

Liste des annexes

Annexes du rapport de mise en œuvre du PA1

Rapport de consultation du Plan directeur d'agglomération

Indicateurs MOCA

Correspondances et décisions

- **Courrier d'accompagnement de la Présidente**
- **Signatures du Comité de Direction Mobul**
- **Décision d'approbation du Conseil d'Etat (lettre et arrêté)**

ANNEXES DU RAPPORT DE MISE EN ŒUVRE DU PA1

A1 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.3

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement		Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)						
K	2125 Bulle	2125.005	M2	b. réaménagement de la rue de l'Ancien-Comté	1.43	A	1.23	A	1.48	2016	0.43	2011	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Décompte final prêt	
K	2125 Bulle	2125.006	M2	c. réaménagement de la rue de Gruyères (Temple - La Trême)	1.50	A	1.29	A	1.9	2016	0.45	2014	2015	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Décompte final prêt	
K	2125 Bulle	2125.007	M3	Réaménagement de l'axe d'entrée nord	5.20	A	4.46	A	5.85	2016	1.56	2019	2022	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Le développement rapide de l'agglomération nécessite la prise de mesure en faveur des transports public (couloirs bus). Cette mesure fait partie du PA3 et se fera parallèlement à celle du PA1	
K	2125 Bulle	2125.008	M4	Réaménagement de l'axe d'entrée ouest	5.40	A	4.63	A	6.37	2016	1.62	2019	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le développement rapide de l'agglomération nécessite la prise de mesure en faveur des transports public (couloirs bus). Cette mesure fait partie du PA3 et se fera parallèlement à celle du PA1	
K	2125 Bulle	2125.010	M5	a. réaménagement de la rue et de la Place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple - Union)	3.90	A	3.34	A	4.24	2013	1.17	2016	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Les délais de réalisation des mesures M2 à M6 étaient sous-estimés, tant du point de vue technique que du point de vue des disponibilités financières	
K	2125 Bulle	2125.012	M6	Réaménagement de la rue de La Condémine	2.80	A	2.40	A	3.04	2013	0.84	2013	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	La mesure est réalisée en deux-temps. Les 2/3 de la mesure sont réalisés. Le solde se fera en relation avec une mesure prévue dans le PA3	
K	2125 Bulle	2125.018	M10	a. réaménagement de la traversée de Riaz	3.13	A	2.68	A	3.41	2013	0.94	2018	2021	Retard relativement important (> 4 ans)	Recours en suspens	Du retard a été pris à cause des recours. Le projet (étape 1) sera mis à l'enquête au printemps 2017.	
K	2125 Bulle	2125.021	M11	Réaménagement de la traversée de Vuadens	2.50	A	2.14	A	2.72	2013	0.75	2019	2022	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	-	
K	2125 Bulle	2125.058	0	Concept mobilité douce A-Liste	3.86	0	3.31	A	4.02	2016	1.16	2015	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	-	
			0-M19	a. Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle (Le Maupas-Vuadens)					1.21	2007		2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	problématique mur anti bruit dossier au Canton	
			0-M19	b. Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle (Le Dally)					1.21	2007		2018	2018	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	interpellation du Canton par Mobil	
			0-M19	c. Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle (Le Coude-La Pépinière)					1.21	2007							
			0-M19	d. Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle (ch. de La Pépinière)					1.21	2007							
			0-M19	e. Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle (Les Granges-rue de Vevey)					1.21	2007							
			0-M19	f. Amélioration prioritaire des liaisons MD entre les communes et Bulle (route du Verdel)					1.21	2007							
			0-M20	a. Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales (Riaz, centre - Champy)					1.19	2007		2011	2011	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée en 2011, hors cofinancement	
			0-M20	b. Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales (Rue de la Léchère)					1.19	2007							
			0-M20	c. Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales (Champ-Barby-Tour-de-Trême)					1.19	2007							
			0-M20	d. Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales (Riaz-Route de Morlon)					1.19	2007		2020	2021	Retard relativement important (> 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Emprise des terrains impossible. En cours de négociation.	
			0-M20	e. Amélioration prioritaire des liaisons MD intercommunales (Le Pâquier - Le Cloislet)					1.19	2007		2015	2015	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement		
			0-M21	a. Amélioration prioritaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy (Champy - Ch. Des Crêts)					1,0125 à partager	2007							
			0-M21	b. Amélioration prioritaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy (Route de l'Industrie)					1,0125 à partager	2007							
			0-M21	c. Amélioration prioritaire des liaisons MD vers la ZA de Planchy (Vuadens-Planchy)					1,0125 à partager	2007		2020	2021	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	dépend de la mise en zone du secteur Planchy-Sud sur Bulle	
			0-M24	a. Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics (Bulle : gare, centre-ville, Espace Gruyère, administration Td7)					0.45 à partager	2007							
			0-M24	b. Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics (Riaz : hôpital, centre du village, salle polyvalente)					0.45 à partager	2007		2011	2020	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	La mesure est réalisée à la salle polyvalente. Elle sera réalisée dans le centre du village en même temps que le réaménagement de la traversée, et elle sera réalisée ultérieurement à l'hôpital.	
			0-M24	c. Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics (Morlon : administration)					0.45 à partager	2007		2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	uniformisation du mobilier urbain en attente de réfection de la traversée (aménagement des arrêts de bus notamment)	
			0-M24	d. Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics (Vuadens : gare, administration)					0.45 à partager	2007		?	?				
			0-M24	e. Stationnement deux-roues dans les interfaces et les lieux publics (Le Pâquier : gare, administration)					0.45 à partager	2007		2016	2017	Léger retard (≤ 4 ans)			
K	2125 Bulle	2125.235	M16	Aménagements pour réseau de bus	nahmenpaket (entspreche	A	0.99	A	1.26	2013	0.35	2013	2022	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le développement rapide de l'agglomération nécessite la prise de mesures en faveur des transports public (couloirs bus). Ces mesures font parties du PA3 et se feront parallèlement à celles du PA1	

Ae1 - Prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité A de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coûts d'investissement			Compte rendu de mise en oeuvre										
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Priorité ABC	Etat actuel	Développement/ concrétisation									
									Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	
K	2125 Bulle	2125.004	0-M2	a. réaménagement de la route de l'Intyamon (Accrochage Sud - giratoire "Le Pra")	2.58	A	Ae	1.1	2016	2015	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	La mesure est faite aux 2/3. Le solde dépend de la réalisation d'importants projets immobiliers riverains.	-	-		
K	2125 Bulle	2125.015	M9	Modification de la signalisation en relation avec la H189	0.30	A	Ae	0.3	2009	2009	2009	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Il s'agit d'une mesure de priorité A du PA1, sans cofinancement, qui a été réalisée par l'agglomération en 2009.	-	-		
K	2125 Bulle	2125.019	0-M10	b. réalisation de la liaison du Temple-Romain (rte de La Gruyère - rte des Monts)	0.77	A	Ae	1.1	2012	2014	2016	état théorique à atteindre	Recours en suspens	La mesure est réalisée sur la route des Monts. Des oppositions bloquent actuellement le projet sur la route de La Gruyère.	-	-		
K	2125 Bulle	2125.022	M12	Compléments d'aménagement dans la traversée de Morlon	0.70	A	Ae	0.4	2011	2017	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	Lenteur de la procédure cantonale pour délivrer le permis de construire, not. Sen section cours d'eau	-	-		
K	2125 Bulle	2125.024	M13	a. réaménagement de la route cantonale dans le secteur de la gare du Pâquier	0.22	A	Ae	0.715	2011	2019	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	L'étude est en cours. L'aménagement souhaité par la commune du Pâquier a évolué.	-	-		
K	2125 Bulle	2125.025	M13	b. réaménagement des liaisons entre le village et la route cantonale	1.47	A	Ae			2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Référendum	-	-	-		
K	2125 Bulle	2125.029	0-M15	a. réaménagement du Centre du Village de La Tour-de-Trême (2010)	2.00	A	Ae	2	2007	2011	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	-	-		
K	2125 Bulle	2125.03	0-M15	b. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	0.60	A	Ae	0.6	2007	2012	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	-	-		
K	2125 Bulle	2125.031	M15	c. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	0.20	A	Ae	0.2	2007	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Cette mesure est liée à la réalisation de la traversée du village de Morlon (M12, code ARE: 2125.022)	2125.022	M12		
K	2125 Bulle	2125.032	0-M15	d. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	0.30	A	Ae	0.3	2007	2014	2015	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	La mesure est en cours. Des quartiers sont déjà aménagés en zones à vitesse modérée. Certains sont encore à l'étude.	-	-		
K	2125 Bulle	2125.033	0-M15	e. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	0.30	A	Ae	0.3	2007	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	-	-	-		
K	2125 Bulle	2125.034	M15	f. introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers - Volet 2	0.30	A	Ae	0.3	2007	2019	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Référendum	Cette mesure a fait l'objet d'un refus en Assemblée.	-	-		

As1/Bs1 - Mesures de 1re génération non imputables au fonds d'infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

* le début de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation est la date à laquelle les premiers travaux de planification ont débutés

Compte rendu de mise en oeuvre											
										Développement/ concrétisation	
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)
K	2125 Bulle	2125.201	U1	Plan directeur régional	2009	2009	état théorique à atteindre	sence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	adoption par Ass. délégués en mars 2012		
K	2125 Bulle	2125.202	U2	Commune de Bulle, adaptation du PAL	2011	2009	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Approbation du 19.12.2012 soumise à conditions par Canton (préavis d'examen préalable mai 2016).		
K	2125 Bulle	2125.203		Commune de Bulle, secteur de l'Arsenal (1) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2009-2011	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	PAD approuvé. Modification du PAD en 2014 approuvé.		
K	2125 Bulle	2125.204		Commune de Bulle, secteur La Pâla (2) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Planification en cours. Organisation de MEP.		
K	2125 Bulle	2125.205		Commune de Bulle, secteur « Despond » (3) : étude PAD-PAZ	Jusqu'à 2014	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	La mise en œuvre dépend de la fin d'activités.		
K	2125 Bulle	2125.206		Commune de Bulle, secteur gare de Bulle (4) : étude étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	MEP 2012. PAD mis à l'enquête publique en mars 2016.		
K	2125 Bulle	2125.207		Commune de Bulle, secteur Le Terraillet (5-5bis) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Planification en cours		
K	2125 Bulle	2125.208		Commune de Bulle, secteur St-Michel (6) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Approbation du 02.07.2008		
K	2125 Bulle	2125.209		Commune de Bulle, secteur La Tour-de-Trême (7) : étude spécifique dans le cadre du PAL	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Planification en cours (MEP ou suivi spécifique)		
K	2125 Bulle	2125.210		Commune de Bulle, secteur Le Praz (8) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	MEP en 2015. Elaboration du PAD en cours.		
K	2125 Bulle	2125.211		Commune de Bulle, site d'appoint A, secteur Prila (a) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Planification économique en cours.		
K	2125 Bulle	2125.212		Commune de Bulle, site d'appoint A, secteur Jéricho – Le Coude (b) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.213		Commune de Bulle, site d'appoint B, secteur Le Carry (c) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2009	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.214		Commune de Bulle, site d'appoint B, secteur Les Granges (d) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Inscription au plan directeur de l'utilisation du sol (Révision du PAL de 2011, approbation en 2012). En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.215		Commune de Bulle, site d'appoint A, secteur Les buissons (e) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Examen final décembre 2015.		
K	2125 Bulle	2125.216		Commune de Bulle, site de réserve, secteur Planchy (Montcalia nord) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2019	Retard relativement important (> 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Inscription au plan directeur de l'utilisation du sol (Révision du PAL de 2011, approbation en 2012). En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.217		Commune de Bulle, site de réserve, secteur Le Closalet (e) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	arrêt / suspension de la planification	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Inscription au plan directeur de l'utilisation du sol (Révision du PAL de 2011, approbation en 2012). En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		

As1/Bs1 - Mesures de 1re génération non imputables au fonds d'infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

* le début de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation est la date à laquelle les premiers travaux de planification ont débutés

Compte rendu de mise en oeuvre											
									Développement/ concrétisation		
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)
K	2125 Bulle	2125.218	U3	Commune du Pâquier : mise en adéquation du PAL	Jusqu'à 2014	2011	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Approbation du 29.04.2014.		
K	2125 Bulle	2125.219		Commune du Pâquier, site d'appoint A, secteur de Villars-Blanchin : étude PAD	Jusqu'à 2014	2013	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	2013 MEP. En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.220		Commune du Pâquier, site de réserve, secteur de la Fin : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	état théorique à atteindre	Inscription au plan directeur de l'utilisation du sol		
K	2125 Bulle	2125.221	U4	Commune de Riaz : mise en adéquation du PAL	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Recours en suspens	Traitement des recours en cours.		
K	2125 Bulle	2125.222		Commune de Riaz, site d'appoint A, secteur centre de Riaz (f) : étude urbanistique	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Sur une partie du secteur, un MEP est en cours depuis 2014.		
K	2125 Bulle	2125.223		Commune de Riaz, site d'appoint A, secteur centre de la Saletta (g) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-		
K	2125 Bulle	2125.224		Commune de Riaz, site d'appoint A, secteur Champ Ste-Marie (h) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	Arrêt/suspension de la planification	Autres motifs: ...	Une partie du secteur a été déclassée et mise en zone agricole. L'autre partie n'est plus en zone		
K	2125 Bulle	2125.225		Commune de Riaz, site d'appoint A, secteur Le Champy (i) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Inscription au plan directeur de l'utilisation du sol mais le secteur n'est plus en zone constructible.		
K	2125 Bulle	2125.226		Commune de Riaz, site de réserve, secteur sud de Riaz : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Secteur aménagé en partie pour le CO, l'autre partie est mise en zone agricole.		
K	2125 Bulle	2125.227	U5	Commune de Vuadens, mise en adéquation du PAL	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Début de l'étude en 2012. Examen préalable cantonal en cours. Le projet devra être réorienté conformément au PA3.		
K	2125 Bulle	2125.228		Commune de Vuadens, site d'appoint B, secteur Vuadens centre (j) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Certains secteurs sont réalisés. Les secteurs hors zone à bâtir sont partiellement planifiés. En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.229		Commune de Vuadens, site d'appoint B, secteur Le Maupas (k) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	L'implantation de l'entreprise Bumotec comprend une partie du site. Le solde n'est pas en zone à bâtir et devra se conformer au PA3.		
K	2125 Bulle	2125.230		Commune de Vuadens, site d'appoint B, secteur Le Margy (l) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude en cours. Compte tenu de l'avancement des études et de l'intérêt du site, il devra se conformer au PA3 (site stratégique Le Russon). En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.231		Commune de Vuadens, site d'appoint B, secteur au Village d'En Haut (m) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Deux PAD sont en cours d'élaboration. Ils devront se conformer au PA3. En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.232		Commune de Vuadens, site d'appoint B, secteur Le Dally (n) : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	Arrêt/suspension de la planification	Autres motifs: ...	Compte tenu de l'absence du besoin et des études du PA3, le développement de ce site n'est pas nécessaire.		
K	2125 Bulle	2125.233		Commune de Vuadens, site de réserve, secteur Sous-Crêt : étude PAD	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le secteur, passé dans le territoire communal de Bulle depuis le PA1, fait l'objet d'études de détails liées à Planchy sud. En tant que site d'appoint, ce secteur n'a pas pour vocation d'être développé sans démonstration du besoin.		
K	2125 Bulle	2125.234	U6	Centres commerciaux : modification des PAL	Jusqu'à 2014	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-		

RAPPORT DE CONSULTATION DU PDA

Contenu

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

1 Organisation de la consultation publique

1.1 Durée

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

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

1.2 Diffusion

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

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

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

1.3 Séances de présentation

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

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

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

1.4 Résumé de la consultation

1.4.1 Questionnaires et courriers

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

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

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

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

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

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

1.4.2 Communes

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

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

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

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

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

1.4.3 Canton

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

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

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

2 Remarques et observations issues de la consultation publique

2.1 Réponses au questionnaire

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

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

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

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

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

2.2 Analyse des réponses obtenues

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

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

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

2.2.1 Situation depuis 2007

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

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

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

2.2.2 Pertinence des principes d'urbanisation

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

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

2.2.3 Pertinence des principes de transports publics

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

2.2.4 Pertinence des principes de mobilité douce

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

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

2.2.5 Pertinence des principes de gestion des déplacements individuels motorisés

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

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

2.2.6 Pertinence des principes nature et paysage

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

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

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

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

Réponses positives

"Oui, en grande partie."

"Oui en partie".

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

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

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

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

Réponses mitigées

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

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

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

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

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

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

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

Réponses négatives

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

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

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

2.3 Traitement des remarques et observations exprimées

2.3.1 Préambule

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

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

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

2.3.2 Général

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

2.3.3 Urbanisation

Habitat

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

Emplois

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

Espace construit

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

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

Espace ouvert

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

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

2.3.4 Transports publics

Général

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

Ferroviaire

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

Cadences

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

Desserte

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

Ligne 3

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

Circulation des bus

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

2.3.5 Mobilité douce

Général

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

Sécurité

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

Itinéraires

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

Zones piétonnes

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

Reports modaux

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

Réseau

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

Circulation

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

2.3.6 Gestion des déplacements individuels motorisés

Général

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

Accessibilité

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

Chemin de Bouleyres

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

H189

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

Stationnement

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

Circulation - aménagements

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

2.3.7 Nature et paysage

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

2.3.8 Environnement

Néant.

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

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

3.1 Remarques d'ordre général

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

3.2 Remarques sur le thème de l'urbanisation

3.2.1 Périmètre d'urbanistique

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

3.2.2 Sites stratégiques

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

3.2.3 Zones à bâtir

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

3.3 Mobilité

3.3.1 Général

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

3.3.2 Remarques sur le thème des transports publics

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

3.3.3 Remarques sur le thème de la mobilité douce

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

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

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

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

3.5 Remarques sur le thème de la nature et du paysage

3.5.1 Général

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

3.5.2 Limites d'urbanisation et structure paysagère

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

3.5.3 Parcs agricoles et ouverture paysagère

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

3.5.4 Parcs urbains

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

3.5.5 Biotopes et trame écologique

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

3.5.6 Périmètre de réaménagement

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

3.6 Remarques sur le thème de l'environnement

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

4 Suite de la procédure

4.1 Plan directeur

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

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

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

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

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

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

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

5 Glossaire

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

INDICATEURS MOCA

CONTENU	
1 CADRAGE	2
1.1 Les indicateurs MOCA	2
1.2 Définitions	2
1.3 Données de base	2
2 REPARTITION MODALE	3
2.1 Etat actuel	3
2.2 Objectifs qualitatifs et quantitatifs à l'horizon 2030	3
2.3 Mesures concourant à l'atteinte de l'objectif fixé (liste non exhaustive)	4
3 ACCIDENTS	4
3.1 Etat actuel	4
3.2 Objectifs qualitatifs et quantitatifs à l'horizon 2030	4
3.3 Mesures concourant à l'atteinte de l'objectif fixé (liste non exhaustive)	5
4 HABITANTS SELON LA CLASSE DE DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS	6
4.1 Niveau de desserte des arrêts actuels et futurs	6
4.2 Etat actuel	6
4.3 Objectifs qualitatifs et quantitatifs à l'horizon 2030	6
4.4 Mesures concourant à l'atteinte de l'objectif fixé (liste non exhaustive)	7
5 EMPLOIS SELON LA CLASSE DE DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS	8
5.1 Etat actuel	8
5.2 Objectifs qualitatifs et quantitatifs à l'horizon 2030	8
5.3 Mesures concourant à l'atteinte de l'objectif fixé (liste non exhaustive)	9
6 SYNTHESE	9
ANNEXES	9
Qualité de la desserte TP	10
Qualité de la desserte TP et densité de population	11
Qualité de la desserte TP et densité d'emplois	12

1 Cadrage

1.1 Les indicateurs MOCA

Les Directives¹ de la Confédération pour l'élaboration des projets d'agglomération définissent quatre indicateurs pour le « monitoring et contrôle des effets des projets d'agglomération » (indicateurs MOCA) qui serviront à mesurer l'efficacité des mesures proposées par le projet d'agglomération au regard des éléments suivants :

- > la répartition modale,
- > le nombre d'accidents,
- > le nombre d'habitants par niveau de qualité de desserte par les TP,
- > le nombre d'emplois par niveau de qualité de desserte par les TP.

Pour ces quatre indicateurs, le propos doit être à la fois qualitatif quant à l'objectif poursuivi et quantitatif quant à l'ampleur des modifications attendues. Ces indicateurs doivent en outre être présentés de manière à permettre la comparaison avec les autres agglomérations du pays. Les indicateurs MOCA seront explicités et justifiés grâce aux mesures proposées pour la génération de plan d'agglomération. Ils sont les reflets de la tendance générale espérée dans le futur pour les questions d'aménagement du territoire et de mobilité.

1.2 Définitions

L'indicateur « répartition modale » sert à quantifier l'utilisation des différents modes de déplacement au quotidien. Il permet de juger de l'attractivité du réseau des transports publics et de l'efficacité des mesures mises en place dans le domaine de la mobilité individuelle (mesures liées au stationnement et à la mobilité douce notamment).

L'indicateur « accidents » mesure l'évolution du nombre de blessés et de tués sur le réseau routier dans le périmètre de l'agglomération. Le ratio mesuré est le nombre de blessés/tués pour 1'000 habitants. L'indicateur permet ainsi de vérifier concrètement l'efficacité des mesures mises en place sur le réseau routier afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers (piétons, cyclistes et automobilistes).

Les deux derniers indicateurs « nombre d'habitants et nombre d'emplois par niveau de qualité de desserte par les TP » permettent de mesurer la qualité de desserte des transports publics des lieux d'habitat et de travail. Ils mesurent l'évolution respective du nombre d'habitants (indicateur 3) et du nombre d'emplois (indicateur 4) par niveau de desserte tel que défini par la norme VSS SN 640 290. Ces indicateurs permettent ainsi à la fois de juger de la pertinence des choix opérés en matière d'urbanisation (localisation et densification des zones d'habitat et d'activité) et de développement du réseau de transports publics.

1.3 Données de base

Les données de base utilisées pour calculer les indicateurs MOCA proviennent de monitorings réalisés par l'ARE. Ces analyses sont basées sur les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ces données sont basées sur les périmètres des agglomérations tels que définis par l'OFS. L'ARE relève elle-même que la pertinence de certains chiffres peut être discutée du fait de l'échantillon considéré.

L'annuaire des statistiques du Canton de Fribourg a aussi été consulté pour le nombre d'habitants. Pour les indicateurs MOCA ci-dessous, le périmètre de l'agglomération MOBUL sera utilisé.

Les quatre indicateurs MOCA sont développés et analysés dans les chapitres suivants.

¹ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3ème génération, DETEC-ARE, 16.02.2015

2 Répartition modale

2.1 Etat actuel

Lors du dernier microrecensement sur les transports et la mobilité en Suisse en 2010, la répartition modale en distance journalière pour l'agglomération bulloise était définie ainsi :

	TIM	TP	MD
Répartition modale 2010	86%	7%	8%

Le taux de kilomètres effectués en transports individuels motorisés est plus élevé que la moyenne suisse (66%) ou la moyenne cantonale (74%). Le taux de motorisation est pourtant semblable (556 véh./1'000 hab. dans le canton contre) 549 véh./1'000 hab. dans l'agglomération).

Les agglomérations de la même taille que Bulle ont un taux de TIM de l'ordre de 67% en 2010. Le fait que le réseau de bus d'agglomération MOBUL n'ait été mis en service qu'en décembre 2009 explique en partie cette part modale particulièrement faible.

2.2 Objectifs qualitatifs et quantitatifs à l'horizon 2030

Avec l'augmentation de la population de l'ordre de 60% entre 2010 et 2030, un report modal significatif est nécessaire afin de maintenir la qualité de vie dans l'agglomération. Le PA3 prévoit en conséquence un certain nombre de mesures visant à augmenter l'attractivité des transports publics. L'augmentation de la desserte territoriale, l'accroissement des cadences (des bus et du RER), l'amélioration des conditions de circulation par une priorisation accrue des bus, la construction de la nouvelle gare sont les principales mesures qui concourront à ce report modal.

Grâce à ces mesures, un triplement de la part modale TP dans la période 2010 et 2030 peut être espéré. C'est l'objectif qui est fixé pour ce réseau. Le million de voyageurs transportés en 2015 sur le réseau de bus d'agglomération démontre que cet objectif est réaliste.

Les mesures prises en faveur de la mobilité douce devraient elles aussi avoir un impact sur la répartition modale. La topographie favorable de l'agglomération et les distances relativement courtes sont des éléments encourageant l'utilisation du vélo et de la marche. L'agglomération s'est ainsi fixée comme objectif une augmentation de 50% de la part modale MD.

Les objectifs de part modale sont ainsi les suivants :

	TIM	TP	MD
Répartition modale 2030	67%	21%	12%

2.3 Mesures concourant à l'atteinte de l'objectif fixé (liste non exhaustive)

Urbanisation

- > **Densification** – Constructions des nouvelles habitations dans les centres
- > **Implantation** – Installation des entreprises dans les lieux desservis par les TP

Transports publics

- > **Tracés** – Prolongement et adaptation des lignes des bus urbains pour une meilleure couverture du périmètre de l'agglomération
- > **Aménagement de l'interface de la gare** – Aménagements du nouvel espace devant la future gare pour les usagers et les bus urbains (adaptation du réseau routier à proximité)
- > **Cadence** – Augmentation des cadences sur le réseau d'agglomération

Mobilités douces

- > **Liaisons structurantes** – Renforcement des liaisons existantes et création de nouvelles liaisons entre les pôles générateurs de déplacement dans l'agglomération (voies vertes)
- > **Liaisons de quartier** – Création de nouvelles liaisons entre les quartiers et réaménagement de certaines rues pour une meilleure perméabilité en mobilité douce entre les poches d'habitation et d'activités
- > **Liaisons vers l'extérieur** – Développement d'axes pour les mobilités douces permettant de rejoindre des points d'intérêt externes au centre de l'agglomération ou de niveau supérieur.

Transports individuels motorisés

- > **Gestion du trafic** – Réaménagement et régulation de carrefours pour favoriser la circulation des transports publics
- > **Gestion des accès** – Limitation du trafic en entrée de ville par une gestion contrôlée des accès et une redistribution des flux
- > **Facilitation pour l'intermodalité** – Création d'interfaces d'échange entre modes

3 Accidents

3.1 Etat actuel

L'indicateur « accidents » permet de comparer le taux de blessés et tués sur les routes dans le périmètre de l'agglomération. Cet indice est calculé par nombre de blessés/tués pour 1'000 habitants.

En 2013, cet indice était en moyenne de 2.6 (moyenne pour la Suisse et pour les agglomérations de petite taille). Pour cette même année dans le périmètre OFS de l'agglomération de Bulle, ce taux s'élevait à 2.8 tués/blessés pour 1'000 habitants (en diminution de 20% par rapport à 2006). Cette baisse est légèrement inférieure à celle constatée sur la même période au niveau national (-28%).

3.2 Objectifs qualitatifs et quantitatifs à l'horizon 2030

En 2012, la Confédération a introduit une nouvelle approche sur la sécurité routière, Via Sicura. Ce nouveau programme repose sur trois piliers :

- > sensibilisation de la population,
- > comportement des usagers de la route,
- > sécurité des véhicules et de l'infrastructure routière.

L'objectif de la Confédération est de réduire d'un quart le nombre de blessés et de tués sur les routes suisses par rapport à 2012. Partant de cet objectif, le nombre de blessés/tués au niveau national devrait donc être réduit à 2.0 blessés/tués pour 1'000 habitants. L'application des mesures de Via Sicura dans l'agglomération bulloise devrait ainsi également réduire de 25% les accidents par rapport à la situation de 2013.

Cette baisse sera accentuée par les mesures prises dans le PA3 (notamment grâce au report modal et aux mesures de modération générale du trafic. Les simulations faites ont permis d'estimer cette réduction supplémentaire à environ 25% (15% grâce à la réduction du nombre de kilomètres parcourus par habitant liée au report modal sur les TP et 10% grâce à la modération générale du trafic.

D'ici 2030, le taux de victimes sur les routes de l'agglomération devrait ainsi passer de 2.8 à 1.6 blessés/tués pour 1'000 habitants.

3.3 Mesures concourant à l'atteinte de l'objectif fixé (liste non exhaustive)

Urbanisation

- > **Qualité de vie** – Construction d'espaces de vie au sein des quartiers avec des espaces à vitesse modérée
- > **Densification** – Accueil des nouveaux habitants proche des centres pour encourager le report modal et limité le nombre de voitures sur les routes

Transports publics

- > **Attractivité** – Augmenter l'attractivité des transports publics pour encourager un report modal
- > **Sécurité** – Assurer la sécurité des usagers aux haltes, aux quais et sur les chemins vers les arrêts de TP

Mobilités douces

- > **Aménagement** – Création d'infrastructures sécuritaires pour les mobilités douces
- > **Liaisons** – Assurer les liaisons entre centralités en site propre (voies vertes)

Transports individuels motorisés

- > **Vitesse** – Adaptation du régime de vitesse par rapport au type de route et lieu traversé
- > **Aménagement** – Sécurisation des lieux problématiques avec des infrastructures assurant sécurité à chaque utilisateur
- > **Report modal** – Utilisation des TP, des vélos et de la marche pour diminuer le nombre d'automobiles sur les routes.

4 Habitants selon la classe de desserte en transports publics

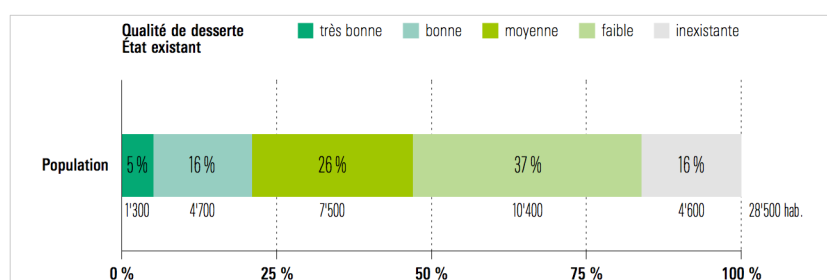
4.1 Niveau de desserte des arrêts actuels et futurs

Pour déterminer les classes de desserte pour les habitants et les emplois, les niveaux de desserte des arrêts TP actuels et futurs, selon la norme VSS SN 640 290, ont été calculés (les cartes correspondant aux dessertes actuelles et futures figurent en annexe).

4.2 Etat actuel

Les géo-données disponibles sur le site de l'OFS permettent de réaliser une carte du nombre d'habitants par hectare sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Ces informations, croisées avec le niveau de qualité de desserte du réseau TP actuel, permettent de calculer le nombre d'habitants desservis pour chacun des niveaux de desserte. Cette carte est disponible en annexe.

Les résultats de cette analyse croisée sont les suivants :



Classes de niveaux de desserte par les TP (habitants / état actuel)

Cette analyse permet de mettre en évidence qu'aujourd'hui, dans l'agglomération, 5% de la population jouit d'une desserte de niveau A. Il s'agit des personnes habitant à proximité de la gare de Bulle. 16% de la population est desservi avec un niveau de desserte de niveau B (centre-ville de Bulle).

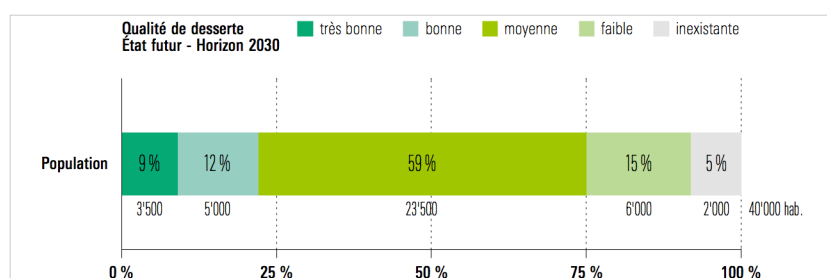
26% de personnes bénéficient d'une desserte de niveau C. Ce sont les centres de Riaz, La Tour-de-Trême et Vuadens qui sont bénéficiaires d'une superposition des lignes régionales et urbaines qui permettent d'avoir une cadence de desserte supérieure.

Enfin, si 37% de la population bénéficie d'une desserte de base (niveau D), 16% des habitants doivent être considérés comme non desservis par les TP.

4.3 Objectifs qualitatifs et quantitatifs à l'horizon 2030

La croissance attendue d'ici 2030 représente environ 11'500 nouveaux habitants dans l'agglomération. Ces nouveaux habitants s'installeront principalement dans les centres, conformément à l'objectif de densification fixé dans le PA3. L'objectif de développement de la desserte en TP pour les zones d'habitation est de desservir au minimum 95% des habitants par les transports publics. Le second objectif est de garantir un niveau de service attractif (niveau A, B ou C) pour au moins 75% des habitants.

Le graphique ci-dessous résume les résultats obtenus en croisant la population 2030 avec le réseau TP 2030 du projet d'agglomération.



Classes de niveaux de desserte par les TP (habitants / état 2030)

On constate ainsi que 95% des habitants seront desservis par les TP avec un niveau de desserte D ou supérieur (contre 84% aujourd'hui). 80% des habitants se trouveront même en classe A, B ou C (contre 47% aujourd'hui).

La carte figurant en annexe montre que c'est les habitants vivant à proximité des lignes de bus d'agglomération qui sont les bénéficiaires directs d'une meilleure classe de desserte. L'augmentation des cadences est le principal facteur de redistribution des classes de desserte pour les classes A, B et C.

4.4 Mesures concourant à l'atteinte de l'objectif fixé (liste non exhaustive)

Urbanisation

- > **Densification** – Accueil des nouveaux habitants dans les centres

Transports publics

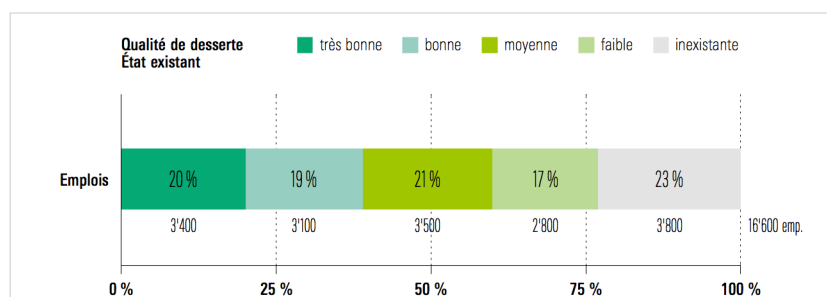
- > **Amélioration du réseau de transports publics** – Augmentation du périmètre couvert par les bus urbains et augmentation de la cadence

5 Emplois selon la classe de desserte en transports publics

5.1 Etat actuel

Les géo données disponibles sur le site de l'OFS permettent de réaliser une carte du nombre d'emplois par hectare sur l'ensemble du territoire de l'agglomération (données 2014). Ces informations, croisées avec le niveau de qualité de desserte du réseau TP actuel, permettent de calculer le nombre d'emplois desservis pour chacun des niveaux de desserte. Cette carte est disponible en annexe.

Les résultats de cette analyse croisée sont les suivants :



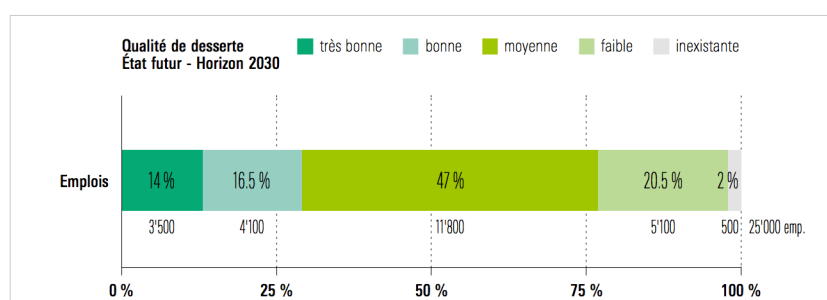
Classes de niveaux de desserte par les TP (emplois / état actuel)

La projection montre que 77% des emplois sont desservis par un transport publics dont 60% desservis avec un niveau de service de niveau A, B et C. Cette proportion, plus forte que celle des habitants, est due au fait que le centre de Bulle concentre une grande partie des emplois. Cependant, 23% des emplois ne sont pas desservis par des transports publics.

5.2 Objectifs qualitatifs et quantitatifs à l'horizon 2030

D'ici 2030, l'agglomération devrait accueillir 50% d'emplois supplémentaires. L'adaptation du réseau des transports publics doit prendre en compte l'arrivée de ces nouvelles places de travail et étendre la desserte aux endroits où actuellement elle est insuffisante, voire inexistante. L'objectif est de desservir 95% des emplois.

La carte jointe en annexe et le tableau ci-dessous résumement les résultats obtenus en croisant les emplois 2030 avec le réseau TP 2030 du projet d'agglomération.



Classes de niveaux de desserte par les TP (emplois / état 2030)

La projection démontre que 98% des emplois seront desservis par les transports publics, dont 78% avec un niveau de desserte de niveau A, B et C. Les secteurs industriels seront nettement mieux desservis qu'actuellement grâce à l'extension de la ligne 3 et à l'augmentation de sa cadence et de son amplitude horaire.

5.3 Mesures concourant à l'atteinte de l'objectif fixé (liste non exhaustive)

Urbanisation

- > **Localisation et densification** – Développement des emplois dans les secteurs centraux et les secteurs bien desservis par les TP

Transports publics

- > **Amélioration du réseau de transports publics** – Extension de l'horaire de desserte de la ligne 3, modification de son parcours et augmentation de la cadence sur les autres TP

6 Synthèse

Les objectifs suivants ont été fixés pour les indicateurs MOCA :

- > Répartition modale : 33% TP/MD (+120%)
- > Nombre de blessés/tués pour 1'000 habitants : 1.6 (-42%)
- > Nombre d'habitants par niveau de qualité de desserte par les TP : 95% de la population desservie (+ 13%), 75% en niveau de desserte A, B ou C (+60%)
- > Nombre d'emplois par niveau de qualité de desserte par les TP : 95% des emplois desservis (+23%).

Les simulations effectuées montrent que ces objectifs sont atteints, voire même dépassés, d'ici 2030, avec les mesures proposées dans le projet (mesures d'aménagement du territoire et de mobilité).

Annexes

Qualité de la desserte TP

Qualité de la desserte TP et densité de population

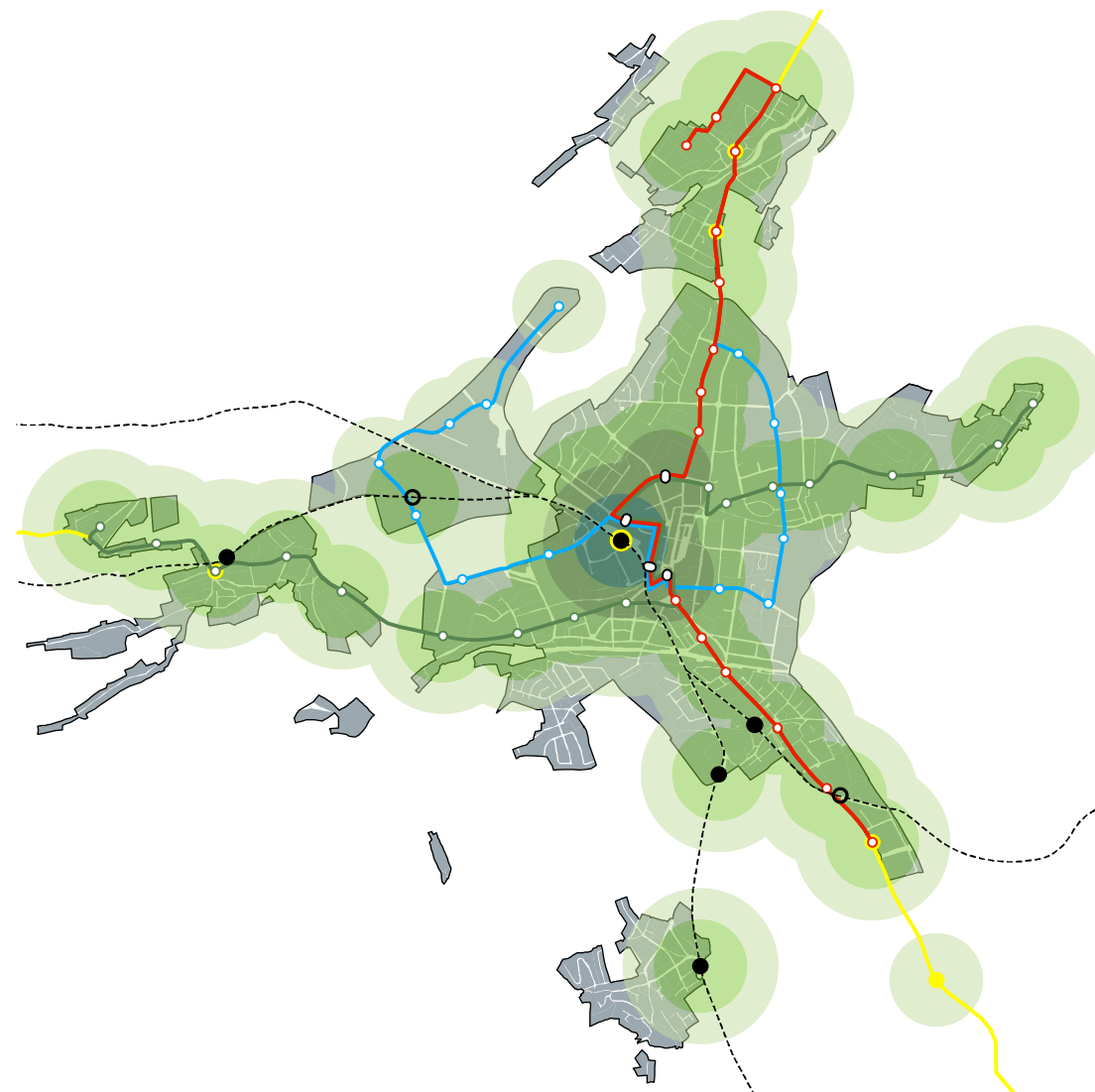
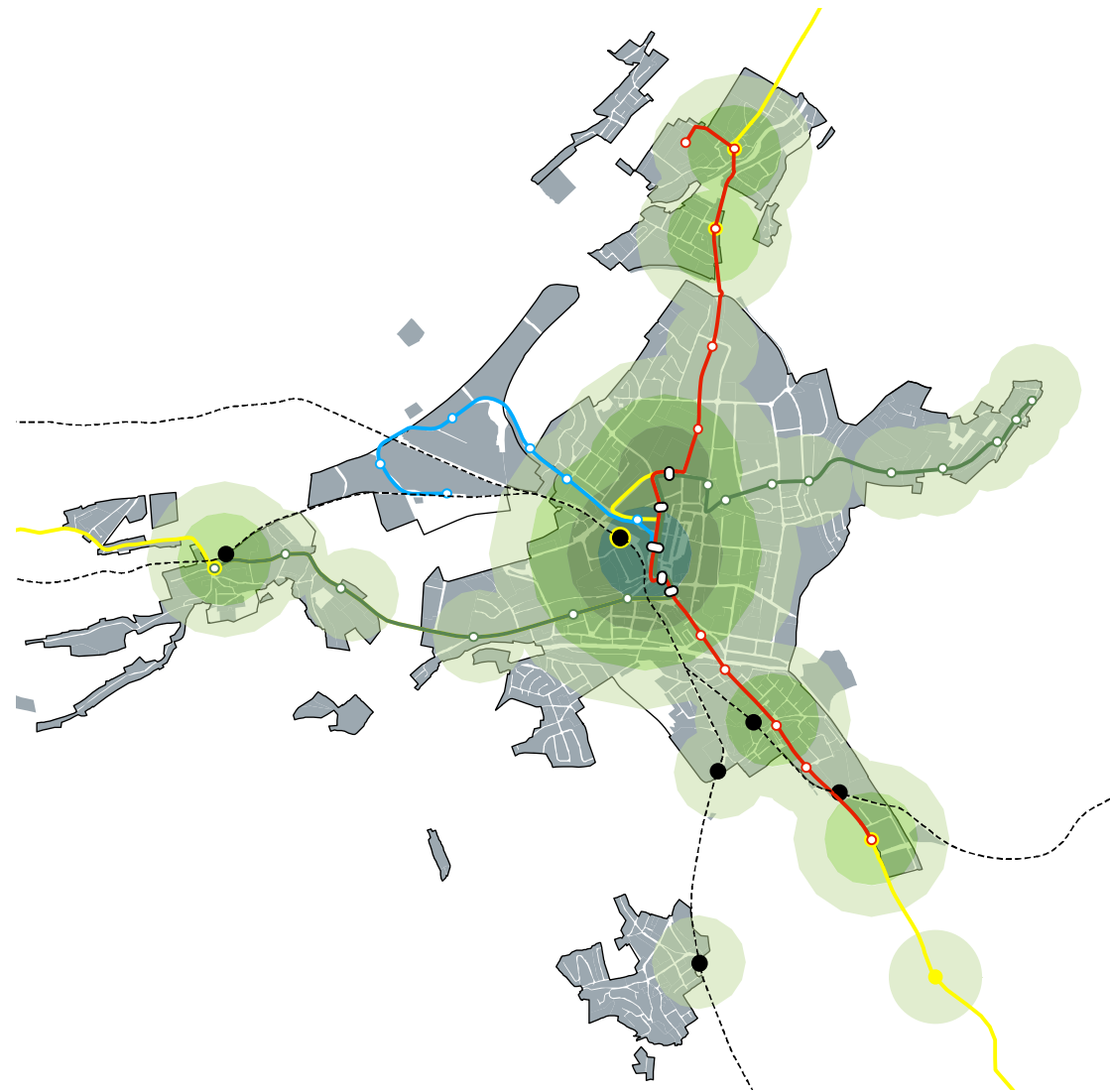
Qualité de la desserte TP et densité d'emplois

État existant

État futur - horizon 2030

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3^E GÉNÉRATION PA3

QUALITÉ DE LA DESSERTE TP



- Périmètre d'urbanisation PA3
- Niveau A: très bonne desserte
- Niveau B: bonne desserte
- Niveau C: desserte moyenne
- Niveau D: desserte faible
- Aucun niveau: desserte marginale ou inexistante

État existant

Zone à bâtir en vigueur (état novembre 2015)

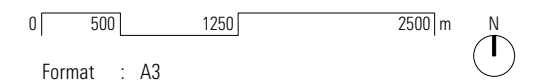
- | | | | |
|--|------------------------------------|---------|------|
| | Ligne 1 Riaz - La Tour-de-Trême | Cadence | 30' |
| | Ligne 2 Vuadens - Morlon | | 30' |
| | Ligne 3 Planchy - Place de la Gare | | >60' |
| | Ligne régionale | | 60' |
| | Réseau ferroviaire | | |
| | Gare | | |

État futur

Urbanisation

- | | | | |
|--|-----------------------------------|---------|------|
| | Ligne 1 Riaz - La Tour-de-Trême | Cadence | 15' |
| | Ligne 2 Vuadens - Morlon | | 15' |
| | Ligne 3 Les Combes- Le Terraillet | | 30' |
| | Ligne régionale | | n.c. |
| | Réseau ferroviaire | | |
| | Gare principale | | |
| | Gare à étudier | | |

Source des données de l'état existant :
Office fédéral du développement territorial (ARE), 03.2016

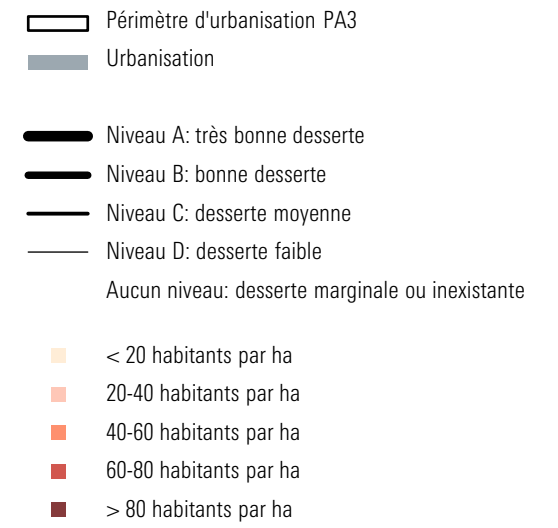
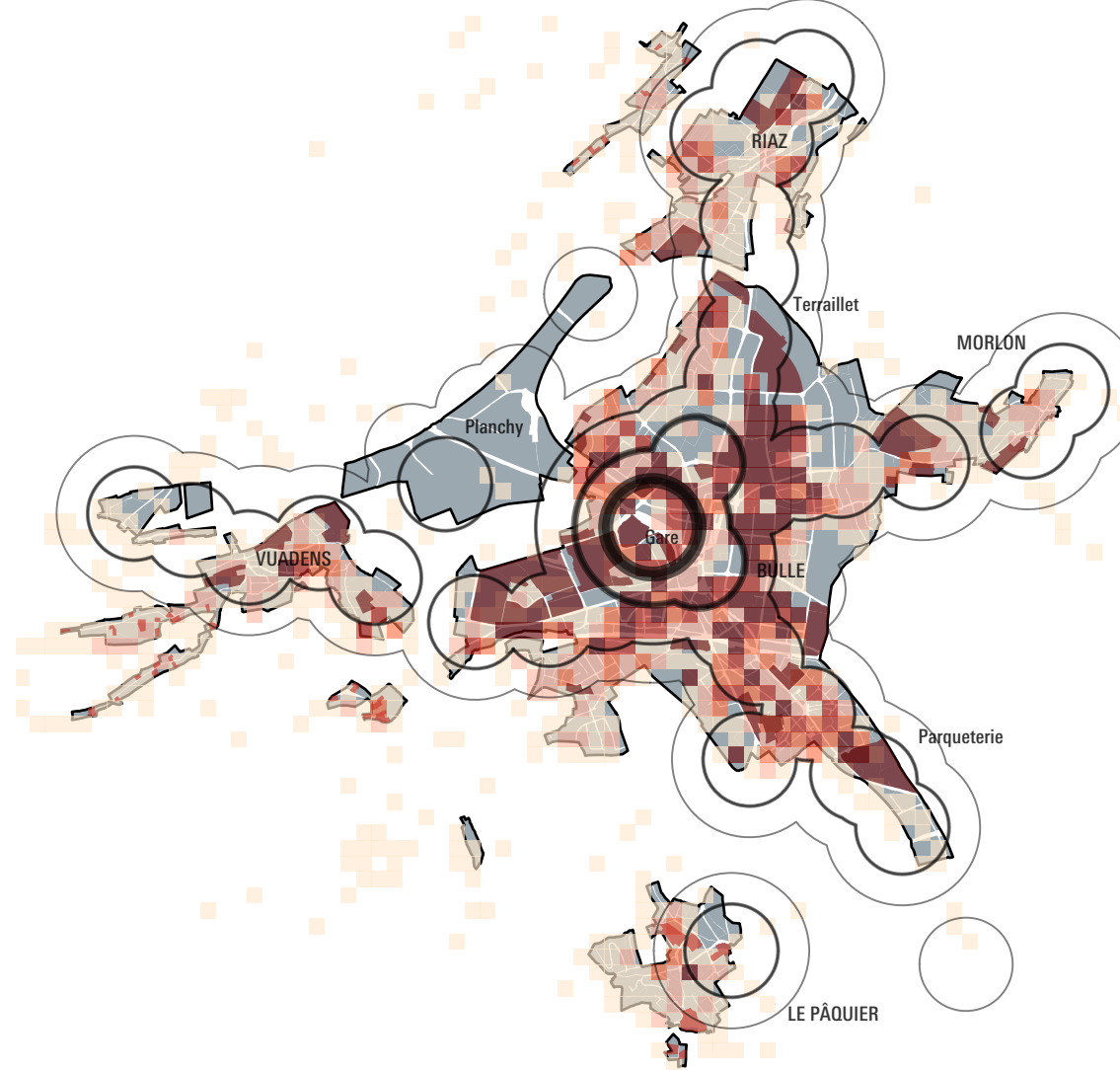
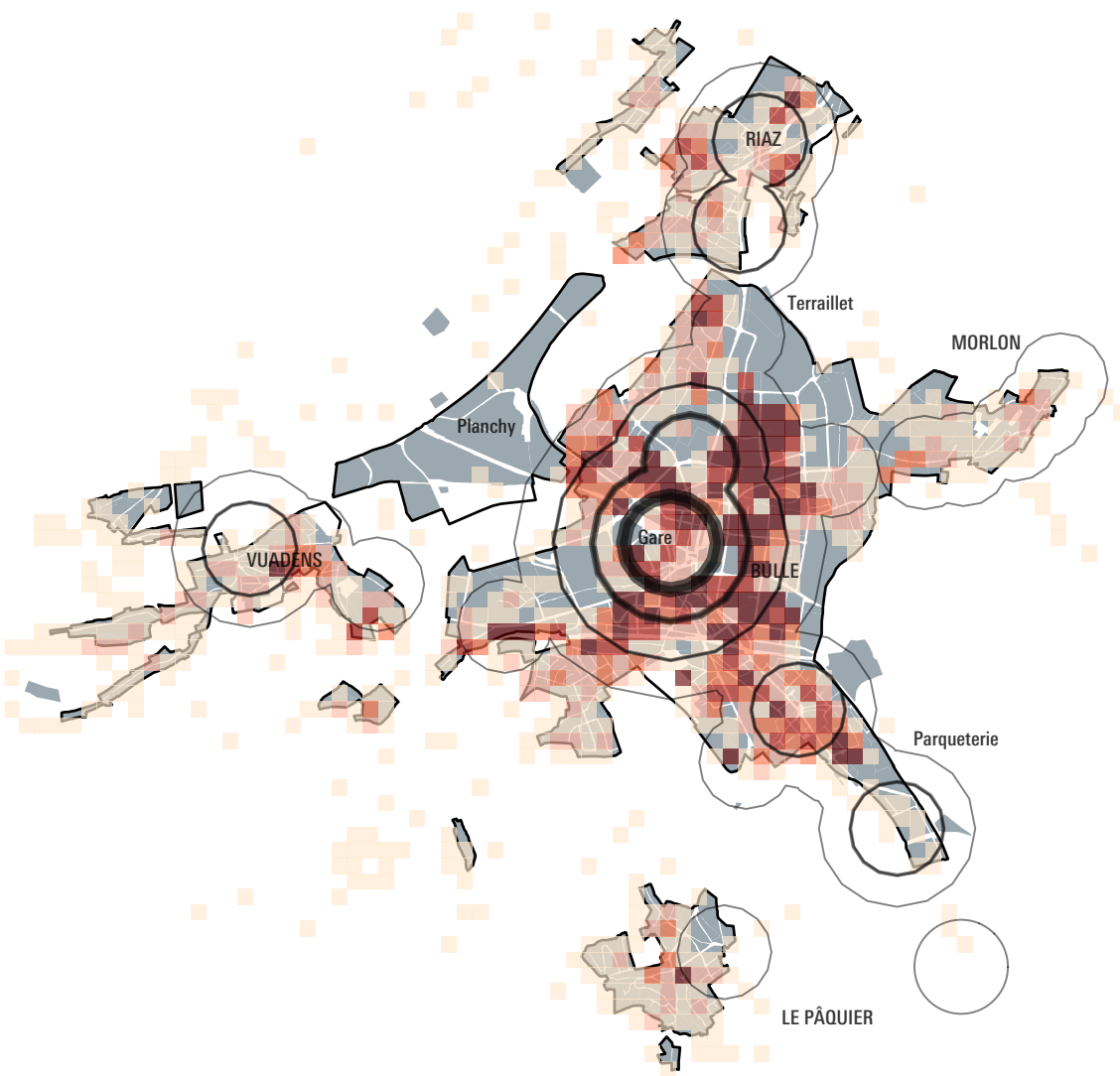


État existant

État futur - horizon 2030

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3^E GÉNÉRATION PA3

QUALITÉ DE LA DESSERTE TP ET DENSITÉ DE POPULATION



Mise en classe :
Office fédéral de la statistique (OFS)

Source des données de l'état existant :
Office fédéral de la statistique (OFS), 2015
Office fédéral du développement territorial (ARE), 03.2016

Fond de plan :
État existant, zone à bâtir en vigueur (état novembre 2015)
État futur, zone d'urbanisation

N.B. La densification ne figure pas

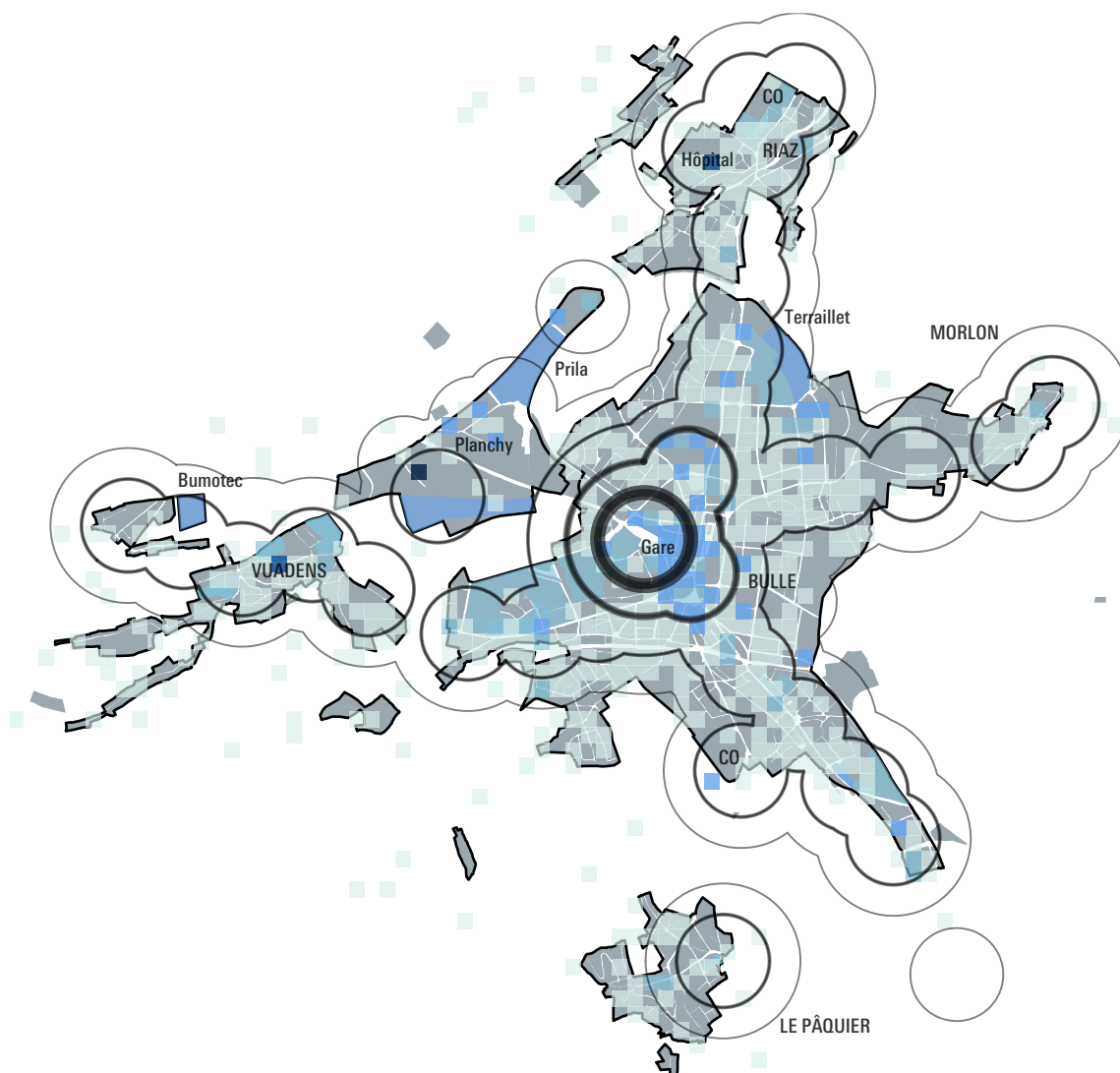
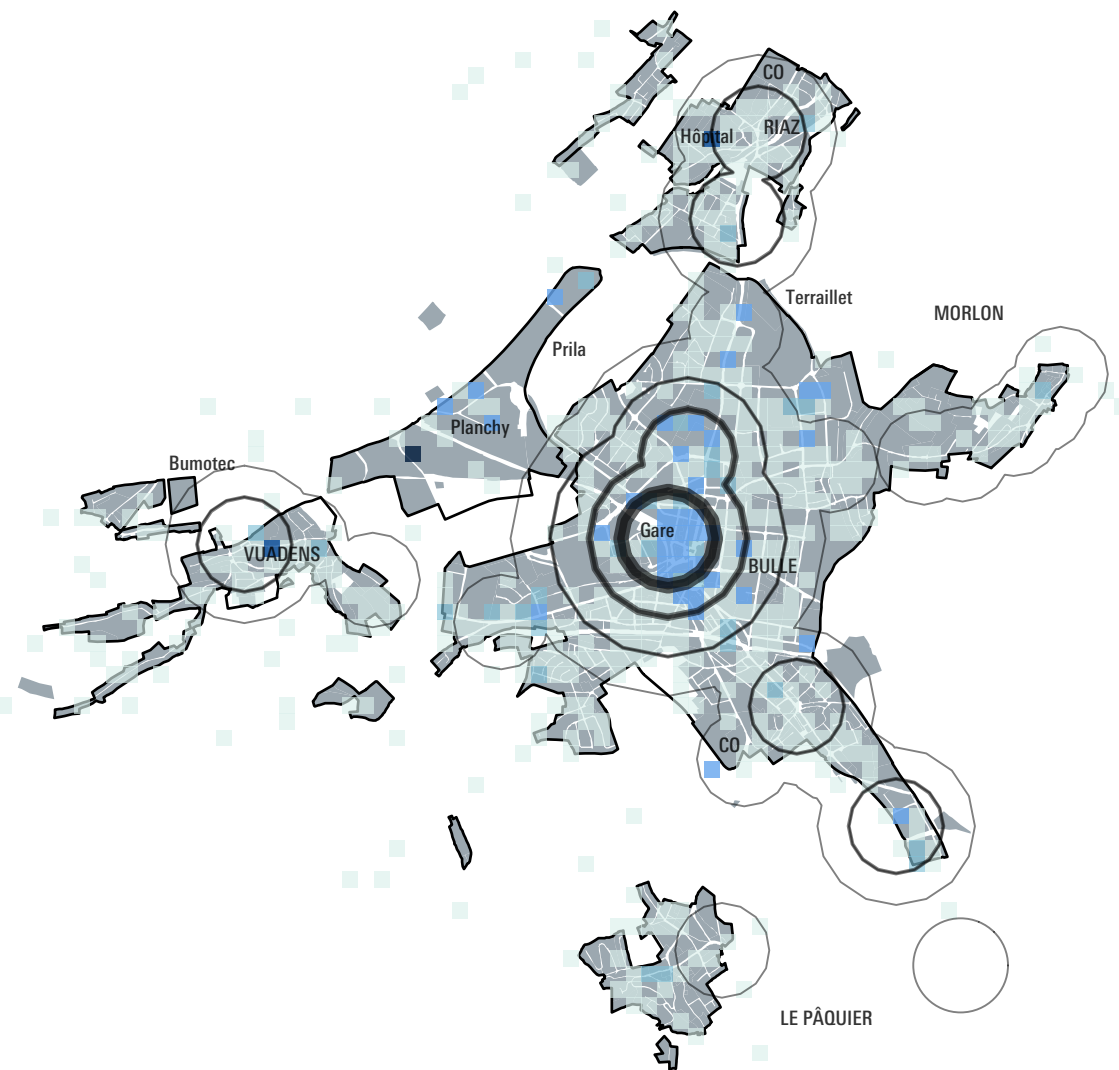


État existant

État futur - horizon 2030

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3^E GÉNÉRATION PA3

QUALITÉ DE LA DESSERTE TP ET DENSITÉ D'EMPLOIS



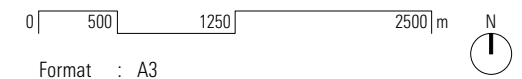
- Périmètre d'urbanisation PA3
- Urbanisation
- Niveau A: très bonne desserte
- Niveau B: bonne desserte
- Niveau C: desserte moyenne
- Niveau D: desserte faible
- Aucun niveau: desserte marginale ou inexistante
- < 50 emplois par ha
- 50-100 emplois par ha
- 100-500 emplois par ha
- 500-1000 emplois par ha
- > 1000 emplois par ha

Mise en classe :
Office fédéral de la statistique (OFS)

Source des données de l'état existant :
Office fédéral de la statistique (OFS), 2014
Office fédéral du développement territorial (ARE), 03.2016

Fond de plan :
État existant, zone à bâtir en vigueur (état novembre 2015)
État futur, zone d'urbanisation

N.B. La densification ne figure pas



CORRESPONDANCES ET DECISIONS



Association de communes Mobul

Rue de la Perreire 3

1635 La Tour-de-Trême

Tél. direct 026/919.18.56 ou 026/919.18.40 Fax 026/919.18.49 email info@mobul.ch www.mobul.ch

Office du développement
territorial ARE
Att. Dr. Maria Lezzi, Directrice
3003 Berne

Bulle, le 22 décembre 2016
N/Réf. : JEH/sot

Mobul – Projet d'agglomération 3^{ème} génération

Madame la Directrice,

En annexe à la présente, nous avons le plaisir de vous joindre le Projet d'agglomération de troisième génération de Mobul.

La mise sur pied de ce projet a été pour nous une évidence, tant le développement de notre agglomération est important et rapide.

Notre projet tient compte des principes retenus par la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire (LAT). Il est basé sur une analyse paysagère et des objectifs de protection et de valorisation de ses composantes. Une structure urbaine ainsi adaptée rend possible un développement à moyen et long terme.

Outre le développement rapide de notre agglomération, la modification projetée par les Transports Publics Fribourgeois (TPF) a également été un facteur déterminant pris en compte dans l'élaboration de notre nouveau projet.

Ces développements nécessitent cependant d'importants investissements afin d'obtenir un réseau de transports fonctionnels, garantissant également la circulation des transports en commun et la sécurité des modes doux.

Une étude de grande envergure, menée sous la forme d'un mandat d'études parallèles (MEP), a permis de dégager des solutions afin de garantir cette fonctionnalité, ceci en utilisant au mieux les infrastructures existantes.

./.

Une grande partie des mesures infrastructurelles de notre projet d'agglomération découle directement de ce MEP.

Notre plan directeur d'agglomération a été mis en consultation du 20 mai au 20 août 2016. Le 5 décembre 2016, le Conseil d'Etat l'a approuvé. Vous trouverez en annexe cette approbation, accompagnée du courrier justifiant la cohérence matérielle de la stratégie Urbanisation de notre projet et les travaux de révision du plan directeur cantonal en cours.

Ce projet a reçu l'aval de tous les exécutifs des communes membres de Mobul, comme en témoigne la page de signature du dossier déposé. Fort de ce soutien, la mise en œuvre des mesures prévues est donc garantie.

En vous remerciant de la bienveillante attention que vous porterez à notre projet, nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de notre haute considération.

Au nom du Comité de direction

La Vice-Présidente
Antoinette Badoud



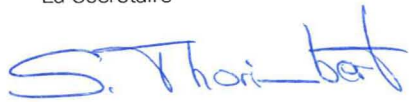
La Présidente
Marie-France Roth Pasquier



Le Projet d'agglomération Mobul de troisième génération a été approuvé à Bulle, le 1^{er} décembre 2016

Comité de direction Mobul

La Secrétaire



La Présidente



Commune de Bulle

La Secrétaire



Le Syndic

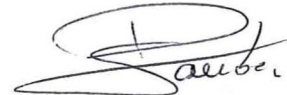


Commune de Morlon

La Secrétaire



Le Syndic



Commune du Pâquier

La Secrétaire



La Syndique



Commune de Riaz

Le Secrétaire



Le Syndic



Commune de Vuadens

Le Secrétaire



Le Syndic





ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Office du développement territorial
ARE
Dr. Maria Lezzi
Directrice
3003 Berne

Fribourg, le 5 décembre 2016

Remise de la décision d'approbation du Conseil d'Etat concernant le plan directeur régional, respectivement le projet d'agglomération de troisième génération, de Mobul

Madame la Directrice,

En date du 30 septembre 2016, l'Association de Mobul a transmis au canton la version adaptée du plan directeur régional suite à la consultation publique qui s'est déroulée du 20 mai au 20 août 2016. Celle-ci a été adoptée par l'Assemblée des délégués de Mobul le 13 octobre 2013. Dans le canton de Fribourg, les projets d'agglomération ont valeur de plans directeurs régionaux et doivent par conséquent suivre la procédure y relative (art. 27 de la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions). Nous avons ainsi l'avantage de vous remettre la décision d'approbation du Conseil d'Etat relative au plan directeur régional de Mobul.

Par ailleurs, nous profitons de ce courrier pour répondre à votre demande formulée aux agglomérations de Fribourg et de Mobul, par courrier électronique du 16 novembre 2016, de fournir une justification matérielle de la cohérence de la stratégie Urbanisation des projets d'agglomération en regard des travaux de révision du plan directeur cantonal en cours.

L'adoption du plan directeur par le Conseil d'Etat est prévue fin 2018. Les contenus matériels du plan directeur sont actuellement en phase de rédaction et n'ont fait l'objet d'aucune validation par le Conseil d'Etat. Une consultation interne est prévue au premier trimestre 2017 sur l'avant-projet du plan directeur. Dans ce contexte, il a été convenu que votre Office recevrait ce dossier pour pré-consultation. Ce n'est qu'à la fin du premier semestre 2017 que le Conseil d'Etat arrêtera le contenu du projet de plan directeur en vue de la consultation publique. Cette dernière se déroulera parallèlement à l'examen préalable fédéral dès octobre 2017.

Les agglomérations ont été rendues attentives au fait que les projets d'agglomération seraient évalués par le canton et la Confédération sous l'angle de la LAT révisée. Compte tenu des inconnues relatives à la répartition du territoire d'urbanisation à définir dans le plan directeur cantonal et à la part de croissance cantonale dévolue aux agglomérations, le canton a fortement recommandé aux agglomérations d'établir des projets répondant aux dispositions transitoires de la

LAT, en d'autres termes de conserver, voire réduire, les périmètres d'urbanisation comparativement au projet d'agglomération antérieur et de garantir des principes de densification et de mobilisation des terrains thésaurisés avant toute extension de la zone à bâtir. Il a néanmoins été assuré que les agglomérations ne seront pas tenues de réduire leur territoire d'urbanisation. Le programme d'aménagement validé par le Grand Conseil prévoit par ailleurs de donner une importance accrue aux agglomérations dans le développement territorial du canton.

Par conséquent, dans son évaluation des projets d'agglomération, le canton a uniquement pu se positionner sur la pertinence des extensions de la zone à bâtir projetées sous l'angle de la LAT (continuité du bâti, densification vers l'intérieur, etc.) mais il n'a pu se lier sur leur étendue tant que le plan directeur cantonal n'est pas approuvé par le Conseil Fédéral. Nous rappelons que les projets d'agglomération sont des instruments directeurs dont l'horizon de planification est d'une quinzaine d'années et leur approbation ne garantit pas la mise en zone effective des extensions proposées.

Par rapport au projet d'agglomération de première génération, le projet de troisième génération de Mobul ne propose que peu d'extensions de la zone à bâtir, voire même une réduction de celle-ci, l'essentiel étant réservé à une requalification et à une densification du tissu bâti. Le canton soutient cet objectif de densification, qu'il trouve judicieux compte tenu des enjeux de la nouvelle LAT et du moratoire auquel le canton est soumis jusqu'à l'approbation du plan directeur cantonal.

Pour un document directeur, les quelques extensions proposées sont considérées comme justifiées et opportunes en termes de localisation et de continuité du bâti, étant entendu que leur étendue dépendra du territoire d'urbanisation qui n'est pas encore défini à ce jour.

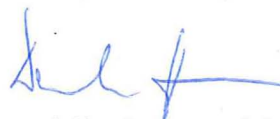
En conclusion, le Conseil d'Etat approuve le plan directeur régional de Mobul sous réserve du respect des conditions fixées dans la décision d'approbation et considère que cette planification directrice va dans le sens des travaux de révision du plan directeur cantonal. Il est entendu que les plans directeurs régionaux, respectivement les projets d'agglomération, seront adaptés suite à l'approbation du plan directeur cantonal par la Confédération. Ces adaptations coïncideront vraisemblablement avec la mise à jour quadriennale des projets d'agglomération.

En espérant avoir répondu à vos attentes, nous vous prions de croire, Madame la Directrice, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :



Marie Garnier
Présidente



Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Annexe

Décision d'approbation du 5 décembre 2016



Fribourg, le 5 décembre 2016

Extrait du procès-verbal des séances

2016-1023a

Révision du Plan directeur d'agglomération de Mobul

Approbation

Vu la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT) ;

Vu la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) ;

Vu la loi du 25 septembre 1980 sur les communes ;

Vu les Statuts de l'Association de communes MOBUL du 28 octobre 2009 ;

Vu le dossier;

Considérant :

I. OBJET

L'association de communes Mobul (Mobul) a procédé à la révision de son plan directeur d'agglomération (PDA) en suivant la procédure définie dans le canton de Fribourg pour les plans directeurs régionaux. Cette démarche est conforme à la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC), entrée en vigueur au 1er janvier 2010, qui considère les projets d'agglomération comme des plans directeurs régionaux. Pour pouvoir bénéficier d'un cofinancement du fonds fédéral d'infrastructure, Mobul doit transmettre à l'Office fédéral du développement territorial un projet d'agglomération jusqu'au 31 décembre 2016.

II. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier comprend :

- > Un rapport comprenant texte explicatif et texte liant avec cartes
- > Un rapport sur les mesures, qui se subdivise lui-même en 4 parties :
 01. Introduction aux mesures
 02. Liste des mesures
 03. Plan des mesures
 04. Fiches de mesures provisoires

> Un rapport de consultation

Seul le rapport comprenant le texte explicatif et le texte liant ainsi que la carte de synthèse relèvent du contenu matériel des plans directeurs régionaux. Sont considérés comme liants dans ce rapport, les éléments suivants : les textes encadrés sur fond chamois ainsi que la carte de synthèse.

III. PROCEDURE

Le PDA a été mis en consultation publique par avis dans la FO n°20 du 20 mai 2016, conformément à l'art. 10 ReLATEC.

La mise en consultation publique a suscité plusieurs observations qui ont été traitées conformément à la loi. Le Comité de direction (Comité) a validé un rapport de consultation en date du 29 septembre 2016.

Le projet de PDA a été adapté sur la base de ce rapport, puis accepté par le Comité le 29 septembre 2016. Il a ensuite été transmis aux Délégués de Mobul en vue de la séance du 13 octobre 2016.

L'Assemblée des Délégués a adopté, à l'unanimité, le PDA le 13 octobre 2016.

L'établissement des fiches de mesure du projet d'agglomération de troisième génération (PA3) par le Comité de direction s'est poursuivi en octobre et novembre 2016. Le Comité a validé leur contenu le 1^{er} décembre 2016.

IV. CONSULTATION DES SERVICES

Ont émis un préavis, dans le cadre de l'examen final du dossier, les Directions et services suivants :

- > Direction de la santé et des affaires sociales (DSAS),
- > Service de l'environnement, Section lacs et cours d'eau (SEn),
- > Promotion économique (PromFR),
- > Union fribourgeoise du Tourisme (UFT),
- > Service de la nature et du paysage (SNP),
- > Service archéologique de l'Etat de Fribourg (SAEF),
- > Service de l'agriculture (SAGri),
- > Service de l'environnement (SEn), Section air, bruit et RNI,
- > Service de la mobilité (SMo),
- > Administration des finances (AFin),
- > Direction de la sécurité et de la justice, (DSJ),
- > Service de l'énergie (SdE),
- > Service du logement (SLog),
- > Direction des finances (DFIN),
- > Direction de l'instruction, de la culture et du sport (DICS),
- > Direction de l'économie et de l'emploi (DEE),
- > Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts (DIAF),
- > Service des constructions et de l'aménagement (SeCA).

Dans son préavis de synthèse, établi, le 10 novembre 2016, la DAEC propose au Conseil d'Etat d'approuver le PDA en y posant certaines conditions.

V. CONDITIONS D'APPROBATION

Le PDA sera adapté jusqu'au 30 juin 2017 afin de :

- > Revoir la cohérence graphique des différentes cartes :
 - >> en ajoutant sur la carte de synthèse liante aux éléments d'urbanisation les éléments contraignants de mobilité et d'environnement ;
 - >> en veillant à la cohérence entre les schémas illustratifs et la carte de synthèse, conformément au préavis du SeCA ;
 - >> en ajoutant à ces schémas illustratifs les légendes ;
 - >> en corrigeant, conformément au préavis du SMO, sur la carte de synthèse les éléments de mobilité suivants : suppression de la gare de Planchy, mention de la suppression de la gare d'Epagny, maintien de la halte ferroviaire à la Tour-de-Trême, suppression du tracé des lignes de bus au profit des arrêts de bus, suppression du P+Bus au Nord de Bulle.
- > Formuler avec davantage de consistance les conséquences concrètes du PDA sur l'aménagement local des communes, notamment pour ce qui est des limites du périmètre d'urbanisation ou d'une manière plus générale des implications territoriales des objectifs du PDA.
- > Définir avec précision les conditions selon lesquelles une modification du périmètre d'urbanisation est admise, conformément au préavis du SeCA.
- > Veiller à la cohérence entre le périmètre d'urbanisation et d'éventuelles nouvelles mises en zone, notamment d'intérêt général, conformément au préavis du SAgrî.
- > Mettre à disposition sous format électronique et sous format papier le plan directeur régional ainsi adapté.

VI. CONDITIONS DE LA PROCHAINE REVISION

Lors de la prochaine révision du PDA, les conditions suivantes seront intégrées :

- > Définir les emplacements des stations vélos en libre-service ainsi que les emplacements des parkings de covoiturage conformément au préavis du SMO.
- > Veiller au renforcement de la hiérarchie du réseau avec la limitation des accès sur le réseau urbain structurant conformément au préavis du SMO.
- > Respecter les exigences du Plan directeur cantonal, actuellement en cours de révision, une fois celui-ci approuvé.

VII. MODIFICATIONS DU PLAN DIRECTEUR REGIONAL

Le PDA est mis à jour et complété avec les modifications demandées au considérant V. Les conditions fixées au considérant VI sont impérativement à prendre en considération lors de la prochaine révision.

VIII. EFFETS DE L'APPROBATION

- > La présente approbation porte sur les textes encadrés sur fond chamois ainsi que la carte de synthèse (parties liantes).
- > Toute modification d'une des parties liantes devra suivre la procédure prévue par la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) pour le plan directeur régional.
- > Le PDA doit intégralement être réexaminé tous les dix ans ou lorsque les circonstances se sont notablement modifiées.
- > Dès son approbation, le PDA lie Mobul, les autorités communales concernées et les autorités cantonales (art. 32 LATeC). Les dossiers de plan d'aménagement local des communes concernées seront examinés par l'administration cantonale sous l'angle de leur conformité au présent plan directeur.
- > Les mesures projetées pour les périodes A (2019-2022) et B (2023-2027) ainsi que leur financement ne forment à ce stade qu'un plan d'intentions. Le choix définitif des mesures, leur coût et leur répartition entre l'Etat, Mobul et les communes seront précisés ultérieurement, en fonction des bases légales en vigueur et des disponibilités budgétaires.

IX. ASPECTS POUR LA CONFEDERATION

Le PDA respectivement le projet d'agglomération doit être réexaminé selon les échéances fixées par la Confédération.

Mobul devra prendre en considération les remarques faites par les services dans leur préavis d'examen final qui se rapportent à la mise en œuvre des fiches de mesures du projet d'agglomération.

Les conditions posées par la DAEC dans son préavis de synthèse d'examen final ne péjorent pas l'efficacité du projet d'agglomération au sens des critères d'efficience de la Confédération. Elles permettent l'optimisation des instruments à disposition aux différents niveaux afin d'améliorer l'efficacité du projet d'agglomération.

La présente approbation du PDA a pour effet de valider sa transmission à la Confédération en tant que projet d'agglomération de 3ème génération.

X. DISTRIBUTION ET PUBLICATION

Le PDA sera distribué lors de chaque modification à toutes les communes concernées ainsi qu'à tous les détenteurs de plan.

Chaque modification du PDA, approuvée par le Conseil d'Etat, sera transmise en cinq exemplaires au SeCA qui est en charge de le distribuer au sein de l'administration cantonale.

La présente décision d'approbation fait l'objet d'une publication par la DAEC dans la Feuille officielle dans un délai de 30 jours.

Sur la proposition de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions

Arrête :

Art. 1

Le PDA de Mobul est approuvé avec les réserves et les modifications formulées au considérant V.

Art. 2

Le PDA approuvé les 3 mai 2011 et 20 mars 2012 est abrogé.

Art. 3

L'état de mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de première génération qui sont mentionnées dans l'Accord sur les prestations signé le 23 mai 2011 est validé.

Art. 4

La transmission du PDA à l'Office fédéral du développement territorial en tant que projet d'agglomération de 3^{ème} génération est validée.

Art. 5

Communication :

- a) à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, pour elle, et le Service des constructions et de l'aménagement, le Service de la mobilité, le Service de la nature et du paysage, le Service de l'environnement ;
- b) à la Direction de l'économie et de l'emploi pour elle, et le Service de l'énergie, le Service du logement, la Promotion économique, l'Union fribourgeoise du Tourisme ;
- c) à la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts, pour elle, et le Service de l'agriculture ;
- d) à la Direction de l'instruction, de la culture et des sports, pour elle, et le Service archéologique de l'Etat de Fribourg ;
- e) à la Direction des finances ;
- f) aux autres Directions ;
- g) à l'Association de communes MOBUL, pour elle, et aux communes concernées ;
- h) à l'Office fédéral du développement territorial, 3003 Berne ;
- i) à la Préfecture de la Gruyère, le Château, CP 192, 1630 Bulle ;
- j) à la Chancellerie d'Etat.

Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Extrait de procès-verbal non signé, l'acte signé peut être consulté à la Chancellerie d'Etat