

5. Vision globale

5.1 VISION DU TERRITOIRE

Une agglomération « Cœur de la Gruyère verte et ouverte », paysage d'exception

L'agglomération est le cœur d'une région, entre plaine et montage, agriculture et urbanisation. Ainsi, l'agglomération est le cœur du district, à la fois administrativement (chef lieu), stratégiquement (ville centre et pôle économique) et fonctionnellement (des liaisons facilitées et favorisant le transfert modal, mais également comme relais vers les destinations au-delà du canton).

Une agglomération de 44'000 habitants et 25'000 emplois, attractive grâce à sa qualité de vie

L'agglomération accueille 44'000 habitants et 25'000 emplois en 2035 (48'000 habitants et 28'000 emplois en 2045) dans un cadre attractif, qui lui permet de faire rayonner l'entier de la région au-delà du canton. Elle s'appuie sur des limites de l'urbanisation strictes, ses structures paysagères exceptionnelles, des centralités animées, une identité et une histoire caractéristiques qui sont perceptibles, des espaces publics propices à la récréation. La ville est ainsi attractive et agréable à vivre.

Une agglomération à échelle humaine : distances courtes, services disponibles à pied, espaces verts et publics attractifs

L'une des grandes qualités de vie qu'offrent l'agglomération est son échelle : les services et les espaces verts sont généralement accessibles rapidement. Ceci tant à l'intérieur de ses limites qu'à l'extérieur : la campagne et ses paysages ouverts ou la forêt restent souvent à moins de dix minutes à pied. C'est aussi cela que visent à préserver des limites de l'urbanisation strictes et un réseau de mobilité douce dense et attractif.

La politique de mobilité de l'agglomération en faveur des modes de déplacement alternatifs à l'automobile répond aux exigences de respect des contraintes environnementales et urbanistiques. La pollution de l'air et les nuisances sonores sont maîtrisées grâce à la diminution des charges de trafic. La qualité de vie des riverains est améliorée et encourage toutes et tous à y participer par des choix de mobilité rationnels.

Une agglomération résiliente aux changements climatiques (gestion des pics de chaleur par exemple)

L'agglomération est aménagée de telle sorte que les qualités de sa campagne (sa douceur lors des pics de chaleurs, son paysage vert) s'invitent en ville. Les cours d'eau sont propices à la détente et les interventions visant à se protéger des crues permettent de renforcer les qualités biologiques du site. Les espaces publics sont végétalisés. La ville est aménagée de telle sorte qu'elle lutte efficacement contre les nuisances.

Un pôle d'activités stratégique pour le canton, la région et les communes à Planchy : développer une vision en faveur de la qualité

Le pôle d'activités de Planchy est le cœur battant de la région. En coordination avec le canton et la région (via le PDR), ce secteur constitue un cœur économique majeur, orienté sur les industries. L'intention est de faire de ce secteur un vaste quartier destiné au travail, dense, fonctionnel, facile d'accès pour les mobilités douces, et où les espaces extérieurs sont à la fois des espaces propices à la détente des travailleurs et une vitrine pour les entreprises et la région. Planchy est un pôle et un outil du rayonnement de l'agglomération au-delà des limites cantonales.

5.2 VISION PAYSAGERE



Collines, plaine et cours d'eau

- Les entités paysagères (plaine agricole, coteaux, collines, cours d'eau, éléments boisés, etc.) sont identifiées et prises en compte dans les planifications locales.



Parcs agricoles d'agglomération

- Les parcs agricoles d'agglomération sont des espaces productifs intégrant des usages supplémentaires (mobilité douce en particulier).

Parcs agricoles de proximité

- Les parcs agricoles de proximité sont des espaces productifs orientés vers la population urbaine.



Parcs urbains, parcs intégrant des équipements publics bâtis et mise en réseau

- › La ville intègre la présence de la nature. Sa présence permet de rendre des services tels que la gestion des pics de chaleur, la biodiversité, le paysage, l'agrément, etc.
- › Les différentes composantes principales de la nature en ville tels que les cours d'eau et leurs abords, les espaces agricoles et les forêts qui l'entourent, les parcs, les rues arborisées et les jardins sont mis en réseau.
- › Les chemins de mobilité douce sont des espaces paysagers participant au réseau vert de l'agglomération



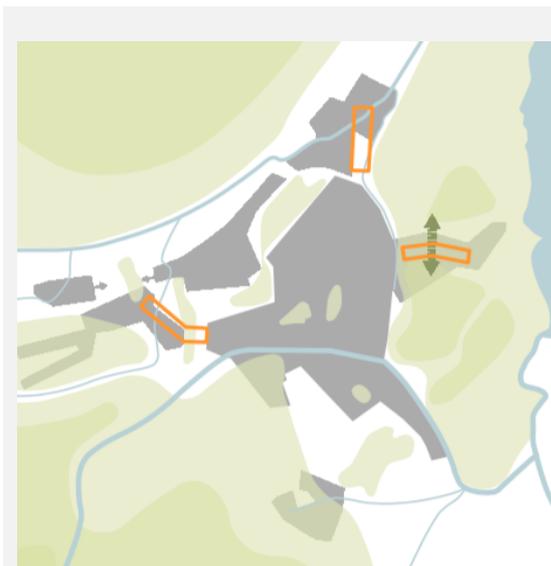
Valorisation des cours d'eau et leurs abords

- › Les cours d'eau identifiés (ainsi que les bords de lac) sont propices à des aménagements publics le long de leurs rives.
- › Ils sont des parcs publics permettant l'accès à l'eau, ou simplement des espaces de circulation de mobilité douce en lien visuel avec les cours d'eau.
- › Ces secteurs doivent favoriser la nature en ville :
 - Ils renforcent la trame écologique du territoire.
 - Ils sont traités avec des aménagements privilégiant les structures naturelles et la création de nouveaux biotopes.



Limites de l'urbanisation et structures paysagères

- › Les limites urbaines sont traitées comme des éléments majeurs du paysage.
- › Elles peuvent être le support de chemins de mobilité douce ou des espaces de délasserment, et soutenir les parcs agricoles ou les parcs agricoles de proximité.
- › Elles renforcent la trame écologique du territoire.
- › Elles sont traitées avec des aménagements privilégiant les structures naturelles et la création de nouveaux biotopes.



Périmètres de réaménagement

- › Les secteurs, principalement routiers, de liaison entre les villages et la ville de Bulle sont réaménagés de telle sorte qu'ils améliorent l'organisation du bâti, valorisent les espaces ouverts et gèrent la cohérence des aménagements en limites de communes.

5.3 VISION URBANISTIQUE



Périmètre d'urbanisation

- › Le développement urbain se fait dans le périmètre d'urbanisation. Il utilise au mieux les capacités des zones existantes.
- › Des extensions des zones d'intérêt général sont possibles le long des franges urbaines, dans les parcs agricoles de proximité et dans les parcs intégrant des équipements publics bâtis, afin d'équiper ces parcs de façon adaptée.
- › Des mises en zone d'activités dans le périmètre d'urbanisation sont possibles dans le respect des principes des planifications supérieures, en particulier du plan directeur cantonal et du plan directeur régional.
- › Des mises en zone à bâtir destinée principalement à l'habitat sont possibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en cas de besoin communal avéré.



Secteurs urbains et centraux

- › Les secteurs urbains et centraux sont développés et densifiés, notamment parce qu'ils sont bien desservis en infrastructures de mobilité douce et de transport public.
- › La densification s'accompagne d'un soin élevé apporté à la qualité des espaces publics et des espaces extérieurs privés.



Sites stratégiques « urbains » et « activités »

- › A l'intérieur du secteur urbain, et en particulier du secteur central, des sites stratégiques favorisent le développement vers l'intérieur. Ils font l'objet d'une attention particulière, notamment compte tenu de leurs potentiels d'accueil en habitants et emplois.



Vision d'ensemble et concepts urbanistiques des zones d'activités de Planchy

- › Le pôle d'activités de Planchy est un vaste quartier destiné au travail, dense, fonctionnel, facile d'accès pour les mobilités douces, et où les espaces extérieurs sont à la fois des espaces adéquats pour les travailleurs (tant pour leur fonction que pour leur délasserment) et une vitrine pour les entreprises et la région.
- › Pour ce faire, une vision concertée, transversale et dont les mesures sont coordonnées permet de planifier le site dans le temps long et au fil des besoins.



Potentiels en zone à bâtir

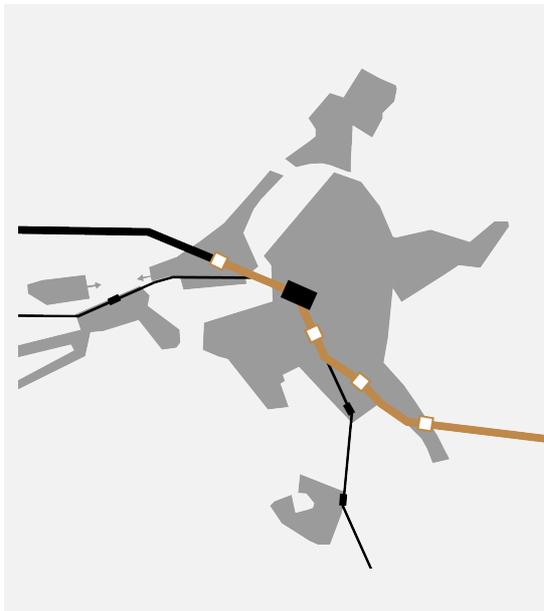
- › A Bulle, les potentiels en zone à bâtir visent une densité minimale de 150 habitants-emplois par hectare.
- › Dans les villages, les potentiels doivent atteindre une densité minimale de 100 habitants-emplois par hectare.
- › Leur développement doit passer par un processus d'études à même d'assurer une grande qualité urbaine, tels que des MEP.



Secteurs à densification limitée

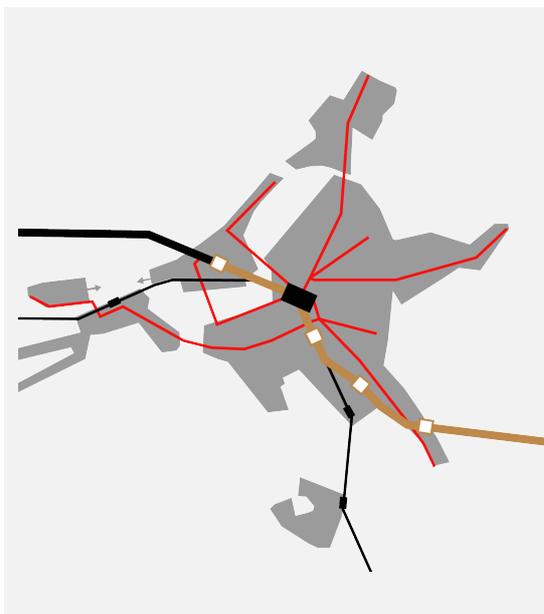
- › Des secteurs moins bien situés, du fait de leur moins bonne insertion dans la logique territoriale (sur certains coteaux par exemple) ou de leur éloignement des centres, des services et des équipements, font qu'ils ne devraient pas être densifiés, en tout cas à moyen terme.
- › Les impacts négatifs sociaux, économiques et environnementaux dus à la périurbanisation et au mitage du territoire sont ainsi limités.

5.4 VISION DES TRANSPORTS PUBLICS



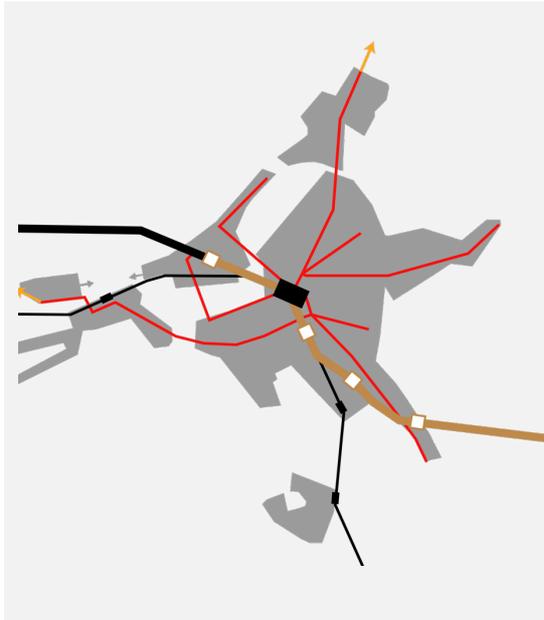
Tram-train gruérien

- › Le réseau régional est complété par le tram-train gruérien connectant Planchy à Broc. Le RER reliant Berne, Romont et Fribourg est transformé en tram-train lorsqu'il pénètre dans l'agglomération. Il dessert ainsi 5 arrêts au sein du territoire de Mobul. Il permet, d'une part, de structurer l'agglomération autour d'un axe TP fort et, d'autre part, de limiter les temps de trajet TP vers l'extérieur en les rendant ainsi plus compétitifs face à la voiture. Pour les voyageurs, la perte de temps de l'augmentation des arrêts est minimale et contrebalancée par la diminution sensible des temps d'accès aux différentes haltes ainsi que par l'augmentation des connexions possibles.
- › Les gares sont des véritables interfaces multimodales, rendant attractif l'usage des TP vers l'extérieur de l'agglomération.



Un réseau MOBUL performant

- › Le réseau Mobul est attractif et performant, il s'inscrit en complémentarité du réseau MD pour réaliser les trajets internes à l'agglomération et dessert l'ensemble des pôles de l'agglomération. De plus, les bus sont priorités sur l'ensemble du tracé.



Un réseau régional attractif

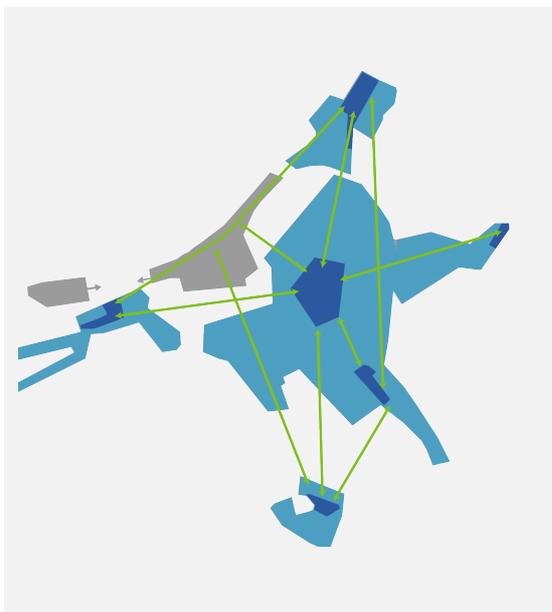
- Les connexions TP sont assurées avec les communes voisines. Ainsi, les pendulaires extérieurs à l'agglomération peuvent eux aussi utiliser quotidiennement les transports publics pour se rendre à Bulle. Les lignes régionales ont des cadences importantes et desservent les secteurs stratégiques de l'agglomération.

5.5 VISION SUR LES MOBILITES DOUCES



Usage prioritaire de la mobilité douce

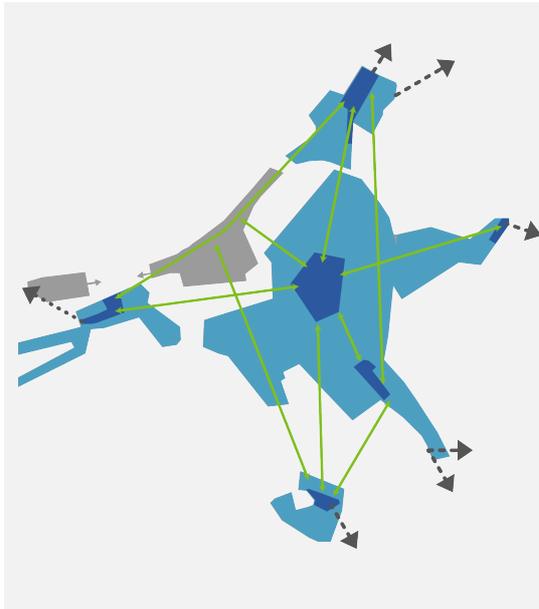
- Pour les déplacements internes à l'agglomération, les mobilités douces sont la norme. L'usage de la marche ou du vélo est une évidence pratique, économique et sécuritaire pour les courtes distances. Cet usage est permis entre autres grâce à une modération de l'ensemble des quartiers de l'agglomération.



Axes MD intercommunaux

- L'ensemble des différents pôles et villages de l'agglomération sont connectés par des axes MD rapides et sécurisés qui permettent l'usage des mobilités douces pour des distances actuellement perçues conséquentes. A noter que la vision globale du PA4 se différencie légèrement de celle des PA précédents⁶, étant donné que ces axes ne sont plus forcément liés au réseau routier, mais plutôt des axes alternatifs les plus directs possibles.

⁶ Reprise en partie dans le PA3



Connexions performantes avec les territoires attenants

- › La continuité des cheminements MD est assurée avec les communes voisines. Ainsi, les pendulaires extérieurs à l'agglomération peuvent aussi utiliser quotidiennement les mobilités douces pour leurs trajets vers Bulle. Par rapport au PA3, seules les connexions principales avec ces territoires attenants font partie de la vision.

5.6 VISION SUR LE TRAFIC INDIVIDUEL MOTORISE

5.6.1 Amélioration de la vision 2030

La stratégie TIM présentée dans le PA3, nommée « vision 2030 » est maintenue et renforcée dans le cadre du PA4, notamment pour les aspects de la gestion du stationnement et la hiérarchisation du réseau.

Rappel de la vision 2030

Un MEP a été lancé en 2015 pour réaménager le réseau routier sur l'axe Vuadens – Riaz via la route de la Pâla et la rue du Château-d'En-Bas afin d'anticiper les principaux développements planifiés dans l'agglomération et mettre en place un réseau fonctionnel garantissant également la circulation des TP et la sécurité des modes doux. Des groupements pluridisciplinaires, spécialistes, représentants locaux, régionaux et cantonaux y ont participé. L'objectif était de gérer les nouveaux flux de déplacement avec une réorganisation du réseau existant pour, d'une part, guider l'automobiliste le plus rapidement possible sur les grandes infrastructures sans transiter dans les quartiers et, d'autre part, prioriser les transports publics afin de favoriser des choix de mobilité rationnels.

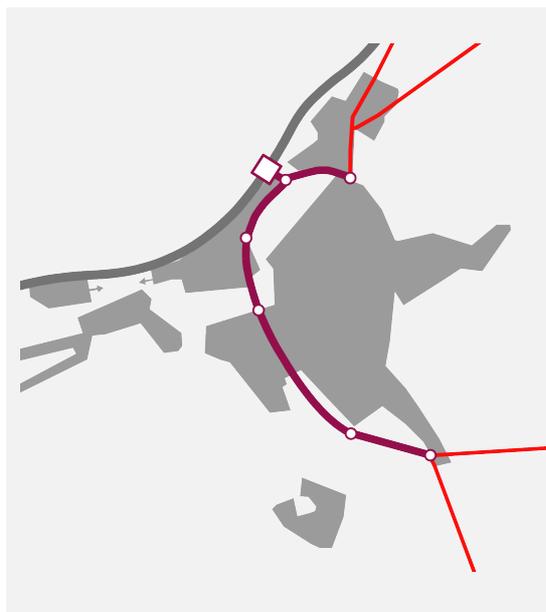
Un schéma d'accessibilité à la ville de Bulle a ainsi été conçu avec une accessibilité par poches et la mise en place de contrôles d'accès sur les différents axes.

Évolution apportée concernant l'accessibilité

L'accessibilité par poche a été revue afin de privilégier encore davantage l'usage du réseau principal. Ainsi, l'ensemble du secteur de Planchy (y c. Planchy sud) ne sera accessible que par l'accrochage des Crêts. L'objectif est d'éviter que le trafic en provenance de l'A12 ne transite par Vuadens lorsque la jonction de Bulle est saturée.

Le chemin des Crêts n'est plus considéré comme un exutoire du trafic du centre-ville, mais comme une route de desserte destinée aux quartiers d'habitations à proximité. Ce positionnement permettra de maintenir sur cette route un trafic local et cohérent avec le territoire bâti traversé.

5.6.2 Détail de la vision



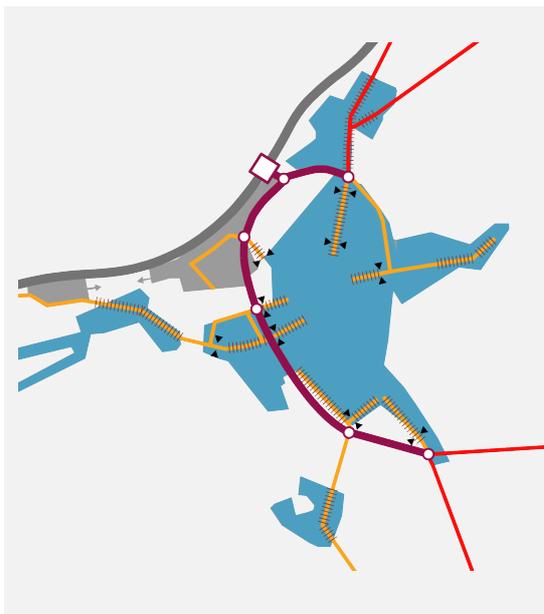
Un réseau national et cantonal sécurisé et accessible

- › Une connexion autoroutière sécurisée qui est directement connectée avec un axe de contournement de la ville de Bulle qui permet, d'une part, au trafic de transit provenant des routes cantonales de contourner l'agglomération sans engendrer de nuisances et, d'autre part, de desservir l'agglomération.



Un réseau de collecteurs modérés

- Depuis le réseau principal, les routes collectrices de l'agglomération permettent de desservir les différents secteurs. Elles sont modérées et sécurisées en privilégiant la circulation des bus et des vélos.
- Des contrôles d'accès sont positionnés à des endroits stratégiques pour contenir les flux de voitures.
- Dans le tissu urbain, les intérêts urbanistiques prônent sur l'aspect routier.
- A noter que, depuis le PA3, les routes cantonales en provenance de Vuadens et du Pâquier ont été déclassées en routes collectrices d'agglomération afin d'être cohérent avec l'absence souhaitée de transit sur ces axes.



Une agglomération à 30 km/h avec une forte contrainte du stationnement

- Une modération générale du trafic dans les différents quartiers de l'agglomération (centres et périphéries), avec une limitation forte du stationnement rendant exceptionnel l'usage de la voiture. L'objectif est d'avoir une agglomération limitée à 30 km/h sauf sur certains axes collecteurs et industriels.
- Concernant le stationnement, la vision est nettement plus restrictive que le précédent PA. L'objectif est d'avoir une action intercommunale afin de contraindre l'usage de la voiture, notamment pour les pendulaires. Dans ce cadre, les P+R d'entrée d'agglomération sont retirés de la stratégie afin de ne pas concurrencer l'offre TP et d'être cohérent avec la vision cantonale.

5.7 OBJECTIFS DE LA VISION – MOCA

Il est nécessaire de définir des objectifs quantitatifs dans le cadre de la vision 2040 (horizon DPTA). Celle-ci se base sur l'état d'avancement des différents indicateurs MOCA et des modifications apportées à la vision globale depuis le PA3.

5.7.1 Répartition modale

Comme précisé dans le diagnostic, cet indicateur n'est pas adapté au contexte géographique bullois. Malgré tout, l'objectif ambitieux fixé dans le cadre du PA3, est maintenu : atteindre une part modale des TP de l'ordre de 21% à l'horizon 2040.

Part modale	TP	MD	TIM
Objectif 2040	21%	12%	67%

5.7.2 Accidents

Pour les accidents, l'objectif du PA3 de 1.6 accident pour 1'000 personnes est atteint. L'objectif pour 2040 est de passer sous la barre de 1 accident pour 1'000 personnes. Cette vision sera évaluée en tenant compte de la forte volatilité de cet indicateur étant donné le nombre relativement faible d'accidents sur l'agglomération.

5.7.3 Répartition des habitants selon classe de desserte

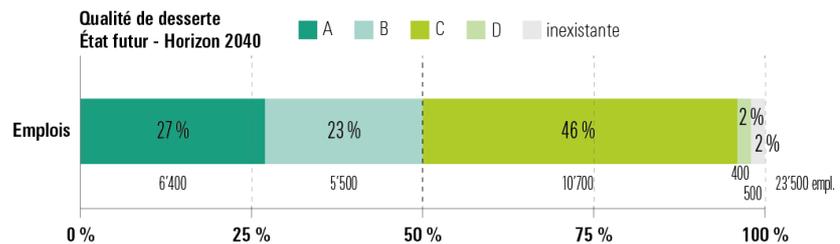
Une analyse de la desserte future a été effectuée sur la base de l'offre prévue et des densités attendues à l'horizon de planification. Il en ressort qu'environ 45% de la population aurait une très bonne desserte (niveau B au minimum) et que seuls 7% de l'agglomération ne seraient pas desservis. Cette estimation, plus volontariste que celle du PA3, est retenue comme objectif de cette quatrième génération.



5.7.4 Répartition des emplois selon classe de desserte

Comme pour les habitants, une projection de l'adéquation future entre la localisation des emplois et la desserte de l'offre TP a été réalisée afin de déterminer l'objectif à atteindre au PA4. Il en ressort que 50% des emplois devront être desservis avec au minimum un niveau B. Cette analyse est plus volontariste que celle du PA3 (30.5% des emplois dans cette catégorie). L'objectif du nombre d'emplois ayant une desserte satisfaisante (niveau C) augmente aussi sensiblement dans le PA4 par rapport au PA3, passant de 77% à 98%.

- Ces objectifs, basés sur une analyse de la planification proposée, sont très ambitieux, ce qui souligne la bonne cohérence actuelle et future entre l'urbanisation et le développement de la mobilité sur le territoire de l'agglomération.



5.7.5 Densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties

Les zones à bâtir destinées à l'habitation doivent viser, en fonction de leur localisation, les densités listées ci-dessous. Ces densités sont fixées dans les principes d'application de la vision et sont donc liantes pour les autorités.

- Dans les sites stratégiques « urbains », les densités visées sont les suivantes :
 - Dans la ville centre, une densité d'environ 250 habitants-emplois par hectare.
 - Dans les villages, une densité minimale de 150 habitants-emplois par hectare.
 - Le projet urbain doit favoriser la mixité fonctionnelle.
- Dans les secteurs urbains et centraux hors sites stratégiques, les densités visées sont les suivantes :
 - A Bulle, une densité minimale de 150 habitants-emplois par hectare pour les potentiels en zone à bâtir.
 - Dans les villages, une densité minimale de 100 habitants-emplois par hectare pour les potentiels en zone à bâtir.
- Dans les secteurs à densification limitée, il s'agit de maintenir si possible les gabarits existants ou de se conformer aux densités minimales.