation des temps de parcours), la gestion et la tarification du stationnement pour les pendulaires, l'intégration du réseau de transports publics d'agglomération dans la communauté tarifaire cantonale sont autant de mesures qui visent à agir sur la demande.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.6 EB5 : Exposé clair de l'impact et des coûts

2.61 Analyse de l'efficacité

Les effets des mesures ou des groupes de mesures sont-ils évalués en fonction des critères d'efficacité définis par la Confédération ? Ces effets sont-ils décrits en termes de différence par rapport à un état futur dans l'hypothèse où aucune mesure supplémentaire ne serait prise ?

L'efficacité des mesures a été analysée selon les critères définis par la Confédération. Leurs effets ont été évalués en comparant l'état de référence et l'état futur. Voir à ce propos le chapitre 4. Evaluation des mesures.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.62 Coûts

Les coûts sont-ils estimés pour les différentes mesures et une fourchette est-elle indiquée pour les valeurs incertaines ?

Les coûts des différentes mesures de priorité A et B ont été analysés. Ils sont basés sur les coûts de mesures similaires déjà réalisées dans l'agglomération.

La compatibilité des parts communales avec la capacité financière de chaque commune a en outre été vérifiée (cf. chapitre B/5.53).

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.63 Choix de la meilleure stratégie

Le choix des mesures à prendre en priorité se fait-il en pesant les effets et les coûts des mesures et en tenant compte de l'interaction entre les mesures d'aménagement urbain et les mesures de planification des transports ?

Le choix des niveaux de priorité des différentes mesures s'est fait sur la base des objectifs de réduction de trafic liés à la H189. Dans ce cadre, des engagements liant les autorités ont été pris dans le PDpT pour s'assurer de la mise en place des différentes mesures.

Par ailleurs, ces priorités tiennent compte des planifications communales en cours et des capacités financières respectives des communes.

Pour la mobilité douce, des mesures prioritaires ont été sélectionnées en fonction de leur efficacité et de leur coût.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.7 EB6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle

2.71 Intégration dans la planification cantonale

Le projet d'agglomération est-il partie intégrante de la planification cantonale (niveau canton ou région) ?

Le projet d'agglomération fait partie intégrante de la planification cantonale. A la suite de ce PA, il sera d'ailleurs élaboré un Plan directeur régional intégrant ledit PA.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.72 Force obligatoire

Le projet prévoit-il la manière de garantir qu'il ait force obligatoire pour les autorités ?

Différents éléments assurent la force obligatoire du projet et de ses mesures :

- **Le projet a été voulu et élaboré par les communes** de l'agglomération qui en assument la presque totalité des coûts (sous déduction des subventions fédérales).
- **Les statuts de Mobul**, rédigés par les communes et approuvés par leurs législatifs, lient les autorités communales entre elles et leur imposent la mise en œuvre du PA qu'elles ont elles-mêmes développé.
- **Le PDpT** lie les autorités et garantit la réalisation de la plupart des mesures du PA (notamment : aménagement des axes internes et d'entrée, modération dans les quartiers, mise en place du réseau urbain de TP).
- Avec l'approbation du PA et la convention passée avec la Confédération, le projet aura force obligatoire. De plus, le **Plan directeur régional** qui sera élaboré courant 2008 en adéquation avec la législation cantonale liera entre elles les autorités cantonales et communales.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.73 Mesures complémentaires

Des réflexions ont-elles été menées sur d'éventuelles mesures complémentaires en dehors du périmètre du projet d'agglomération ? Si de telles mesures sont nécessaires, le projet règle-t-il la question juridique ?

Les statuts Mobul prévoient explicitement, d'une part, la **possibilité d'offrir des prestations à des communes non membres de l'association**, et d'autre part l'**élargissement du périmètre de l'agglomération**.

tion à d'autres communes. Deux mesures concernent par ailleurs déjà d'autres communes : la mise à voie normale de la ligne ferroviaire Bulle – Broc, et la liaison ferroviaire directe Bulle – Romont – Fribourg.

Une campagne de communication destinée aux autres communes que celles de l'agglomération est prévue. Elle visera en particulier à préciser le fonctionnement des TP. Indirectement, les mesures prévues dans le cadre de l'agglomération sont en effet applicables aux communes périphériques.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.74 Coordination avec les mesures de la Confédération et des cantons voisins

Toute contradiction irréductible avec les objectifs et les principes de la LAT, avec les "Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse" et avec les plans sectoriels de la Confédération est-elle évitée ? Le projet d'agglomération est-il conforme aux objectifs et aux principes de la législation sur la protection de l'environnement ainsi qu'aux directives et projets qui en découlent ? La coordination avec la planification des voisins (pays, canton, région, communes) est-elle assurée ?

Les mesures proposées dans le PA sont en accord avec les objectifs et les principes de la LAT, avec les "Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse" et avec les plans sectoriels de la Confédération. L'adéquation avec la législation sur la protection de l'environnement est également assurée.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

2.75 Procédure de contrôle

Une procédure de contrôle est-elle établie, et recourt-elle à des indicateurs vérifiables périodiquement ?

Au fur et à mesure de la mise en œuvre des mesures, leur efficacité sera vérifiée. Ce principe, et les modalités de sa mise en œuvre, figure d'ailleurs dans le PDpT de la H189 (principe PM6). Ce principe restera valable et à caractère liant pour les autorités.

Une réponse positive peut ainsi être apportée à cette question.

3. Evaluation du PA dans son ensemble selon les critères d'efficacité (CE)

Le chapitre 3 présente l'évaluation du PA dans son ensemble. Chaque critère d'efficacité (CE) est évalué séparément. Un tableau de synthèse par critère, détaillant ses indicateurs, figure à la fin de chaque chapitre.

C'est ici les critères d'efficacité qui sont évalués un par un pour l'ensemble du PA.

3.1 CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3.11 Durée des déplacements en transports publics

La situation des TP dans l'agglomération bulloise est en passe de changer radicalement. Un nouveau réseau de transports publics d'agglomération sera en effet mis en place. Deux lignes nord-sud et est-ouest assureront une couverture fine de l'agglomération. Elles seront complétées, dans un premier temps aux heures de pointe, par deux autres lignes vers la zone d'activité de Planchy. Actuellement, une partie de cette desserte est assurée par le réseau des bus régionaux, donc avec des cadences souvent horaires, voire plus espacées encore. L'attractivité de ces bus est encore péjorée par la saturation du trafic sur les deux axes d'entrée nord et sud. Parallèlement à la mise en place du nouveau réseau urbain, ces axes seront déchargés et fluidifiés, d'une part avec l'ouverture de la route de distribution H189, et d'autre part grâce aux mesures d'accompagnement mises en place dans les quartiers et le centre ville bullois (dissuasion du trafic de transit et réorganisation des accès en ville). De plus, les axes d'entrée eux-mêmes subiront des modifications importantes de leur aménagement, avec entre autres la création d'arrêts sur chaussée. Ainsi, les temps de parcours TP et TIM seront comparables.

Le système de transports sera nettement amélioré par le PA, qu'il s'agisse du réseau de transports publics (mise en place d'un nouveau réseau d'agglomération)...

En plus des mesures précitées, une modification de l'itinéraire des bus régionaux permettra un gain important de temps et d'attractivité. Pour les bus venant du sud par exemple, les trajets seront raccourcis d'environ 1.5 km à l'approche de la gare de Bulle, ce qui correspond à un gain de temps de l'ordre de 3 à 5 minutes.

D'autres gains de temps seront réalisés grâce à des arrêts situés avant le terminus de la gare de Bulle. Ceux-ci permettront aux usagers d'atteindre leur destination de manière plus directe.

En ce qui concerne les chemins de fer desservant l'agglomération (lignes Montbovon-Bulle-Palézieux, Bulle-Romont et Bulle-Broc), les temps de parcours seront identiques à la situation actuelle pour la desserte omnibus. Par contre, une ligne directe Bulle-Romont-Fribourg sera mise en place, en remplacement de l'actuelle liaison bus directe. Il s'ensuivra une nette diminution du temps de parcours de l'actuelle liaison ferroviaire Bulle-Fribourg (env. 25 min de moins). Bien que les temps comparés avec la navette bus d'aujourd'hui soient sensiblement identiques, un gain de confort et une meilleure stabilité d'horaire seront des avantages décisifs.

3.12 Qualité de l'offre en transports publics

La création du nouveau réseau de transports publics d'agglomération sera en elle-même un gage de forte amélioration de la qualité des TP. La couverture spatiale, par la multiplication des arrêts urbains, sera donc nettement améliorée par rapport à la situation actuelle (bus régionaux uniquement). De nouvelles stations seront également mises en place sur le réseau régional de bus, et deux arrêts ferroviaires supplémentaires – Planchy et Les Roseires – seront créés. De 14 stations (7 bus et 7 ferroviaires), on passera avec le PA à 44 stations (35 bus et 9 ferroviaires). On peut raisonnablement estimer que le nombre d'emplois et d'habitants desservis sera trois fois supérieur à celui d'aujourd'hui, et ceci même sans tenir compte de la densification prévue dans le cadre du PA.

Avec ces améliorations, le potentiel de déplacements en TP (y.c. vers l'extérieur de l'agglomération), sans transbordement, touchera plus de 44% des pendulaires à l'intérieur et vers l'agglomération bulloise (cette estimation avait été faite pour le premier projet de réseau qui a maintenant été étendu par le PA). Cette proportion est de 17% aujourd'hui.

Le futur réseau urbain sera intégré dans la communauté tarifaire cantonale ce qui en améliorera encore l'attractivité pour l'utilisateur. Les lignes régionales font d'ailleurs déjà partie de cette communauté.

Au niveau du matériel roulant et de l'équipement :

- les bus urbains seront équipés de plancher bas, ce qui facilitera leur utilisation par les personnes âgées ou à mobilité réduite,
- les stations seront aménagées plus confortablement (abris bus, places de stationnement pour les deux-roues) et respecteront les normes pour handicapés,
- un programme d'amélioration des stations ferroviaires est par ailleurs à l'étude par les tpf.

3.13 Engorgement du trafic routier

Aux heures de pointe, les axes d'entrée en ville sont saturés, notamment les axes sud (route de l'Ancien-Comté à La Tour-de-Trême) et nord (route de Riaz). Les charges sur les différentes artères de l'agglomération ont été déterminées. On distinguera :

- L'état actuel 2006, issu des chiffres du SPC 2005, de comptages complémentaires (2006) et du PDpT de la H189.
- L'état 2020 sans PA (avec H189), calculé sur la base de l'état actuel, de la modélisation effectuée dans le cadre du PDpT, ainsi que d'un taux de croissance annuel de 0.95% (basé sur une analyse de l'évolution du trafic, de la population et du nombre d'emplois).
- L'état 2020 avec PA, où l'effet des mesures est appliqué en tenant compte d'une part de la modélisation effectuée dans le cadre du PDpT, et d'autre part d'un report modal vers les TP et la MD.

... de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement de la H189 (et notamment du réaménagement des axes d'entrée en Ville)...

Conjointement à la mise en service de la H189, une série de mesures d'accompagnement (faisant partie du PA) aura pour effet de faire diminuer le trafic sur certains axes aujourd'hui très chargés. Le tableau ci-dessous présente quelques exemples de trafic journalier moyen prévu, pour les différents états de référence, sur les trois pénétrantes principales et sur deux rues du centre ville.

	TJM 2006	TJM 2020 sans PA (avec H189)	TJM 2020 avec PA	Effet du PA
Pénétrantes				
Rte de Riaz (côté Bulle)	22'000	13'800	12'800	-7%
Rue de Vevey	13'700	10'400	6'200	-40%
Rue de l'Ancien-Comté	22'000	14'600	11'200	-23%
Rue du centre ville (exemples)				
Grand Rue	13'000	10'500	6'800	-35%
Rue de la Condémine	16'000	12'300	9'200	-25%

La diminution du trafic au centre ville et sur les axes d'entrée en ville.

Le PA – sans prendre en compte l'effet direct de la H189 – aura pour conséquence de faire diminuer le trafic sur les pénétrantes de 7 à 40%. Ces pénétrantes seront (certaines le sont déjà) également réaménagées, de manière à permettre que la baisse attendue du trafic n'ait pas comme conséquence une augmentation des vitesses de circulation. Le principe est qu'à futur, on ne devrait pas pouvoir accéder au centre ville plus rapidement qu'actuellement par ces pénétrantes. Une amélioration sensible de l'accessibilité sera néanmoins prévisible sur la rue de l'Ancien-Comté et sur la route de Riaz, actuellement saturées aux heures de pointe.

Les mesures qui visent à diminuer les engorgements du TIM sont donc principalement les suivantes :

- une réorganisation des accès à l'agglomération et à la ville de Bulle, réorganisation coordonnée avec l'ouverture de la route de distribution H189.
- le PA lui-même avec ses mesures de modération dans les quartiers, et de requalification des axes principaux.

3.14 Accessibilité

Le réseau de bus urbain offrira une excellente accessibilité aux différents secteurs de l'agglomération, en particulier aux pôles de développement qui sont localisés le long des axes de TP. Le tableau qui suit présente le nombre d'habitants et d'emplois dans les pôles de développement aux différents états de référence, ainsi que la desserte en TP :

Secteurs		Etat actuel		Etat de référence (2020 sans PA)		Etat 2020 avec PA			
Pôle	Desserte TP	Habitants	Emplois	Habitants	Emplois	Habitants		Emplois	
1 Arsenal	bus urbains 30 min	0	50	0	50	377	+377	206	+156
2 Pâla	bus urbains 30 min	20	80	387	281	544	+157	298	+17
3 Despond	bus urbains 30 min	0	120	0	120	547	+547	299	+179
4 Gare de Bulle	Interface principale des réseaux urbain et régional	50	80	50	80	208	+158	228	+148
5 Le Terraillet	bus urbains 30 min + bus régionaux	0	50	912	383	988	+76	540	+158
6 St-Michel	bus urbains 15 à 30 min + bus régionaux	20	30	259	89	445	+186	122	+33
7 Centre de La Tour-de-Trême	bus urbains 15 à 30 min + bus régionaux	120	50	120	50	175	+55	82	+32
8 Le Pra	bus urbains 15 à 30 min + bus régionaux	0	50	529	75	734	+206	89	+15
Total		210	510	2'257	1'127	4'019	+1762	1'864	+737

La desserte des pôles de développement par les transports publics.

En plus des pôles de développement, des pôles de réserve sont prévus qui bénéficient tous d'une très bonne desserte par les TP. La zone d'activité de Planchy (3'300 emplois prévus à terme) sera elle aussi desservie par bus avec une cadence de 15 minutes (durant les heures de pointe), ainsi que par le train entre 5h et 21h avec une cadence horaire. Par ailleurs, le réseau cyclable vers cette zone est nettement amélioré, avec des distances de l'ordre de 1 à 2 km depuis la ville centre.

3.15 Intermodalité

Les mesures qui visent au transfert des TIM vers les TP (bus et rail) sont les suivantes :

- une mise à disposition de parkings d'échange sur les axes d'entrée principaux de l'agglomération, en relation avec la route de distribution H189,
- des tarifs préférentiels pour les usagers du rail, intégrés dans le développement du pôle gare de Bulle.

Une des mesures visant le transfert des TIM vers la mobilité douce est :

- le renforcement des parkings (Les Crêts, Le Moulin et La Vudalla, offrant 432 cases au total) en périphérie du centre ville, permettant aux employés et visiteurs de stationner leur véhicule et d'accéder à pied au centre.

La création de secteurs de stationnement pour deux-roues vise également à un transfert de la mobilité douce vers les TP :

- dans les gares de Vuadens, Le Pâquier et Bulle, ainsi qu'à proximité de la station ferroviaire de Planchy.
- à proximité des stations principales du réseau de bus (par ex. hôpital de Riaz, au centre de La Tour-de-Trême, Espace Gruyère, au centre de Riaz, etc.).

...de l'intermodalité (TI-TP mais également avec la mobilité douce)...

Tout comme l'attractivité des TP, l'intermodalité sera aussi dépendante d'une bonne lisibilité du réseau et de son fonctionnement. L'intégration du réseau dans la communauté tarifaire cantonale existante en sera l'élément principal. Des informations concernant la gestion de la mobilité dans le périmètre de l'agglomération seront en outre communiquées aux usagers via un site Internet et une feuille d'information.

3.16 Qualité du trafic piétonnier et cycliste

Le potentiel actuel de part de mobilité douce n'est pas pleinement exploité. En effet, la part de déplacements pendulaires – élèves compris – orientés vers Bulle à pied ou à vélo ne dépasse pas 4% (4% pour Riaz, 2% pour Morlon et Vuadens par exemple). A titre de comparaison, la part de mobilité douce pour les déplacements internes à la commune de Bulle est de 40% (31% marche et 9% vélo).

Le projet d'agglomération prévoit de renforcer les liaisons de mobilité douce entre les communes (création de nouvelles liaisons et sécurisation des liaisons existantes). Les mesures visent plutôt les déplacements cyclables. De manière réaliste, un objectif de 10% de déplacements en mobilité douce (hors déplacements internes à Bulle) peut être atteint.

Les itinéraires cyclables sur les axes les plus chargés de l'agglomération seront ainsi nettement améliorés :

- sur la pénétrante nord (route de Riaz), la part du trajet en site protégé (bande ou piste cyclable) passera de 470 à 1'600 m, soit de 24 à 82% du trajet entre le centre de Riaz et l'entrée de Bulle,
- sur la rue de Vevey (pénétrante depuis Vuadens), la bande cyclable actuelle sera transformée en piste cyclable, laquelle sera prolongée jusqu'à Vuadens,
- venant du sud (pénétrante depuis La Tour-de-Trême), les deux-roues bénéficieront d'un site protégé sur 750 m entre l'accrochage sud de la H189 et Le Pra. Depuis ce point et jusqu'à Bulle, l'axe est traité de manière mixte, en accord avec son changement de statut hiérarchique (présence de la H189).

Un renforcement des liaisons de mobilité douce vers la zone d'activité de Planchy et ses 3'300 emplois (à terme), visant à la relier idéalement à la ville et aux communes périphériques, est prévu. L'objectif est d'atteindre le 10% à 15% des déplacements vers Planchy en mobilité douce.

De manière générale, les multiples améliorations prévues sur le réseau cyclable vont toutes dans le sens d'une amélioration de la sécurité routière.

...ou des infrastructures pour les piétons et les cyclistes.

3.17 CE1 – Tableau résumé

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE1.1 Durée des déplacements TP : Réseau de bus urbains	Pas de réseau de bus urbains.	Pas de réseau de bus urbains.	Réseau de bus urbain, avec des mesures permettant un bon fonctionnement de celui-ci.	Nouvelle offre de TP urbains. Arrêts sur chaussée assurant des temps d'accessibilité similaires entre TP et TIM, et des parcours fluides.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.1 Durée des déplacements TP : Réseau de bus régionaux	Desserte régionale prise dans la circulation. Pas ou peu d'arrêts intermédiaires avant le terminus de la gare de Bulle.	Amélioration ponctuelle par la H189, puis détérioration probable par une augmentation du TIM.	Réseau régional optimisé (arrêts avant la gare de Bulle desservant déjà le centre ville). Les arrêts sur chaussée permettent d'éviter une situation d'engorgement des TP.	Augmentation du niveau de service de la desserte régionale (temps de parcours diminués). Desserte urbaine par le réseau régional. Coordination entre réseaux urbain et régional.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.1 Durée des déplacements TP : Bus régionaux venant du sud	Les bus contournent le centre ville pour se rendre au terminus de la gare de Bulle.	Pas d'amélioration sans mise en place du réseau urbain.	Avec la mise en place du réseau urbain, possibilité de raccourcir les trajets des bus régionaux d'environ 1.5 km, tout en desservant le centre ville.	Diminution des temps de parcours (de l'ordre de 3 à 5 min). Gain en terme de qualité de desserte (3 arrêts supplémentaires)	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.1 Durée des déplacements TP : Réseau ferroviaire	3 lignes de chemin de fer omnibus.	Pas de changement.	Liaison directe Bulle – Romont – Fribourg. Sinon pas de modification de temps de parcours par rapport au bus direct actuel.	Nette diminution des temps de parcours entre Bulle et Fribourg par le train (37 min. contre 63 min. actuellement).	Temps comparables au bus direct actuel, mais gain de confort (train contre bus) et meilleure stabilité d'horaire. Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE1.2 Qualité TP : Qualité de la desserte bus	Réseau régional uniquement.	Pas d'amélioration prévue de la desserte.	Création de deux lignes urbaines principales et de deux lignes complémentaires, avec meilleure couverture spatiale.	Amélioration fondamentale de la desserte bus.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.2 Qualité TP : Qualité de la desserte ferroviaire	Réseau ferroviaire tpf.	Pas d'amélioration prévue de la desserte.	Création de deux nouvelles haltes ferroviaires.	Desserte ferroviaire de la zone d'activité de Planchy et de la zone d'habitation à forte densité du quartier des Roisiers.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.2 Qualité TP : Déplacements sans transbordement	17% des pendulaires peuvent bénéficier d'une liaison TP sans transbordement.	Pas d'amélioration.	Plus de 44% des pendulaires peuvent bénéficier d'une liaison TP sans transbordement.	Offre plus étendue et plus attractive, par la création de deux lignes diamétrales.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.2 Qualité TP : Nombre de stations	Nombre de stations: - bus : 7 - train : 7	Pas de changement.	Nombre de stations (réseaux urbain et régional) : - bus : 35 - train : 9	Triplement du nombre de stations sur le territoire de l'agglomération.	Certaines stations seront desservies par plusieurs lignes urbaines et/ou régionales. Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.2 Qualité TP : Nombre d'emplois et habitants touchés	Population et emplois desservis par 14 stations.	Pas de changement.	Population et emplois desservis par 44 stations.	Augmentation massive de la population et des emplois touchés (triplement des arrêts, donc approximativement triplement de la population et des emplois touchés).	Effet supplémentaire : densification prévue par le PA. Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.2 Qualité TP : Communauté tarifaire	Réseau régional intégré dans la communauté tarifaire.	Pas d'amélioration.	Réseau urbain également intégré dans la communauté tarifaire cantonale.	Meilleure compréhension pour l'utilisateur, facilité d'utilisation des TP, attractivité améliorée.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE1.2 Qualité TP : Confort des véhicules	Bus standard pour le réseau régional.	Renouvellement normal du matériel roulant pour le trafic régional.	Bus à plancher bas pour le réseau urbain.	Facilité d'accès et augmentation du confort.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.2 Qualité TP : Aménagement des arrêts	Quelques abribus pour le réseau régional.	Pas d'amélioration prévue.	Pour le réseau bus, augmentation du confort et de l'accessibilité : abribus, stationnement pour deux-roues. Respect des normes pour handicapés.	Augmentation du confort et donc de l'attractivité. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.3 Engorgement du trafic routier : Trafic des axes principaux	Axes d'entrée de Bulle saturés aux heures de pointe. Les TJM 2006 : - rte de Riaz 22'000 - rue de Vevey 13'700 - Ancien-Comté 22'000 Au centre ville : - Grand-Rue 13'000 - Condémine 16'000	Par la seule présence de la H189. TJM 2020 sur les pénétrantes : - rte de Riaz -37% - rue de Vevey -24% - Ancien-Comté -34% Au centre ville : - Grand-Rue -19% - Condémine -23%	Avec le PA. TJM 2020 sur les pénétrantes : - rte de Riaz 12'800 - rue de Vevey 6'200 - Ancien-Comté 11'200 Au centre ville : - Grand-Rue 6'800 - Condémine 9'200	Effet du seul PA : - rte de Riaz -7% - rue de Vevey -40% - Ancien-Comté -23% - Grand-Rue -35% - Condémine -25%	Partie B / Chapitres 2.31, 2.32, 3.22, 4.31, 4.42
CE1.3 Engorgement du trafic routier : Transit dans les quartiers	Transit existant à travers certains quartiers résidentiels.	Continuera à être présent même avec la H189. Augmentera avec la croissance du trafic sur les axes d'entrée.	Modération dans les quartiers (zones 30, zones de rencontre).	Forte dissuasion du trafic de transit dans les quartiers.	La mise en place de ces mesures a déjà commencé. Partie B / Chapitres 2.31, 2.32, 3.22, 4.31, 4.42
CE1.4 Accessibilité : Transports publics	Pas de réseau urbain.	Pas de réseau urbain.	Nouveau réseau urbain avec une très bonne couverture du territoire.	Nouvelle accessibilité du territoire par les TP.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE1.4 Accessibilité : Desserte des pôles de développement	5 des 8 pôles de développement sont desservis actuellement uniquement par le réseau régional, au total 350 habitants et emplois.	Pas de changement au niveau de la desserte TP (régionale uniquement), desservant 900 habitants et emplois.	Les 8 pôles représentent environ 4'000 habitants et 1'900 emplois desservis à moins de 400 m.	Nouvelle offre TP, desservant un nombre important d'habitants et d'emplois.	En plus des pôles de développement, très bonne desserte des pôles de réserve. Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4
CE1.4 Accessibilité : Desserte de la zone d'activité de Planchy	Desserte TP inexistante.	Pas de changement.	Desserte des 3'300 emplois par bus semi-horaire aux heures de pointe, et par train (horaire) durant toute la journée.	Nouvelle offre TP desservant la zone d'activité principale de l'agglomération.	Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4
CE1.5 Intermodalité : TIM vers TP (bus et rail)	Possibilités inexistantes de transbordement.	Pas d'amélioration.	Mise à disposition de parkings d'échange en relation avec la H189. Tarifs préférentiels pour les usagers du rail à la gare de Bulle.	Moins de trafic dans l'agglomération avec ces nouvelles possibilités de transbordement.	Partie B / Chapitres 2.3, 3.22, 4.31, 4.32, 4.42, 4.43
CE1.5 Intermodalité : TIM vers mobilité douce	Possibilités déjà existantes partiellement (Crêts, Vudalla).	Pas d'amélioration.	Parkings en périphérie du centre ville (Crêts, Moulin et Vudalla) offrant 432 places, et permettant une accessibilité à pied vers le centre.	Moins de trafic au centre ville, et report sur la marche à pied.	Partie B / Chapitres 2.3, 3.22, 4.31, 4.33, 4.42, 4.44
CE1.5 Intermodalité : Mobilité douce vers TP	Possibilités très limitées.	Pas d'amélioration.	Stationnement deux-roues aménagé dans les gares et à certaines stations (Planchy, hôpital de Riaz, La Tour-de-Trême, Espace Gruyère, etc.).	Diminution du trafic motorisé dans l'agglomération.	Partie B / Chapitres 2.3, 3.22, 4.32, 4.33, 4.43, 4.44

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE1.5 Intermodalité : Attractivité des TP	Intégration du réseau régional dans la communauté tarifaire cantonale. Informations de base (horaires) sur le site de l'exploitant (www.tpf.ch).	Pas d'amélioration.	Intégration des TP urbains à la communauté tarifaire. Informations sur la gestion de la mobilité dans l'agglomération via Internet et une feuille officielle.	Augmentation de l'attractivité du système de transport intermodal.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.33, 3.22, 4.32, 4.43
CE1.6 Qualité du trafic piétonnier et cycliste : Part de mobilité douce	Le potentiel de mobilité douce n'est pas pleinement exploité (au maximum 4% de part des déplacements de et vers Bulle depuis les communes périphériques).	Pas d'amélioration prévue.	Création de nouvelles liaisons et sécurisation de l'existant. Objectif : 10% de part de mobilité douce de et vers Bulle (hors interne) depuis les communes périphériques.	Augmentation de la sécurité des déplacements en mobilité douce. Diminution du trafic automobile dans l'agglomération.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.34, 3.22, 4.33, 4.44
CE1.6 Qualité du trafic piétonnier et cycliste : Qualité et sécurité du réseau cyclable	Bandes cyclables sur certains tronçons, sinon mixité.	Pas d'amélioration, malgré le délestage des axes dû à la mise en service de la H189	Nouveaux sites protégés, notamment : - pénétrante de Riaz : 1600 m de site protégé, contre 470 actuellement - pénétrante de Vuadens : bande cyclable actuellement, piste cyclable ensuite - pénétrante sud : site protégé de 750 m ou mixité.	Gain de qualité (sécurité, attractivité et confort) sur les axes les plus chargés de l'agglomération.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.34, 3.22, 4.33, 4.44

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE1.6 Qualité du trafic piétonnier et cycliste : Liaison cyclable de Planchy	Actuellement, aucun aménagement cyclable particulier n'existe vers Planchy (1'300 emplois).	Pas d'amélioration (3'300 emplois en 2020).	Renforcement de la liaison deux-roues vers Planchy (3'300 emplois à terme). Objectif : 10 à 15% de déplacements en mobilité douce.	Diminution du trafic motorisé dans l'agglomération, notamment vers l'interface de Planchy.	Partie B / Chapitres 2.31, 2.34, 3.22, 4.33, 4.44

3.2 CE2 : Encouragement à la densification urbaine

3.21 Concentration des activités sur des pôles

La densification des secteurs stratégiques et d'appui le long des axes de TP concentre notamment les activités. Plutôt que des "pôles", on développe des quartiers urbains mixtes, mieux adaptés à une agglomération de la taille de Bulle. Les activités avec une haute densité d'emplois sont privilégiées le long des axes de TP, alors que les secteurs situés plus à l'écart de ces axes sont plutôt destinés à des activités nécessitant des surfaces importantes par emploi. Les fiches "urbanisation", partie C, définissent les capacités à atteindre en termes d'emplois, et par là le type d'activités attendu.

La densité des territoires urbanisés se situe actuellement à 40 éqhe/ha (entre 21 éqhe/ha et 49 éqhe/ha, selon les communes). Les sites traités par le PA ont en principe tous une densité comprise entre 70 et 150 éqhe/ha. Seuls les sites d'appui orientés vers les activités secondaires ont des valeurs inférieures.

Une densification des secteurs à urbaniser au centre ville notamment...

3.22 Urbanisme et qualité de la vie

Pour les secteurs stratégiques et les secteurs d'appui, ce sont toujours des planifications de détail qui sont à réaliser.

Les sites sont tous orientés vers une certaine mixité. Les densités préconisées font que les types d'habitat à développer devront s'éloigner de la villa individuelle.

La mixité et/ou la proximité aux centralités est toujours préconisée et/ou appliquée, améliorant ainsi le niveau de service des quartiers.

Le transport individuel motorisé est aujourd'hui prépondérant dans l'espace public. La revalorisation et la requalification des espaces publics, ainsi que le développement prioritaire des modes doux et des TP, contribueront à l'augmentation de la qualité de vie et de l'espace public.

La mise en place de zones à vitesse modérée de type zone 30 ou zone de rencontre dans les quartiers et au centre ville bullois aura pour effet une amélioration de la qualité de vie, une réduction des nuisances, et une maîtrise du transit à travers ces zones.

Les axes principaux de l'agglomération sont aujourd'hui essentiellement aménagés en fonction du trafic automobile. Ils seront réaménagés de manière à pouvoir fonctionner en adéquation avec les charges de trafic attendues avec la mise en service de la H189. Concrètement, ces réaménagements inciteront à des vitesses plus basses malgré la diminution du trafic.

...une amélioration du cadre de vie incitant à une réappropriation, par les habitants notamment, des secteurs centraux...

3.23 Effet de césure des infrastructures de transport dans les milieux bâtis

L'impact du réseau routier urbain, en terme de césure notamment, sera fortement diminué.

Pour le reste, la structure de l'urbanisation prend largement en compte les tracés des voies de communication. Soit il s'agit de voies intégrées à l'urbanisation et elles subissent une diminution de l'impact du trafic (volume et vitesses), soit il s'agit de voies orientées "trafic" (autoroute et H189) et alors l'urbanisation s'implante de manière à ce que ces voies ne fassent pas obstacle.

3.24 CE2 – Tableau résumé

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE2.1 Concentration des activités sur des pôles : Localisation des nouveaux emplois	Les zones d'activité se concentrent à des endroits dépendant d'une accessibilité en TIM (par ex. Planchy, Palud, La Pâla, Le Closalet).	Sites sous occupés. Nécessité de recourir à l'étalement urbain pour répondre aux besoins.	La localisation de ces zones ne change pas fondamentalement, mais la plupart d'entre-elles sont par contre nouvellement desservies par des lignes urbaines.	Dans les faits, l'adaptation des TP aux zones d'activité consiste bien en une concentration des activités sur les pôles.	Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4
CE2.2 Urbanisme et qualité de la vie : Requalification des espaces publics	Le TIM est prépondérant sur l'espace public.	Pas de changement, voire aggravation.	Revalorisation et requalification des espaces publics. Développement prioritaire des modes doux et des TP.	Augmentation de la qualité de l'espace public	Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4
CE2.2 Urbanisme et qualité de la vie : Zones à régime spécial	Certaines zones à régime modéré (zones 30 et zones de rencontre) sont déjà en place, et jouent leurs rôles.	Pas de changement.	Les zones en place font partie intégrante du PA, certaines sont toutefois déjà en place dans les quartiers. D'autres restent à créer (notamment au centre ville bullois).	Amélioration de la qualité de vie, réduction des nuisances, diminution du transit non souhaité à travers les zones habitées.	Certaines de ces mesures ont été entreprises antérieurement. Partie B / Chapitres 2.2, 3.2, 4.2
CE2.2 Urbanisme et qualité de la vie : Axes principaux	Les axes principaux de l'agglomération ne sont en principe pas ou peu aménagés.	Pas de changement.	Divers axes seront ré-aménagés de manière à pouvoir fonctionner en adéquation avec le trafic attendu après la mise en service de la H189.	Amélioration de la qualité de vie, diminution supplémentaire (en plus de l'effet de la H189) des charges et des nuisances.	Certaines de ces mesures ont été entreprises antérieurement. Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE2.3 Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties : Diminution des charges de TIM	Charges de trafic actuelles (1.5%/an depuis 1998) : 25'800 v/j rte de Riaz 13'300 v/j Grand-Rue 14'900 v/j Condémine 14'000 v/j Vevey 21'600 v/j Ancien-Comté	Par la seule présence de la route de distribution H189 : -45% rte de Riaz -29% Grand-Rue -33% Condémine -33% rue de Vevey -42% Ancien-Comté	Avec les mesures d'accompagnement venant compléter la route de distribution H189 : -47% rte de Riaz -49% Grand-Rue -47% Condémine -56% rue de Vevey -51% Ancien-Comté	Réduction de l'effet de césure sur ces axes grâce à la diminution du trafic.	Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4

3.3 CE3 : Augmentation de la sécurité routière

3.31 Evolution de la fréquence des accidents

La statistique suisse des accidents permet d'observer que le taux d'accidents par million de kilomètres parcourus est de 0.73 hors localité, contre 2.37 en localité. A titre d'information, ce taux est même de 0.38 sur autoroute.

Par conséquent, on peut déduire aisément que toute mesure du PA visant à renforcer le report du trafic sur la H189 est bénéfique pour l'évolution de la fréquence des accidents dans l'agglomération.

Il va de soi que tout report modal vers les TP aura pour conséquence directe une baisse proportionnelle des accidents.

Source : bpa/OFS, données 2003

3.32 Nombre de tués

Si on analyse la statistique suisse des accidents, on constate que la létalité (nombre de tués par 10'000 accidentés, ou "case fatality") est très influencée par la vitesse signalée, et donc celle adoptée. Elle augmente ainsi plus que proportionnellement avec la vitesse et est par exemple 2.3 fois supérieure à 50 km/h qu'à 30 km/h. La différence est encore plus grande entre 60 km/h et 50 km/h.

L'indicateur de létalité plaide donc en faveur des mesures visant à passer en zone 30 ou en zone de rencontre certains quartiers de l'agglomération. Cela montre, si besoin est, que la requalification des axes principaux – avec une baisse des vitesses pratiquées – va dans le sens de la sécurité routière. A titre d'information, la norme VSS donne un coût social par tué de 1'800'000 fr.

Sources : Rapport SINUS 2007 – Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2006, bpa. Norme VSS SN640007 Accidents de la circulation – Nombre, statistiques et coûts des accidents, nov. 99, données actualisées par l'OFS.

3.33 Nombre de blessés

Toujours selon la statistique suisse des accidents, le taux d'accidentés (blessés ou tués) par 100 millions de kilomètres parcourus hors et en localité est respectivement de 43 et 93.

Cet indicateur montre bien le gain obtenu en terme de sécurité induit par le report du trafic hors du centre. A titre d'information, les normes VSS donnent un coût social des accidents de 20'000 fr par blessé léger et 300'000 fr par blessé grave.

Source : bpa/OFS, données 2003, Norme VSS SN640007

3.34 Dégâts matériels

Les dégâts matériels peuvent être estimés en moyenne, par accident, à 37'000 fr. Ils sont bien sûr directement liés au nombre d'accidents. Donc toute mesure visant à réduire le nombre d'accidents réduira de fait le montant des dégâts matériels.

3.35 CE3 – Tableau résumé

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE3.1 Evolution de la fréquence des accidents : Taux d'accidents en fonction de la localisation				Le report du trafic vers la H189, permettra une baisse du nombre d'accidents.	Taux d'accidents par mio km parcourus en localité : 2.37. Hors localité : 0.73. Source : bpa/OFS
CE3.2 Nombre de tués : Influence de la vitesse				Les mises en zone 30 ou en zone de rencontre vont dans le sens de la sécurité.	Létalité (case fatality) à 50 km/h 2.3 fois supérieure qu'à 30 km/h. Source : bpa
CE3.3 Nombre de blessés par année : Taux d'accidentés				Le report du trafic hors du centre diminuera le nombre de blessés.	Taux d'accidentés par 100 mio km parcourus : 43 hors localité, 93 en localité. Source : bpa/OFS
CE3.4 Dégâts matériels : Diminution avec le nb d'accidents				La diminution du nombre d'accidents diminuera de fait les dégâts matériels.	Info : coût moyen des dégâts matériel en CH par accident : fr. 37'000.- Source : norme VSS SN640007

3.4 CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques

3.41 Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route

Actuellement, sur les axes d'entrée et au centre ville bullois, les valeurs limites d'immission (VLI) sont dépassées pour 211 points. Le seul report du trafic sur la H189 aura pour effet une baisse du nombre de points où les VLI sont dépassées à 140. Avec le PA, ce nombre de points avec dépassement des VLI tombera à environ 40.

Pour les autres communes, le gain en matière de nuisances sonores sera à mettre essentiellement au bénéfice de la baisse des vitesses. Les mesures de modération (mesures Valtraloc) mises en place aux centres de ces localités joueront donc pleinement leur rôle.

A noter que pour l'horizon 2010, des charges de plafonnement ont été définies dans le PDpT afin de garantir le respect des charges environnementales. Ces objectifs chiffrés sont maintenus dans le PA.

Sources : EIE H189 (version finale, mars 2000).

3.42 Pollution de l'air

Le rapport d'impact sur l'environnement de la H189 (mars 2000) a montré l'effet sur la pollution de l'air des mesures d'accompagnement de la H189. On peut en tirer les observations et conclusions suivantes :

- la présence seule de la H189 (n'étant pas elle-même une mesure du PA) permet de réduire les émissions de NO_x de 30 à 72% au centre de l'agglomération,
- l'effet des mesures d'accompagnement de la H189 permet de constater, au centre de l'agglomération, des diminutions d'émissions de NO_x comprises entre 2 et 22%. On peut en déduire que l'ensemble des mesures du PA aura un effet encore plus important.

Remarque : les mesures d'accompagnement de la H189 ne sont qu'une partie des mesures du PA!

3.43 Climat, émissions de CO₂

Les efforts consentis en matière de report modal vers les TP et la MD vont dans le sens d'une réduction des émissions de CO₂.

Les mesures suivantes ont des effets bénéfiques sur le climat :

- Dans le cadre des mesures de réaménagement du centre ville notamment, un nombre important d'arbres seront plantés.
- Les mesures routières vont dans le sens d'une revitalisation et non d'un "bétonnage".

3.44 Besoins en surfaces

Le projet d'agglomération est économe en surfaces. Il augmente les capacités actuelles des plans des zones sans créer de nouvelles zones. De nouvelles zones, plus denses, pourront être ouvertes dans un deuxième temps (en principe seulement après 2020), mais uniquement lorsque les capacités seront saturées. La densité actuelle des zones urbanisées est de 40 éqhe/ha, alors que les mesures d'urbanisation prévoient des densités nettement supérieures (entre 70 et 150 éqhe/ha, espaces libres compris).

Le PA prévoit en outre la création d'importants "parcs urbains", soit insérés au tissu bâti, soit en périphérie immédiate. On peut même affirmer qu'il s'agit là de l'une des caractéristiques de base du projet. Pour ce qui est de l'intérieur du tissu bâti, le projet préconise également la création de nouveaux parcs "de quartier", un relatif manque étant à relever à ce niveau.

La densification du centre et la limitation du développement à un périmètre compact d'urbanisation rendent le PA particulièrement économe en surfaces.

3.45 Effets de fragmentation des espaces naturels

Les grands espaces libres ou "parcs urbains" sont aujourd'hui des espaces agricoles à faible valeur écologique. Les mesures de compensation de la H189 ont amorcé un mouvement de valorisation de ces espaces par des structures paysagères. Certaines sont en outre déjà renforcées par les plans directeurs communaux.

Le PA ne prévoit pas d'extension de zones à bâtir qui aurait pour effet de fragmenter des espaces. Au contraire, le PA a pour effet de rendre l'urbanisation plus compacte.

Les espaces libres ou "parcs urbains" sont connectés entre eux et au paysage environnant, créant ainsi une structure en réseaux qui est valorisée.

3.46 CE4 – Tableau résumé

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE4.1 Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route : Commune de Bulle	VLI dépassées pour 211 points sur les axes d'entrée et au centre ville bullois.	Environ 140 points auront encore un dépassement des VLI malgré le report de trafic sur la H189.	Les mesures du PA permettront d'abaisser à env. 40 le nombre de points avec dépassement des VLI.	Augmentation de la qualité de vie par une diminution des nuisances sonores dans les zones les plus denses.	Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 2.5, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4
CE4.1 Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route : Communes périphériques	Traversées de localités aménagées de manière traditionnelle.	Augmentation du trafic dans les communes périphériques (très peu d'effet bénéfique de la H189)	Mesures Valtraloc (modération des traversées de localité) induisant une baisse des vitesses.	Diminution des vitesses, donc des nuisances sonores.	Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 2.5, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4
CE4.2 Pollution de l'air : Emissions de NO _x		Au centre de l'agglomération, réduction de 30 à 72% des émissions de NO _x seulement avec la H189.	Réduction supplémentaire de 2 à 22% due aux mesures d'accompagnement de la H189. Donc encore plus avec toutes les mesures du PA.	Réduction des émissions de NO _x .	Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 2.5, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4
CE4.3 Climat, émissions de CO₂ : Climat			Nouveaux arbres. Revitalisation des routes et non "bétonnage".	Mesures bénéfiques pour le climat en général.	Partie B / Chapitres 2.2, 2.3, 2.5, 3.2, 4.2, 4.3, 4.4
CE4.4 Besoins en surfaces : Surfaces urbanisées	La densité humaine moyenne est aujourd'hui de 40 éqhe/ha	La tendance serait à la baisse de la densité du fait de l'étalement, souvent sous la forme d'habitat individuel	Augmentation de la densité humaine. Le PA prévoit d'augmenter la capacité des zones actuelles de 4000 éqhe.	Economie du sol, densification, limitation de l'étalement	Partie B / Chapitres 2.2, 3.2, 4.2
CE4.4 Besoins en surfaces : Parcs urbains	Les planifications antérieures de Bulle ont prévu des grands parcs urbains.	Le "grignotage" des parcs permet de répondre aux besoins de capacité supplémentaire	Les "parcs urbains" sont intégrés à la structure urbaine de l'agglomération.	Pérennisation des "parcs urbains"	Partie B / Chapitres 2.2, 3.2, 4.2

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE4.5 Effets de fragmentation des espaces naturels : Parcs urbains	Cf. 4.4	Cf. 4.4	Cf. 4.4	Cf. 4.4	Partie B / Chapitres 2.2, 3.2, 4.2
CE4.5 Effets de fragmentation des espaces naturels : Effets de l'urbanisation	De grandes entités spatiales naturelles subsistent	Par l'étalement, la fragmentation serait augmentée	L'urbanisation compacte ne fragmente pas les grands espaces	Pérennisation des grands espaces naturels	Partie B / Chapitres 2.2, 3.2, 4.2
CE4.5 Effets de fragmentation des espaces naturels : Réseaux	Les "parcs urbains" sont connectés entre eux	Le "grignotage" des parcs conduit à leur cloisonnement.	Des réseaux écologiques peuvent s'appuyer sur une structure forte et connectée de parcs urbains .En particulier des zones prévues par les planifications directrices n'ont pas été reprises par le PA.	Pérennisation et valorisation des réseaux.	Partie B / Chapitres 2.2, 3.2, 4.2

3.5 CE5 : Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation

3.51 Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement globaux du Projet d'agglomération sont évalués à Fr. 72'700'000 environ (cf. chapitre B/5.5). Si l'on déduit les investissements qui seront réalisés avant 2011 (déjà engagés par les communes), Fr. 10'600'000, et les mesures en priorité C (en fait la mesure 18), le solde à investir entre 2011 et 2018 s'élève à Fr. 62'000'000 environ.

La participation de la Confédération au financement des mesures du Projet d'agglomération dépendra du taux de subventionnement retenu. Elle devrait se situer entre Fr. 18'600'000 (30% des coûts des mesures) et Fr. 31'000'000 (50%).

Le solde à la charge des communes et du canton sera en conséquence de Fr. 43'400'000 à Fr. 31'000'000 suivant le taux de subventionnement retenu.

Pour les analyses de faisabilité, il a été admis que le canton ne subventionnerait pas les investissements du projet d'agglomération (pratique actuelle) bien que la loi cantonale sur les transports le permette (cf. chapitre B/5.52). Seule la mesure M17, "intégration de la ligne Bulle–Broc dans le réseau à voie normale", qui est clairement un investissement cantonal et la mesure M18, "création d'un nouvel arrêt ferroviaire à Planchy", qui fait d'ailleurs partie des priorités C, ont été mises à la charge du canton.

En conséquence, le solde à la charge des communes sera (déduction faite de la mesure 17) de Fr. 32'900'000 à Fr. 23'500'000 selon le taux de subventionnement retenu par la Confédération. Ces investissements seront répartis sur 8 ans.

Les simulations de répartition de ces coûts d'investissement entre les communes, selon la clé de répartition retenue par elles dans les statuts de l'association Mobul, figurent dans les tableaux du chapitre B/5.53. C'est dans ce chapitre également que le lecteur trouvera l'analyse relative à la capacité pour les communes d'assumer ces coûts.

3.52 Coûts d'exploitation et d'entretien

Le projet d'agglomération bulloise prévoit, outre les mesures relatives à la mise en place d'un réseau de transports publics d'agglomération, trois types de mesures infrastructurelles (cf. tableau chapitre B/5.4) :

- les mesures de réaménagement du réseau routier (axes structurants, valorisation des centres et des traversées de localités, modération du trafic dans les quartiers d'habitation ou autres quartiers sensibles),
- la création d'infrastructures spécifiques pour la mobilité douce,
- la création de zones de stationnement (P&R et parkings vélos).

Des coûts d'investissements importants mais supportables par les communes compte tenu de la participation de la Confédération.

.Des coûts de fonctionnement essentiellement liés à l'exploitation du réseau TP

Les coûts d'exploitation et d'entretien ne seront réellement augmentés par rapport aux coûts actuels que par les nouvelles infrastructures de mobilité douce (le réaménagement du réseau routier n'entraîne que peu de coûts d'entretien supplémentaires, les zones de stationnement non plus). Ces coûts supplémentaires, qui somme toute resteront modestes, seront pris en charge par les communes.

3.53 Indemnités supplémentaires

Les coûts d'exploitation du réseau de transports publics seront par contre sensiblement plus importants. Ils seront subventionnés à un taux de 60% par le canton (cf. chapitre B/5.53). A ce stade, ils sont estimés, pour la part des communes, entre Fr. 400'000 et Fr. 500'000 par an. Ces montants ont également été intégrés dans la planification financière des communes.

3.54 Utilisation des capacités et rentabilité

Le réaménagement des axes d'entrée en ville comme d'ailleurs le réaménagement du centre-ville et des centres des villages contribueront à améliorer la "pleine utilisation des capacités des infrastructures".

En effet :

- l'espace réservé à la voiture sera réduit (de manière proportionnellement plus importante que la réduction de la charge de trafic),
- ces infrastructures seront mieux utilisées par les autres usagers (mobilité douce mais aussi activités riveraines, commerce, habitat, etc.).

La route de contournement, par son rôle de distribution urbaine, sera également mieux utilisée que dans son concept initial.

3.55 Clé de répartition financière entre la Confédération, le canton et les communes

La clé de répartition des coûts entre la Confédération d'une part, et le canton et les communes d'autre part, dépend des décisions de la Confédération. Les auteurs du projet se garderont bien de toute suggestion à ce propos, certains du fait que leur position à ce sujet est connue des services de la Confédération.

Une clé de répartition déjà approuvée par les communes et par leur population.

La clé de répartition du solde des investissements entre le canton et les communes dépend de l'application par le canton de l'article 17 de la loi sur les transports qui permet l'attribution, "pour les investissements prévus par une communauté régionale des transports", "d'une contribution financière représentant au maximum 50 % du solde des dépenses totales, après déduction des subventions fédérales et, le cas échéant, de subventions cantonales prévues par d'autres lois". Cette possibilité n'ayant jamais été utilisée par le canton, les simulations financières et la

vérification de la capacité des communes à assumer ces coûts ont été faites sans cette "contribution financière" (cf. chapitre B/5.52).

La clé de répartition des charges entre les communes est fixée par l'article 14 des statuts de l'association de communes Mobul. Elle dépend de "l'utilité" de la mesure pour les communes, de leur population et de leur capacité financière (cf. statuts joints en annexe et chapitres B/5.52 et B/8.32).

3.56 Limite supportable des coûts (terme, échelonnement, charge annuelle)

Cette vérification n'a été faite que pour les communes, la participation du canton se limitant à une mesure prévue en priorité B.

Elle a pris en compte :

- le budget annuel d'investissement des communes rapporté aux investissements Mobul (qui ne sont d'ailleurs pas tous des investissements supplémentaires, une partie d'entre eux consistant à réaménager des infrastructures existantes qui, de toute manière, ne sont plus adaptées aux principes actuels d'aménagement ou d'exploitation),
- le coût moyen par habitant, sur la période d'investissement considérée, indicateur qui a également permis de comparer les investissements de chaque commune aux bénéfices qu'elle pouvait retirer de son intégration au projet d'agglomération.

Ces analyses ont été faites dans chaque commune. Elles ont permis de démontrer la faisabilité financière du projet. Elles ont été de fait validées par les législatifs communaux (conseil général et assemblées communales) par l'approbation dans chaque commune des statuts de Mobul.

Ces analyses sont résumées dans le chapitre B/5.53.

La vérification de la capacité des communes à prendre en charge leur part des coûts d'investissement et d'exploitation a été faite.

3.57 CE5 – Tableau résumé

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE5.1 Coûts d'investissement :	Les coûts d'investissement courants des communes	Les mesures d'accompagnement de la H189 (qui ont été reprises en partie dans le projet d'agglomération)	Fr. 72'682'250 dont Fr. 62'062'250 en priorité A ou B (le solde étant engagé par les communes avant 2011)	Augmentation sensible des coûts d'investissement, participation attendue de la Confédération	Partie B / Chapitres 5.5
CE5.2 Coûts d'exploitation et d'entretien :	Les coûts d'exploitation et d'entretien courant des communes	Idem	Les coûts supplémentaires, somme toute modestes, liés à l'entretien des infrastructures nouvelles (mobilité douce et stationnement essentiellement)	Augmentation mesurée des coûts.	Partie B / Chapitres 5.5
CE5.3 Indemnités supplémentaires :	Néant (pas de réseaux de transports publics urbains ou d'agglomération)	Un réseau de transports publics urbains est prévu dans les mesures d'accompagnement de la H189	Le réseau urbain sera transformé en réseau d'agglomération et élargi aux autres communes de Mobul bénéficiant ainsi de subventions cantonales	Augmentation des coûts, participation cantonale, répartition entre les communes de l'agglomération	Partie B / Chapitres 5.5
CE5.4 Utilisation des capacités et rentabilité :	Les axes d'entrée en ville sont essentiellement utilisés par le trafic automobile, beaucoup d'espace public en ville lui est également consacré	Amélioration de la situation par les mesures d'accompagnement de la H189	Amélioration de la situation par les mesures du projet d'agglomération	Amélioration de la situation plus importante, les mesures du projet d'agglomération allant plus loin, pour la mobilité douce notamment et par le fait qu'elles concernent 5 communes, que les mesures d'accompagnement	Partie B / Chapitres 5.5

Indicateur / précision	Etat actuel	Etat 2020 sans PA	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources
CE5.5 Clé de répartition financière entre la Confédération, le canton et les communes :	Les coûts d'investissement sur le réseau routier cantonal sont répartis selon la loi sur les routes, les coûts d'investissement sur le réseau routier communal sont à la charge des communes comme les investissements édilitaires sur le réseau routier cantonal, les investissements sur le réseau ferroviaire sont à la charge du canton et de la Confédération	Idem, le réseau de transports publics urbains serait de plus à la charge de la commune de Bulle	Les investissements peuvent bénéficier d'un subventionnement de la Confédération, les coûts d'exploitation du réseau de transports publics d'agglomération sont subventionnés par le canton	Subventionnement des investissements à hauteur de 30% à 50% par la Confédération, subventionnement des coûts d'exploitation du réseau de transports publics d'agglomération à hauteur de 60% par le canton	Partie B / Chapitres 5.5
CE5.6 Limite supportable des coûts (terme, échelonnement, charge annuelle) :	-	La commune de Bulle devra supporter seule les coûts des mesures d'accompagnement, elle devra en partie les redimensionner compte tenu de la suppression des subventions initialement promises	La vérification de la faisabilité financière du projet d'agglomération (pour les communes) a été vérifiée	Le PA permet la réalisation de mesures infrastructurelles essentielles au développement harmonieux de l'agglomération bulloise, dans le respect notamment de son environnement humain et naturel	Partie B / Chapitres 5.5

4. Evaluation des mesures

La liste complète des mesures et paquets de mesures se trouve dans la partie C du dossier. Seront évalués dans ce chapitre les paquets de mesures et les mesures isolées infrastructurelles de priorités A ou B.

Les critères d'efficacité des paquets de mesures et des mesures isolées sont évalués dans ce chapitre.

4.1 Paquets de mesures et mesures isolées : fiches

Les paquets de mesures et mesures isolées suivants ont été évalués :

Pour les mesures liées au réseau routier

- P1 - Mesures "axes structurants dans la commune-centre"
- P2 - Mesures "Valtraloc"
- P3 - Mesures "zones à vitesse modérée"

Pour les mesures liées aux transports publics

- M16 - Mesures d'accompagnement à l'exploitation du réseau de transports publics routier
- M17 - Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale (y.c. déplacement de la halte Le Pra et création de la halte Roseires)

Pour les mesures liées à la mobilité douce

- P4 - Mesures "amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce"
- P5 - Mesures "amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce"
- M24 - Aménagements de stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics...

Pour les mesures liées au stationnement

- M26 - Création de zones de parking

P1 Mesures "axes structurants dans la commune-centre"

Description

Le paquet P1 comprend les mesures suivantes :

M1	Réaménagement du Centre historique bullois (zone 30)	avant 2011
M2a	Réaménagement de la route de l'Intyamou (accrochage sud – giratoire "Le Pra") (Bulle)	A
M2b	Réaménagement de la rue de l'Ancien-Comté (Bulle)	A
M2c	Réaménagement de la rue de Gruyères (Temple – La Trême) (Bulle)	A
M3	Réaménagement de la route de Riaz (carrefour de l'Europe – Les Remparts) (Bulle)	A
M4	Réaménagement de la rue de Vevey (Moulin – La Pâla) (Bulle)	A
M5a	Réaménagement de la rue et de la Place St-Denis, et de la rue de Gruyères (Temple – Union) (Bulle)	A
M5b	Réaménagement de la rue de Vevey (Ligne tpf – Moulin) (Bulle)	avant 2011
M6	Réaménagement de la rue de la Condémine (Bulle)	A
M7	Réaménagement du chemin des Crêts (axe complémentaire) (Bulle)	avant 2011
M8	Réaménagement de la rue de la Léchère (Pauvre-Jacques – Château-d'En-Bas) (Bulle)	B
M9	Modification de la signalisation en relation avec la mise en service de la H189 (Bulle)	A

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	2	2	3	3	1	3	2	3	3	3	3	2	2	2	-
Mesures antérieures	✓						✓			✓	✓				
	Mesures dont la réalisation est prévue avant 2011. Efforts réguliers consentis par Bulle depuis plus de 15 ans pour le réaménagement et la sécurisation de ses axes.														
Points	3.5						4			4	3.5				

Synthèse

Le paquet de mesure est évalué de la manière suivante :

Priorité

A

Coûts (mio CHF)

33.27

Utilité

15

P1 Mesures "axes structurants dans la commune-centre"

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Désengorgement des axes principaux. Temps de parcours réduits par rapport à l'actuel (équivalents aux TIM).	Utilité moyenne, mais durée des déplacements assurée à long terme.
1.2	Qualité TP	Réaménagement des arrêts (arrêts sur chaussée sans dépassement des TIM).	Bonne fluidité des cheminements TP, assurée à long terme.
1.3	Engorgement du trafic routier	Nette diminution du trafic sur les pénétrantes et le centre ville. Garantie d'un plafonnement du trafic à long terme (PDpT).	Amélioration de fond de la situation d'engorgement des axes principaux de l'agglomération. Fluidité assurée à long terme.
1.4	Accessibilité	Réorganisation et amélioration des accès dans l'agglomération (réaménagements routier et signalisation).	Nette amélioration de l'accessibilité (mesures soutenues par la H189).
1.5	Intermodalité	Les réaménagements induisent des temps de parcours TP/TIM comparables, donc une attractivité supplémentaire des parkings d'échange sur les axes d'entrée.	Impact limité.
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Chaque réaménagement d'axe intègre la MD (sécurité, confort, attractivité).	Très nette amélioration des cheminements pour la MD.
2.1	Concentration des activités sur des pôles	Les pôles situés le long de ces axes subiront un attrait nouveau.	Effet moyen.
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	Requalification urbaine des axes, diminution des nuisances.	Amélioration nette de la qualité de vie.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Forte diminution des charges de trafic sur les axes et réaménagement, diminuant fortement l'effet de césure.	Effets très importants.
3	Augmentation de la sécurité routière	Forte diminution des charges de trafic sur les pénétrantes, abaissement des vitesses, mesures pour la MD.	Effets très bénéfiques pour la sécurité, notamment celle des usagers les plus vulnérables.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Réduction d'un facteur 4 du nombre de points avec dépassement des VLI au centre de l'agglomération (déplacement des nuisances sonores sur des axes moins sensibles).	Forte diminution des nuisances sonores.
4.2	Pollution de l'air	Déplacement des émissions vers des axes moins sensibles, et diminution au centre de l'agglomération.	Diminution des émissions de NO _x .
4.3	Climat, émissions de CO ₂	Grand nombre de nouveaux arbres plantés le long des axes. Réaménagements allant dans le sens d'une revitalisation et non d'un "bétonnage".	Améliorations paysagères et requalification des axes principaux.
4.4	Besoins en surfaces	Augmentation de l'attractivité aux abords des pénétrantes (notamment rue de Vevey), d'où densification.	Effet sensible.
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	

P2 Mesures "Valtraloc"

Description

Le paquet P2 comprend les mesures suivantes :

M10a	Réaménagement de la traversée de Riaz	A
M10b	Réaménagement de la liaison du Temple-Romain (route de la Gruyère – route des Monts) (Riaz)	A
M10c	Réaménagement de la route des Monts (axe complémentaire) (Riaz)	avant 2011
M11	Réaménagement de la traversée de Vuadens	A
M12	Compléments d'aménagement dans la traversée de Morlon	A
M13a	Réaménagement de la route cantonale dans le secteur de la gare du Pâquier	A
M13b	Réaménagement des liaisons entre le village et la route cantonale (Le Pâquier)	A

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	1	2	1	1	-	3	2	3	3	3	2	1	2	2	-
Mesures antérieures	✓						✓			✓	✓				
	Certaines mesures sont prévues avant 2011. Des aménagements routiers (notamment Morlon) et des sécurisations d'itinéraires ont déjà été réalisées.														
Points	2.5						4			4	3				

Synthèse

Le paquet de mesure est évalué de la manière suivante :

Priorité

A

Coûts (mio CHF)

9.48

Utilité

13.5

P2 Mesures "Valtraloc"

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Arrêts sur chaussée en traversée des localités.	Utilité moyenne.
1.2	Qualité TP	Réaménagement des arrêts (arrêts sur chaussée sans dépassement des TIM).	Bonne fluidité des chemine-ments TP, assurée à long terme.
1.3	Engorgement du trafic routier	Les vitesses recherchées (40-50 km/h) vont dans le sens d'une meilleure fluidité.	Impact limité, peu d'effets sur les volumes de circulation, mais amélioration de la fluidité.
1.4	Accessibilité	Meilleure prise en compte des accès riverains et secondaires longeant les axes de traversée des localités.	Effet limité.
1.5	Intermodalité	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Chaque réaménagement de traversée de localité intègre la MD (sécurité, confort, attractivité).	Effet important sur la qualité des déplacements de modes doux.
2.1	Concentration des activités sur des pôles	L'attractivité nouvelle des abords de ces routes aura pour conséquence un non étalement des activités et de l'habitat vers les zones périphériques.	Effet moyen.
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	Requalification urbaine des traversées et diminution des nuisances.	Amélioration de la qualité de vie.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Un des buts principaux des réaménagements de type Valtraloc est de diminuer l'effet de césure.	Effets importants.
3	Augmentation de la sécurité routière	Maîtrise des vitesses (objectif : 30 à 50 km/h), et prise en compte de la sécurité des MD.	Effets très bénéfiques pour la sécurité, notamment celle des usagers les plus vulnérables.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Diminution des vitesses, donc du bruit routier.	Effets positifs.
4.2	Pollution de l'air	Diminution des vitesses et augmentation de la fluidité.	Faible impact.
4.3	Climat, émissions de CO ₂	Revitalisation des traversées, avec traitement paysager.	Impact moyen.
4.4	Besoins en surfaces	Regain d'attractivité le long des axes réaménagés, d'où une limitation de l'étalement.	Impact moyen.
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	

P3 Mesures "zones à vitesse modérée"

Description

Le paquet P3 comprend les mesures suivantes :

M14	Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 1 (Bulle)	avant 2011
M15a	Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 (Bulle) Réaménagement du centre du Village de La Tour-de-Trême (2010) (Bulle)	A
M15b	Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 (Morlon)	A
M15c	Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 (Riaz)	A
M15d	Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 (Vuadens)	A
M15e	Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2 (Le Pâquier)	A

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	-	-	2	2	-	3	-	3	3	3	2	1	2	-	-
Mesures antérieures	✓						✓			✓	✓				
	Mesures déjà réalisées dans de nombreux secteurs des communes de l'agglomération.														
Points	3.5						4			4	3				

Synthèse

Le paquet de mesure est évalué de la manière suivante :

Priorité

A

Coûts (mio CHF)

4.20

Utilité

14.5

P3 Mesures "zones à vitesse modérée"

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.2	Qualité TP	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.3	Engorgement du trafic routier	Suppression du trafic de transit dans les quartiers, déplacement de ce trafic vers des axes plus adaptés.	Effet modéré sur les engorgements routiers.
1.4	Accessibilité	Meilleure lisibilité du réseau routier par une hiérarchisation plus claire (axes orientés trafic vs. routes de quartier). Rétablissement de la fonction accessibilité au sens de la multimodalité.	Augmentation de l'accessibilité aux quartiers.
1.5	Intermodalité	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Chaque introduction en zone à vitesse modérée prend en compte la MD.	Effets très importants sur la qualité de déplacement des modes doux.
2.1	Concentration des activités sur des pôles	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	Nouveau fonctionnement des routes de quartier, diminution des vitesses et des nuisances.	Amélioration de la qualité de vie.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Mise en adéquation des conditions de circulation par rapport aux milieux traversés, d'où une réduction de l'effet de césure.	Forte diminution de l'effet de césure dans les quartiers.
3	Augmentation de la sécurité routière	La mise en zone modérée est unanimement considérée comme une amélioration de la sécurité routière.	Effets très bénéfiques pour la sécurité, notamment celle des usagers les plus vulnérables.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Diminution des vitesses, donc du bruit routier.	Effets positifs.
4.2	Pollution de l'air	Diminution des vitesses, donc de la pollution de l'air.	Effets limités dans les zones à vitesse modérée.
4.3	Climat, émissions de CO ₂	Requalification de l'espace public et traitement paysager.	Effets moyens.
4.4	Besoins en surfaces	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	

M16 Mesures d'accompagnement à l'exploitation du réseau de transports publics routier

Description

La mesure M16 comprend les mesures suivantes :

M16a	Réalisation d'un terminus dans la zone industrielle de Vuadens	A
M16b	Réalisation d'un arrêt entre la zone industrielle et la gare de Vuadens	A
M16c	Réalisation d'un arrêt "Sur le Dally" (Vuadens) Réalisation d'un arrêt "Sur le Dally" (Bulle)	A
M16d	Réalisation d'un arrêt "Gare / Nicolas-Glasson" (Bulle)	A
M16e	Réaménagement de l'arrêt "Centre Commercial" (Bulle)	A
M16f	Réaménagement de l'arrêt "Vudalla" (Bulle)	A
M16g	Réalisation de l'arrêt "En Palud" (Bulle)	A
M16h	Réalisation d'un arrêt orienté sud-nord à la gare de Bulle	A

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	-	2	2	3	1	1	2	2	-	1	1	1	1	-	-
Mesures antérieures	Néant.														
Points	2						2			1	1				

Synthèse

La mesure est évaluée de la manière suivante :

Priorité

A

Coûts (mio CHF)

1.00

Utilité

6

M16 Mesures d'accompagnement à l'exploitation du réseau de transports publics routier

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.2	Qualité TP	Meilleure desserte du territoire. Qualité et confort des aménagements.	Bonne amélioration de desserte et confort.
1.3	Engorgement du trafic routier	Amélioration de l'attractivité des TP, donc incitation au report modal des TIM vers les TP.	Effet moyen.
1.4	Accessibilité	Meilleure accessibilité par la création de nouveaux arrêts.	Bonne amélioration de la desserte.
1.5	Intermodalité	3 objets apportent une amélioration de l'accessibilité deux-roues (stationnement).	Impact moyen sur l'intermodalité TP – deux-roues.
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Cf. CE1.5	
2.1	Concentration des activités sur des pôles	2 arrêts sont créés dans des zones d'activité. Une attractivité générale supplémentaire est créée par la réalisation des nouveaux arrêts.	Effet moyen.
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	La densification des arrêts va dans le sens d'une mise en valeur du tissu urbain. Un soin particulier sera en outre apporté aux différents réaménagements.	Effet moyen.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
3	Augmentation de la sécurité routière	Effet sur le report modal par augmentation de l'attractivité des TP.	Effets limités.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	La desserte supplémentaire du territoire joue un rôle dans le report modal. Donc diminution du trafic TIM.	Effets limités.
4.2	Pollution de l'air	La desserte supplémentaire du territoire joue un rôle dans le report modal.	Effets limités.
4.3	Climat, émissions de CO ₂	La desserte supplémentaire du territoire joue un rôle dans le report modal.	Effets limités.
4.4	Besoins en surfaces	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	

M17 Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale

(y.c. déplacement de la halte Le Pra et création de la halte Roseires)

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	3	3	1	3	-	-	2	1	-	1	3	1	1	-	-
Mesures antérieures	Néant.														
Points	2.5						1.5			1	2				

Synthèse

La mesure est évaluée de la manière suivante :

Priorité

B

Coûts (mio CHF)

15.00

Utilité

7

M17 Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale

(y.c. déplacement de la halte Le Pra et création de la halte Roseires)

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Plus de transbordement nécessaire à la gare de Bulle pour les trajets diamétraux, d'où gain de durée de déplacement.	Nette amélioration pour les durées de déplacements diamétraux.
1.2	Qualité TP	Gain de confort de la voie normale. Meilleure desserte du territoire (optimisation et création de haltes). Fréquence augmentée.	Nette amélioration de la qualité de l'offre.
1.3	Engorgement du trafic routier	Participation au transfert modal TIM/TP	Effets limités.
1.4	Accessibilité	Meilleure accessibilité car nouvel arrêt. Garantie de l'accessibilité pour le trafic de marchandises vers Broc (Nestlé).	Nette amélioration de la desserte ferroviaire.
1.5	Intermodalité	Indicateur non pertinent pour cette mesure.	
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Indicateur non pertinent pour cette mesure.	
2.1	Concentration des activités sur des pôles	Meilleure desserte des pôles d'habitation dans le secteur de La Tour-de-Trême.	Effet moyen au niveau de l'agglomération.
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	Participation au report modal par la mise à disposition d'un TP ferroviaire dans un milieu urbain.	Effet limité.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Indicateur non pertinent pour cette mesure.	
3	Augmentation de la sécurité routière	Augmentation de l'attractivité des TP, donc incitation au report modal.	Effet limité.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Amélioration substantielle de la situation (rail) par le renouvellement des infrastructures, voire du matériel roulant.	Nette amélioration.
4.2	Pollution de l'air	Participation au report modal.	Effet limité.
4.3	Climat, émissions de CO ₂	Cf. 4.2	
4.4	Besoins en surfaces	Indicateur non pertinent pour cette mesure.	
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour cette mesure.	

P4 Mesures "amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce"

Description

Le paquet P4 comprend les mesures suivantes :

M19a	Tronçon RC Le Maupas jusqu'à l'entrée de Vuadens (Vuadens)	A
M19b	Tronçon RC Sur Le Dally (Vuadens) Tronçon RC Sur Le Dally (Bulle)	A
M19c	Tronçon Le Coude – La Pépinière (Bulle)	A
M19d	Réaménagement du chemin de La Pépinière (Bulle)	A
M19e	Création d'une liaison entre les Granges et la rue de Vevey (Bulle)	A
M19f	Réaménagement de la route du Verdél (Bulle)	A
M20a	Réaménagement du tronçon Riaz-Centre – Champy (Riaz)	A
M20b	Réaménagement de la rue de la Léchère entre les rues du Château d'En-Bas et du Battentin (Bulle)	A
M20c	Réaménagement du tronçon Champ-Barby – La Tour-de-Trême (Bulle)	A
M20d	Création d'une liaison entre Riaz et la route de Morlon (Riaz) Création d'une liaison entre Riaz et la route de Morlon (Bulle)	A Avant 2011
M20e	Complément de liaison entre Le Pâquier et Le Cloalet (Le Pâquier)	A
M21a	Création d'une liaison Champy – Chemin des Crêts (Bulle)	A
M21b	Réaménagement de la route de l'Industrie (Bulle)	A
M21c	Réaménagement du parcours Vuadens-Planchy longeant l'autoroute (Vuadens)	A

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	-	-	2	3	2	3	1	2	2	3	1	1	1	2	-
Mesures antérieures	✓						✓			✓	✓				
	Des mesures importantes en faveur des deux-roues et des piétons ont été prises ces dernières années. Dont une expertise de l'ensemble des passages pour piétons bullois par le bpa et la création de voies cyclables le long des axes principaux d'entrée.														
Points	3.5						3			4	2				

Synthèse

Le paquet de mesure est évalué de la manière suivante :

Priorité

A

Coûts (mio CHF)

3.41

Utilité

12.5

P4 Mesures "amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce"

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.2	Qualité TP	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.3	Engorgement du trafic routier	Participation au report modal des TIM vers les MD.	Effet moyen.
1.4	Accessibilité	Accessibilité générale pour les MD améliorée.	Nette amélioration, portant sur l'ensemble de l'agglomération.
1.5	Intermodalité	L'amélioration des liaisons de MD incitera les usagers à modifier leurs chaînes de déplacements (par ex. MD-TP).	Effet moyen.
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Nouvelles liaisons, réaménagements et sécurisation des itinéraires de MD.	Nette amélioration de la qualité du trafic de MD, portant sur l'ensemble de l'agglomération.
2.1	Concentration des activités sur des pôles	Une meilleure qualité de déplacements en MD dans l'agglomération a pour effet une attractivité de celle-ci et de ses pôles.	Effets limités.
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	Les réaménagements notamment, mais aussi la création et la sécurisation de nouvelles liaisons contribuent à l'augmentation de la qualité de vie.	Effets moyens, avec les nouvelles possibilités de liaisons offertes.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Les réaménagements visent à redistribuer les espaces de circulation en intégrant mieux les MD. L'effet de césure sera dès lors moins important.	Effets moyens.
3	Augmentation de la sécurité routière	Les réaménagements et nouvelles liaisons pour la MD apportent des améliorations importantes.	Gains importants de sécurité routière pour les usagers les plus vulnérables.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Participation au report modal TIM vers MD par une meilleure desserte de MD dans l'agglomération.	Effets limités.
4.2	Pollution de l'air	Participation au report modal, donc diminution du TIM.	Effets limités.
4.3	Climat, émissions de CO ₂	Participation au report modal, donc diminution du TIM.	Effets limités.
4.4	Besoins en surfaces	Une meilleure qualité de déplacements en MD dans l'agglomération a pour effet une attractivité de celle-ci et une limitation de l'étalement urbain.	Effets moyens.
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	

P5 Mesures "amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce"

Description

Le paquet P5 comprend les mesures suivantes :

M22a	Réalisation d'un raccourci sur le parcours Morlon-Riaz (Morlon)	B
	Réalisation d'un raccourci sur le parcours Morlon-Riaz (Riaz)	B
M22b	Réaménagement de la liaison entre Vuadens et La Pâla (Vuadens)	B
	Réaménagement de la liaison entre Vuadens et La Pâla (Bulle)	B
M22c	Réaffectation et réaménagement de la route de la Sionge (Riaz)	B
	Réaffectation et réaménagement de la route de la Sionge (jusqu'à la rue du Battentin) (Bulle)	B
M22d	Création d'une liaison verte Riaz-Montcalia (Bulle)	B
M22e	Création d'une liaison entre Les Granges et La Ronclina (canal des Usiniers) (Bulle)	B
M22f	Création d'une liaison entre la halte de La Tour-de-Trême et le bois de Sautaux (Bulle)	Avant 2011
M23a	Création d'une liaison rue de Vevey – route de l'Industrie (y.c. deux passages sous-voies) (Bulle)	B
M23b	Création d'une liaison route de Riaz – Champy (Riaz)	B

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	-	1	1	2	2	3	2	2	2	3	1	1	1	1	-
Mesures antérieures	✓						✓			✓	✓				
	Des mesures importantes en faveur des deux-roues et des piétons ont été prises ces dernières années.														
Points	3						2			4	1				

Synthèse

Le paquet de mesure est évalué de la manière suivante :

Priorité

B

Coûts (mio CHF)

5.41

Utilité

10

P5 Mesures "amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce"

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.2	Qualité TP	Dans le cadre de la mesure M23a, deux passages sous les voies ferroviaires seront créés, et profiteront également au confort des usagers des deux haltes desservant Planchy.	Effets limités, impact local.
1.3	Engorgement du trafic routier	Participation au report modal des TIM vers les MD.	Effet limité.
1.4	Accessibilité	Accessibilité générale pour les MD améliorée.	Effet moyen.
1.5	Intermodalité	L'amélioration des liaisons de MD incitera les usagers à modifier leurs chaînes de déplacements (par ex. MD-TP).	Effet moyen.
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Nouvelles liaisons, réaménagements et sécurisation des itinéraires de MD.	Nette amélioration de la qualité du trafic de MD, portant sur l'ensemble de l'agglomération.
2.1	Concentration des activités sur des pôles	Meilleure accessibilité générale de l'agglomération par les MD, donc mesures favorisant la concentration..	Effets moyens.
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	Les réaménagements notamment, mais aussi la création et la sécurisation de nouvelles liaisons contribuent à l'augmentation de la qualité de vie.	Effets moyens, avec les nouvelles possibilités de liaisons offertes.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Les réaménagements visent à redistribuer les espaces de circulation en intégrant mieux les MD. L'effet de césure sera dès lors moins important. Dans le cadre de la mesures M23a, un nouveau franchissement des voies de chemin de fer est prévu.	Effets moyens.
3	Augmentation de la sécurité routière	Les réaménagements et nouvelles liaisons pour la MD apportent des améliorations importantes.	Gains importants de sécurité routière pour les usagers les plus vulnérables.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Participation au report modal TIM vers MD par une meilleure desserte de MD dans l'agglomération.	Effets limités.
4.2	Pollution de l'air	Participation au report modal, donc diminution du TIM.	Effets limités.
4.3	Climat, émissions de CO ₂	Participation au report modal, donc diminution du TIM.	Effets limités.
4.4	Besoins en surfaces	Limitation de l'étalement urbain par un regain d'attractivité de l'agglomération (déplacements par MD améliorés).	Effets limités.
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	

M24 Aménagements de stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics...

Description

La mesure M24 comprend les mesures suivantes :

M24a	... pour la commune du Pâquier	A
M24b	... pour la commune de Morlon	A
M24c	... pour la commune de Riaz	A
M24d	... pour la commune de Vuadens	A
M24e	... pour la commune de Bulle	A

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	-	3	1	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	2	-
Mesures antérieures	Néant.														
Points	2.5						1			1	1				

Synthèse

La mesure est évaluée de la manière suivante :

Priorité	Coûts (mio CHF)	Utilité
A	0.45	5.5

M24 Aménagements de stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics...

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.2	Qualité TP	Les aménagements pour deux-roues dans les interfaces augmentent la qualité du service de TP.	Amélioration importante.
1.3	Engorgement du trafic routier	Possibilités supplémentaires d'utilisation des TP (élargissement du cercle de desserte).	Effets moyens.
1.4	Accessibilité	Les possibilités de parking pour deux-roues sont une invitation à une utilisation accrue de ce mode, donnant une meilleure accessibilité générale.	Effets moyens.
1.5	Intermodalité	Des possibilités supplémentaires d'intermodalité MD-TP sont créées par ce nouveau stationnement.	Amélioration importante.
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Les nouvelles possibilités de stationnement augmentent la qualité du service offert aux deux-roues.	Amélioration importante de qualité.
2.1	Concentration des activités sur des pôles	Par l'attractivité générale supplémentaire des deux-roues, regain d'attractivité des pôles de développement.	Effets limités.
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	Participation au report modal.	Effets limités.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Participation au report modal.	Effets limités.
3	Augmentation de la sécurité routière	Chaînes de déplacement incluant l'utilisation des TP, d'où un gain de sécurité.	Effets limités.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Participation au report modal, par incitation à l'utilisation accrue des TP.	Effets limités.
4.2	Pollution de l'air	Participation au report modal, donc diminution du TIM.	Effets limités.
4.3	Climat, émissions de CO ₂	Cf. 4.2	
4.4	Besoins en surfaces	Limitation de l'étalement urbain par un gain d'attractivité des centres.	Effet moyen.
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	

M26 Création de zones de parking

Description

La mesure M26 comprend les mesures suivantes :

M26a	Création de zones de parking d'échange (Terraillet, Pâla), 2 x 50 pl. (Bulle)	B
M26b	Création de zones de parking favorisant le covoiturage (Bulle)	B

Evaluation

L'évaluation des critères d'efficacité a donné les résultats suivants (détail des indicateurs page suivante) :

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	-	1	2	2	3	-	-	1	1	1	1	1	1	-	-
Mesures antérieures	✓														
Points	3						1			1	1				

Synthèse

Le paquet de mesure est évalué de la manière suivante :

Priorité

B

Coûts (mio CHF)

0.30

Utilité

6

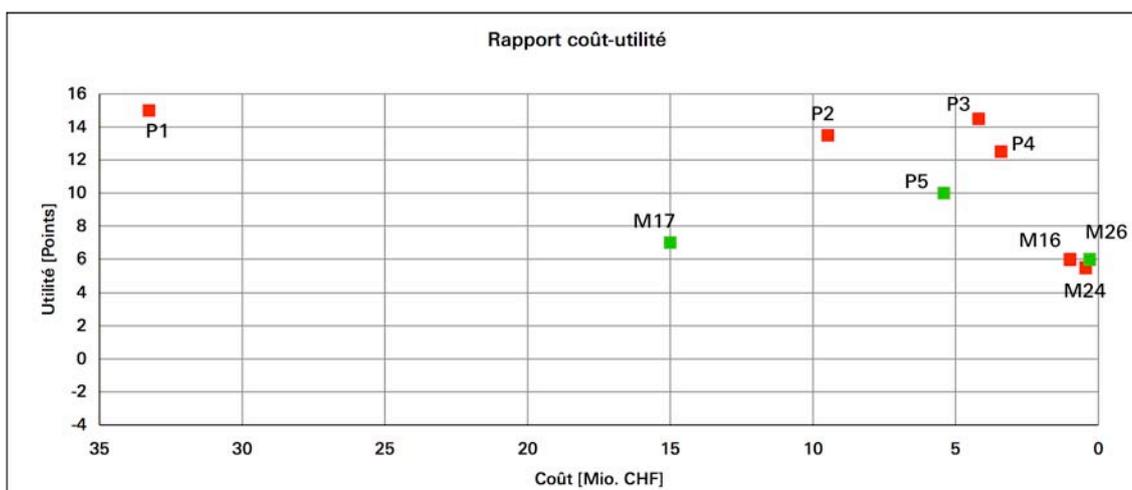
M26 Mesures "axes structurants dans la commune-centre"

CE	Indicateur	Effets	Evaluation qualitative
1.1	Durée des déplacements TP	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
1.2	Qualité TP	Nouveau service permettant de satisfaire la clientèle.	Amélioration de l'offre.
1.3	Engorgement du trafic routier	Diminution du trafic entrant en ville.	Amélioration des conditions d'accès en ville.
1.4	Accessibilité	Nouveau service offert, et diminution du trafic TIM entrant en ville.	Amélioration des conditions d'accès en ville.
1.5	Intermodalité	Nouvelles possibilités dans les chaînes de déplacement.	Nouvelle offre sur chaque axe d'entrée.
1.6	Qualité du trafic piétonnier et cycliste	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
2.1	Concentration des activités sur des pôles	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
2.2	Urbanisme et qualité de la vie	Participation au transfert modal, donc diminution du trafic entrant en ville.	Effet limité.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transports dans les milieux bâtis	Participation au transfert modal, donc diminution du trafic entrant en ville.	Effet limité.
3	Augmentation de la sécurité routière	Participation au transfert modal, donc diminution du trafic entrant en ville.	Effet limité.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Participation au transfert modal, donc diminution du trafic entrant en ville.	Effet limité.
4.2	Pollution de l'air	Participation au transfert modal, donc diminution du trafic entrant en ville.	Effet limité.
4.3	Climat, émissions de CO ₂	Cf. 4.2	
4.4	Besoins en surfaces	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	
4.5	Effets de fragmentation des espaces naturels	Indicateur non pertinent pour ces mesures.	

4.2 Synthèse

L'évaluation des paquets de mesures et des mesures isolées de priorités A ou B est présentée dans le tableau et sur le graphique suivants :

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



SIGNATURES



PARTIE E : SIGNATURES

Le Projet d'agglomération bulloise a été adopté par l'Assemblée des délégués de Mobul, le 19 décembre 2007.

Assemblée des délégués

La Secrétaire

N. Hager

Le Président

Commune de Bulle

Le Secrétaire



Le Syndic

Commune de Morlon

Le Secrétaire



La Syndique

Commune du Pâquier

Le Secrétaire



La Syndique

Commune de Riaz

Le Secrétaire



Le Syndic

Commune de Vuadens

Le Secrétaire



Le Syndic

LISTE DES ANNEXES

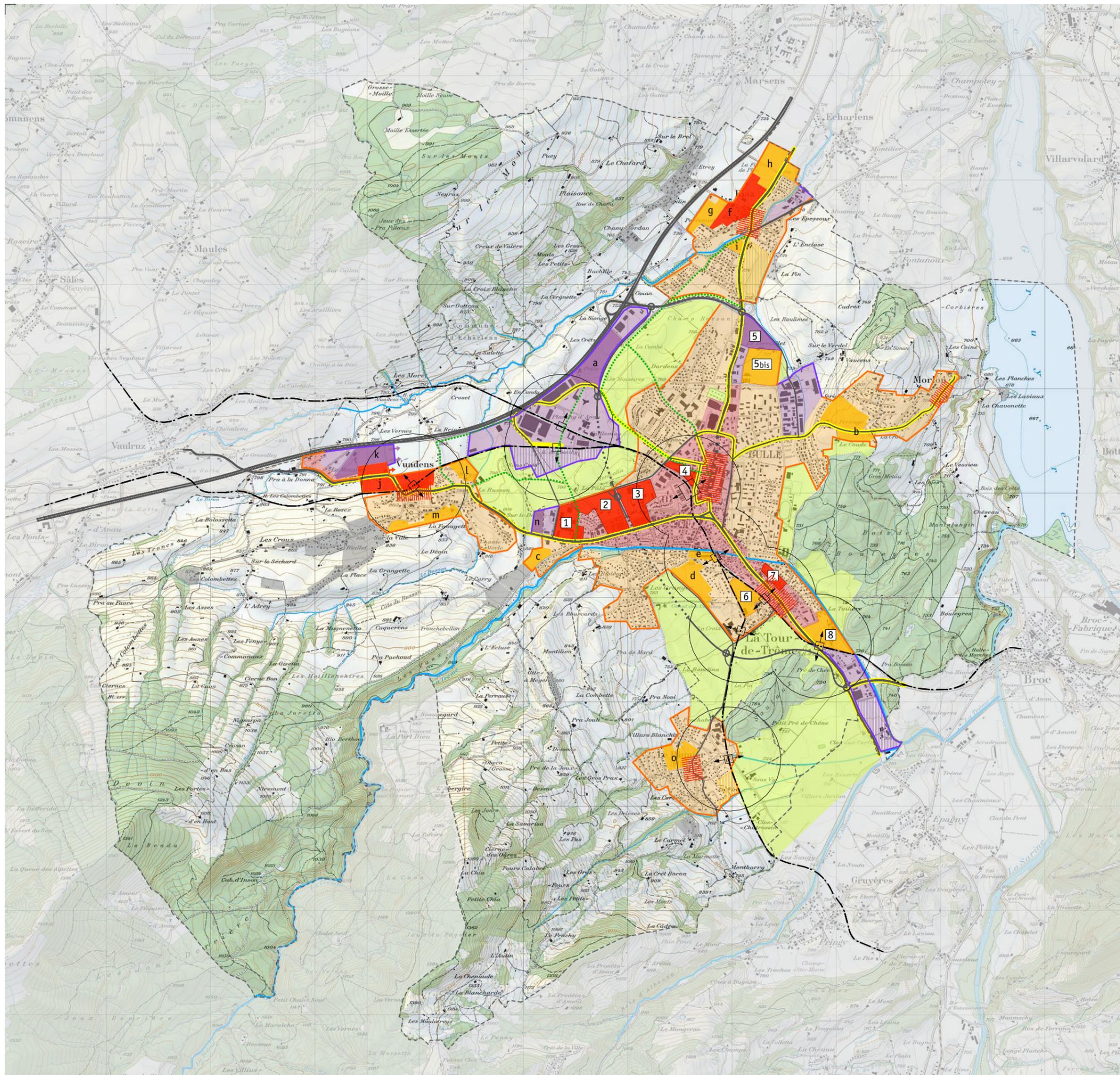
1. Projet d'agglomération, plans

- 1.1 Projet "Urbanisation et paysage"
- 1.2 Projet "Réseau routier"
- 1.3 Projet "Transports publics"
- 1.4 Projet "Mobilité douce"

2. Phases de mise en oeuvre

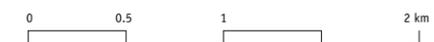
- 2.1 Plan des mesures réalisées avant 2011
- 2.2 Plan des mesures de priorité A (2011-2014)
- 2.3 Plan des mesures de priorité B (2015-2018) et C (après 2018)

3. Statuts de l'association de communes Mobul

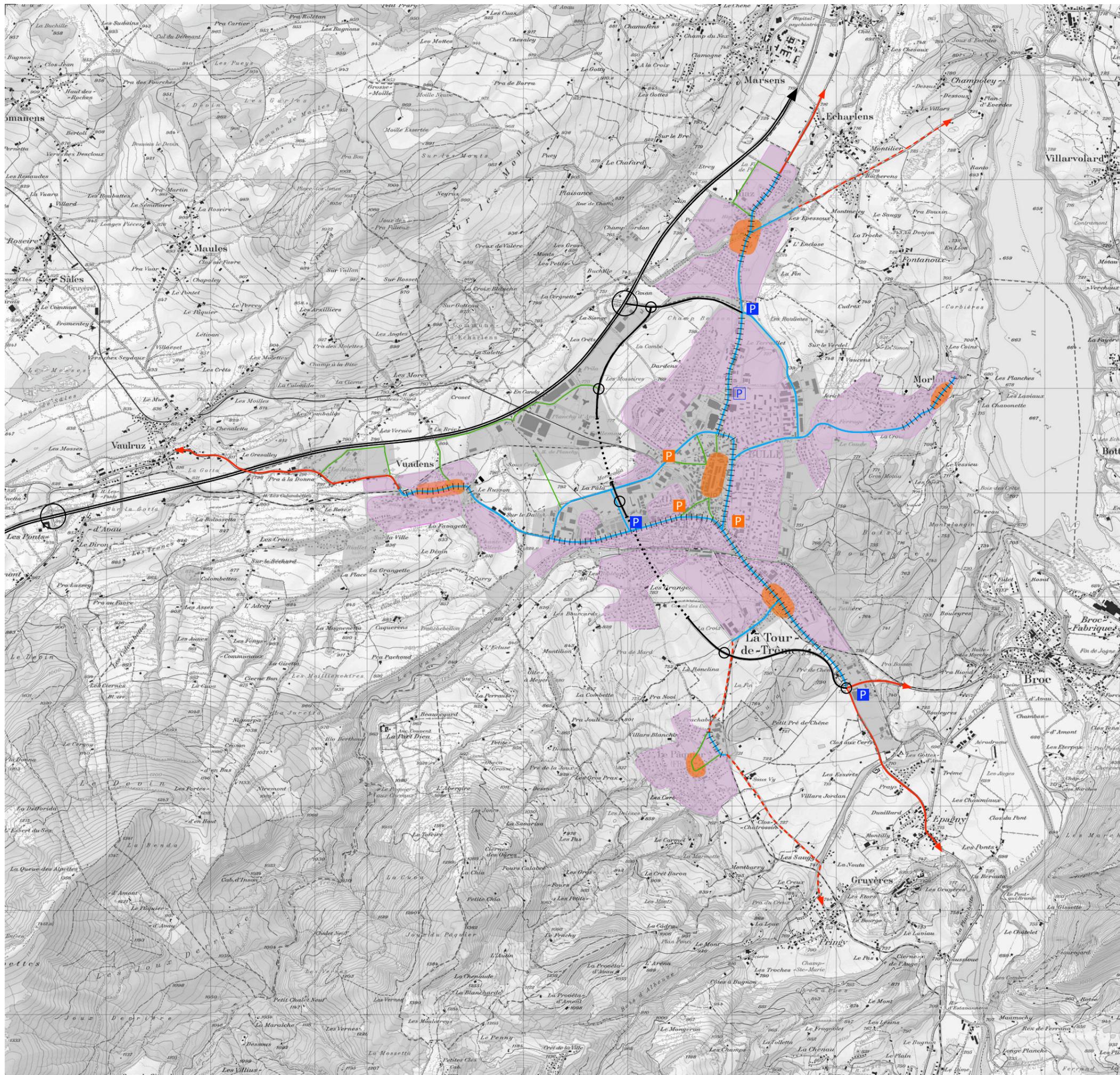


Légende

- | | | | |
|----------|------------------|----------------|-----------------|
| 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

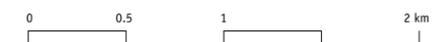


Projet "Réseau routier"

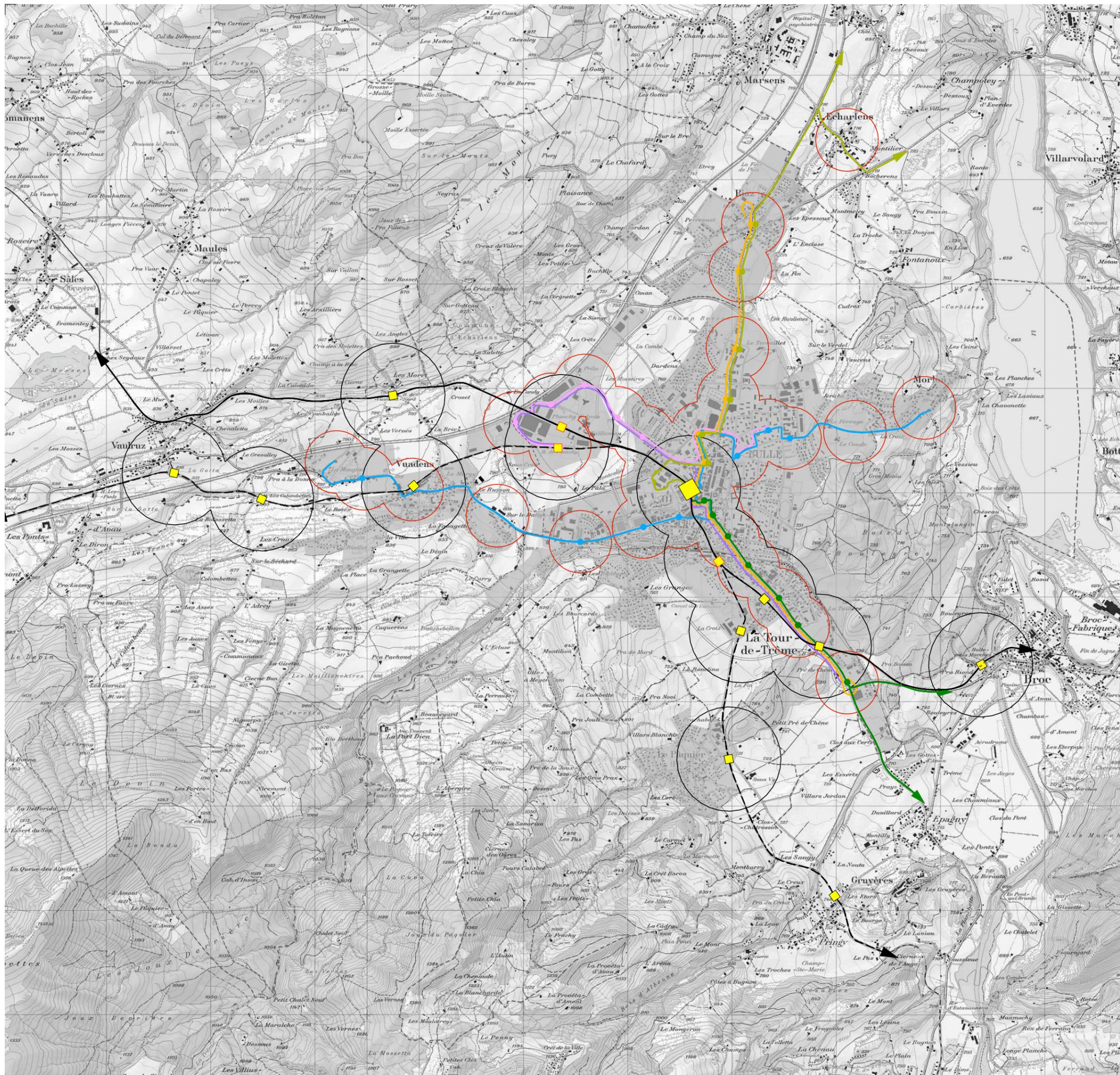


Légende

-  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
-  Parking d'échange et de covoiturage
Emplacement de réserve
-  Parking pour employés et habitants
du centre-ville (parc + marche)



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

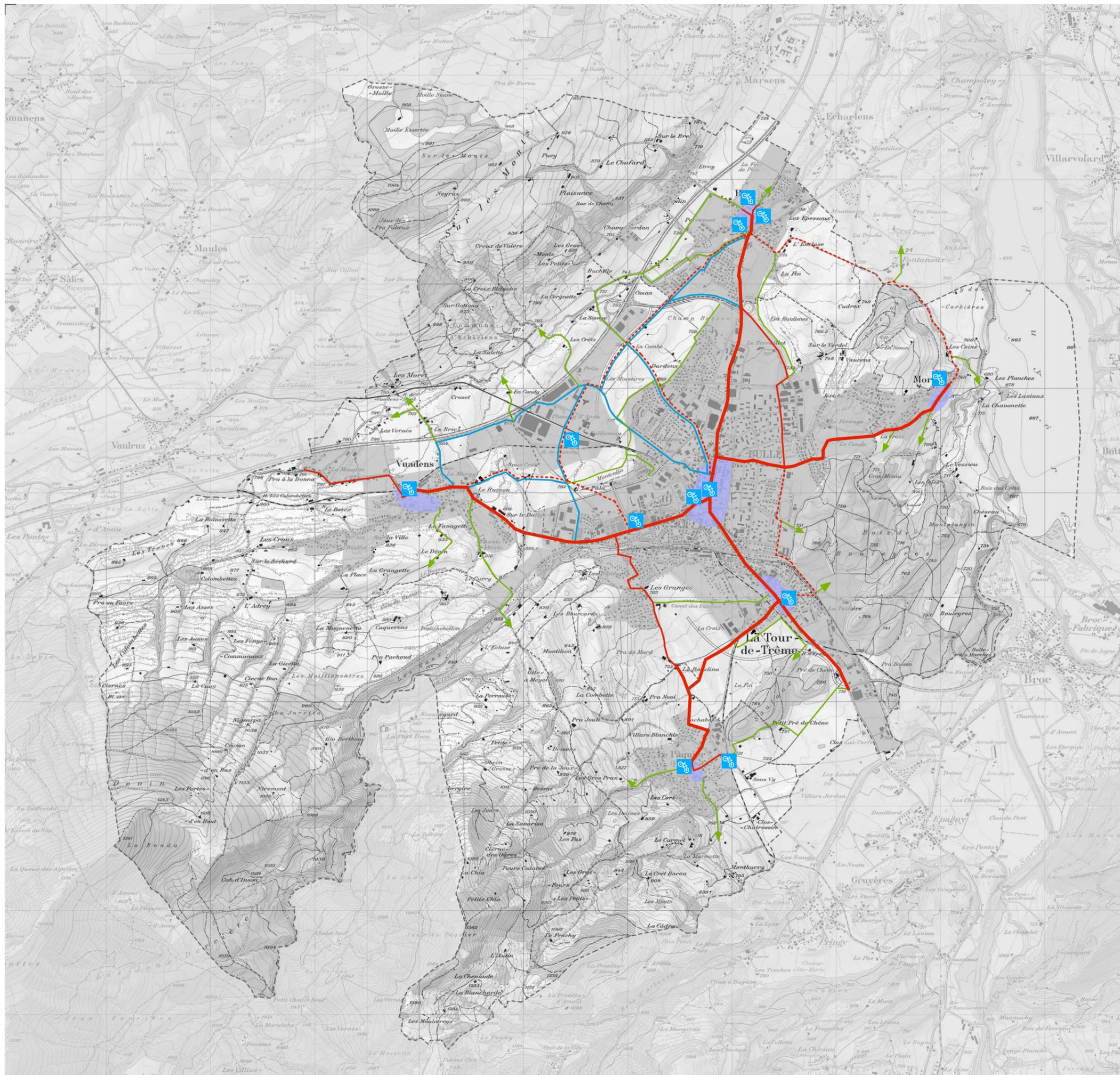
- Gare principale
- / ■ Halte et gare existantes / à créer
- / — Réseau de bus nord / sud
6 lignes à cadence horaire

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)

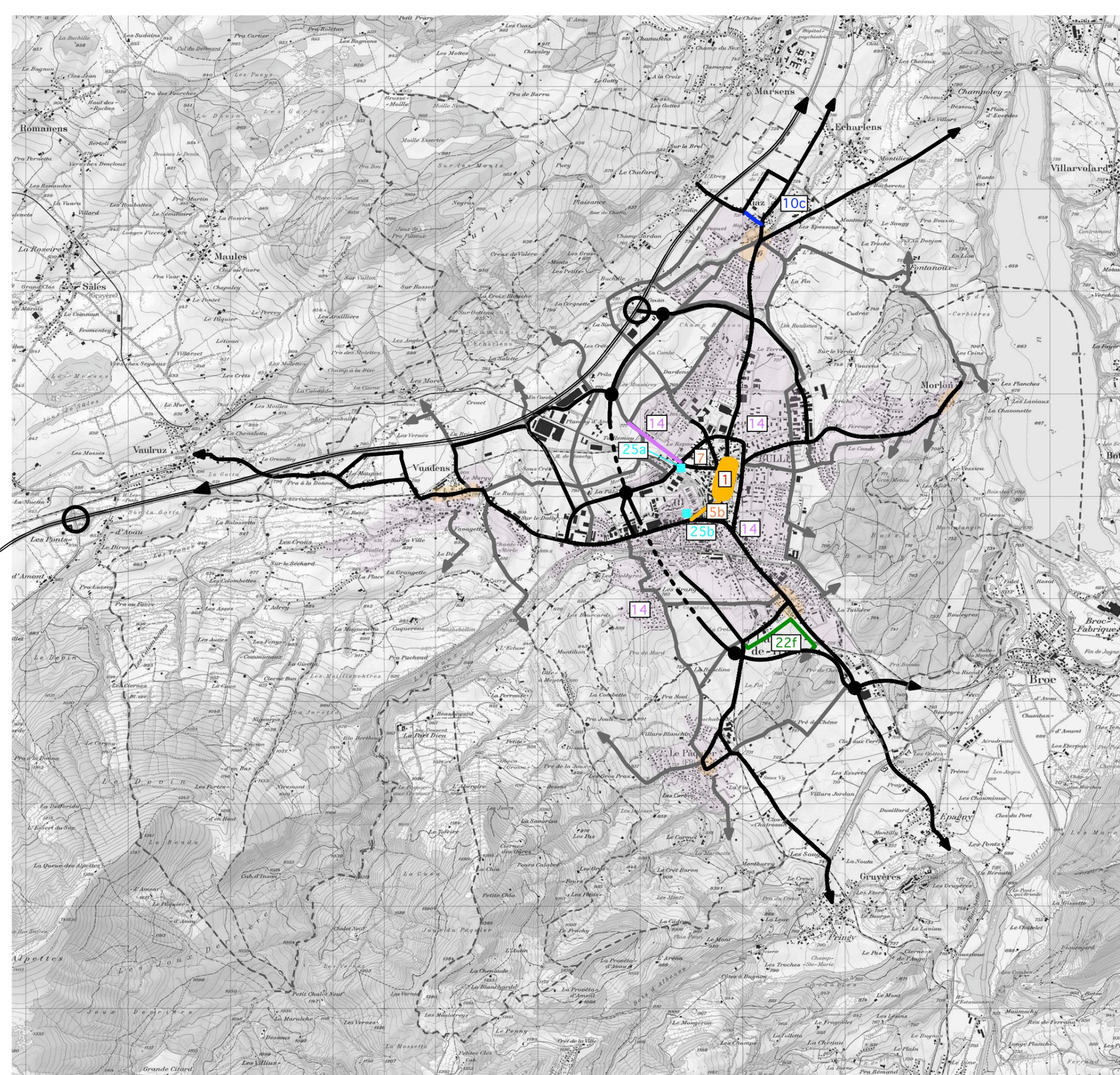


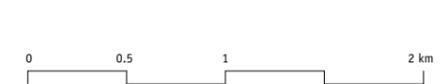
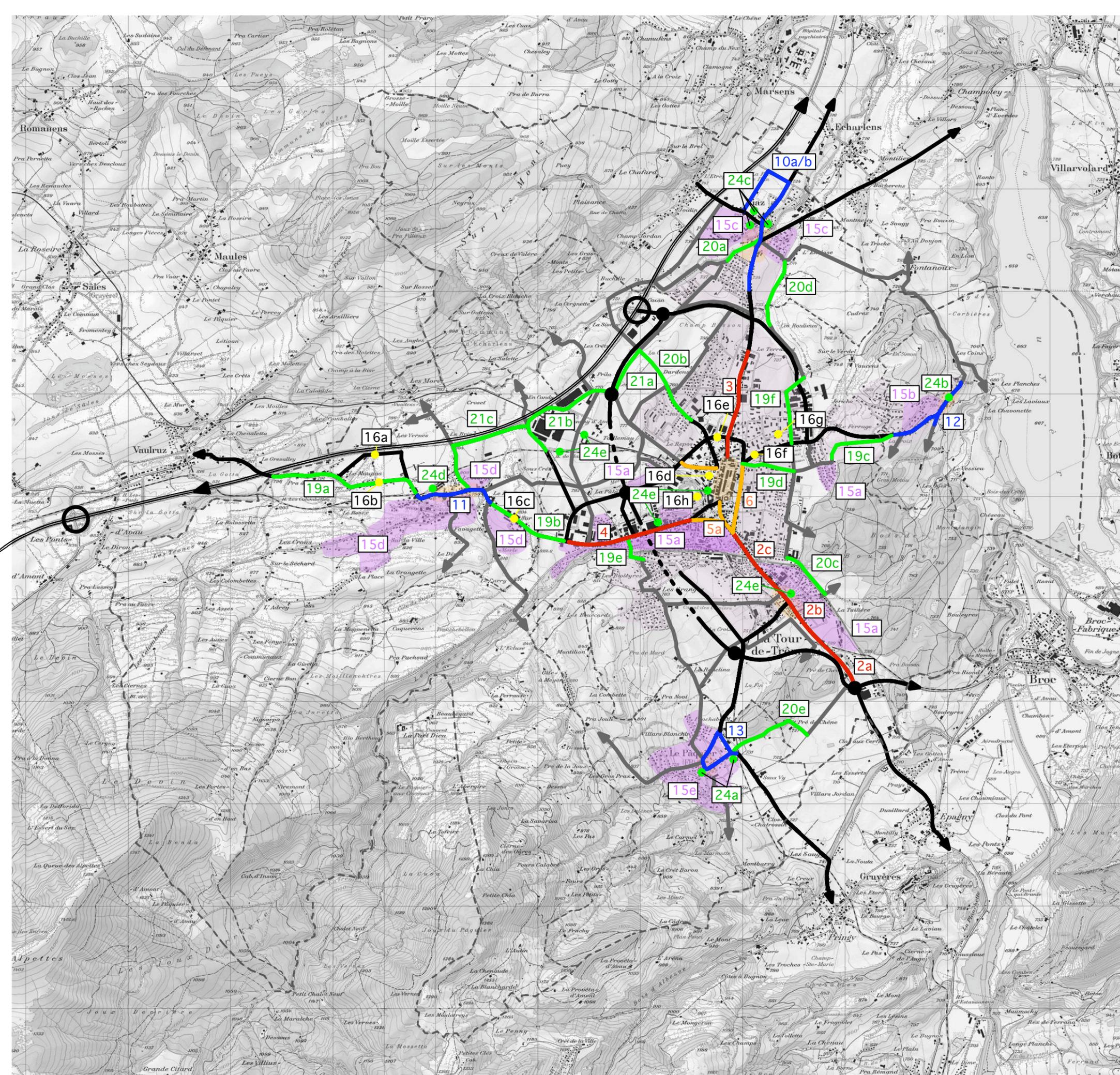


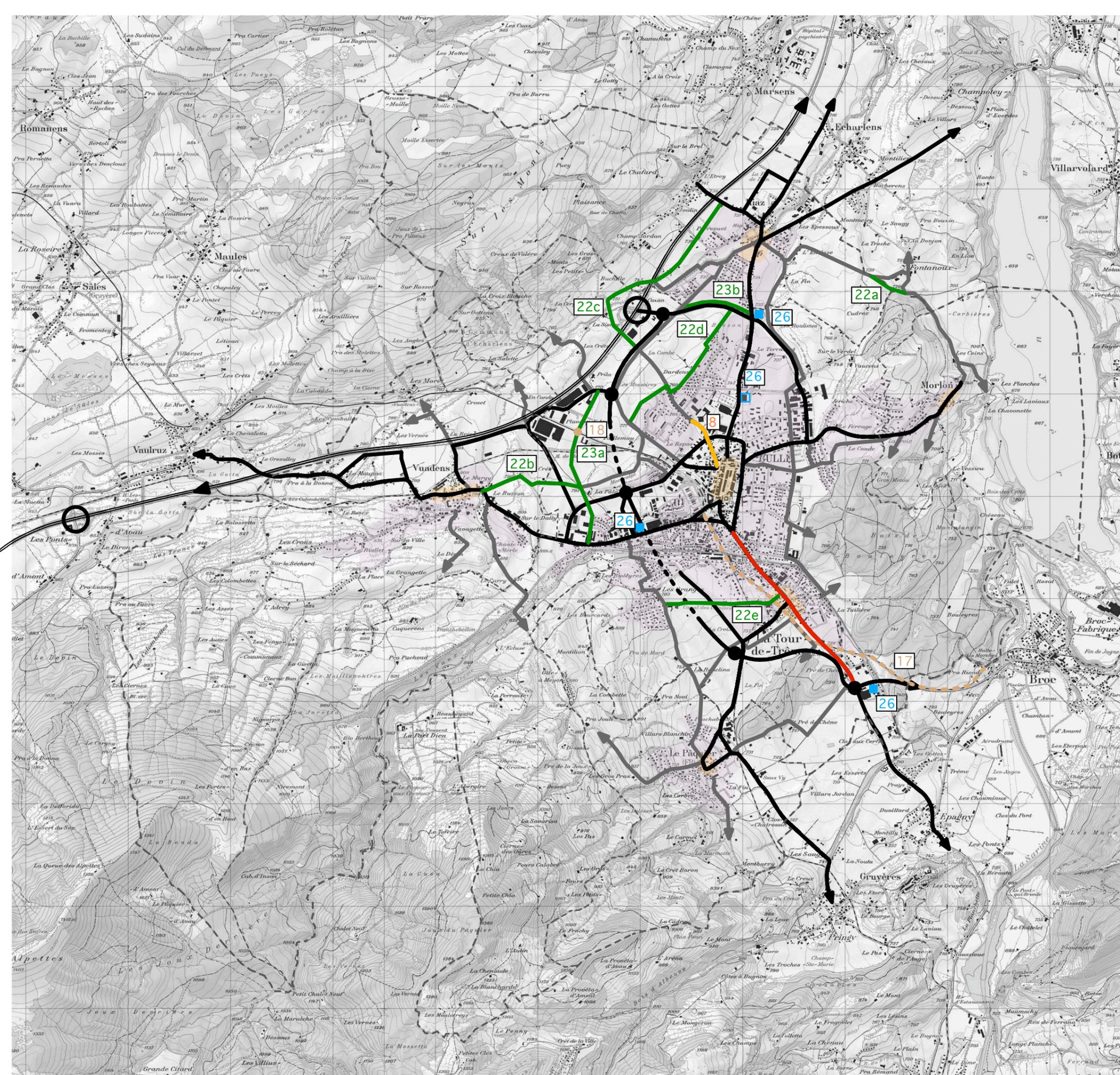
Légende

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









Statuts **de l'Association de communes** **Mobul**

Titre I : Nom, membres, buts, siège, durée

Nom

Article premier

¹ Sous le nom « Association de communes Mobul » (ci-après : Mobul), il est constitué une association de communes à buts multiples au sens de la loi sur les communes (LCo) du 25 septembre 1980.

² 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.

³ Cette association a caractère de personne morale de droit public cantonal au sens de la LCo.

Membres

Article 2

¹ Sont membres de Mobul les communes qui, en vertu d'une décision de leur assemblée communale ou de leur conseil général, ont adhéré aux présents statuts. La liste des communes membres figure en annexe aux présents statuts.

² Mobul peut admettre ultérieurement d'autres communes, en application de la LCo.

Buts

Article 3

¹ 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.

² Mobul établit un projet d'agglomération en référence à la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFI_{infr}) 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).

³ En outre, Mobul établit un plan directeur intercommunal d'utilisation du sol au sens de la LATEC, selon la procédure instaurée par la loi.

⁴ Le plan directeur régional remplit, entre autre, les fonctions de conception globale des transports, de plan régional des transports et de projet général.

⁵ Mobul peut offrir des services à des communes non membres et d'autres associations de communes en application de la LCo.

Siège

Article 4

Le siège de Mobul est à Bulle.

Durée

Article 5

La durée de Mobul est indéterminée.

Titre II : Organes de Mobul

A) L'assemblée des délégués

Assemblée des délégués

Article 6

¹ Chaque commune est représentée à l'assemblée des délégués par au moins un délégué.

² Chaque commune membre dispose d'au moins une voix, plus une voix supplémentaire par tranche ou fraction de 1'000 habitants dépassant 500 habitants selon la population légale.

³ En application des dispositions légales de la LCo, le nombre de voix de la Ville de Bulle est réduit à la majorité moins une voix.

⁴ Le président de l'assemblée des délégués est le Préfet de la Gruyère. En cas d'égalité, le président départage.

Convocation

Article 7

¹ L'assemblée des délégués est convoquée par avis adressé à chaque conseil communal au moins vingt jours à l'avance. La convocation contient l'ordre du jour et la documentation y relative établis par le comité de direction.

² L'assemblée des délégués se réunit au moins deux fois par année, dans les cinq premiers mois pour les comptes et avant le 1^{er} novembre pour le budget. D'autres réunions peuvent avoir lieu si le comité de direction l'estime nécessaire ou si les délégués représentant le quart des voix le demandent.

Attribution

Article 8

L'assemblée des délégués a les attributions suivantes :

- a) elle élit le président et les autres membres du comité de direction;
- b) elle adopte le plan directeur régional;
- c) elle adopte le plan directeur intercommunal d'utilisation du sol;
- d) elle décide du budget, approuve les comptes et le rapport de gestion;
- e) elle vote les dépenses d'investissement, les crédits supplémentaires qui s'y rapportent, ainsi que la couverture de ces dépenses;
- f) elle vote les dépenses non prévues au budget;
- g) elle adopte les règlements;
- h) elle approuve les contrats conclus conformément à l'article 112 al. 2 LCo;
- i) elle décide des modifications de statuts et de l'admission de nouveaux membres;
- j) elle désigne l'organe de révision;
- k) elle surveille l'administration de l'association.

B) Le comité de direction

Composition

Article 9

¹ Le comité de direction est composé d'un conseiller communal par commune membre.

² 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.

Convocation

Article 10

Le comité de direction est convoqué au moins quatorze jours à l'avance, cas d'urgence réservés.

Attributions

Article 11

Il exerce toutes les attributions qui ne sont pas déléguées à un autre organe par la loi sur les communes et la loi sur les transports ou par les statuts.

Représentation

Article 12

Mobul est engagée par la signature collective à deux du président et d'un autre membre du comité.

Titre III : Charges et répartition des frais

Ressources

Article 13

Le financement des prestations de Mobul est assuré par :

- a) des participations des communes membres;
- b) des subventions et des contributions fédérales et cantonales;
- c) des participations de tiers, notamment d'autres communes ou associations de communes (art. 3, al. 5);
- d) des emprunts.

Composition des frais

Article 14

¹ Les charges à répartir entre les communes membres comprennent :

- a) les frais d'exploitation des transports publics proprement dits, après déduction de tous les produits, des subventions et des contributions fédérales et cantonales et des participations de tiers;
- b) les frais financiers (intérêt et amortissement) des investissements relatifs aux transports collectifs (TC);
- c) les frais financiers (intérêt et amortissement) des investissements routiers directement liés au plan directeur régional;
- d) les frais d'administration;
- e) les frais d'études.

² Seuls les investissements nécessaires à la concrétisation des objectifs du plan directeur régional sont pris en charge par Mobul, l'aménagement qualitatif de l'espace public étant pris en charge directement par les communes sur le territoire desquelles l'aménagement est prévu.

**Répartitions des
frais**

Article 15

¹ La participation de chaque membre aux charges définies à l'article 14 est fixée de la manière suivante :

- a) Pour les frais financiers liés aux investissements relatifs au réseau de transports publics et pour les frais d'exploitation du réseau de transports publics, en fonction de son offre de transports publics pour 80 % et pour 20 % en francs par habitant au prorata de la population dite légale selon le dernier arrêté du Conseil d'Etat, pondérée par l'indice total utilisé pour la classification des communes pour la Gruyère. Si une commune n'est pas desservie par le réseau de transports publics de Mobul (pas d'arrêts sur son territoire), elle ne participe pas au financement des investissements et des frais de fonctionnement dudit réseau.
- b) Pour les autres investissements, y compris les études y relatives, la contribution est calculée 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 francs par habitant au prorata de la population dite légale selon le dernier arrêté du Conseil d'Etat, pondérée par l'indice total utilisé pour la classification des communes pour la Gruyère.
- c) Pour les frais d'études générales (planification) et d'administration, en francs par habitant au prorata de la population dite légale selon le dernier arrêté du Conseil d'Etat, pondérée par l'indice total utilisé pour la classification des communes pour la Gruyère.

² L'offre de transports de chaque commune est égale au nombre de départs répertoriés sur son territoire. Seules les prestations retenues et financées par Mobul sont prises en compte.

³ Les données utilisées pour la répartition des charges sont celles qui sont disponibles le 1^{er} janvier de l'année de calcul.

**Modalités de
réalisation**

Article 16

¹ 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.

² Les projets sont soumis pour validation à Mobul qui vérifie leur conformité avec les instruments de planification régionale.

Emprunts

Article 17

Mobul peut contracter des emprunts :

- a) jusqu'à concurrence de Fr. 2'000'000.00 pour les investissements;
- b) jusqu'à concurrence de Fr. 300'000.00 au titre de compte de trésorerie

**Référendum
facultatif et
référendum
obligatoire**

Article 18

¹ Toutes les dépenses nettes d'investissement supérieures à Fr. 500'000.00 sont soumises au référendum facultatif conformément à la LCo.

² Toutes les dépenses nettes d'investissement supérieures à Fr. 1'000'000.00 sont soumises au référendum obligatoire conformément à la LCo.

Paiement des participations communales

Article 19

¹ Les communes membres doivent s'acquitter de leur participation aux échéances fixées par le comité de direction.

² Les communes qui ne s'acquittent pas dans les délais prescrits paient un intérêt au taux de l'emprunt.

Titre IV : Admission de nouveaux membres, sortie, dissolution

Admission

Article 20

¹ Mobul peut admettre de nouveaux membres aux conditions fixées par l'assemblée des délégués.

² La clef de répartition sera recalculée selon les principes définis à l'article 15.

Sortie

Article 21

¹ Les communes membres ne peuvent pas sortir de Mobul avant le 31 décembre de la dixième année qui suit sa constitution. Passé ce délai, elles peuvent le faire pour la fin d'une année moyennant un avertissement de douze mois.

² Le membre sortant perd tout droit aux biens et avoirs de Mobul. Les modalités et conditions de sortie d'une commune sont fixées par l'assemblée des délégués.

Dissolution

Article 22

¹ Mobul ne peut être dissoute que par décision des deux tiers des voix des communes membres.

² En cas de dissolution, les organes de liquidation devront donner préférence à toutes solutions permettant de continuer l'exploitation des services.

³ Les dettes non couvertes ou le capital disponible après la liquidation de Mobul passent aux communes membres suivant les règles qui auront servi à calculer la participation des communes.

Titre V : Dispositions transitoires finales

Reprise

Article 23

L'Association des communes Mobul reprend tous les engagements conclus par le comité provisoire chargé de préparer la création de la future association.

Entrée en vigueur

Article 24

¹ Les présents statuts entrent en vigueur après leur adoption par l'assemblée des délégués, ainsi que par l'assemblée communale ou par le conseil général de chaque commune membre, et après leur approbation par le Conseil d'Etat.

² Ils remplacent les statuts approuvés par le Conseil d'Etat le 19 mars 2007.

Annexe - liste des communes membres

- Bulle
- Morlon
- Le Pâquier
- Riaz
- Vuadens