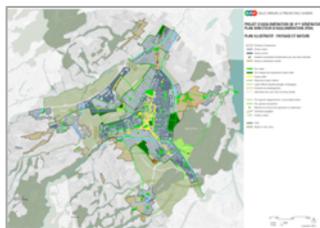


## 7. Stratégies sectorielles

### 7.1 PAYSAGE



#### *Report des principes territoriaux de la vision*

- › Les stratégies précisées ci-dessous sont illustrées dans le plan « paysage et nature » présenté en annexe, format A3 (extrait ci-contre). La légende figurant en plan est indiquée ci-dessous pour chaque stratégie.
- › Les principes territoriaux de la vision sont appliqués au niveau parcellaire dans le plan. Toutefois, s'ils sont basés sur une lecture fine du territoire, les limites figurant en plan ne doivent pas être considérées comme exactes. Les différents secteurs, périmètres et éléments de projets identifiés doivent être réadaptés au fur et à mesure de l'avancement et de l'approfondissement des études.
- › Les stratégies expliquent et illustrent les éléments liants de la vision. Enfin, les éléments liants de leur mise en œuvre sont mis en évidence.
- › La mesure P1 vise à retranscrire l'ensemble de ces éléments dans les outils de planification communale. Le PAL est l'outil communal réglant l'aménagement du territoire. Dans le cadre de la réalisation de cette mesure, les communes disposent d'une marge d'interprétation afin d'assurer l'application la plus adéquate des principes.

#### *Collines, plaine et cours d'eau*

Les structures paysagères marquantes du paysage de l'agglomération sont composées de collines, de cours d'eau et de forêts. Ils structurent le paysage de la plaine entre les massifs principaux du Moléson et du Gibloux.

Bulle, Riaz et Vuadens s'insèrent dans la plaine en suivant ses trois axes. Les formes urbaines originelles sont contraintes par cette topographie et restent encore lisibles, malgré l'étalement urbain des dernières décennies.

Morlon et Le Pâquier sont des villages installés dans les pâturages sur les pentes douces des collines.

Il en découle des territoires et des logiques d'implantation différentes. La reconnaissance de ces entités paysagères et leur approfondissement dans des échelles plus fines est nécessaire à un développement urbain de qualité. Cela permet d'offrir des dégagements paysagers importants, de préserver des secteurs dont l'importance paysagère est structurante et d'offrir des vues et des orientations aux constructions plus riches. Enfin, cela permet également de respecter la logique historique du site, que l'on retrouve souvent dans le patrimoine bâti existant.

L'agglomération est de petite taille et inscrite dans un paysage agricole proche, voire immédiat. Il convient de sauvegarder cette qualité. A ce titre, certaines constructions agricoles dans ces secteurs peuvent présenter un risque. Elles peuvent être perçues, à côté d'espaces soumis à une forte pression urbaine, comme les prémices de l'urbanisation, notamment en réduisant la lisibilité des grands espaces. Il convient donc de sauvegarder le paysage agricole non construit et l'ouverture qu'il permet, notamment les dégagements paysagers sur les massifs.

- › Les entités paysagères (plaine agricole, coteau, collines, cours d'eau, éléments boisés, etc.) sont indiquées dans les PAL.
- › La mention de ces éléments débouche sur des mesures inscrites au plan directeur communal.
- › Dans tout projet urbain, les implantations des constructions et le choix des dégagements, valorisant notamment les vues, se basent sur les particularités du paysage et sa lecture à toutes les échelles du projet.

### Parcs agricoles d'agglomération

Les parcs agricoles d'agglomération sont des espaces où le rôle productif de l'agriculture est confirmé. Ce sont des grands espaces agricoles qui doivent garder leur intégrité et leur vocation.

Ils visent à répondre à une attente de la population concernant un contact renouvelé avec l'agriculture et la nature.

Du fait de leur localisation et de la croissance démographique, ces secteurs sont soumis à des pressions et de nouveaux usages. Par exemple, ils deviennent des sites propices à la promenade. Les parcs agricoles doivent permettre de régler les conflits d'usages futurs en valorisant et qualifiant ces secteurs, en particulier en intégrant l'ensemble des usages dans une conception paysagère.

C'est par exemple (voir surtout) le cas de la « cacahuète verte » de Montcalia-Les Combes, vaste espace agricole aux caractéristiques paysagères majeures du fait de sa topographie particulière (collines), des fermes et de quelques arbres isolés. Cet espace agricole fait en outre office de séparateur entre la zone d'activités de Planchy et les centres urbains de Vuadens, Bulle et Riaz.

- › L'espace agricole et le paysage sont protégés.
- › Seules les constructions indispensables aux exploitations y sont possibles. Elles conservent les vues (dégagements) existantes et s'intègrent avec soin à leur contexte.
- › Les infrastructures de mobilité qui s'y implantent s'intègrent avec soin à leur contexte en veillant au caractère non bâti, champêtre et ouvert (vues).

### Parcs agricoles de proximité

La structure urbaine définit « en creux » des parcs agricoles de proximité. Situés en limite d'urbanisation, ces sites sont propices à un usage différent, plus orienté vers les besoins d'une population urbaine. Ils ont été identifiés afin de favoriser des développements particuliers, dans des espaces d'échelles mesurées.

Ils privilégient ainsi une agriculture de proximité intégrant de nouveaux usages (vente directe, participation, éléments didactiques, intégration sociale, mobilités douces et éventuellement espaces récréatifs compatibles). Ces parcs nécessitent des équipements d'accueil adéquats, mais n'ont pas pour vocation d'être des espaces construits.

C'est par exemple (voir surtout) le cas de La Tioleire, espace agricole contraint par la forêt, la Trême et l'urbanisation, qui constitue un écrin vert majeur et offre des vues et des situations variées. Cet espace est à penser à la fois comme un site de production et comme un parc public, à proximité directe du centre-ville, propice à des usages spécifiques liant agriculture et habitants.

- › Pour les projets qui s'y développent :
  - Des aménagements spécifiques permettant de nouveaux usages (traitement paysager des limites de l'urbanisation, biotopes, activités récréatives).
  - Des équipements spécifiques mais légers, nécessaires aux nouveaux usages, sont possibles tels que des petites constructions, couverts, tables et bancs.
- › En cas de besoin, des mises en zone à bâtir ou zones spéciales peuvent être prévues conformément aux critères du périmètre d'urbanisation.

### Parcs urbains

Les parcs urbains répondent à un besoin d'espaces publics de proximité. Ce sont des espaces verts et récréatifs de référence pour la ville ou le quartier. Ils sont en relation avec les liaisons de mobilités douces. Ils offrent des services variés, parfois des équipements, et sont le support d'usages nombreux, enrichissant sensiblement la qualité de vie en ville. A ce titre, la mesure P2 vise notamment à améliorer la quantité et la qualité des espaces verts.

Ils sont une composante essentielle de la qualité urbaine. Ils nécessitent d'être intégrés dans les conceptions d'ensemble. Les parcs sont notamment des outils majeurs pour favoriser la nature en ville. Ils constituent des biotopes qui gagnent à être mis en réseau, notamment via les voies de mobilités douces.

Les besoins des habitants doivent être identifiés et les éventuels projets doivent permettre une appropriation souple de ces espaces. Dans l'ensemble, les parcs doivent répondre à de nouveaux besoins et les concepteurs doivent s'attendre à un usage plus intensif de ceux-ci.

Les parcs urbains sont publics, verts et non construits (ou de façon très limitée). Ils ont une vocation d'accueil du public à des fins de récréation et favorisent la nature en ville.

- › Les parcs et espaces verts sont des éléments de nature en ville qui doivent être mis en réseau à l'échelle de l'agglomération.
- › Le réseau s'appuie sur des liaisons de mobilité douce de caractère paysager et biologique dont l'aménagement est prévu en conséquence.
- › Les parcs urbains ne peuvent prévoir que des petites constructions utiles à la destination de la zone.

### Parcs intégrant des équipements publics bâtis

D'autres parcs peuvent accueillir de grands équipements publics. Ils sont dédiés aux équipements scolaires ou sportifs, et aux activités associées. Leur caractère public et les vastes espaces ouverts qui les accompagnent sont à considérer comme des parcs. Les parcs aux équipements sont des parcs publics, verts et construits pour des équipements publics renforçant l'attractivité du site et facilitant l'appropriation du parc. Ils permettent également de favoriser la nature en ville.

- › Les parcs intégrant des équipements publics bâtis sont ouverts au public.
- › Ils comprennent des constructions ou des équipements d'utilité publique entretenant des relations fortes avec les espaces extérieurs.

### Espaces publics

Les espaces publics, ici pensés comme des espaces plus minéraux que les parcs, sont constitués des rues et places de la ville. Ils sont essentiels afin d'accompagner qualitativement la construction vers l'intérieur. Ces éléments sont coordonnés notamment avec les mesures infrastructurelles engageant des réaménagements des axes.

Un réseau dense d'espaces publics (rues, places et parcs) de grande qualité doit se diffuser dans l'agglomération, particulièrement là où l'intensité urbaine est la plus forte.

- › Au maximum techniquement possible et pour autant que cela ait un sens urbanistique, les espaces publics doivent être arborisés et agrémentés de mobilier facilitant l'appropriation de ces espaces.

● ● ● ● ● Alignement d'arbres, continuités paysagères et limites de l'urbanisation



Certains alignements d'arbres sont à la fois un apport qualitatif aux espaces publics, un apport à la nature en ville et une qualité patrimoniale à préserver et valoriser.



La définition paysagère de certaines limites de l'urbanisation offrent une lisibilité *in situ* de celle-ci. Son traitement paysager est non seulement porteur de sens, mais également d'usages, en reconnectant par exemple la ville aux espaces agricoles. L'aménagement de ces franges est ainsi à la fois un équipement pour les parcs agricoles d'agglomération et un appui qualitatif au développement urbain vers l'intérieur. Elles peuvent être mises en évidence par des alignements d'arbres, des chemins de mobilité douce et des biotopes.

De la même manière, les continuités paysagères soutiennent le traitement de ces limites et renforcent le sens du lieu (l'identité du territoire). Elles doivent être étudiées afin de les préserver et renforcer leurs qualités et lisibilité.

- › Les continuités paysagères sont protégées.
- › Le développement du bâti dans ces secteurs, même à des fins agricoles, n'est possible que s'il ne nuit pas à la lisibilité de l'ensemble et aux qualités ouvertes et champêtre du site.
- › Les continuités paysagères doivent renforcer les potentialités biologiques du site, notamment par le maintien ou la création de corridors à faune ou d'autres réseaux biologiques.

— Liaison MD de caractère paysager et biologique

L'aménagement des voies de mobilité douce indiquées en plan sont propices au renforcement de la diversité biologique en ville et sa mise en réseau. Cela permettrait de lutter contre les îlots de chaleur urbain, d'améliorer le confort des voies de mobilité douce et la qualité urbaine générale.

- › Les voies de mobilité douce doivent prévoir des plantations renforçant les qualités biologiques du site et la mise en réseau des espaces verts.

Valorisation des cours d'eau et de leurs abords



Les espaces publics de contact avec l'eau sont des secteurs urbains, où les usages peuvent être multiples et relativement intenses. Ce sont des lieux propices à la promenade et au délasserment. Certains espaces, comme la piscine, la plage de Morlon ou la promenade de la Trême sont équipés (à des degrés divers et avec des qualités plus ou moins heureuses). D'autres ne bénéficient pas même de contacts visuels avec le cours d'eau. La qualité de l'espace public peut ainsi être sensiblement enrichie dans ces secteurs, notamment en ajoutant quelques usages liés à l'eau.

Enfin, les cours d'eau sont des vecteurs majeurs de la « nature en ville ». Ces espaces publics sont ainsi à valoriser en prenant en compte les dimensions publiques et naturelles de ces secteurs.

A titre d'exemple, la traversée de La Trême à Bulle et La Tour-de-Trême est en cours d'étude afin de valoriser les qualités paysagères et biologiques des sites tout en repensant les espaces adjacents pour les rendre plus attractifs à des fins récréatives notamment (à cet usage, se référer à la mesure P2). Cela permettra de mieux attirer à l'intérieur du centre les qualités de la « nature ».

- › Les bords de cours d'eau et les rives de lac sont aménagés.
- › Dans tous les cas, 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.
- › En fonction des opportunités, ils doivent favoriser l'accès public à l'eau (baignade ou espace de « contemplation »), ou permettre une circulation de mobilités douces ayant un lien visuel privilégié avec les cours d'eau.

### *Périmètre de réaménagement*

Des périmètres à réaménager identifient des secteurs où les enjeux du paysage, du bâti et de la mobilité se confrontent.

L'agglomération et les communes concernées doivent élaborer une vision pour les trois secteurs concernés par des périmètres de réaménagement (mesure P3). Il s'agit d'obtenir une vision à long terme de l'aménagement de chaque secteur. A ce stade, le projet relève les éléments suivants qui pourraient être résolus par ces études :

- › Le traitement paysager des axes ;
- › L'organisation du bâti ;
- › L'aménagement de la voirie pour les différents modes de transport ;
- › La transition vers les espaces agricoles.

Trois secteurs nécessitent un réaménagement. Ils ont été identifiés pour leur rôle d'axe structurant dans un espace à l'urbanisation peu définie, souvent diffuse.

Ils sont composés des éléments suivants : espace agricole, bâtiments agricoles (non considérés dans le périmètre d'urbanisation), continuité paysagère entre les villages et la ville centre, constructions (dans le périmètre d'urbanisation), espace public de faible qualité. Ils sont principalement d'ambiance routière. 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.

Une vision de chacun de ces secteurs doit permettre aux communes de se doter d'un outil léger pour les développer avec cohérence et plus d'attention. Cette vision permettra aux communes (souvent les secteurs touchent deux communes) d'obtenir une vision conjointe et de coordonner leurs efforts le long de ces axes structurants.

Un secteur (axe Bulle - Morlon) est également propice à une liaison paysagère. Les grands secteurs non bâtis permettent pour l'instant de lire une continuité verte entre les bois de Sauteaux et de Bouleyres, le long du coteau.

- › Chacun des secteurs identifiés doit faire l'objet d'une vision générale à long terme par les communes concernées, définissant en particulier :
  - le traitement paysager des axes,
  - les continuités paysagères,
  - l'organisation du bâti,
  - l'aménagement de la voirie pour les différents modes de transport,
  - la transition vers les espaces agricoles.

## 7.2 URBANISME

### Report des principes territoriaux de la vision

- › Les stratégies précisées ci-dessous sont illustrées dans le plan de synthèse liant.
- › La légende figurant sur le plan est indiquée ci-dessous pour chaque stratégie.
- › Les principes territoriaux de la vision sont appliqués au niveau parcellaire dans le plan. Toutefois, les différents secteurs, périmètres et éléments de projets identifiés doivent être réadaptés au fur et à mesure de l'avancement et de l'approfondissement des études.
- › Les stratégies expliquent et illustrent les éléments liants de la vision. Enfin, les éléments liants de leur mise en œuvre sont mis en évidence.
- › La mesure U1 vise à retranscrire l'ensemble de ces éléments dans les outils de planification communale. Le PAL est l'outil communal réglant l'aménagement du territoire. Dans le cadre de la réalisation de cette mesure, les communes disposent d'une marge d'interprétation afin d'assurer l'application la plus adéquate des principes.

### Périmètre d'urbanisation

Le périmètre d'urbanisation circonscrit le développement urbain le long des trois axes majeurs de l'agglomération, dans les quatre villages et dans la zone industrielle. Il comprend la zone à bâtir existante et ne permet des extensions de la zone à bâtir destinées à l'habitat que de façon très mesurée. Les capacités d'accueil d'habitants dans la zone à bâtir en vigueur sont suffisantes. Dès lors, une nouvelle mise en zone à bâtir destinée principalement à l'habitat ne peut se faire qu'à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et sous réserve du respect de certains critères énoncés, s'ajoutant à ceux, strictes, du PDCant. Les secteurs pour lesquels une extension de zone à bâtir est possible à terme sont identifiés et sont situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Il s'agit par exemple de fermes arrivant en fin d'activité, situées dans le tissu urbain existant (à Riaz le long de la route de Corbières, à Bulle dans le secteur des Mosseires, à Vuadens dans le secteur du Russon).

Les capacités d'accueil destinées aux emplois, en particulier du secteur secondaire, nécessitent de prévoir deux extensions de zone d'activités à Planchy (Planchy sud et Les Kà). Ces extensions sont justifiées dans le cadre du PDR.

- › Des mises en zone à bâtir destinées principalement à l'habitat sont possibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en cas de besoin communal avéré et de la façon suivante :
  - Lorsque les sites stratégiques et les potentiels identifiés en zone à bâtir dans la commune concernée sont réalisés ;
  - L'élaboration d'un plan d'aménagement de détail est obligatoire ;
  - En tant que site stratégique d'agglomération, la mise en zone du « Russon » est possible en cas de besoin à l'échelle de l'agglomération.
- › Lorsque l'exploitation des fermes inscrites dans le périmètre d'urbanisation cesse, des extensions de la zone à bâtir (à l'intérieur du périmètre d'urbanisation) sont possibles (secteurs des Mosseires, de Corbières, le Russon).

Le périmètre d'urbanisation peut être modifié lorsque des changements de circonstances majeurs interviennent.

### Secteur urbain et central

Les zones à bâtir bien situées, en particulier du point de vue des transports et du paysage, constituent le secteur urbain. Ce secteur permet de reprendre la forme polycentrique de l'agglomération, mettant en évidence la ville centre et les quatre villages qui la composent. Une densification mesurée peut s'y réaliser, dans le respect des conditions locales et sous réserve de la qualité des projets.

A l'intérieur du secteur urbain, le secteur central est plus propice à la densification et à la mixité, du fait de la desserte en transport public et de l'offre en services, sans pour autant négliger les qualités du site. Ces secteurs visent également à renforcer les identités villageoises, notamment en formalisant un tissu urbain interrompu (par des entités paysagères) entre la ville centre et les villages. Depuis le début des travaux à l'échelle de l'agglomération, le but d'affirmer l'identité spatiale des villages a toujours été affirmé.

Les densités visées au centre de Bulle ne sont pas les mêmes que dans les villages, où l'intensité urbaine est moins forte. La vision multipolaire du projet permet des exigences différenciées entre les villages et la ville centre.

- › A l'intérieur des secteurs urbains et centraux, tout projet doit respecter les critères suivants :
  - une densité importante (voir les « sites stratégiques » et les « potentiels en zone à bâtir »),
  - une qualité urbaine élevée, tant dans le bâti que dans les espaces publics,
  - un réseau d'espaces verts et publics offrant des espaces de détente à proximité pour les habitants et travailleurs.

### Sites stratégiques

Les sites stratégiques sont de deux ordres : urbains et d'activités. Les conditions de mise en zone à bâtir des sites stratégiques sont fixées par les critères du périmètre d'urbanisation.

Les premiers sont constitués de grands secteurs libres et de secteurs en cours de mutation urbaine (les activités qui s'y déroulent sont vouées à se déplacer ou s'arrêter, impliquant une mutation du tissu urbain et un changement de la répartition habitant-emplois). Les sites stratégiques « urbains » sont destinés à une mixité importante des fonctions et une haute densité, en regard des opportunités qu'ils constituent du fait de leur centralité, excellente desserte tous modes de transport et surface (secteurs de grande taille).

Les seconds sont constitués de grands secteurs libres situés dans des secteurs appropriés aux activités générant des nuisances pour les habitants, tout en respectant une logique urbaine.

Les planifications des sites stratégiques doivent se faire avec la participation étroite des propriétaires, des communes de l'agglomération et pour certains avec la région et le canton. Cela permet aux sites stratégiques de se développer en cohérence avec les planifications générales et les objectifs de l'agglomération et des communes.

La localisation et la mise en œuvre des sites stratégiques est présentée dans la fiche de mesure U2.

- › Les sites stratégiques « urbains » doivent respecter les critères suivants :
  - Dans la ville centre, une densité d'environ 250 habitants-emplois par hectare est visée.
  - Dans les villages, une densité minimale de 150 habitants-emplois par hectare est visée.
  - Le projet urbain doit favoriser la mixité fonctionnelle.
  - Le développement des sites doit passer par un processus d'études à même d'assurer une grande qualité urbaine, tels que des MEP.
  - L'élaboration d'un plan d'aménagement de détail est obligatoire.
  - La maîtrise de la mise en œuvre et des étapes du développement de tels projets doit être assurée.
  - En cas de nécessité, les sites stratégiques peuvent agir comme régulateurs de la croissance de l'agglomération, notamment en définissant des étapes.

- › Les sites stratégiques « activités » doivent respecter les critères suivants :
  - Ces sites visent une densité d'environ 150 emplois par hectare. Des critères de valeur ajoutée, de spécificité technologique ou de synergie avec le tissu industriel existant peuvent justifier la réduction de la densité exigée.
  - La densité peut être atteinte par étapes afin d'accueillir progressivement des activités. Ainsi, les projets ne doivent pas hypothéquer une utilisation future optimale du site : les possibilités de densification permettant d'atteindre la densité maximale doivent être démontrées lors des demandes de permis de construire.
  - Le développement des sites doit passer par un processus d'études à même d'assurer une grande qualité urbaine, tels que des MEP.
  - L'orientation économique doit être clairement établie. Elle doit répondre aux besoins futurs de l'agglomération.
  - La maîtrise de la mise en œuvre et des étapes doit être assurée.
  - La maîtrise publique doit être visée autant que possible, de manière à garantir les objectifs.
  - L'élaboration d'un plan d'aménagement de détail est obligatoire.

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

Le potentiel de zones d'activités de Planchy, le long de l'autoroute (Bulle-Vuadens), est essentiel pour l'agglomération, le district et le canton. A ce titre son rôle stratégique est clarifié dans le PDR et les types d'activités (stratégiques cantonales et régionales) y sont renseignés. Les principes du PDCant pour de nouvelles mise en zone d'activités sont strictes et demandent des analyses préalables approfondies (justifier les emprises, démontrer la coordination avec les mesures, l'importance cantonale, l'utilisation rationnelle du sol, ...).

En conséquence, la mesure U3 permettra notamment de définir les principes paysagers, urbanistiques et de mobilité visant à garantir une qualité et une cohérence d'ensemble.

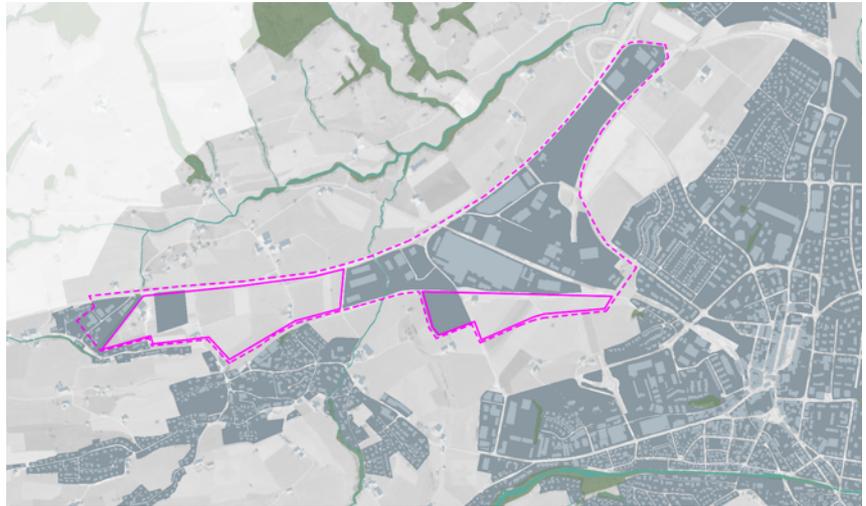
En particulier, l'élaboration de cette vision d'ensemble (sous forme de masterplan par exemple) permettra d'assurer la cohérence des deux extensions prévues : « Planchy sud » et les « Kà ». Elles sont nécessaires afin d'assurer le développement économique cantonal et régional, conformément au PDR. « Planchy sud » est inscrit dans le périmètre d'urbanisation clairement, tandis que le secteur des « Kà » est inscrit dans le périmètre d'urbanisation par des flèches car les limites exactes des extensions ne sont pas connues à ce jour.

Planchy sud a fait l'objet d'analyse approfondies et d'une première étude permettant de clarifier la forme urbaine du site et ses limites. Le site bénéficie d'une bonne accessibilité tous modes (mobilités douces, transports publics urbains, train, liaison à la H189) et d'une logique urbaine permettant des synergies importantes (énergie notamment). En conséquence, les mesures infrastructurelles A sont coordonnées avec ce développement et le PDR priorise ce secteur par rapport aux « Kà ».

Les Kà sont inscrits à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sous forme de flèches. Les extensions y sont possibles mais doivent être clarifiées dans la vision d'ensemble et un concept urbanistique portant sur ce périmètre, visant à remplacer le système de flèche par une limite claire.

- › Elaborer une vision d'ensemble (masterplan) du développement de Planchy (toute la ZACT de Planchy) :
  - Parallèlement ou préalablement à l'élaboration des mesures infrastructurelles A localisées dans le site.
  - En coordination avec les instances concernées : communes de Bulle et Vuadens, Mobul, ARG, Services cantonaux.
  - Pilotée par l'agglomération.
  - Cette vision doit traiter à la fois des zones existantes (dont les potentiels de densification) et des extensions de zone prévues.
- › Elaborer un concept urbanistique pour la ZACT régionale de Planchy sud :
  - Piloté par la Ville de Bulle et l'ARG.
- › Elaborer un concept urbanistique pour la ZACT cantonale le long de l'autoroute (Les Kà) :
  - Pilotée par la commune de Vuadens et les services cantonaux.

- › Dès qu'une mise en zone est nécessaire, lancer la procédure de légalisation du PAL en respectant les critères du PDCant et du PDR (ARG).



#### Potentiels en zone à bâtir

Les potentiels en zone à bâtir identifiés concernent les parcelles libres de construction ou faiblement construites à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, voire à l'intérieur du périmètre de centre. Pour certains potentiels, des planifications de détail sont déjà en vigueur ou en élaboration, pour d'autres des permis de construire sont entrés en force. La plupart restent libres de toute planification détaillée. Tous les potentiels identifiés sont déjà en zone à bâtir.

Du fait d'un périmètre d'urbanisation stricte, ces secteurs contribuent largement au développement urbain vers l'intérieur. Ces « pièces urbaines potentielles » constituent des indicateurs du développement urbain et sont révélées dans le projet afin que l'ensemble des acteurs concernés y prête attention.

Du fait de leur construction progressive, ces secteurs tendent à être rares. Avec les secteurs stratégiques, ils accueilleront les nouveaux habitants et emplois et auront une influence majeure sur la qualité de vie en ville. Ainsi, une attention soutenue doit être portée sur ces secteurs. Pour tout secteur non construit, les enjeux quantitatifs et qualitatifs sont désormais majeurs et exigent à la fois une procédure appropriée et des projets de qualité. En principe, des procédures de MEP ou de concours sont appropriés pour de tels développements.

- › 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.

### *Secteur à densification limitée*

Les secteurs à densification limitée sont caractérisés par un manque de services de proximité et une faible à très faible accessibilité en transports publics et mobilités douces. Ainsi, ces secteurs sont le fruit d'un mitage du territoire ou d'extensions anciennes de la zone à bâtir peu maîtrisées. Ce sont souvent des secteurs ne respectant pas une lecture attentive du paysage. Ils ont ainsi grignotés les coteaux et les crêtes en les tapissant de villas individuelles. Ils contribuent à réduire la lisibilité du territoire. En conséquence, elles génèrent des nuisances sociales (perte de sens du lieu et de l'identité), économiques (coût des transports et infrastructures) et environnementales (du fait des transports principalement).

Le développement de ces secteurs est inapproprié. Au contraire, cela engendrerait des coûts supplémentaires supportés par la collectivité et nuirait au développement vers l'intérieur.

A l'intérieur des secteurs à densification limitée, des parcelles libres existent encore. Compte tenu des effets négatifs de ces secteurs, les communes concernées doivent étudier l'opportunité de déclasser ces parcelles non bâties. Cela doit répondre à une logique de projet et n'est pas une mesure automatique. En effet, dans la mesure où certaines parcelles sont déjà équipées, que les infrastructures communales ont été dimensionnées en incluant ces parcelles, etc., un déclassement peut devenir inutile, voire plus négatif que sa construction. Dans ce cas, et en particulier si les secteurs non bâtis sont de dimensions importantes, il convient de les développer avec circonspection en prenant soin du contexte paysager et urbain, de leur accessibilité et de la densité qu'ils supporteraient.

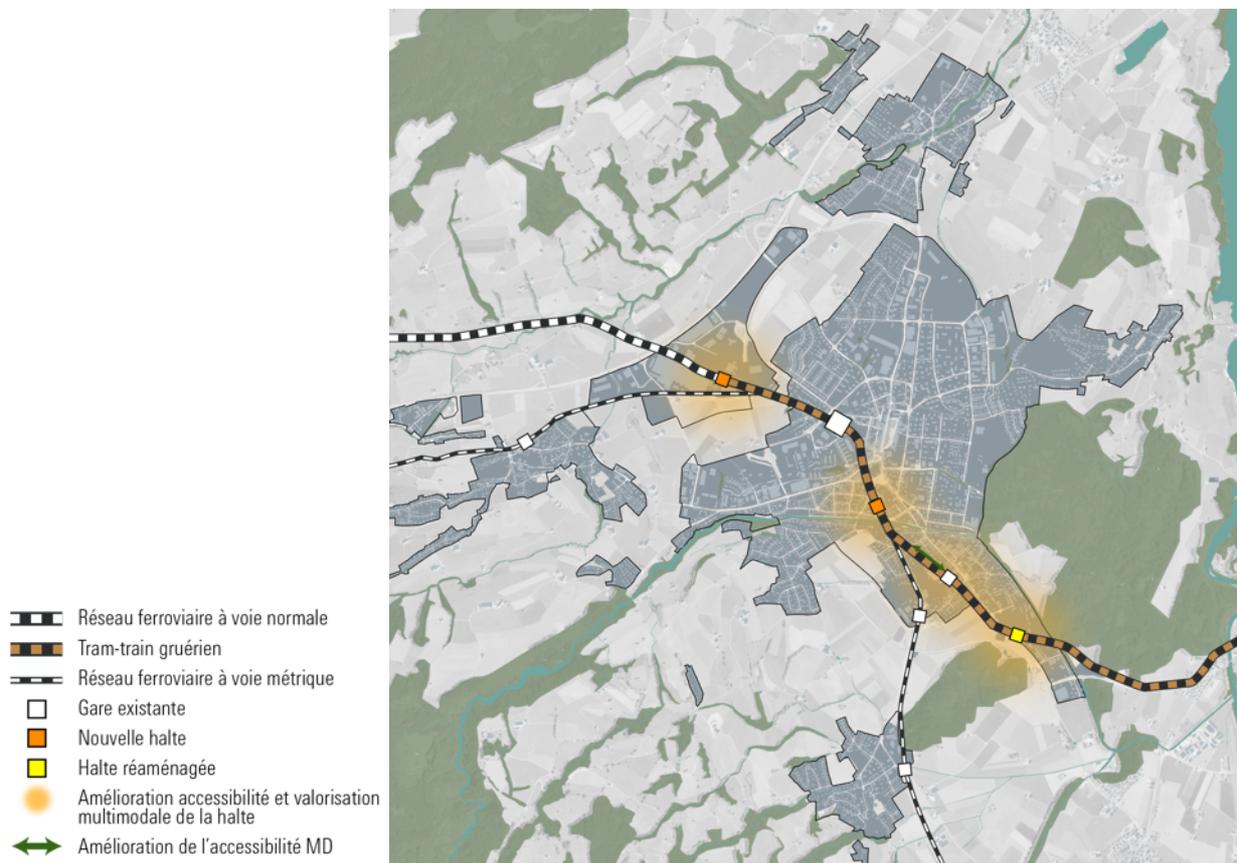
- › De manière générale, la densification des secteurs à densification limitée est indésirable.
- › A l'intérieur de ces secteurs, les communes doivent examiner l'opportunité de déclasser les parcelles libres de construction.
- › Le secteur concerné par une continuité paysagère (voir également le thème « paysage et nature ») doit au minimum :
  - Conserver cette dernière en répartissant les droits à bâtir afin de permettre des secteurs libres et une intégration paysagère du projet.
  - Permettre une desserte tous modes adaptée, en particulier pour les mobilités douces et leur rabattement sur les transports publics ;
  - Passer par un processus d'étude à même d'assurer une grande qualité urbaine, tels que des MEP.

### 7.3 TRANSPORTS PUBLICS

Pour plus de clarté, la stratégie des transports publics est, dans un premier temps, découpée en stratégies sectorielles (ferroviaire, urbaine et régionale). Une stratégie de synthèse des TP figure à la fin de ce chapitre.

#### 7.3.1 Desserte ferroviaire

##### *Stratégie pour la desserte ferroviaire*



*Stratégie du PA4 pour la desserte ferroviaire*

##### *Tram-train gruérien*

La future desserte ferroviaire s'axe autour du projet de tram-train Gruérien (mesure sup.1). Stratégiquement, l'objectif est de multiplier les différentes connexions avec le RER fribourgeois afin de diminuer les temps de trajet et de le rendre plus attractif par rapport à l'usage de la voiture individuelle. De surcroît, il développera au sein de l'agglomération un axe de TP fort permettant d'assurer des trajets internes rapides et attractifs.

##### *Haltes du tram-train gruérien*

Étant donné que le prolongement vers Broc vient d'être réalisé, les nouvelles haltes de Planchy, les Buissons et Epagny seront développées dans un second temps afin de permettre de les intégrer dans la planification PRODES. Les différentes mesures liées à la transformation des gares en interfaces multimodale sont prévues à un horizon C (mesures PM.C1, PM.C2 et PM.C3).

##### *Accessibilité MD*

A court terme, un premier travail est réalisé sur la gare de la Tour-de-Trême afin d'améliorer son accessibilité en aménageant un cheminement de mobilité douce le long des voies ferrées (mesure TP.A2.5).

Dans les planifications locales de Bulle, garantir la faisabilité des gares :

- En garantissant les accès de mobilité douce ;
- En préservant un espace inconstructible suffisant.

### 7.3.2 Desserte urbaine

Le développement de l'agglomération nécessite également de densifier le réseau de bus urbains. En l'état 2021, les secteurs Prila - Les Combes, Terraillet, Planchy sud, et Pâla ne sont pas desservis (cf. besoin d'action). De plus, Planchy nord et Auguste-Majeux sont desservis à la demi-heure, ce qui est encourageant mais pas satisfaisant. Il est nécessaire de développer la desserte de ces secteurs et d'uniformiser le réseau urbain en augmentant la cadence au moins au quart d'heure sur l'ensemble des lignes.

La proposition du PA3 n'avait pas été jugée suffisamment mature. Dans le cadre du PA4, une analyse de plusieurs variantes a été réalisée (y compris celle du PA3). L'objectif est de trouver la variante la plus optimale de la ligne 3 pour répondre à l'ensemble des développements prévus. En revanche, les lignes 1 et 2, qui ont trouvé leur public et sont bien fréquentées, sont considérées comme fixes.

#### Variante 0 : variante retenue lors du PA3

##### Description

La première variante considérée est celle présentée lors du PA3.



*Variante du PA3 pour le réseau TP urbain et développements majeurs projetés*

##### Analyse

Cette variante a été remise en question du fait des faiblesses du tracé de la ligne 3, en particulier pour les raisons suivantes :

- › Tracé indirect depuis Terraillet, pour rejoindre la gare notamment, et redondant avec la ligne 2 ;
- › Liaison indirecte Prila – gare ;
- › Suppression de la desserte sur le chemin des Crêts : l'acceptabilité de cette mesure pour les riverains serait relativement difficile ;
- › L'exploitation de la ligne 3 nécessite 3 bus pour une exploitation au quart d'heure.

##### Conclusion

La troisième ligne n'est pas suffisamment attractive pour retenir cette vision. Les nouvelles variantes doivent desservir plus directement l'ensemble des secteurs en développement afin d'être cohérent avec les objectifs du PA4.

### Variante 1 : optimisation de la variante PA3

#### Description

Par rapport à la variante du PA3, la ligne 3 s'arrête au stade de Bouleyres et le tracé de la ligne 2 est adapté très légèrement pour desservir le Terraillet.



Variante 1 du PA4 pour le réseau TP urbain et développements majeurs projetés

#### Analyse

- › La desserte du Terraillet serait relativement limitée par rapport aux développements prévus sur ce secteur.
- › L'offre ne serait pas attractive entre le secteur de la Prila et la gare.
- › Le chemin des Crêts ne serait plus desservi.

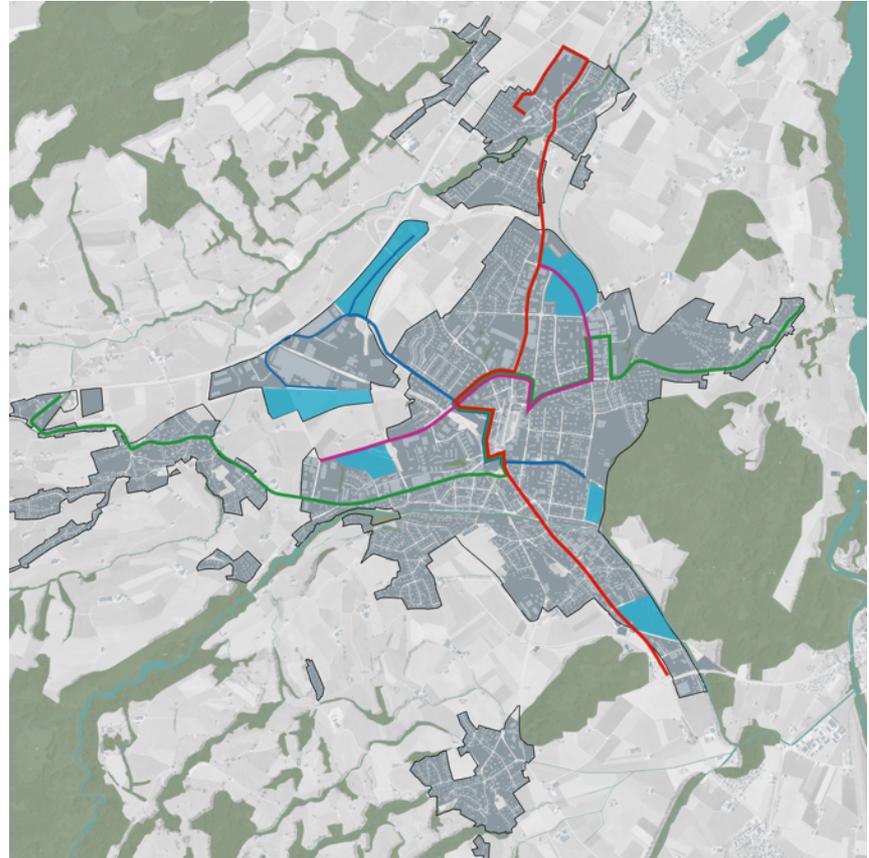
#### Conclusion

A long terme, cette variante présente de nombreuses carences et n'est donc pas souhaitable. Toutefois, en cas de développement progressif et simultané de l'ensemble des secteurs, cette variante peut suffire dans un premier temps à offrir une desserte minimale de l'ensemble des sites.

## Variante 2 : création d'une 4ème ligne Terraillet – Pâla

### Description

Cette variante considère le cas où le passage sous voies vers Planchy sud ne serait pas réalisé. Ainsi, une quatrième ligne est créée entre Terraillet et Pâla. La ligne 3 a un fonctionnement en T avec une desserte alternée entre Prila et Planchy à la demi-heure. Concernant l'exploitation, deux bus suffisent pour les lignes 3 et 4 afin d'assurer une cadence à 15 minutes.



- Développement majeur projeté
- Ligne 1
- Ligne 2
- Ligne 3
- Ligne 4

*Variante 2 du PA4 pour le réseau TP urbain et développements majeurs projetés*

### Analyse

- ✦ La ligne 4 serait redondante avec la ligne 2 sur la première partie de son tracé. Seuls les usagers du Terraillet à destination de la gare seraient intéressés par cette nouvelle ligne.
- ✦ Le fonctionnement en T de la ligne 3 n'est pas idéal pour l'usage et la lisibilité de l'offre.
- ✦ En outre, elle n'offre une desserte qu'à la demi-heure à l'ensemble du site de Planchy, ce qui n'est pas suffisant pour accompagner les développements prévus.
- ✦ Pour desservir le secteur de Planchy sud, des aménagements MD, dont un passage sous voies, sont nécessaires de toute manière. De plus, avec une cadence à la demi-heure et une distance à l'arrêt comprise entre 400 et 600 mètres, le secteur serait très mal desservi.

### Conclusion

La réalisation de la quatrième ligne répond à un développement simultané de Pâla et de Terraillet. Cette nouvelle ligne n'améliore toutefois pas la desserte pour les autres quartiers de l'agglomération. Au niveau de la zone industrielle de Planchy, la desserte des secteurs de Planchy sud et de Prila est insuffisante sur le long terme pour répondre aux objectifs de l'agglomération.

Dans un premier temps, cette variante peut être une solution intermédiaire en cas de développement rapide du Terraillet et de Pâla sans gros développement dans le secteur de Planchy.

### Variante 3 : création d'une 4ème ligne Terraillet – Combes

#### Description

Dans cette variante, le tracé de la ligne 4 est adapté pour desservir le secteur de Pierre-Alex qui regroupe actuellement les habitations les plus denses de l'agglomération. Afin de permettre une rotation au quart d'heure avec deux bus, cette ligne empruntera ensuite le chemin des Crêts pour desservir le secteur de la Prila et les Combes.

La ligne 3 dessert le secteur de Planchy nord et Planchy sud avec un passage sous-voies. Elle connecte ensuite le quartier de la Pâla jusqu'à la gare, puis jusqu'au stade selon le tracé actuel.



Variante 3 du PA4 pour le réseau TP urbain et développements majeurs projetés

#### Analyse

- ✦ Cette variante permettrait d'améliorer la desserte TP sur des quartiers denses existants.
- ✦ L'ensemble des secteurs de l'agglomération serait desservi par une ligne de bus avec une cadence à 15 minutes et un tracé direct et attractif vers la gare.

#### Conclusion

Cette variante offre un réseau rationalisé, efficace et très attractif à la fois pour les utilisateurs actuels et pour ceux des futurs quartiers de développement.

### *Synthèse de la stratégie des transports publics urbains*

La variante 4 est retenue comme stratégie à long terme du réseau TP. La comparaison entre les variantes a démontré la capacité du réseau à être flexible et à s'adapter aux développements tout en suivant une stratégie à long terme.



### *Synthèse de la stratégie TP urbains*

Différentes mesures infrastructurelles sont nécessaires pour mettre en œuvre cette stratégie : l'aménagement des voies de circulation pour les bus pour desservir le secteur de Planchy et le passage sous voies pour connecter Planchy nord et Planchy sud (mesure ER.A3), ainsi que la nouvelle route au sein de la Prila (dont un passage sous voies pour connecter le secteur des Combes, mesure ER.A1).

Pour permettre la mise en service de la ligne 4, une partie des rues de Vuippens et Pierre-Alex doivent être réaménagées (mesure TP.A2.1), dont notamment leur intersection par laquelle seuls les bus pourront transiter.

- Finalement, de nouveaux arrêts de bus sont créés en lien avec les nouveaux tracés proposés (mesure TP.A2.3). A noter que des aménagements définitifs sont prévus sur le chemin de Bouleyres en remplacement des aménagements provisoires actuels (mesure TP.A2.3).

- › Développer un réseau de bus Mobul flexible et anticipant progressivement les développements urbains dans le respect de la stratégie fixée à long terme.

### La priorisation de la circulation des bus sur les axes d'entrée

Dans un contexte de réseau routier chargé et dans un objectif de report modal, l'agglomération doit offrir de bonnes conditions de circulation à ses transports publics (amélioration de la vitesse commerciale aux HP notamment). Dès lors, il s'agit de mettre en place des systèmes de priorisation des bus ainsi que des systèmes de retenue du trafic. Les axes d'entrée sont privilégiés afin de mettre en place ce type de mesure qui vise à rendre les bus plus attractifs. Stratégie concrétisée dans le PA3, le PA4 y participe dans la mesure où certains axes sont réaménagés en faveur des TP dans une logique multimodale et de modération des TIM : route de la Pâla (mesure ER.A3) et route de Morlon (mesure ER.B1.1).

- ▶ Prioriser les transports publics dans le trafic routier sur l'ensemble des tracés.



### Desserte des Granges

Pour le quartier des Granges, au sud de Bulle, une étude spécifique concernant la desserte TP de ce secteur a été réalisée. Il en ressort qu'il n'est pas possible, rationnellement, de desservir ce quartier de villas avec une nouvelle ligne. En effet, la faible densité du quartier cumulée à l'organisation du réseau routier ne permettent pas d'avoir une offre performante sur ce secteur.

Ainsi, il a été décidé que la desserte de ce quartier serait améliorée grâce à la création d'un nouvel arrêt TP sur la ligne 2 (au droit de la passerelle existante) et par une amélioration de l'accessibilité MD. Ainsi, dans le cadre du PA4, un nouvel aménagement MD est prévu pour améliorer la desserte de ce secteur (mesure TP.A2.6).

### Desserte du projet Goya Onda

Pour accompagner le développement touristique du lac avec le projet Goya Onda, différentes options ont été étudiées par les TPF. Il en ressort que la variante la plus optimale est de prolonger sporadiquement la ligne 2 en direction du lac les week-ends d'été. Pour cela, un réaménagement de la route du lac est nécessaire afin de permettre la circulation et le rebroussement d'un bus de 18 mètres (mesure TP.A2.2).

### Amélioration du réseau

- ▶ Les arrêts de bus sont aménagés de manière uniforme sur l'ensemble du réseau (mesure TP.A2.4) pour améliorer l'attractivité du réseau.
- ▶ En complémentarité et en fonction de l'évolution des technologies, une électrification de l'ensemble du réseau est prévue (mesure TP.A1).

### 7.3.3 Desserte régionale



Stratégie du PA4 pour la desserte ferroviaire

- Desserte du territoire  

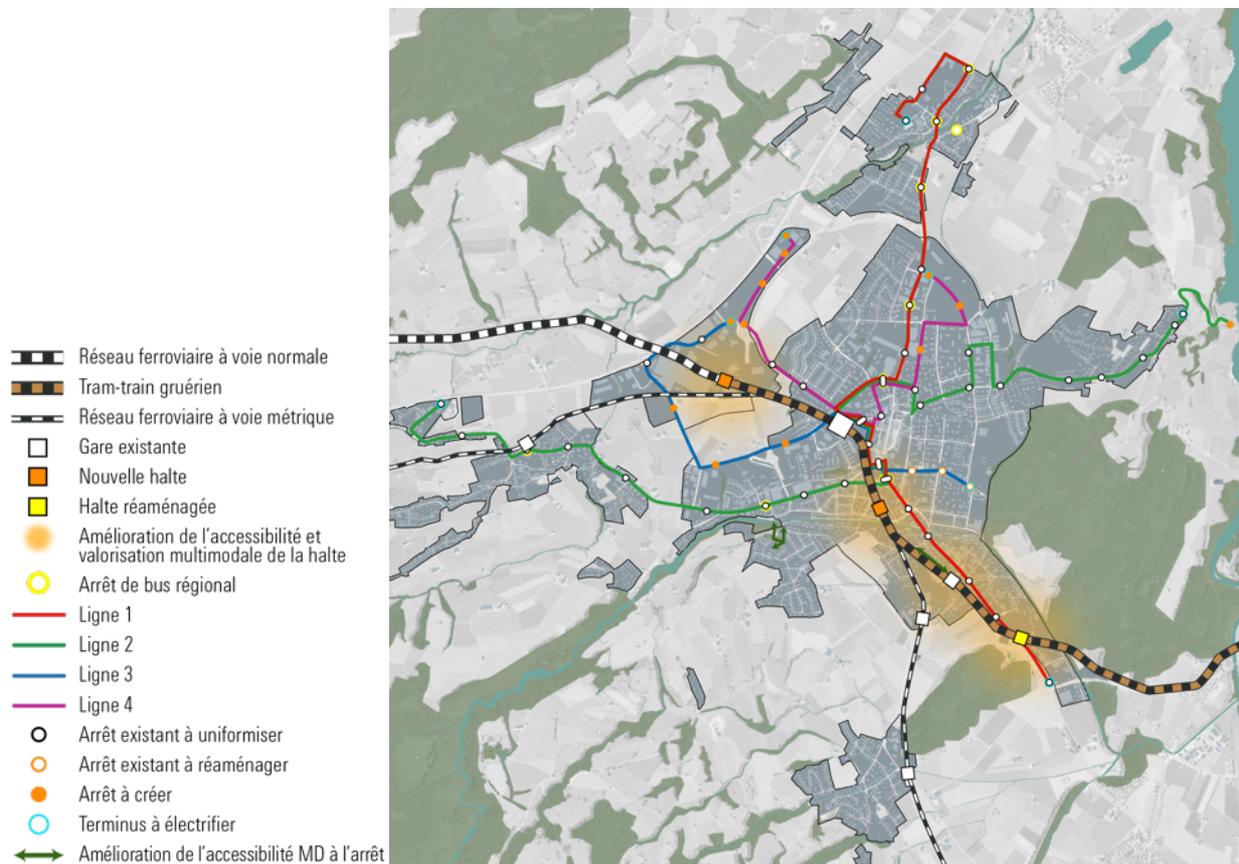
 Pour les bus régionaux, l'objectif est d'améliorer leur desserte fine du territoire de l'agglomération.  
 Ainsi, un nouvel arrêt est planifié sur la route de Riaz pour accompagner le développement du Terraillet et connecter le nord de l'agglomération avec les bus régionaux des lignes 336, 234 et 471.
  
- Itinéraire des lignes  
 Les lignes en provenance de Vuadens sont réorganisées afin d'emprunter la rue de Vevey. L'objectif est de créer deux nouveaux arrêts régionaux : « Bulle, St-Joseph » (en lien avec le développement des sites stratégiques de l'ouest bullois) et « Bulle, St-Denis » (en lien avec la place homonyme du centre-ville).  
 A noter qu'aucune mesure infrastructurelle n'est nécessaire étant donné que les arrêts de bus sont existants.
 

- Modification des tracés des lignes régionales pour améliorer la desserte de l'agglomération.

### 7.3.4 Synthèse de la stratégie TP

Grâce aux mesures présentées, la stratégie TP permet d’obtenir un réseau desservant l’ensemble de l’agglomération, de manière efficace et attractive.

En outre, le futur tram-train contrebalancera la mauvaise offre de transport public vers l’extérieur de l’agglomération par l’amélioration de la desserte interne.

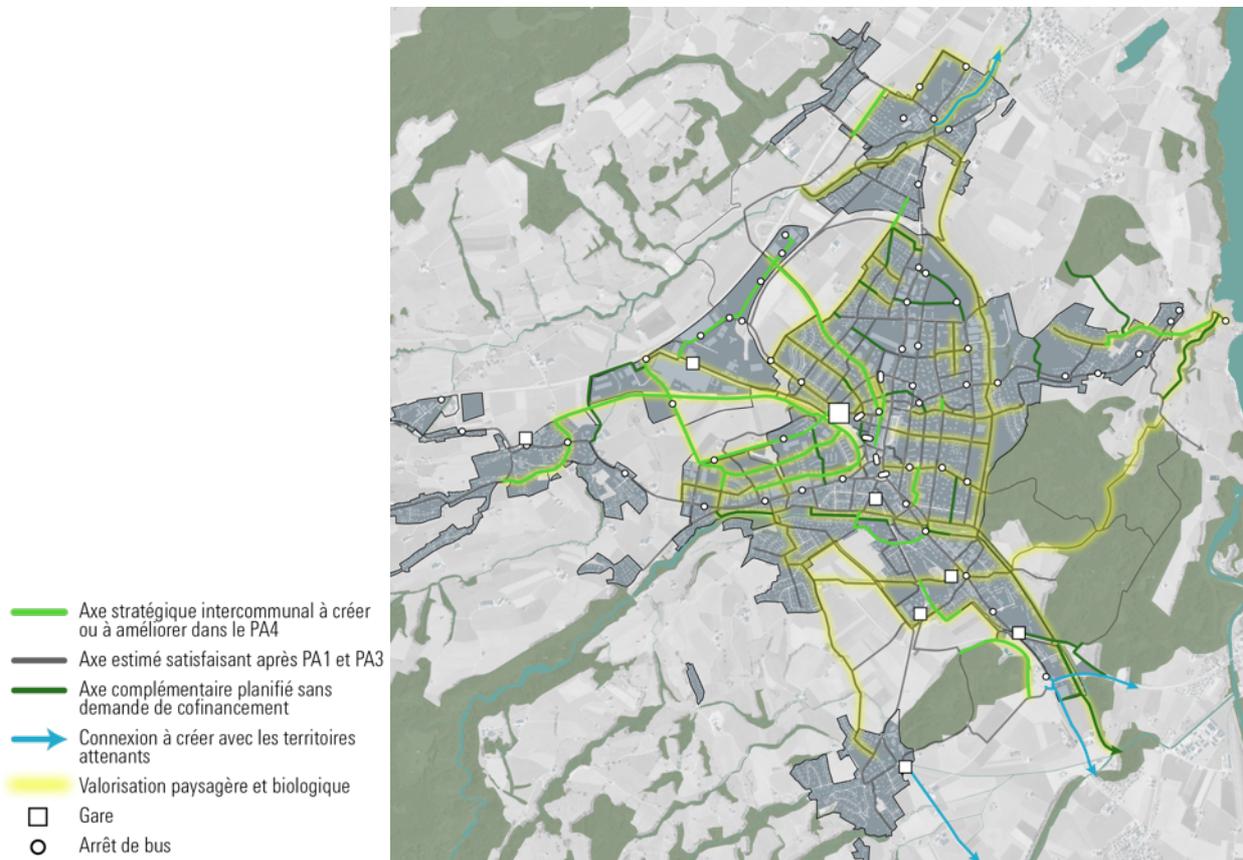


Synthèse de la stratégie TP du PA4

## 7.4 MOBILITES DOUCES

La stratégie MD développée dans l'agglomération est basée sur quatre principes :

- L'amélioration des axes stratégiques de l'agglomération.
- La valorisation des connexions vers les territoires attenants à l'agglomération.
- La création d'un réseau « MDBUL ».
- L'amélioration de l'offre en stationnement.



Synthèse de la stratégie MD du PA4

### 7.4.1 Amélioration des axes stratégiques de l'agglomération

- L'objectif est de compléter le travail entrepris dans le cadre des PA1 et PA3 en proposant un réseau de cheminements piétonniers et cyclables permettant de connecter les pôles d'attractions de l'agglomération. A noter que l'ensemble de ces cheminements possède un intérêt intercommunal qui justifie la demande de cofinancement.

#### Connexion Vuadens-Bulle

La connexion entre Vuadens et Bulle est améliorée par la mise en place d'une branche de la Voie verte reliant le cœur de Vuadens avec la gare de Bulle (mesure MD.A1). Cette nouvelle voie permet en outre de connecter le secteur de Planchy aux deux communes.

#### Développement de la zone industrielle

Une nouvelle voie de mobilité structurante est mise en œuvre pour accompagner le développement du secteur de Prila (mesure ER.A1). Celle-ci se connecte à la Voie verte prochainement réalisée (mesure 6.3 du PA3). En outre, pour améliorer l'accessibilité de la zone industrielle, deux nouveaux axes MD sont prévus depuis la Pâla à l'ouest (mesure ER.A3) et depuis la rue de la Léchère à l'est (mesure ER.A2).

#### Accessibilité du secteur de la Pâla

Trois cheminements sont prévus pour accompagner le développement du secteur de la Pâla à l'ouest de Bulle :

- ▶ Une prolongation de la Voie verte existante pour desservir Espace Gruyère (mesure MD.A1).
- ▶ Un nouvel axe MD dans le cadre du réaménagement de la route de la Pâla au nord (mesure ER.A3).
- ▶ Une branche centrale de la Voie verte pour desservir la gare et qui se connecte aux autres axes structurants (mesure MD.B1.1). Celle-ci sera réalisée à plus long terme en lien avec le planning des développements dans le secteur.

#### Axe La Tour-de-Trême / Bulle / Terraillet

La connexion entre le sud de la Tour-de-Trême et le centre de Bulle est améliorée avec un nouvel itinéraire en site propre et indépendant du réseau routier.

- ▶ Cet itinéraire débute au sud avec une amélioration du cheminement le long du bois de Sautau pour éviter le trafic important sur la route de l'Intyamon (mesure MD.A2.4).
- ▶ L'itinéraire le long des voies ferrées est également prolongé afin de le connecter aux secteurs des Ecoles et de la zone sportive (mesure A2.3).
- ▶ Le dernier aménagement au sud de la Trême concerne la route des Roseires, où un axe piétons/vélos est développé en lien avec le réaménagement de la route (mesure ER.A4.1). Le pont de l'Harmonie est également réaménagé afin de prioriser le trafic de mobilité douce (mesure MD.B1.2). A noter que ce dernier aménagement est en priorité B pour des raisons financières liées à la nécessité d'aménager une passerelle.
- ▶ Deux cheminements complémentaires sont prévus pour améliorer les itinéraires entre La Trême et le nouveau secteur du Terraillet :
  - Un nouvel axe pour assurer la continuité de la rue de la Vudalla à travers le quartier d'habitation (mesure A2.2).
  - Un itinéraire MD pour connecter la rue de la Berra avec le chemin de Corbières et ainsi proposer des itinéraires directs entre les quartiers d'habitations et les deux pôles qui sont et seront le centre de la Tour-de-Trême et le quartier du Terraillet (mesure MD.A2.1).

#### Autres axes stratégiques

- ▶ A Morlon, la connexion entre le centre du village (actuellement desservi par la ligne 2) et le bord du lac sera améliorée pour accompagner le projet Goya-Onda (mesure MD.A2.5) et l'accessibilité du lac. Cette mesure sera d'ailleurs prolongée au nord pour améliorer les connexions internes à la commune.
- ▶ Entre Riaz et Bulle, une nouvelle passerelle est planifiée pour proposer une connexion MD secondaire entre les deux communes (MD.C1). Cette mesure n'est toutefois pas réalisable à court-terme étant donné qu'elle nécessite une planification complémentaire (franchissement de la H189 et problématique de la paroi antibruit).

### 7.4.2 Connexions avec les territoires attenants



L'objectif est d'assurer également l'accessibilité de l'agglomération depuis les territoires voisins afin de limiter la part modale de la voiture pour les pendulaires qui ne disposent pas forcément d'alternative TP performante. Dans ce cadre, les cheminements suivants sont prévus :

- ▶ Des aménagements cyclables sur les routes cantonales en direction de Gruyères (mesure MD.A2.9), Broc (mesure MD.A2.7) et Epagny (mesure MD.A2.8). Ces aménagements sont en site propre et prioritaires pour assurer la sécurité des piétons.
- ▶ Un cheminement en direction d'Echarlens depuis Riaz (mesure MD.A2.6). Celui-ci longe la Sionge et s'accompagne d'une valorisation paysagère.

Ces différentes connexions seront reprises dans le cadre du Plan directeur régional qui est coordonné avec le projet de Mobul.

### 7.4.3 La création d'un réseau « MDBUL »

Les précédents PA ont permis de mettre en évidence des axes MD dans l'agglomération. Dans le cadre du PA4, la stratégie MD passe à l'étape supérieure et propose non plus seulement des axes, mais davantage un réseau pour connecter les différents axes entre eux et les rendre plus attractifs à l'usage.

Ainsi, un ensemble de cheminements complémentaires seront réalisés à l'horizon de réalisation des mesures du PA4. Ces itinéraires n'ont pas tous une importance intercommunale. Ainsi, leur aménagement est assumé par l'agglomération et ne fait pas l'objet d'une demande de cofinancement. Leur réalisation est assurée par leur inscription dans le plan directeur bullois et dans les autres planifications communales.

- › Création d'un réseau MD accompagnant la réalisation des différentes mesures.

### 7.4.4 Amélioration de l'offre en stationnement

Dans la continuité des mesures prises dans le PA1, une augmentation de l'offre en stationnement est opportune pour accroître l'usage du vélo. Dans ce cadre, 500 nouvelles places vélos sont planifiées dans l'agglomération (mesure MD.A2.10). Ces dernières seront réparties par commune en fonction des besoins constatés et du développement de l'usage du vélo à cet horizon.

## 7.5 TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS



Stratégie TIM du PA4

### 7.5.1 Sécurisation de la jonction autoroutière

- Une mesure est prévue sur la jonction autoroutière pour sécuriser ce point dangereux du réseau routier (mesure sup.1). A noter qu'il s'agit d'une mesure supérieure sans demande de cofinancement dans le cadre de ce PA4. Pour l'heure, plusieurs options sont envisagées. L'une d'entre elles prévoit la modification de la sortie pour les mouvements en provenance de Lausanne. Ces différentes possibilités ont été intégrées aux études sectorielles de la Prila et seront conformes à la vision globale définie.

### 7.5.2 Modération des axes pour prioriser les MD et les TP

- ▨ Les rues secondaires de la Léchère et de la Sionge (mesure ER.A2) ainsi que la route des Roseires (mesure ER.A4.1) sont modérées afin de favoriser les mobilités douces et de limiter le trafic automobile. Les routes de la Pâla (mesure ER.A3) et de Morlon (mesure ER.B1.1) sont également modérées pour permettre la bonne circulation des bus. Des contrôles d'accès au trafic TIM sont également aménagés sur ces routes collectrices pour augmenter les vitesses commerciales des bus et limiter le trafic au cœur de la ville, conformément à la vision. A noter que, concernant la route de Morlon, la mise en œuvre du contrôle d'accès se fera dans un second temps en lien avec la construction du secteur du Terraillet.

### 7.5.3 Gestion du stationnement

#### Une agglomération avec une offre limitée dans le temps

L'accessibilité de l'agglomération s'oriente vers les mobilités douces et les transports publics. L'accessibilité routière doit devenir une exception. Ainsi, l'offre en stationnement public doit être maîtrisée sur l'ensemble de l'agglomération afin de favoriser l'usage des transports alternatifs, notamment pour les pendulaires. Les places publiques seront limitées dans le temps sur l'ensemble du territoire et la demande en stationnement public des habitants et des employés sera régulée par le système de vignettes de stationnement (macarons).

Cette mesure (non cofinancée) aboutira sur la mise en place de critères communs concernant l'attribution des vignettes de stationnement et sur une tarification commune.

- › Homogénéisation de l'offre en stationnement à l'échelle de l'agglomération.

#### Suppression des P+R pour les pendulaires entrants

Des parkings d'échange P+R étaient situés dans le PA3 aux abords de l'agglomération pour les pendulaires entrants. Toutefois, il y a un risque que leur usage s'inscrive en concurrence avec l'utilisation des transports publics sur l'entier du trajet. Ainsi, étant donné que la vision de l'agglomération est de se montrer exemplaire concernant la gestion du trafic individuel motorisé, l'ensemble de ces P+R sont supprimés de la présente stratégie.