

## 6. Besoin d'action

Le PA4 prolonge et affine la vision des PA précédents. En particulier, cette quatrième génération met l'accent sur le besoin d'action présenté ci-après. Ce besoin permet d'identifier des leviers d'action, qui se déploient ensuite dans les stratégies sectorielles concrètes dont découlent les mesures, pour aboutir à la vision globale.

De manière générale, l'idée du PA4 est de renforcer ce qui a été mis en place dans les PA précédents afin que le projet ait une meilleure capacité d'action pour atteindre la vision globale souhaitée.

Dans cet esprit, les tendances montrent que des efforts restent à fournir en matière de nature en ville et de maîtrise du développement urbain, en particulier de sa cohérence avec les infrastructures mises en place.

En conséquence, un travail approfondi vise à renforcer l'attractivité des transports publics, et à s'assurer que le réseau de bus urbain soit étroitement coordonné avec les développements urbains. De la même manière, le réseau de mobilité douce est complété de manière très aboutie, dans un souci d'obtenir le maillage le plus fin possible avec les liaisons existantes ou planifiées à l'échelon communal.

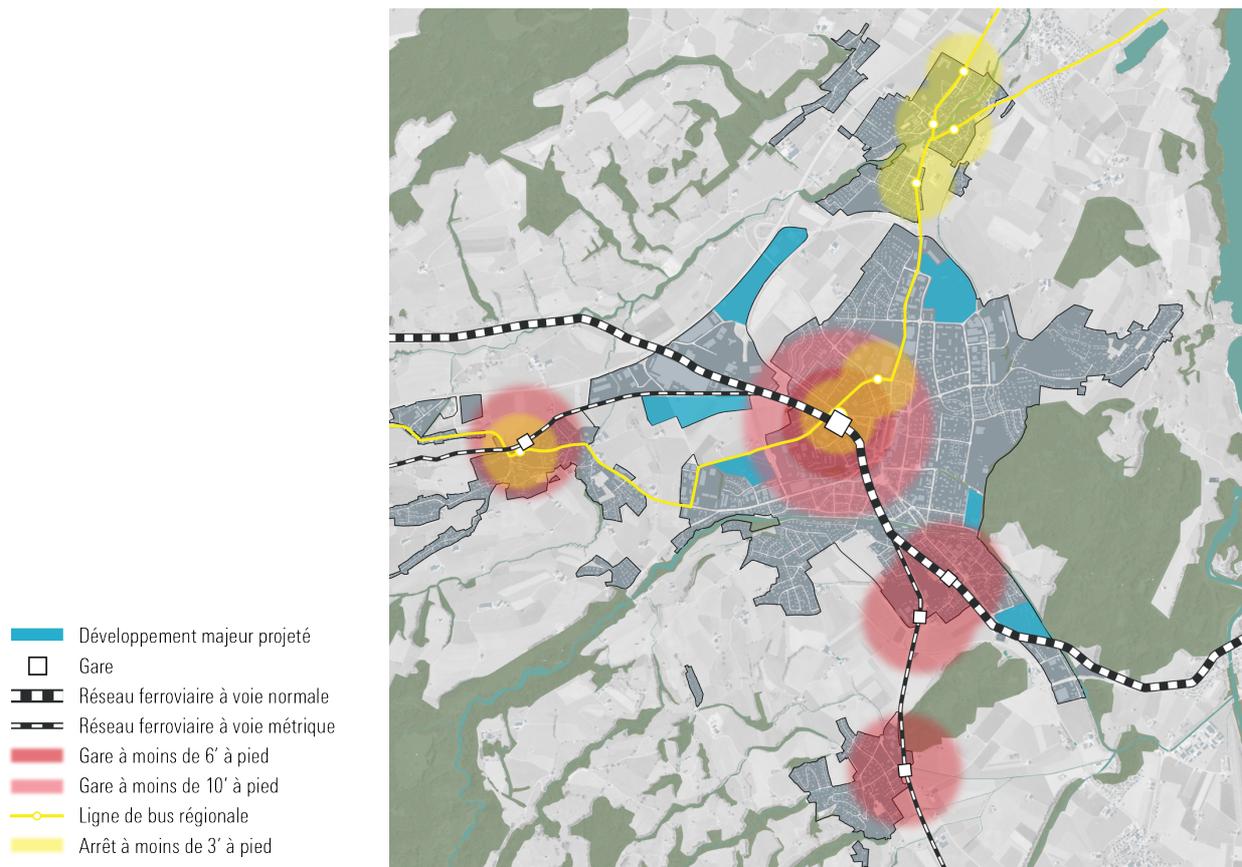
### *Renforcer la nature en ville*

Le PA1 était très lacunaire sur ce thème. Le PA3 posait donc les premières véritables bases de cette vision de paysage et de nature en ville. Des stratégies étaient alors identifiées et les premières pistes d'action mises en œuvre. La vision de la place de la nature en ville reste un enjeu majeur du développement vers l'intérieur à long terme pour l'agglomération. L'avancement des différentes études locales portant par exemple sur certains parcs publics ou la valorisation des abords de La Trême à Bulle permettent de montrer la voie. Il s'agit donc de reprendre la stratégie du PA3 tout en s'assurant sa mise en œuvre plus fine et plus adéquate.

### *Accompagner le développement du pôle d'activités de Planchy*

L'un des secteurs de la ville faisant l'objet des plus grosses extensions de zone à bâtir d'une part, et de grands développements d'autre part, est le secteur d'activités de Planchy. Des efforts conséquents ont déjà été entrepris afin de s'assurer de la qualité d'ensemble de la zone (Voie verte notamment ou projet de quartier industriel de Prila mettant fortement l'accent sur la qualité des espaces publics). Il s'agit de continuer cette approche et de s'assurer que les densités visées, très élevées, soient réalisables dans la durée, qu'elles s'accompagnent d'un soin porté aux constructions et aux espaces extérieurs, et que les étapes de réalisation de ce vaste pôle soient cohérentes.

*Valoriser les connexions TP avec les lignes régionales*



*Etat du réseau, accessibilité aux arrêts et développements projetés*

D'après la vision globale, la desserte moyenne du territoire par le réseau régional doit être compensée par une amélioration sensible de l'accessibilité des arrêts. La carte ci-dessus met en évidence la couverture partielle du réseau de transport régional au sein de l'agglomération, notamment par rapport aux développements majeurs projetés.

Ainsi, l'objectif est d'une part d'aménager plus d'arrêts au sein de l'agglomération et, d'autre part, d'améliorer leur attractivité grâce à des offres multimodales.

- ▶ Pour le réseau ferroviaire, étant donné que le prolongement vers Broc est relativement récent et que la planification de cette ligne n'est pas prévue avant 2040, l'amélioration de l'accessibilité des haltes souhaitées du tram-train gruérien (dont la halte d'Epagny, supprimée à l'occasion du prolongement du RER mais maintenue dans la planification bulloise) se fera dans un second temps. A noter que l'interface de la nouvelle gare de Bulle est déjà prévue dans le cadre du PA3. L'accessibilité de la halte de La Tour-de-Trême devra être améliorée dans le cadre de ce PA4.
- ▶ Concernant le réseau de bus régionaux, des nouvelles connexions sont à mettre en place au sein de l'agglomération pour diminuer les temps de parcours, limiter le nombre de transbordements et améliorer la desserte de ses pôles stratégiques.

*Améliorer et compléter le réseau TP urbain pour desservir les grands développements urbains*



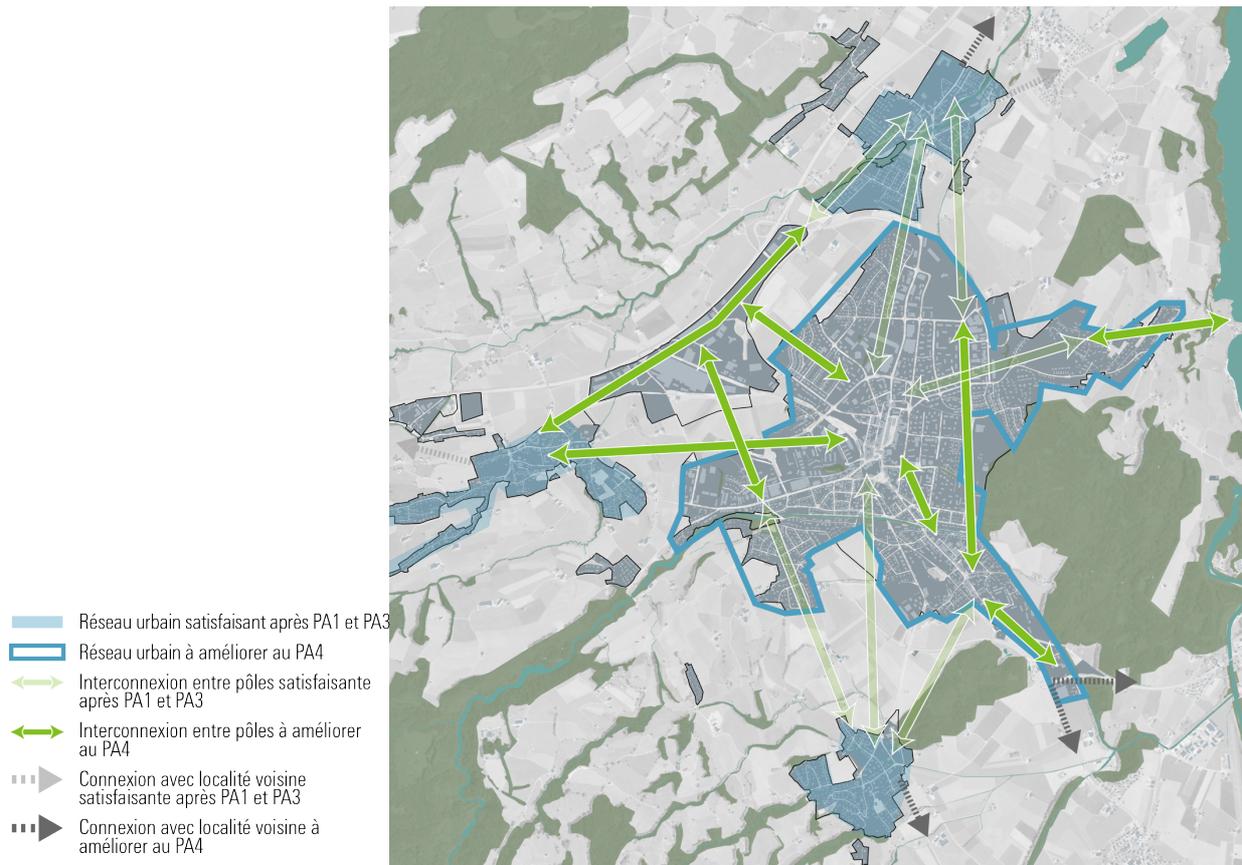
*Etat du réseau, accessibilité aux arrêts et développements projetés*

Afin de pouvoir accompagner la densification dans l'agglomération, il s'agit de mettre en place une offre attractive dès l'arrivée des nouveaux habitants et emplois. Les développements conséquents projetés à Planchy sud, Prila, Combes, Pâla et Terraillet, ainsi que leur répartition spatiale par rapport au réseau urbain, impliquent d'adapter le réseau TP, notamment la ligne 3, afin de pouvoir offrir une desserte satisfaisante à l'ensemble des projets de densification.

En parallèle, une amélioration continue des cadences, de la ponctualité et de la vitesse commerciale doit être visée afin de répondre à une demande croissante, en soignant les interfaces et leurs accès en faveur d'un réseau de mobilité efficace et convivial. Un potentiel d'amélioration existe pour les arrêts de bus, qu'il s'agit d'uniformiser à l'échelle de l'agglomération en termes d'équipements, de qualité paysagère et de confort afin de valoriser le réseau urbain et d'encourager l'utilisation de ses infrastructures.

Finalement et pour répondre à la vision environnementale souhaitée, l'électrification du réseau de bus est à planifier. Celle-ci améliorera potentiellement les coûts d'exploitation à long terme et renforcera l'attractivité et l'image du réseau.

### Densifier le réseau MD

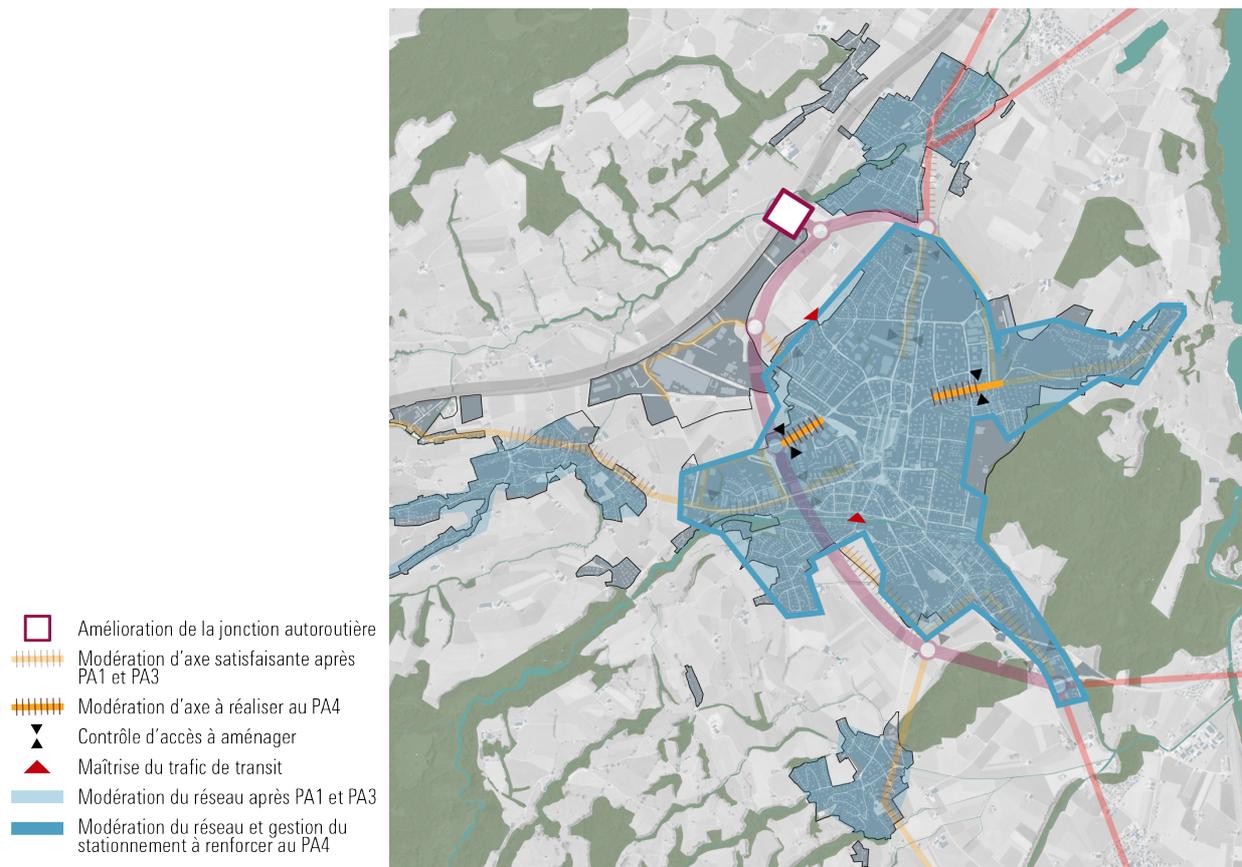


Etat du réseau et potentiels d'amélioration

Alors que le PA1 s'est affairé à définir une hiérarchie de réseau et dessiner les grandes lignes des liaisons MD structurantes à l'échelle de l'agglomération, travaux poursuivis et affinés dans le PA3 avec comme élément majeur la création de la Voie verte, il s'agit dans le PA4 de poursuivre ces efforts et de viser une desserte fine du territoire. Un souci perpétuel doit être porté à l'amélioration du maillage, à la qualité de ses aménagements et à l'importance de l'offre en liaisons directes autour et entre les communes, les zones d'activités, les pôles générateurs et les différents quartiers. Les objectifs sont de faire du réseau un vecteur de la nature en ville, de connecter l'agglomération à la région et d'accompagner les développements de l'ouest bullois.

- Le réseau urbain, en particulier à Bulle, doit être attractif et offrir un confort d'utilisation élevé (densité du maillage, itinéraires directs et continus, qualité de séjour). Cela doit être combiné avec des dispositifs renforçant la présence de la nature en ville.
- Le réseau d'interconnexions entre les différents pôles devra être complété en améliorant notamment l'axe de l'ouest bullois et ses sites stratégiques :
  - Vuadens / Pâla / nouvelle gare de Bulle ;
  - Vuadens / Planchy (sud et nord) / Les Combes ;
  - Pâla / Planchy (sud et nord) ;
  - Centre de Bulle / La Tour-de-Trême ;
  - La Tour-de-Trême / Le Terraillet ;
  - La Tour-de-Trême / Le Closalet ;
  - Morlon / Rives du lac.
- Les connexions avec les territoires attenants doivent également être améliorées :
  - Depuis le Pâquier en direction de Gruyères ;
  - Depuis La Tour-de-Trême en direction de Broc ;
  - Depuis La Tour-de-Trême en direction de Gruyères ;
  - Depuis Riaz en direction d'Echarlens.

*Poursuivre la réduction du TIM*



*Etat du réseau TIM et potentiels d'amélioration*

Le PA1 a amorcé le réaménagement des axes d'entrée, la valorisation des traversées de localité et introduit le concept de zones modérées dans les quartiers. Par la suite, le PA3 a précisé la hiérarchie du réseau et le rôle de la route de contournement en tant qu'axe de distribution urbain avec la planification de mesures de modération et de contrôles d'accès sur les axes d'entrée ainsi que l'extension de la modération dans les quartiers afin de dissuader le trafic de transit.

Cette stratégie, nommée dans le PA3 « vision 2030 », est poursuivie avec une modération du réseau renforcée et une gestion du stationnement compatible et limitante. Il s'agit d'atteindre les objectifs de choix modaux des usagers, de renforcer la hiérarchisation du réseau en privilégiant une accessibilité par poche plus stricte et limitant les nuisances tant sonores qu'environnementales, et enfin de privilégier des aménagements qui favorisent les transports publics et la mobilité douce.

Dans le cadre du PA4, les principales actions encore nécessaires sont :

- L'amélioration de la jonction autoroutière afin de limiter la dangerosité de ce secteur accidentogène. A noter que cette mesure est intégrée dans ce projet d'agglomération mais qu'elle dépend de planifications supérieures.
- Le réaménagement modérateur des routes collectrices de la Pâla et de Morlon pour contenir l'accessibilité TIM et favoriser les TP et les MD.
- La modération de certains axes au sein du réseau routier bullois afin de finaliser l'objectif d'une agglomération modérée à 30 km/h. Dans ce cadre, le trafic sera maîtrisé sur certains axes secondaires afin d'éviter le trafic de transit dans les quartiers d'habitation et de le reporter soit sur le réseau collecteur, soit sur un autre mode de déplacement.