

4. Tendances

4.1 SCENARIOS DE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

Dimensionnement des zones d'habitation

La méthode de dimensionnement des zones d'habitation dans les PAL communaux se base sur le plan directeur cantonal. Celui-ci définit d'une part le territoire d'urbanisation à l'intérieur duquel les zones à bâtir peuvent être légalisées (se référer au plan de synthèse du plan directeur cantonal), et la croissance démographique attribuée aux localités d'autre part. Le plan directeur cantonal attribue une croissance de 45 % au tissu urbain des projets d'agglomération à l'horizon 2042.

Horizons de planifications : 2035 (+15 ans) et 2045 (+25 ans)

En conformité avec l'art. 15 LAT, les zones à bâtir doivent répondre aux besoins prévisibles pour les quinze prochaines années. Mobul présente ainsi des scénarios de croissance, évalue ses capacités d'accueil, et dimensionne ses besoins à l'horizon 2035.

En outre, afin de consolider la vision du territoire à plus long terme, il est tenu compte d'une planification des vingt-cinq prochaines années, soit à l'horizon 2045. Cet horizon de temps permet la coordination des visions formulées par le plan directeur cantonal et le plan directeur régional de la Gruyère.

Scénario du PA1

Ces scénarios correspondaient à une croissance annuelle faible, légèrement inférieure à 1 %. Compte tenu du net dépassement de ces valeurs, ce scénario n'est renseigné qu'à titre indicatif et pour mémoire.

Scénarios du PA3

Les scénarios du PA3 sont encore valables aujourd'hui, d'une part parce qu'ils sont récents (moins de cinq ans), d'autre part parce que la croissance démographique connue depuis tend à les confirmer.

Le scénario « OFS haut » est basé sur le scénario OFS haut appliqué au canton de Fribourg (estimations révisées de l'OFS en 2016). Il représente une croissance annuelle d'environ 2 %. A l'échelle de l'agglomération, cela représente un ralentissement de la croissance démographique.

Le scénario « Mobul des tendances » correspond à l'estimation des capacités d'accueil en habitants dans l'agglomération. Cette estimation prend l'hypothèse de la réalisation complète de ces potentiels en 2040, avec des réalisations temporelles différentes. Cela permet d'évaluer une croissance démographique non linéaire, à peine supérieure au scénario OFS haut.

Scénarios du PA4

Trois scénarios sont développés spécifiquement pour le PA4. Ils permettent d'obtenir un faisceau de scénarios facilitant les évaluations.

Le scénario « PDCant » reprend la méthode cantonale du SeCA. Une croissance de 45 % est appliquée sur 25 ans, depuis la dernière consultation publique du PA, soit 2016. Ce scénario est conforme au PDCant, mais déjà dépassé en 2020 : de 2016 à 2019 la croissance démographique dépasse ce scénario. En conséquence, il est renseigné à titre indicatif et a valeur de coordination. Il constitue la fourchette très basse du faisceau.

Le scénario « des tendances » reprend la méthode du PA3. Il illustre la réalisation des développements et de la densification dans un rythme rapide. Ce rythme ne sera vraisemblablement pas atteint du fait de la complexité des études de plan de quartier d'une part et de la difficulté de mettre en œuvre l'entier de la densification estimée dans un temps si rapide. Ainsi, un scénario « des tendances adaptées », considérant une réalisation à plus long terme des potentielles, est également développé.

Habitants de l'agglomération selon les scénarios

Année	Population		Scénario PA1	Scénarios PA3		Scénarios PA4	
		croissance annuelle		OFS haut (2%/an)	capacités d'accueil 2016	PDCant (45% sur 25 ans)	capacités d'accueil adaptées
2000	18 865						
2005	20 995	2,26%					
2010	23 780	2,65%					
2015	28 146	3,67%					
2019	30 850	2,40%				30 850	30 850
2020			27 663	31 075	33 637	30 427	
2025				34 310	38 497	32 981	
2030			30 557	37 881	42 213	35 536	
2035				41 823	44 857	38 090	44 356
2040				46 176	46 451	40 644	
2045						43 199	48 858

Nouveaux habitants par rapport à 2019, selon les scénarios

Année	Scénarios PA3		Scénarios PA4	
	OFS haut (2%/an)	capacités d'accueil 2016	PDCant (45% sur 25 ans)	capacités d'accueil adaptées
2035	10 973	14 007	7 240	13 506
2045	-	-	12 349	18 008

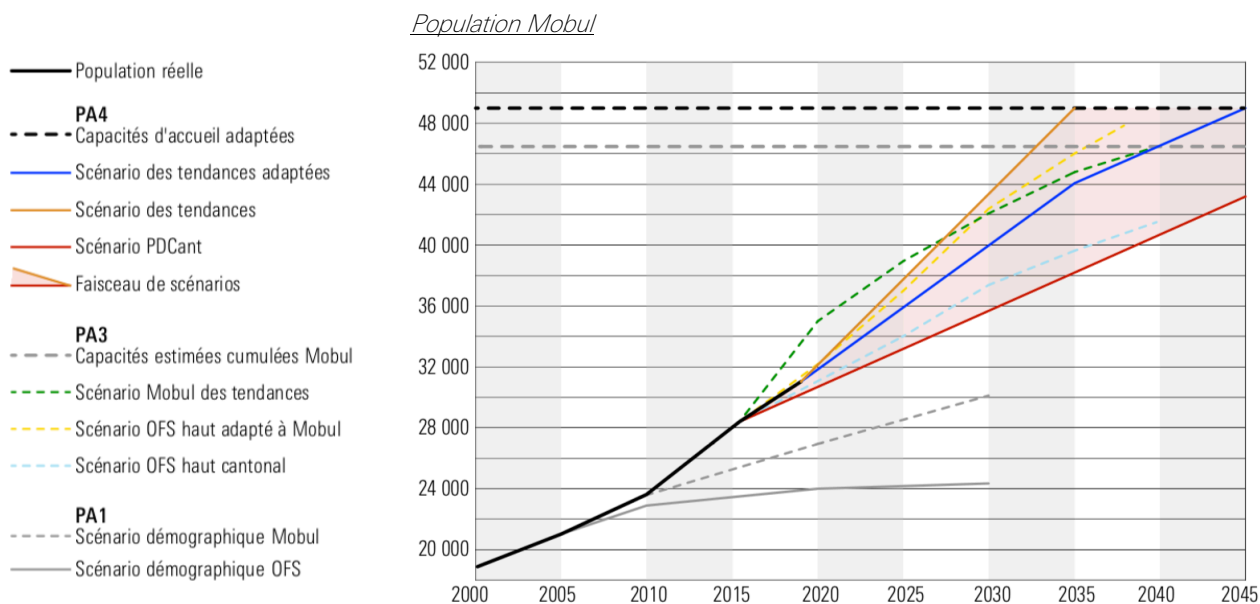
4.1.1 Comparaison des scénarios retenus et des capacités d'accueil pour l'habitat

Les scénarios estimés du PA3 constituent une fourchette de développement confirmée par les quatre dernières années.

Ces tendances sont approfondies dans les scénarios du PA4 et permettent de fixer une nouvelle fourchette.

La comparaison des besoins et des capacités de la zone à bâtir pour l'habitat met en évidence une capacité d'accueil des habitants suffisante et bien dimensionnée.

Les grands développements (secteurs stratégiques), constituant les plus grandes réserves de zone à bâtir, sont soumis à PAD. Leur mise en œuvre dans le temps ainsi que leur coordination avec les mesures infrastructurelles sont maîtrisées, notamment via des étapes de réalisation. Cela permet de s'assurer que la zone à bâtir est correctement dimensionnée.



4.1.2 Scénarios de croissance des emplois

Dimensionnement des zones d'activités

Depuis le PA1, l'accueil des emplois se déploie d'une part dans le développement de secteurs urbains mixtes et denses et, d'autre part, dans l'accompagnement qualitatif des zones d'activités.

La gestion des zones d'activités est assurée par la région (district de la Gruyère), via l'ARG. L'agglomération, moteur économique de la région, y joue un rôle prépondérant. Le Plan directeur régional de la Gruyère traite spécifiquement des zones d'activités. Le PA4 retranscrit les principes du plan directeur régional et approfondit certains aspects.

En tous les cas, le PA s'appuie sur la stratégie suivante :

- ▶ densification des zones d'activités ;
- ▶ valorisation des « friches » (sites en reconversion) ;
- ▶ valorisation de la mixité fonctionnelle (habitat et emplois).

Trois scénarios ont été évalués. Ils partent du principe que l'agglomération est la place économique forte de la région, ce que confirme le plan directeur régional.

L'inventaire des capacités d'accueil a également permis d'évaluer un potentiel d'accueil des emplois. Toutefois, de nombreuses inconnues et les orientations du projet influençant sensiblement ces capacités rendent ces données peu fiables. Elles ne sont ainsi renseignées qu'en annexe et ont été utiles à l'élaboration détaillée du projet.

Scénario du PA1

Le scénario retenu du PA1 s'est révélé trop faible. Le nombre d'emplois existants en 2013 dépassait déjà les estimations prévues pour 2030.

Scénario « 1 habitant = 0.5 emploi »

Ce scénario suggère une croissance moins rapide que celle des dernières années. Il équivaut à la création de 0.5 emploi par nouvel habitant, correspondant à la moyenne suisse. Ce scénario est peu ambitieux compte tenu du développement actuel, et ne tient sans doute pas assez compte de l'agglomération comme un moteur économique régional.

Ce scénario se base sur le scénario démographique correspondant au PDCant selon la méthode du SeCA.

Scénario « 1 habitant = 1 emploi »

Ce scénario est basé sur la tendance des dernières années (en particulier de 2008 à 2013). La création d'emploi s'accélère dans l'agglomération et produit une forme de rattrapage de la place économique par rapport au développement démographique. Ce scénario se base sur le même scénario démographique.

Emplois de l'agglomération selon les scénarios

Année	emplois	croissance annuelle	Scénario PA1	Scénarios PA3		Scénarios PA4	
				1 hab. = 0.5 emp.	1 hab. = 1 emp.	1 hab. = 0.5 emp.	1 hab. = 1 emp.
2011							
2013	16 040						
2015	16 997	2,98%					
2017	17 810	2,39%				17 810	17 810
2020			13 119	17 355	18 819	18 576	19 343
2025				18 972	22 054	19 854	21 897
2030			14 576	20 757	25 625	21 131	24 452
2035				22 729	29 567	22 408	27 006
2040				24 905	33 920	23 685	29 561
2045						24 963	32 115

Nouveaux emplois de 2015 à 2040, selon les scénarios

Année	Scénarios PA3		Scénarios PA4	
	1 hab. = 0.5 emp.	1 hab. = 1 emp.	1 hab. = 0.5 emp.	1 hab. = 1 emp.
2035	4 919	11 757	4 598	9 196
2045			7 153	14 305

4.1.3 Comparaison des scénarios retenus et des capacités d'accueil pour l'emploi

Compte tenu du rôle de moteur économique régional de l'agglomération, du retard de l'emploi par rapport à la croissance économique et de l'attrait économique que peut susciter la région, le ratio de « 1 habitant = 1 emploi » est intéressant mais ambitieux. Ce scénario se base sur la croissance des années récentes. Il est probable que l'estimation des surfaces nécessaires afin d'assurer la disponibilité de zones à bâtir destinées aux activités se trouve dans la fourchette des scénarios « 1 habitant = 0.5 emploi » et « 1 habitant = 1 emploi ».

Capacité d'accueil pour l'emploi

Sur la base des mêmes données que pour l'évaluation de la capacité d'accueil habitant (secteurs libres, secteurs en mutation, densification générale), il est possible d'estimer la capacité des zones à bâtir en vigueur actuelles à environ 7'400 emplois. Toutefois, les valeurs estimées ici tendent à être plus légères encore que pour la thématique de l'habitat. En effet, les surfaces nécessaires diffèrent très fortement selon l'emploi prévu, par exemple entre le secondaire et le tertiaire. En outre, le degré de mixité fonctionnelle de nombreux grands secteurs, à Bulle en particulier, n'est pas fixé.

Bilan pour l'emploi

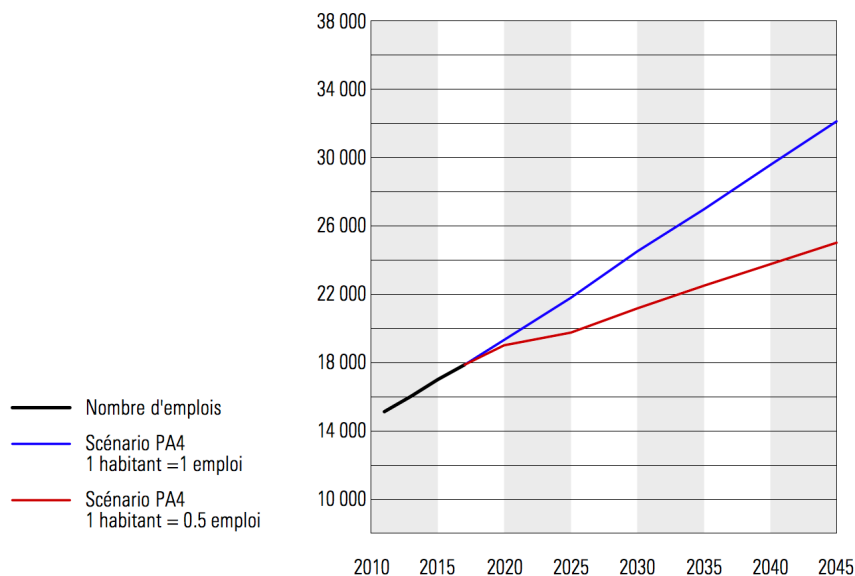
La comparaison des besoins et des capacités de la zone à bâtir pour l'emploi met en évidence une capacité d'accueil suffisante à court terme, sous conditions d'une densité d'emplois élevée et d'une bonne mixité fonctionnelle dans les prochains projets urbains d'envergure.

A terme, des extensions de la zone à bâtir pour l'emploi seront nécessaires. En particulier, il s'agit d'assurer l'accueil et le développement des entreprises artisanales et industrielles de la Gruyère afin d'accompagner les orientations stratégiques de la région dans le secteur secondaire. Ces extensions sont déjà planifiées à Planchy sud et le long de l'autoroute entre Vuadens et Bulle. Ces secteurs d'extensions font partie du projet urbain depuis le PA1 et sont coordonnés aux mesures infrastructurelles.

Cette projection tient compte de la part importante que tient encore le secteur secondaire dans l'agglomération. Elle pourrait être corrigée en cas de tertiairisation plus importante, ce qui n'est pas forcément souhaitable.

Enfin, l'état des réserves et les extensions de zone d'activités sont évalués à l'échelle du district de la Gruyère via le PDR, et coordonnées avec les résultats présentés ici.

Emplois Mobul



4.1.4 Méthode de détermination des capacités d'accueil pour l'habitat et l'emploi

Un inventaire des capacités est présenté en annexe. Il présente d'une part les capacités d'accueil habitants et emplois, et d'autre part leur temporalité de réalisation.

Cet inventaire a été déterminé ainsi :

$$STd \times IBUS = SP$$

$$SP/65 = \text{habitants-emplois}$$

STd : surface de terrain déterminant

IBUS : indice brut d'utilisation du sol, fixé par le règlement communal

SP : surface de plancher (SIA 421)

65 : ratio moyen des m² par habitant

100 : ratio moyen des m² par emploi

Lorsque les projets sont suffisamment avancés, les SP ou les habitants et emplois sont renseignés selon ces données.

Certains secteurs libres sont identifiés comme site stratégique. La capacité estimée résulte de la réglementation communale en vigueur, non du PA4. Certains secteurs libres ont une répartition habitant-emploi déterminée. Le ratio moyen habitant-emplois est toutefois très lacunaire, en particulier pour l'emploi. En effet, les surfaces nécessaires diffèrent fortement selon le type d'emploi (industries ou bureaux par exemple).

Enfin, en plus des parcelles libres, une densification générale est appliquée. Celle-ci considère une croissance de 15 % par rapport à la population 2019.

4.1.5 Développement d'un scénario de développement urbain

Le développement urbain de l'agglomération reste important afin d'assumer son rôle central pour la région, en conformité avec les principes du plan directeur cantonal.

Le PA4 planifie une agglomération d'environ 44'000 habitants et 25'000 emplois à l'horizon 2035.

Cela est possible dans le cadre des capacités de la zone à bâtir existante. Toutefois, des extensions de zones d'activités seront nécessaires afin d'assurer le développement économique de l'agglomération et de la région, en particulier pour le secteur de l'industrie.

Les éléments suivants peuvent être retenus :

- ▶ Le périmètre d'urbanisation du PA3 peut être maintenu.
- ▶ Une gestion fine de la zone à bâtir destinée à l'habitat doit être mise en place, en particulier au travers du suivi des plans de quartier. En particulier, il s'agit :
 - de ne pas gaspiller les surfaces libres existantes, destinées à accueillir le développement urbain à long terme ;
 - d'assurer des densités importantes là où la desserte en transport public et en mobilité douce est optimale ;
 - de favoriser une mixité fonctionnelle (habitant-emploi) importante, afin d'offrir suffisamment de surfaces destinées à l'emploi.
- ▶ Une optimisation de la zone à bâtir destinée à l'activité est nécessaire. En particulier, il s'agit de porter une attention particulière sur :
 - la densité visée ;
 - la mixité du tissu économique (notamment en continuant à valoriser le secondaire tout en renforçant le secteur tertiaire) ;
 - la vision à long terme de ces secteurs, en proposant, par exemple, des zones propices à une densification ultérieure.

4.2 TENDANCES SUR LA MOBILITE

4.2.1 Évolution globale de la mobilité

La société est en mouvement, et suivre son évolution aussi bien dans les comportements de mobilité que les évolutions technologiques sera nécessaire.

En effet, les perceptions individuelles actuelles de la mobilité évoluent : on se trouve face à un changement de perception des modes de transport.

La tendance est à l'essor des modes de déplacements alternatifs, touchant en premier lieu la voiture. Le principe de possession d'une voiture personnelle commence à être remis en question ; à présent, on partage une voiture, on la loue.

Ainsi, on note le développement du covoiturage, dont on distingue :

- ▶ le covoiturage organisé, mettant en relation des covoitureurs par le biais d'un site internet afin de planifier leur voyage à l'avance,
- ▶ et le covoiturage dynamique, qui met en relation, en temps réel, un conducteur avec des passagers souhaitant être véhiculés en même temps que lui et dans une direction identique à la sienne. Sans planification préalable, le covoiturage dynamique implique le développement d'applications mobiles.

L'autopartage constitue un autre service en plein essor : il consiste à mettre en commun une flotte de véhicules au profit d'abonnés. Chaque adhérent dispose d'une voiture le temps d'un déplacement occasionnel, sans en être le propriétaire.

Conscient de notre empreinte carbone, on se dirige vers de nouvelles alternatives aux moteurs thermiques répondant à une préoccupation montante de l'impact écologique de la mobilité sur l'environnement et la qualité de vie. Si les voitures hybrides existent depuis une dizaine d'années, la voiture électrique se démocratise, alors que la voiture à hydrogène reste presque inexistante. La recherche sur de nouvelles composantes et nouveaux modes d'optimisation du véhicule fait évoluer les techniques de sécurité et d'aide à la conduite. Les voitures semi-automatiques avec assistance à la conduite sont en plein essor. Elles ont vocation à se généraliser.

Enfin, bien que la tendance soit à l'augmentation et à la facilitation de la mobilité, un phénomène de « démobilité » se perçoit. Il s'agit de trouver des moyens de substitution à des déplacements. Les formules de travail à distance sont rendues possibles avec les services informatiques à disposition et le développement du télétravail ou d'espaces partagés de travail à distance. Cet aspect va être sûrement d'ailleurs renforcé suite aux conséquences du COVID.

4.2.2 Risques en termes de mobilité dans l'agglomération

Une part conséquente de la population travaille à l'extérieur de l'agglomération alors que de nombreux pendulaires viennent y travailler, entraînant des échanges de flux non négligeables. Un fort accroissement est attendu d'après la tendance des dernières années et les développements planifiés.

Les développements à Bulle, augmentant tant le nombre de nouveaux employés que le nombre de nouveaux habitants, vont générer des déplacements supplémentaires qu'il s'agit d'anticiper sur les différents réseaux (routier, transports publics et mobilité douce). Ces milliers de mouvements supplémentaires ne pourront être absorbés avec l'infrastructure routière actuelle : celle-ci connaît en effet des saturations aux heures de pointe et engendre des nuisances sonores et environnementales non compatibles avec un milieu bâti qui recensera quelque 42'000 habitants.

Afin de réussir à absorber l'accroissement du nombre de déplacements, les défis à relever pour l'agglomération sont de viser une part modale TIM très faible, d'accompagner ses développements urbains avec les TP et de développer une mixité entre lieux de vie et lieux de travail sur son territoire afin de privilégier les TP et la MD dans les déplacements au quotidien.