



## Plan directeur d'agglomération

**Soumis à consultation publique par publication dans la Feuille officielle n° 23 du 23 juin 2008**

**Approuvé par le Comité de direction le 3 novembre 2011**

Yves Sudan, Président

Antoinette Badoud, Vice-présidente

**Adopté par l'Assemblée des délégués de l'agglomération bulloise le 20 mars 2012**

Patrice Borcard, Président

Nadia Remy, Secrétaire

**Approuvé par le Conseil d'Etat**

Georges Godel, Président

Danielle Gagnaux, Chancelière



p. a. Commune de Bulle

Département technique

Grand-Rue 7

Case postale 32

1630 Bulle

info@mobul.ch

www.mobul.ch

026 919 18 40

Les communes membres

Bulle:	commune@bulle.ch	www.bulle.ch
Morlon:	morlon.secretariat@bluewin.ch	www.morlon.ch
Le Pâquier:	lepaquier.montbarry@bluewin.ch	www.lepaquier.ch
Riaz:	commune@riaz.ch	www.riaz.ch
Vuadens:	commune@vuadens.ch	www.vuadens.ch

## ► **t e a m +**

transports  
environnement  
aménagement du territoire

Grand-Rue 51  
CH-1630 Bulle  
t 026 323 27 80  
f 026 322 65 30  
bulle@team-plus.ch

rue du Simplon 17  
CH-1920 Martigny  
t 027 723 27 80  
f 027 722 27 88  
martigny@team-plus.ch

avenue de Sévelin 32  
CH-1004 Lausanne  
t 021 626 23 56  
f 021 626 33 56  
lausanne@team-plus.ch

## Contenu

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>4</b>
1.1	Cadrage	4
1.2	Bases légales	4
1.3	Plan directeur partiel des transports (PDpT)	4
<b>2</b>	<b>Constats</b>	<b>5</b>
2.1	Planification	5
2.2	Urbanisation	6
2.3	Mobilité	7
2.4	Nature et paysage	8
2.5	Environnement	8
<b>3</b>	<b>Objectifs</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Concepts stratégiques</b>	<b>11</b>
4.1	Urbanisation	11
4.2	Activités	14
4.3	Paysage	16
4.4	Réseau routier	20
4.5	Stationnement	24
4.6	Transports publics	26
4.7	Mobilité douce	29
<b>5</b>	<b>Mesures du Projet d'agglomération</b>	<b>32</b>
5.1	Types de mesures	32
5.2	Coûts des mesures	33
5.3	Répartition	33
<b>6</b>	<b>Consultation</b>	<b>34</b>
<b>7</b>	<b>Bilan</b>	<b>35</b>
<b>8</b>	<b>Mise en œuvre du Projet d'agglomération (PDA)</b>	<b>35</b>
<b>9</b>	<b>Fiches de mesures</b>	<b>36</b>
9.1	Mesures infrastructurelles (M)	37
9.2	Mesures de gestion de la mobilité (GM)	48
9.3	Mesures d'urbanisation (U)	53

Plans :

Urbanisation et paysage, Plan de synthèse

Réseau routier et stationnement

Transports publics

Mobilité douce

# 1 Introduction

## 1.1 Cadrage

Le Projet d'agglomération (PA) bulloise "MOBUL" constitue l'aboutissement des réflexions ayant conduit à la réalisation de la route de contournement et de ses mesures d'accompagnement.

Du point de vue de la planification, le Plan directeur partiel des transports (PDpT) a ancré ces éléments (1998). Ce plan concernait les communes de Bulle et La Tour-de-Trême. En 2006, ces deux communes ont fusionné.

Depuis, la situation a sensiblement évolué. En 2006, les autorités des communes de Bulle, Riaz et Morlon décident ainsi d'élaborer un plan régional des transports.

En cours d'étude, la prise de conscience de la nécessité de coordonner les questions de transports et d'urbanisation conduit à la décision d'élaborer un Projet d'agglomération. Le périmètre est alors étendu aux communes de Vuadens et du Pâquier.

*Pour le texte détaillé : Projet d'agglomération, pages 19 à 40*

## 1.2 Bases légales

L'article 27 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC) prévoit, alinéa 1 : "Pour les aspects liés à l'aménagement du territoire, les projets d'agglomération sont considérés comme des plans directeurs régionaux."

Sur cette base, et bien que le PA ait reçu une promesse de financement de la part de la Confédération, il doit aujourd'hui prendre la forme d'un plan directeur régional au sens de la LATEC (plan directeur d'agglomération – PDA) et être inscrit dans le plan directeur cantonal. Le PA reste cependant inchangé et MOBUL reste liée avec la Confédération par ce document.

Le PDA est basé sur le PA. Pour répondre à la forme d'un plan directeur, le PDA a partiellement réorganisé et reformulé le contenu du PA. Le PDA se base sur le projet d'agglomération déposé fin 2007 et certains constats, données, projets ont évolué. Par ailleurs, certains objets ont été retirés. Des notes en pied de page précisent, si nécessaire, qu'il s'agit d'éléments qui ne sont plus totalement d'actualité.

## 1.3 Plan directeur partiel des transports (PDpT)

Le plan directeur partiel des transports (PDpT) a été hiérarchisé en objectifs, principes des mesures et détails des mesures. Dans ce document, les objectifs sont liants, tandis que le détail des mesures n'est donné qu'à titre indicatif.

De plus, les valeurs indiquées dans le détail des mesures ont été fixées dans le but d'atteindre des objectifs environnementaux. Le PDpT reste donc en vigueur tant que ces objectifs ne sont pas atteints.

Les mesures du PA permettent d'atteindre les objectifs liants du PDpT. De ce fait, le PDA reprend uniquement les objectifs du PDpT et non les valeurs indicatives figurant dans le détail de ses mesures.

Notons enfin que le PDpT ne traite que de la problématique du transport individuel motorisé lié à la H189.

## 2 Constats

Les constats préalables<sup>1</sup> au Projet d'agglomération ont mis en évidence les enjeux (en gras) suivants :

### 2.1 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 liant 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.**

---

<sup>1</sup> Ces constats sont préalables au PA de 2007, certains constats ont déjà évolué, notamment du fait de la mise en œuvre des mesures.

## 2.2 Urbanisation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.3 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 permet de décharger "naturellement" en partie ce réseau. Des mesures d'accompagnement sont mises en œuvre 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 permet 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 suite à 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). Des nouvelles lignes de bus urbaines sont en service.

**> Il s'agit 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 est 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 pour les déplacements dans l'agglomération.**

## 2.4 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 qu'espace agricole à vocation spécifique. 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

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 plan directeur d'agglomération contribuera à 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.**

*Pour le texte détaillé : Projet d'agglomération, pages 41 à 87*



### 3 Objectifs<sup>2</sup>

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

*"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 du développement territorial et de la gestion des déplacements.

#### Contenu liant du plan directeur

##### Objectifs sectoriels

###### *Développement 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.

###### *Cadre de vie*

- > Valoriser le centre ville, les quartiers et les villages (réaménager l'espace public bâti).
- > Préserver et mettre en valeur le contexte bâti, en particulier en tenant compte de ses valeurs patrimoniales.
- > Privilégier la mixité des fonctions (éviter des "quartiers dortoirs", profiter des synergies...).
- > Préserver les espaces agricoles à vocation spécifique (Montcalia, Les Granges) et les espaces paysagers à proximité immédiate de l'agglomération (Bouleyres, Sautaux, Vallée de la Trême, les Colombettes, la Chia, les sentiers pédestres...).

###### *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.
- > Prendre en compte, préserver et valoriser le patrimoine bâti des sites.

---

<sup>2</sup> Ces objectifs ont été formulés en 2007, ils sont en cours de mise en œuvre.

*Paysage et zone agricole*

- > 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 délassement du paysage.

*Transports*

- > 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.

Rappel des objectifs du PDpT :

- > Diminuer le trafic sur les axes d'agglomération et au centre-ville afin :
  - 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 et bruit)
  - d'assurer à l'agglomération son rôle de pôle attractif
- > Assurer à la H189 son rôle de contournement et de ceinture de distribution urbaine performant en vue de soulager l'agglomération de son trafic inutile.
- > Eviter et contrôler les reports de trafic induit (notamment dans les quartiers résidentiels) dus à la H189.

## 4 Concepts stratégiques

### 4.1 Urbanisation

#### Problématique<sup>3</sup>

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, ces 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.

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. La densification de l'urbanisation doit tenir compte des limites qu'autorisent la conservation et la mise en valeur du patrimoine culturel bâti.
- 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. Les nouvelles planifications à l'extérieur du périmètre compact doivent en principe être exclues. Dans certains cas (équipements d'intérêt général de plein air, à dominante verte, générant peu de trafic), des emprises hors du périmètre compact pourraient être admises.

---

<sup>3</sup> Depuis l'élaboration du PA en 2007, certaines mesures ont été mises en œuvre et rendent caduques quelques éléments de la problématique.

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

- Modification des planifications des communes. Les modifications définies par le plan directeur d'agglomération 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 plans d'aménagement de détail (PAD) 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.

La délimitation des sites de développement figurant sur le plan "Urbanisation et paysage" est générale. Dans les cas où la limite est évidente et forte (par ex. rue, cours d'eau, etc.), elle est à considérer comme contraignante. Dans les autres cas, elle est indicative et peut faire l'objet d'adaptations.

#### **Contenu liant du plan directeur**

##### **Objectifs**

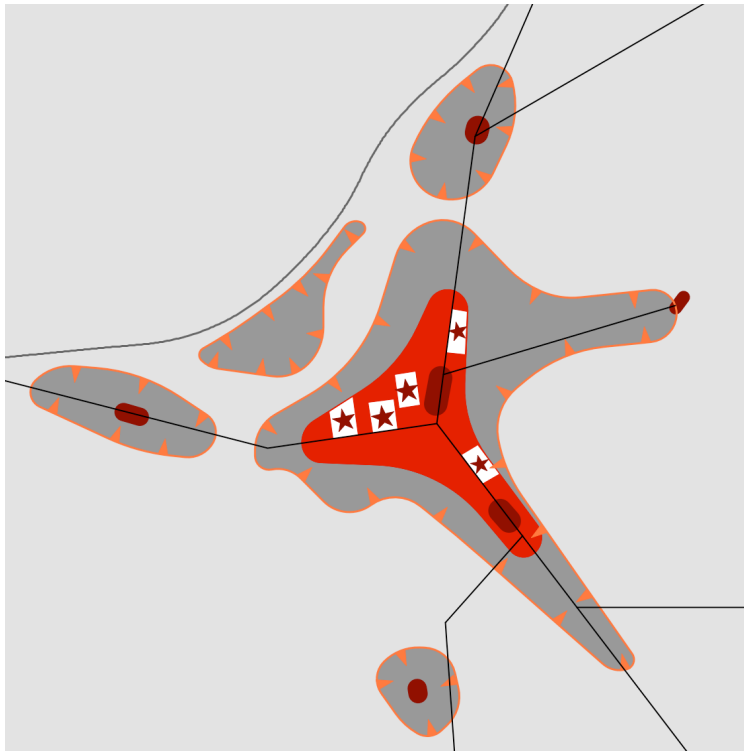
- > Valoriser le centre ville et les centres des villages.
- > Densifier l'urbanisation du secteur central.
- > Reconvertir prioritairement les grands potentiels du secteur central.
- > Contenir l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact d'agglomération.

##### **Moyens**





- > Réviser les PAL des communes afin de mettre en œuvre les objectifs.
- > Planifier la valorisation du centre ville de Bulle et des centres des villages.

**Contenu liant du plan directeur**

**Concept « urbanisation »**



*Légende*

-  Centre-ville, centres des villages
-  Secteur central
-  Grands potentiels du secteur central
-  Périmètre compact

**Instances concernées**

Communes, dans le cadre de leur planification communale (PAL) et des projets d'aménagement des centres

MOBUL, en tant qu'organe de coordination et de préavis

Etat de Fribourg : SeCA

## 4.2 Activités

### Problématique<sup>4</sup>

La dynamique de l'agglomération bulloise est fortement liée à son développement économique. L'aménagement du territoire doit répondre aux besoins du développement économique. Dans ce sens plusieurs axes de développements sont concernés, notamment :

Activités à haute valeur ajoutée, avec une grande densité d'emplois : L'agglomération dispose encore de nombreux terrains extrêmement attractifs pour ce type d'entreprises. Ces terrains, de grande dimension, doivent être réservés pour des entreprises respectant ces caractéristiques.

Activités tertiaires et administratives : Une part importante des nouveaux emplois se situent dans ce secteur. Idéalement, ces activités doivent se trouver dans des secteurs mixtes et urbains. Les services de la ville constituent un atout important pour les entreprises. Par ailleurs, ce type de localisations pour ce type d'entreprises permet d'augmenter la part des déplacements en TP et transports individuels motorisés (TIM). La mixité ainsi (re)créée assure en outre une grande qualité de la vie et du travail en ville.

Economie locale, petit artisanat : Comme dans d'autres régions soumises à une pression, l'économie locale peut avoir des difficultés à s'implanter. Ainsi, un manque pour ces types d'entreprises se fait ressentir. Un suivi de la situation doit permettre d'observer la portée du problème afin que les autorités puissent prévoir des terrains réservés à ces secteurs. La coordination doit pour cet aspect s'étendre aux communes de la région, hors agglomération, qui disposent de terrains adéquats.

Commerce : Certains secteurs de l'agglomération sont aujourd'hui occupés par des activités commerciales, elles étaient situées lors de leurs implantations hors du tissu urbain. Depuis, la croissance urbaine a partiellement englobé ces secteurs, qui sont ainsi intégrés à la ville. Des mesures doivent converger vers cette intégration. La valorisation des centres, la densification du tissu bâti, la mixité soutient également le commerce urbain.

Pour que les autorités disposent des moyens pour agir, la maîtrise foncière est essentielle. Selon le plan directeur cantonal, Bulle et ses environs est un pôle de développement : Planchy (Bulle et Vuadens) est un secteur stratégique et à ce titre, le Canton peut notamment y acquérir des terrains et financer l'équipement de base.

Ainsi le projet prévoit de :

- réserver des potentiels importants en termes de zones d'activités à même de répondre aux activités à haute valeur ajoutée, avec une grande densité d'emplois. Il s'agit en particulier des sites attenants à l'A12.
- délimiter des sites stratégiques imposant une part d'emplois, constituant ainsi des quartiers mixtes.
- privilégier les implantations d'activités commerciales dans les centres ou dans des secteurs mixtes et urbains. En ce sens, élargir à toute l'agglomération de la mesure prévue par le PAL bullois imposant des bâtiments commerciaux mixtes. Les zones d'activités à haute valeur ajoutée, avec une grande densité d'emplois ne peuvent pas accueillir d'activités commerciales.

---

<sup>4</sup> Depuis l'élaboration du PA en 2007, certaines mesures ont été mises en œuvre et rendent caduques quelques éléments de la problématique.

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **Objectifs**

- > Disposer de réserves suffisantes pour répondre aux besoins du développement économique et des différents secteurs d'activités.
- > Densifier l'urbanisation du secteur central.
- > Reconvertir prioritairement les grands potentiels du secteur central.
- > Contenir l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact d'agglomération.

#### **Moyens**

- > Réviser les PAL des communes afin de mettre en œuvre les objectifs.
- > Suivre l'évolution des disponibilités de terrain, notamment pour les besoins de l'économie locale.

#### **Instances concernées**

Communes

MOBUL, en tant qu'organe de pilotage et de coordination

Etat de Fribourg : Promotion économique, SeCA

## 4.3 Paysage

### Problématique<sup>5</sup>

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 des espaces agricoles à vocation spécifique.

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.

Afin de tirer parti au mieux de la qualité de cet environnement, le Projet d'agglomération 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.
- 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 en cohabitation avec l'agriculture. 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 comprendront ces usages 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.

Le Projet d'agglomération prévoit différentes catégories d'espaces paysagers :

---

<sup>5</sup> Depuis l'élaboration du PA en 2007, certaines mesures ont été mises en œuvre et rendent caduques quelques éléments de la problématique.



### *Espace agricole à vocation spécifique*

Les espaces agricoles à vocation spécifique, outre l'exploitation agricole, comprennent les fonctions et affectations telles que :

- des aménagements paysagers
- des cheminements pour la mobilité douce
- des aires de délasserment
- aux sports et aux loisirs de plein air

Ils ne comprennent pas de constructions.

### *Espace agricole à vocation spécifique "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 espaces agricoles à vocation spécifique et prévoit le renforcement des valeurs paysagères et des itinéraires de mobilité douce. La continuité entre ces deux espaces agricoles à vocation spécifique a été assurée dans le cadre du PAD "Taillemau".

### *Espace agricole à vocation spécifique "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.

### *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.

### *Espaces paysagers et 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.

## Contenu liant du plan directeur

### Objectifs

- > Préserver et valoriser les espaces paysagers, en particulier dans leur fonction agricole.
- > Définir une armature d'espaces paysagers
- > Maintenir des espaces libres de constructions.
- > Valoriser les possibilités d'usage des espaces paysagers par les habitants de l'agglomération.
- > Intégrer les espaces verts aux projets d'urbanisation.
- > Créer des "parcs de quartiers".

### Moyens

#### *Espace agricole à vocation spécifique "Les Combes et Montcalia"*

- > Réalisation des aménagements paysagers (allées d'arbres) prévus dans le cadre des mesures de compensation de la H189.
- > Intégration des parcs au PAL de Bulle et prévoir le renforcement des valeurs paysagères et des itinéraires de mobilité douce.
- > Maintien de la continuité entre ces deux espaces agricoles à vocation spécifique, notamment, dans le cadre du PAD "Taillemau".

#### *Espace agricole à vocation spécifique "Les Granges"*

- > Réalisation des aménagements paysagers (allées d'arbres) prévus dans le cadre des mesures de compensation de la H189.
- > Intégration au PAL de Bulle des parcs et prévoir le renforcement des valeurs paysagères et des itinéraires de mobilité douce.

#### *Espaces verts en limite du Bois de Bouleyres*

- > Intégration au PAL de Bulle de ces espaces.

#### *Parcs de quartiers*

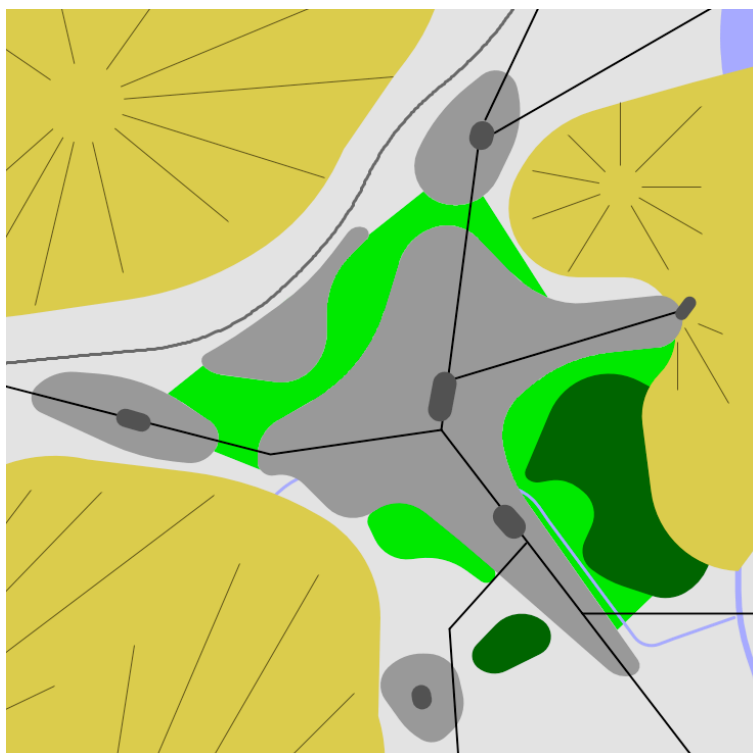
- > Identification des besoins et intégration au PAL ou aux PAD de la question des espaces verts pour les quartiers.

#### *Espaces paysagers et renforcement des milieux naturels*




- > Dans le cadre des différentes mesures touchant au paysage (mesures de compensation, réseaux écologiques, entretien et gestion, etc.), veiller à la valorisation des espaces paysagers et au renforcement des milieux naturels.

### Contenu liant du plan directeur

#### Concept « paysage »



Légende :

-  Collines
-  Forêts
-  Espace agricole à vocation spécifique

#### Instances concernées

Communes, dans le cadre de leur planification communale (PAL)

MOBUL, en tant qu'organe de coordination et de préavis

Etat de Fribourg : SeCA, SAgri, PNP

## 4.4 Réseau routier

### Problématique<sup>6</sup>

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 et de loisirs. 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 pas à offrir des capacités supplémentaires au trafic automobile.

L'objectif est de garantir le respect des contraintes environnementales et d'améliorer la qualité de vie dans les secteurs urbanisés (centre-ville, villages) tout en permettant le développement (économique notamment) de l'agglomération.

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 se décline en 3 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, certaines parties centrales des villages et les quartiers résidentiels : Les zones de vie (centres, rues à vocation commerciale et rues de quartier) 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.

Pour atteindre des objectifs de qualité de vie et de respect des contraintes environnementales et pour concrétiser le concept de réorganisation du réseau routier, les mesures ci-après sont à mettre en œuvre.

#### *Entrées dans le centre de l'agglomération*

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.

---

<sup>6</sup> Depuis l'élaboration du PA en 2007, certaines mesures ont été mises en œuvre et rendent caduques quelques éléments de la problématique.

### *Niveau de modération*

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 pointe.

Vitesses commerciales :

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

### *Stratégie de signalisation*

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.

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.

### *Centre historique bullois et axes internes secondaires*

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.

Vitesses commerciales :

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

### *Valorisation des traversées de localités (Valtraloc)*

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

Pour Riaz, Morlon et Le Pâquier, cette action a pour but de contrôler l'accès dans l'agglomération, d'augmenter la convivialité du centre du village, la sécurité et le confort des usagers et d'encourager l'utilisation de la mobilité douce.

Pour Vuadens, si les objectifs principaux des réaménagements proposés sont identiques, ils visent également à dissuader le trafic de transit de et vers la jonction A12 de Vaulruz.

### *Zones à vitesse modérée*

Des zones à vitesse modérée sont introduites dans 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 le trafic de transit.

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 certaines d'entre elles, le principe de limitation à 30 km/h pourrait également s'étendre aux noyaux villageois.

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **Objectifs**

- > Garantir le respect des contraintes environnementales et améliorer la qualité de vie dans les secteurs urbanisés.
- > Garantir le fonctionnement de la H189.

#### **Moyens**

##### *Réseau urbain structurant et réseau de desserte principal*

- > Aménagement des entrées dans le centre de l'agglomération et des axes d'entrée dans la Ville de Bulle.
- > Modérer ces axes pour atteindre les charges de trafic et des vitesses commerciales conformes aux objectifs.
- > Mise en œuvre des principes Valtraloc sur les routes principales et les routes d'accès aux centres des villages de Morlon, du Pâquier, de Riaz et de Vuadens.

##### *Centre-ville et centres des villages*

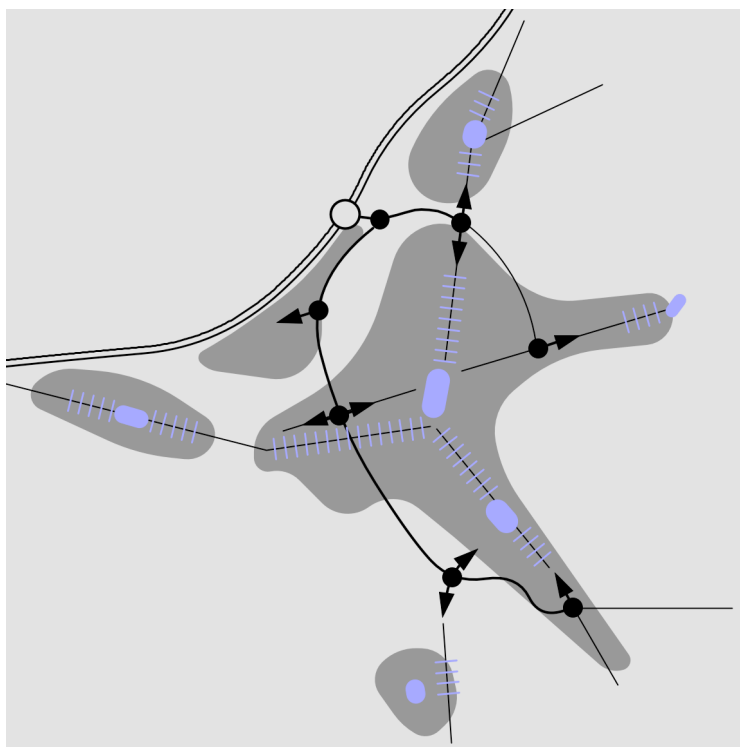
- > Modérer les rues du centre-ville et des centres des villages et valoriser l'espace public.

##### *Quartiers résidentiels*



- > Introduction de zones à vitesse modérée dans tous les quartiers résidentiels de l'agglomération.

### Contenu liant du plan directeur

#### Concept « réseau routier »



#### Légende

-  Autoroute
-  H189
-  Axes d'entrée en ville modérés
-  Centre ville et centres des villages

#### Instances concernées

Communes, dans le cadre de leur planification communale (PAL) et des projets d'aménagement des axes

MOBUL, en tant qu'organe de coordination et de préavis

Etat de Fribourg : SPC, SEn, SMO.

## 4.5 Stationnement

### Problématique<sup>7</sup>

Le concept du stationnement vise à adapter la réglementation du stationnement au concept global des transports. 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.

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. 24 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.

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 dispositions y relatives, faisant référence aux normes en vigueur, seront introduites dans les règlements d'urbanisme des communes membres.

Pour les zones d'activités, 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 sont aménagés sur les accès principaux de l'agglomération pour la pratique du parking d'échange et du covoiturage.

---

<sup>7</sup> Depuis l'élaboration du PA en 2007, certaines mesures ont été mises en œuvre et rendent caduques quelques éléments de la problématique.



### **Contenu liant du plan directeur**

#### **Objectif**

- > Garantir le respect des contraintes environnementales et améliorer la qualité de vie dans les secteurs urbanisés.
- > Dans les centres, destiner prioritairement le stationnement à usage public aux visiteurs et aux clients.
- > Adapter l'offre selon les secteurs en fonction de la desserte TC et du potentiel de déplacements à pied ou à vélo.
- > Eviter, dans les quartiers résidentiels, un report du stationnement des pendulaires.

#### **Moyens**

- > Etablir des concepts de stationnement communaux (selon art. 24 ReLATEC) qui permettent d'atteindre les objectifs du PA.
- > Dans les zones d'activités, inciter le personnel des différentes entreprises à ne pas utiliser leur voiture pour le trafic pendulaire.
- > Observer les effets sur les quartiers et les lieux proches des arrêts de TP. Le cas échéant, prendre des mesures pour que l'offre en stationnement soit prioritairement affectée aux habitants et visiteurs des secteurs considérés.
- > Aménager des parkings d'échange et de covoiturage sur les accès principaux de l'agglomération.

#### **Instances concernées**

Communes, dans le cadre de leur planification communale (PAL) et des projets d'aménagement des axes

MOBUL, en tant qu'organe de coordination et de préavis

Etat de Fribourg : SPC, SEn, SMO.

## 4.6 Transports publics

### Problématique<sup>8</sup>

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.

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

Le concept de 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 une ligne TP pour la desserte de la zone d'activités de Planchy durant les heures de pointe.
- Intégrer les nouvelles lignes d'agglomération dans la communauté tarifaire cantonale.

---

<sup>8</sup> Depuis l'élaboration du PA en 2007, certaines mesures ont été mises en œuvre et rendent caduques quelques éléments de la problématique.

## Contenu liant du plan directeur

### Objectifs

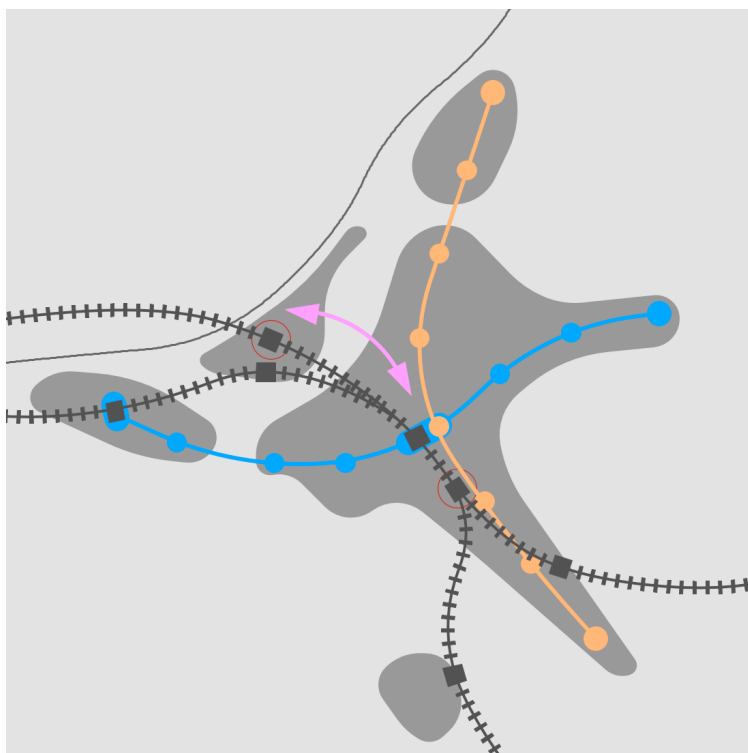
- > Améliorer l'offre en transports publics de manière à offrir une alternative attractive aux transports individuels motorisés.
- > Utiliser au mieux le réseau ferroviaire pour les liaisons internes et vers l'extérieur de l'agglomération.
- > Utiliser au mieux le réseau régional de bus pour la desserte de l'agglomération.
- > Créer 2 lignes diamétrales de transports publics routiers desservant les principaux secteurs urbanisés.
- > Mettre en place une desserte pour la zone d'activités de Planchy.

### Moyens

- > Amélioration de la ligne Bulle-Romont, exploitation d'un train direct Bulle-Romont-Fribourg.
- > Etude du prolongement de la ligne Romont-Bulle jusqu'à Broc.
- > Aménagement de nouveaux arrêts sur la ligne Broc-Bulle-Romont pour renforcer la desserte de pôles à fort potentiel.
- > Amélioration de la ligne Palézieux-Bulle-Montbovon, renforcement de sa cadence aux heures de pointe.
- > Modification des itinéraires des bus régionaux et création de nouveaux arrêts.
- > Création d'une ligne de bus urbaine régulière nord-sud entre le sud de La Tour-de-Trême et Riaz.
- > Création d'une ligne de bus urbaine régulière est-ouest entre Vuadens et Morlon.
- > Création d'une desserte en bus de la zone d'activités de Planchy.
- > Extension de la communauté tarifaire cantonale à l'agglomération bulloise.

## Contenu liant du plan directeur

### Concept « transports publics »



Légende :



Lignes de chemin de fer



Lignes de bus nord-sud



Lignes de bus est-ouest



Desserte bus de la zone d'activités de Planchy

### Instances concernées

Communes, dans le cadre de leur planification communale (PAL), en particulier dans le cadre de l'élaboration de leur concept de stationnement

MOBUL, en tant qu'organe de coordination et de préavis

Etat de Fribourg : SPC, SMO.

## 4.7 Mobilité douce

### Problématique<sup>9</sup>

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.

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'activités de Planchy : La zone d'activités 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.

---

<sup>9</sup> Depuis l'élaboration du PA en 2007, certaines mesures ont été mises en œuvre et rendent caduques quelques éléments de la problématique.

## Contenu liant du plan directeur

### Objectifs

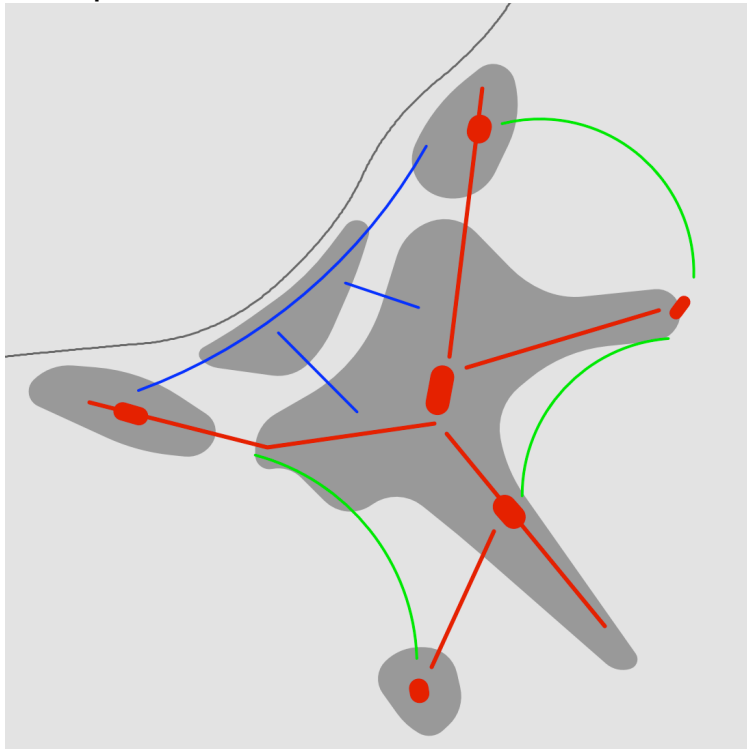
- > Développer un réseau de mobilité douce performant qui permette aux usagers de se déplacer rapidement, confortablement et en effectuant le moins de détours possible entre les zones urbanisées des communes de l'agglomération.
- > Assurer les interconnexions entre le réseau d'agglomération et le réseau cyclable régional.

### Moyens




- > Renforcer les liaisons entre les quatre communes périphériques et la commune-centre.
- > Améliorer les liaisons entre les communes périphériques.
- > Améliorer ou créer des cheminements desservant la zone d'activité de Planchy.
- > Aménager des cheminements complémentaires dans les espaces verts.
- > Assurer la desserte fine du territoire par la mobilité douce.
- > Prévoir des emplacements de parcage pour vélos dans les endroits stratégiques.

### Contenu liant du plan directeur

#### Concept « mobilité douce »



#### Légende

-  liaisons entre les communes
-  liaisons complémentaires dans les espaces verts
-  desserte de la zone d'activités de Planchy

#### Instances concernées

Communes, dans le cadre de leur planification communale (PAL) et de réalisation des mesures

MOBUL, en tant qu'organe de coordination et de préavis

Etat de Fribourg : SPC, SMO.

## 5 Mesures du Projet d'agglomération

### 5.1 Types de mesures

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.

Les mesures se basent sur les concepts établis dans chaque domaine :

- > Urbanisation et paysage
- > Réseau routier et stationnement
- > Transports publics
- > Mobilité douce

Trois catégories de mesures existent :

- > Mesures infrastructurelles
- > Mesures de gestion de la mobilité
- > Mesures d'urbanisation

Trois degrés de priorités existent. Le degré définit la période de réalisation :

Degré A	réalisation entre 2011 et 2014
Degré B	réalisation entre 2015 et 2018
Degré C	réalisation après 2018

Les mesures visant au même objectif, avec le même degré de maturité sont regroupées en "paquets".

Les mesures sont présentées sous forme de fiches (cf. projet d'agglomération).



## 5.2 Coûts des mesures

Les coûts des mesures ont été estimés. Ils se résument comme suit :

Mesures réalisées avant 2011 (non financées dans le cadre du projet d'agglomération)	Fr. 10'620'000.-
Mesures de priorité A	Fr. 40'452'500.-
Mesures de priorité B	Fr. 21'609'750.-

Le tableau détaillé des coûts des mesures figure dans le projet d'agglomération et dans l'Accord sur les prestations.

## 5.3 Répartition

Les coûts d'investissement non couverts par les subventions de la Confédération sont pris en charge par le Canton et par les communes de l'agglomération.

Pour la part des communes, la clé de répartition est fixée par les statuts de Mobul.

La Convention relative au projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération de Mobul et aux implications financières des différentes parties du 3 mai 2011 règle les relations financières entre l'Etat de Fribourg et l'Association de communes Mobul.

*Pour le texte détaillé : Projet d'agglomération, pages 123 à 136*

## 6 Consultation

Le projet d'agglomération a fait l'objet d'une consultation publique entre le 15 novembre et le 10 décembre 2007.

Il a fait l'objet de :

- > 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").

Globalement, le projet d'agglomération a été reçu favorablement. Les remarques formulées par les différents intervenants ont été prises en compte dans la rédaction finale du Projet d'agglomération.

*Pour le texte détaillé : Projet d'agglomération, pages 137 à 160*

Le plan directeur de l'agglomération a fait l'objet d'un examen préalable par les instances cantonales concernées et d'une consultation publique entre le 6 juin et le 6 août 2008.

La consultation a débouché sur 4 remarques qui sont traitées dans le rapport de consultation.

Un rapport d'examen préalable a été rédigé suite aux remarques des instances concernées.

## 7 Bilan

Le Projet d'agglomération a été évalué conformément à la procédure définie par la Confédération. Ces analyses ont permis de démontrer qu'il est conforme aux exigences de bases définies.

*Pour le texte détaillé : Projet d'agglomération, pages 149 à 160*

## 8 Mise en œuvre du Projet d'agglomération (PDA)

Le projet d'agglomération (PDA) sera mis en œuvre selon les modalités définies dans l'accord sur les prestations et les conventions de financement signées entre l'association de communes Mobul, le Canton et la Confédération.

Le plan directeur d'agglomération lie MOBUL, les communes et le Canton.

Les communes doivent mettre en conformité leur PAL avec le PDA et tenir compte de ce dernier dans leurs démarches d'aménagement du territoire.

## 9 Fiches de mesures

### Mesures infrastructurelles (M)

M1-8 : Axes structurants de la commune-centre

M9 : Modification de la signalisation en relation avec la H189

M10-13 : Valtraloc

M14 -15 : Zones à vitesses modérées

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 à Planchy

M19-21 : Amélioration prioritaire des liaisons MD

M22-23 : Amélioration secondaire des liaisons MD

M24 : Mesures de stationnement pour les deux-roues légers

M25-26 : Mesures de stationnement pour véhicules motorisés

### Mesures de gestion de la mobilité (GM)

GM 1 : Elaboration de plans de mobilité pour les services publics

GM2 : Développement du système "Pédibus" pour les écoliers

GM 3-5 : Planification du stationnement

GM6 : Prestations de service

GM7 : Réaffectation de la route de Broc

### Mesures d'urbanisation (U)

U1 : Plan directeur régional

U2 : Définition des sites stratégiques

U3 : Définition des sites d'appoint

U4 : Définition des sites de réserve

U5 : Définition du périmètre compact d'agglomération

U6 : Secteurs hors périmètre compact

U7 : Coordination avec les mesures infrastructurelles

*Pour le texte détaillé : Projet d'agglomération, pages 161 à 167*

## Contenu liant du plan directeur

### 9.1 Mesures infrastructurelles (M)

#### **M1-8 : Axes structurants de la commune-centre**

##### **Objectifs**

- > Participer à la suppression du trafic de transit à travers la ville par un aménagement dissuasif en terme de temps de parcours.
- > Redonner une qualité aux axes de manière à renforcer leur vitalité en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux ainsi qu'un cheminement efficace des TP.
- > Réserver l'accès et l'utilisation du stationnement du centre historique aux clients/visiteurs.
- > Garantir les charges de plafonnement définis par le PDpT.

##### **Mesure**

- > Aménager les secteurs concernés

##### **Instances concernées**

- > La commune de Bulle est maître d'œuvre de ces aménagements.
- > MOBUL est l'instance responsable de la coordination et du contrôle.
- > SPC, SEn, SBC, SMO.

##### **Objets retenus**

- > M1. Réaménagement du centre historique (réalisé avant 2011)
- > M2. Réaménagement de l'axe d'entrée sud (priorité A)
- > M3. Réaménagement de l'axe d'entrée nord (priorité A)
- > M4. Réaménagement de l'axe d'entrée ouest (priorité A)
- > M5. Réaménagement des axes internes bullois (priorité A)
- > M6. Réaménagement de la rue de la Condémine (priorité A)
- > M7. Réaménagement du chemin des Crêts (réalisé avant 2011)
- > M8. Réaménagement de la rue de la Léchère (priorité B)

Note : la mesure M7 dépend de la mesure M16 sur la mise en place d'arrêts de bus provisoires à Bulle, ainsi que des mesures M14-15 relatives aux zones à vitesse modérée dans les quartiers.

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **M9 : Modification de la signalisation en relation avec la H189<sup>10</sup>**

##### **Objectif**

- > Limiter le trafic de transit en ville de Bulle en orientant au plus vite les véhicules vers la H189 afin que celle-ci joue pleinement son rôle de distribution.

##### **Mesure**

- > Modifier la signalisation

##### **Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres des aménagements sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable de la coordination et du contrôle.
- > SPC, SEn

---

<sup>10</sup> Cette mesure a été réalisée

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **M10-13 : Valtraloc**

##### **Objectifs**

- > Redonner un aménagement de qualité aux traversées des villages en assurant l'attractivité et la sécurité des modes doux ainsi qu'un cheminement efficace des TP.
- > Atténuer l'effet de coupure des routes.

##### **Mesure**

- > Aménager les secteurs concernés.

##### **Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres des aménagements sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SPC et Bureau Valtraloc

##### **Objets retenus**

- > M10. Réaménagement de la traversée et du centre du village de Riaz (priorité A)
- > M11. Réaménagement de la traversée de Vuadens (priorité A)
- > M12. Compléments d'aménagement dans la traversée de Morlon (priorité A)
- > M13. Réaménagement du centre du village du Pâquier (priorité A)

Note : la mesure M11 dépend de la mesure M16 sur la mise en place d'arrêts de bus provisoires à Vuadens. Les mesures M10 et M12 sont en interaction avec la mesure d'introduction de zones à vitesse modérée dans les quartiers (M15).

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **M14 -15 : Zones à vitesses modérées**

##### **Objectif**

- > Mettre en adéquation la vitesse et l'aménagement des voiries de quartier avec leur fonction dans le réseau.

##### **Mesure**

- > Introduction de zones à vitesse modérée.

##### **Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres des aménagements sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SPC, SEn, SBC, SMO

##### **Objets retenus**

- > M14. Introduction des zones à vitesse modérée, volet 1 (Bulle) (réalisé avant 2011)
- > M15. Introduction des zones à vitesse modérée, volet 2 (Bulle, Morlon, Riaz, Vuadens, Le Pâquier) (priorité A)

Note : la mesure M15 peut entrer en interaction avec les mesures M10-13 relatives aux aménagements de traversées, avec les mesures M1-8 relatives aux aménagements d'axes, et enfin avec la mesure M19 de mobilité douce.



**Contenu liant du plan directeur**

**M16 : Création de nouveaux arrêts de bus**

**Objectifs**

- > Desservir plus efficacement l'agglomération par les transports publics.

**Mesure**

- > Aménager des arrêts de bus.

**Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres des aménagements sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SMO, SPC, TPF

**Objets retenus**

- > M16. Création de 3 arrêts à Vuadens (priorité A)
- > M16. Création de 5 arrêts à Bulle (priorité A)

Note : la mesure M16 dépend des mesures M7 et M11 qui concernent des réaménagements de voirie.

### **M17 : Intégration de la ligne Bulle-Broc dans le réseau à voie normale<sup>11</sup>**

#### **Objectifs**

- > Améliorer l'attractivité des TP.
- > Rationaliser l'exploitation ferroviaire.

#### **Mesure**

- > Mise à l'écartement normal de la ligne Bulle-Broc.

#### **Instances concernées**

- > Les TPF sont maître d'œuvre.
- > Le SMO est l'instance responsable.
- > MOBUL

#### **Objets retenus**

- > M17. Mise à l'écartement normal de la ligne Bulle-Broc (priorité B)

---

<sup>11</sup> Une étude ad hoc doit encore démontrer la pertinence de cette mesure.

### **M18 : Création d'un nouvel arrêt à Planchy<sup>12</sup>**

#### **Objectifs**

- > Améliorer l'attractivité des TP.
- > Offrir une nouvelle liaison avec la zone d'activités de Planchy.

#### **Mesure**

- > Création d'un nouvel arrêt à Planchy.

#### **Instances concernées**

- > Les TPF sont maître d'œuvre.
- > Le SMO est l'instance responsable.
- > MOBUL

#### **Objets retenus**

- > M18. Création d'un nouvel arrêt à Planchy (priorité C)

---

<sup>12</sup> Compte tenu de la modification du régime d'exploitation de la ligne TPF, cette mesure n'est plus réalisable.

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **M19-21 : Amélioration prioritaire des liaisons MD**

##### **Objectifs**

- > Améliorer l'attractivité des MD.
- > Offrir une alternative réelle aux déplacements motorisés.

##### **Mesure**

- > Amélioration des liaisons de MD

##### **Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres des aménagements sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SPC, SMO

##### **Objets retenus**

- > M19. Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle (priorité A)
- > M20. Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales (priorité A)
- > M21. Amélioration prioritaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy (priorité A)

Note : ces mesures peuvent entrer en interaction avec les mesures d'introduction de zones à vitesse modérée dans les quartiers (M14-15).

**Contenu liant du plan directeur**

**M22-23 : Amélioration secondaire des liaisons MD**

**Objectifs**

- > Améliorer l'attractivité des MD.
- > Offrir une alternative réelle aux déplacements motorisés.

**Mesure**

- > Amélioration des liaisons de MD

**Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres des aménagements sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SPC, SMO

**Objets retenus**

- > M22. Amélioration secondaire des liaisons MD intercommunales (priorité B)
- > M23. Amélioration secondaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy (priorité B)

Note : Ces mesures dépendent de la réalisation des mesures d'amélioration prioritaire des liaisons MD (M19-21).

**Contenu liant du plan directeur**

**M24 : Mesures de stationnement pour les deux-roues légers**

**Objectif**

- > Améliorer l'attractivité des MD.

**Mesure**

- > Renforcer le stationnement deux-roues légers dans les interfaces et les lieux publics.

**Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres des aménagements sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SPC, SMO

**Objets retenus**

- > M24. Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics (priorité A).

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **M25-26 : Mesures de stationnement pour véhicules motorisés**

##### **Objectifs**

- > Limiter le trafic au centre-ville.
- > Libérer des espaces publics au centre-ville.
- > Favoriser le transfert modal.
- > Permettre la pratique du parc-relais et du co-voiturage.

##### **Mesures**

- > Gérer le stationnement.
- > Limiter l'offre en stationnement au centre-ville.
- > Aménager en périphérie du centre-ville des stationnements compensatoires pour les employés et habitants du centre-ville.
- > Introduire des possibilités de stationnement pour le parc-relais et le co-voiturage.

##### **Instances concernées**

- > La commune de Bulle est maître d'œuvre de ces aménagements.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SPC, SEn, SMO

##### **Objets retenus**

- > M25. Aménagement de parkings pour employés / habitants du centre-ville (réalisé avant 2011).
- > M26. Création de parkings-relais favorisant le co-voiturage (priorité B).

## Contenu liant du plan directeur

### 9.2 Mesures de gestion de la mobilité (GM)

#### **GM1 : Elaboration de plans de mobilité pour les services publics**

##### **Objectifs**

- > Diminuer le trafic individuel motorisé.
- > Favoriser le report vers des modes de déplacement doux (TP-MD).
- > Servir d'exemple aux autres entreprises.

##### **Mesure**

- > Elaborer des plans de mobilité pour les différentes administrations publiques localisées dans l'agglomération.

##### **Instances concernées**

- > Chaque service public est maître d'œuvre.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SMO

##### **Objets retenus**

- > GM1. Elaboration de plans de mobilité pour les services publics (priorité A)

Note : cette mesure devra surtout être coordonnée avec les mesures de mobilité douce (M19-23), et de transports publics (M16).



**Contenu liant du plan directeur**

**GM2 : développement du système "Pédibus" pour les écoliers**

**Objectifs**

- > Diminuer le trafic individuel motorisé.
- > Garantir la sécurité des écoliers sur le chemin de l'école et devant les écoles.

**Mesure**

- > Définir un réseau "Pédibus" et mettre en place l'organisation assurant le fonctionnement de ce service.

**Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SMO

**Objets retenus**

- > GM2. Développement du système "Pédibus" pour les écoliers (priorité A).

Note : les mesures Pédibus dépendent des mesures Valtraloc (M10-13).

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **GM3-5 : Planification du stationnement**

##### **Objectifs**

- > Rationaliser l'usage des cases de stationnements.
- > Harmoniser le système de stationnement au sein de l'agglomération.
- > Diminuer le trafic motorisé en favorisant le report modal vers des modes doux.

##### **Mesure**

- > Réglementer l'offre en stationnement, en tenant compte de la localisation du parking, de son utilisation, de la desserte TP et MD.

##### **Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SMO

##### **Objets retenus**

- > GM3. Nouvelle réglementation du stationnement (réalisé avant 2011).
- > GM4. Elaboration d'un concept de stationnement pour chaque commune (Priorité A).
- > GM5. Modifications des règlements communaux en matière de stationnement (Priorité A).

Note : la mesure GM5 dépend de la mesure GM4, et globalement ces 3 mesures prennent sens dans le cadre des mesures d'urbanisation.

## **Contenu liant du plan directeur**

### **GM6 : Prestations de service**

#### **Objectifs**

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

#### **Mesure**

- > 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)

#### **Instances concernées**

- > Les communes sont maîtres d'œuvres sur leur territoire communal.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SMO

#### **Objets retenus**

- > GM6. Prestations de services (Priorité A).

**Contenu liant du plan directeur**

**GM7 : Réaffectation de la route de Broc**

**Objectifs**

- > Supprimer le trafic de transit par la route de Broc et favoriser des itinéraires par les routes principales.

**Mesure**

- > Restituer la route au trafic de mobilité douce et au trafic agricole.

**Instances concernées**

- > La commune de Morlon est maître d'œuvre.
- > MOBUL est l'instance responsable.
- > SPC, SMO

**Objets retenus**

- > GM7. Réaffectation de la route de Broc (Priorité A).

Note : cette mesure dépend du réaménagement de la traversée de Morlon (mesure M12).

### 9.3 Mesures d'urbanisation (U)

#### Contenu liant du plan directeur

#### U 1 : Plan directeur régional

##### Objectif

- > Assurer une urbanisation cohérente sur le territoire de l'agglomération.

##### Mise en œuvre

- > Elaboration d'un plan directeur d'agglomération (PDA)<sup>13</sup>

##### Instances concernées

- > MOBUL établit le PDA
- > Les communes mettent en œuvre le PDA dans leurs PAL
- > MOBUL veille à la conformité au PDA des PAL.
- > Services concernés : SeCA et les autres services

---

<sup>13</sup> Le PA prévoit également la réalisation d'un plan directeur d'utilisation du sol en commun, or il s'est avéré que cette démarche n'est pas nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par le PA.

## Contenu liant du plan directeur

### U 2 : Définition des sites stratégiques

#### Objectifs

- > Assurer une urbanisation visant une forte densité, une mixité et de grande qualité urbaine.

#### Mise en œuvre

- > Les sites stratégiques sont des sites urbains représentant de grands potentiels situés dans le secteur central de l'agglomération.
- > L'urbanisation de ces sites doit être privilégiée à de nouvelles mises en zone à bâtir.
- > Le plan de synthèse localise ces sites et définit des périmètres indicatifs qui peuvent être adaptés.
- > Pour le développement de ces sites, une planification de détail doit être réalisée (PAD) au moment opportun.
- > Les planifications concernant des sites ISOS (centres de Bulle et La Tour-de-Trême notamment) doivent veiller à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine bâti.
- > Les capacités et les répartitions entre habitants et emplois mentionnées ci-dessous sont des ordres de grandeur à viser par les planifications. Les planifications peuvent s'écarter significativement de ces valeurs dans le cadre d'un projet particulier, par ex. d'utilité publique.

#### Instances concernées

- > La commune de Bulle réalise les planifications de détail.
- > MOBUL veille à la conformité au Projet d'agglomération des planifications.
- > Services concernés : SeCA, PromFR, SMO, SPC, SEn, SBC.

#### Objets retenus

#### Capacité à viser

	Habitants	Emplois
> 1. Arsenal	470	290
> 2. La Pâla	680	420
> 3. Despond	680	430
> 4. Gare de Bulle	260	320
> 5. Le Terraillet	1'320	770
> 6. St-Michel	560	170
> 7. Centre de La Tour-de-Trême	220	120
> 8. Le Praz	920	130

## Contenu liant du plan directeur

### U 3 : Définition des sites d'appoint

#### Objectifs

- > Urbaniser ces sites en complément des sites stratégiques ou pour répondre à des besoins spécifiques auxquels les sites stratégiques ne satisfont pas.

#### Mise en œuvre

- > Les sites d'appoint sont des sites de développement situés dans les communes secondaires de l'agglomération et dans des secteurs périphériques de la commune centre.
- > Le plan de synthèse localise ces sites et définit des périmètres indicatifs qui peuvent être adaptés.
- > Pour le développement de ces sites, une planification de détail doit être réalisée (PAD) au moment opportun.
- > Les planifications concernant des sites ISOS (centres de Bulle, La Tour-de-Trême et Vuadens notamment) doivent veiller à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine bâti.
- > Les capacités et les répartitions entre habitants et emplois mentionnées ci-dessous sont des ordres de grandeur à viser par les planifications. Les planifications peuvent s'écarter significativement de ces valeurs dans le cadre d'un projet particulier, par ex. d'utilité publique.

#### Instances concernées

- > Les communes réalisent les planifications de détail.
- > MOBUL veille à la conformité au Projet d'agglomération des planifications.
- > Services concernés : SeCA, SMO, SPC, SEn, SBC.

#### Objets retenus

	Capacité à viser	
	Habitants	Emplois
> a. Prila (Bulle)	0	370
> b. Jéricho – Le Coude (Bulle)	1'200	80
> c. Le Carry (Bulle)	270	20
> d. Les Granges (Bulle)	890	120
> e. Les Buissons (Bulle)	180	20
> f. Centre de Riaz (Riaz)	480	400
> g. Centre de la Saletta (Riaz)	570	50
> h. Champ Ste-Marie (Riaz)	1'100	100
> i. Le Champy (Riaz)	170	20
> j. Centre de Vuadens (Vuadens)	580	680
> k. Le Maupas (Vuadens)	110	250
> l. Le Margy (Vuadens)	360	70
> m. Au Village d'En Haut (Vuadens)	à définir	à définir
> n. Le Dally (Vuadens)	30	135
> o. Villars-Blanchin (Le Pâquier)	520	50

- > La distinction faite dans le Projet d'agglomération (PA) entre sites d'appoint A et B n'a pas de portée dans le présent Plan directeur d'agglomération (PDA).<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Le PA mentionne que les sites A sont prioritaires sur les sites B. Il a été décidé de ne pas retenir cette distinction dans le PDA.

#### **U 4 : Définition des sites de réserve**

##### **Objectifs**

- > Urbaniser ces sites que lorsque les autres sites prévus pour l'urbanisation dans l'agglomération sont saturés ou exceptionnellement en cas de blocage foncier.

##### **Mise en œuvre**

- > Les sites de réserve sont des sites constituant la réserve de terrains à bâtir pour l'agglomération et sont à inscrire dans les plans directeurs communaux.
- > Le plan de synthèse localise ces sites et définit des périmètres indicatifs qui peuvent être adaptés.
- > Pour le développement de ces sites, l'affectation à la zone à bâtir ainsi qu'une planification de détail doivent être réalisées (PAD) en moment opportun.
- > Les planifications concernant des sites ISOS (centres de Bulle, La Tour-de-Trême et Vuadens notamment) doivent veiller à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine bâti.
- > Les capacités et les répartitions entre habitants et emplois mentionnées ci-dessous sont des ordres de grandeur à viser par les planifications. Les planifications peuvent s'écarter significativement de ces valeurs dans le cadre d'un projet particulier, par ex. d'utilité publique.

##### **Instances concernées**

- > Les communes affectent les sites à la zone à bâtir et réalisent les planifications de détail.
- > MOBUL veille à la conformité au Projet d'agglomération des planifications.
- > Services concernés : SeCA, SMO, SPC, SEn, SBC, SAgri.

##### **Objets retenus**

##### Capacité à viser

	Habitants	Emplois
> Planchy-sud (Bulle)	830	1'250
> Le Cloalet (Bulle)	300	1'480
> Sud de Riaz (Riaz)	1'300	340
> Sous-Crêt (Vuadens)	230	340
> La Fin (Le Pâquier)	250	60



## **Contenu liant du plan directeur**

### **U 5 : Définition du périmètre compact d'agglomération**

#### **Objectifs**

- > Contenir l'étalement urbain et stimuler le développement vers l'intérieur de l'agglomération.

#### **Mise en œuvre**

- > Le périmètre compact d'agglomération définit le cadre géographique à l'intérieur duquel le développement urbain de l'agglomération doit évoluer à long terme.
- > Toute nouvelle planification de zone à bâtir est en principe exclue à l'extérieur du périmètre compact.
- > Des emprises hors du périmètre compact peuvent être envisagées pour autant qu'elles visent des équipements d'intérêt général, faiblement bâtis et peu générateurs de trafic. Leur impact paysager doit être faible.
- > Les limites de l'urbanisation sont valorisées et renforcées par un traitement urbanistique particulier, la valorisation paysagère des franges, le respect des limites existantes.
- > Le plan de synthèse définit le périmètre compact d'agglomération.
- > Pour des projets exceptionnels représentant un enjeu majeur pour la région, le secteur situé au sud de l'A12, entre le secteur d'appoint « j » et la zone industrielle de Planchy, peut être urbanisé moyennant l'adaptation de la planification communale. Au sens du plan directeur cantonal, il s'agit d'un secteur stratégique, et implique de ce fait l'application des principes qui en découlent.

#### **Instances concernées**

- > Les communes respectent le périmètre compact dans leurs planifications.
- > MOBUL veille à la conformité au Projet d'agglomération des planifications.
- > Services concernés : SeCA, SMO, SPC, SEn, SBC, SAgri.

### **Contenu liant du plan directeur**

#### **U 6 : Secteurs hors périmètre compact**

##### **Objectifs**

- > Eviter l'étalement de l'urbanisation hors du périmètre compact.

##### **Mise en œuvre**

- > Maîtriser les foyers d'urbanisation existant hors du périmètre compact.
- > Exclure en principe toute nouvelle planification de zone à bâtir à l'extérieur du périmètre compact.

##### **Instances concernées**

- > Les communes de MOBUL respectent le périmètre compact dans leurs planifications.
- > MOBUL veille à la conformité au Projet d'agglomération des planifications.
- > Le SeCA est l'instance responsable pour la mise en œuvre hors des communes de l'agglomération.
- > Services concernés : SeCA, SMO, SPC, SEn, SBC, SAgri.

## Contenu liant du plan directeur

### U 7 : Coordination avec les mesures infrastructurelles

#### Objectifs

- > Garantir la coordination entre mesures infrastructurelles et le développement urbain.

#### Mise en œuvre

- > Pour l'urbanisation d'un site stratégique, d'appoint et de réserve, assurer que les conditions de desserte tous modes sont remplies.
- > Le développement du site d'appoint doit s'accompagner de la réalisation d'un arrêt permettant un prolongement de la ligne diamétrale est-ouest.
- > Les mesures infrastructurelles sont prises en compte dans la planification des sites (prise en compte des emplacements des arrêts TP, cohérence avec les mobilités douces, etc.)
- > Les mesures infrastructurelles doivent tenir compte des sites, au besoin elles sont adaptées lors du développement du site.

#### Instances concernées

- > Les communes de MOBUL s'assurent de la mise en œuvre des mesures ci-dessus dans le cadre de leur PAL et dans le cadre de la réalisation des mesures infrastructurelles.
- > MOBUL veille à la coordination entre mesures.
- > Services concernés : SeCA, SMO, SPC, SEn.