

Mobul
Bulle | Morlon | Le Pâquier | Riaz | Vuadens
Projet d'agglomération de 4e génération
Plan directeur d'agglomération

Partie C – Annexes



CONTENU

- 1. COURRIER D'ACCOMPAGNEMENT**
- 2. RAPPORT DE CONSULTATION**
- 3. DECISION D'APPROBATION DU CONSEIL D'ETAT**



Association de communes Mobul

Rue de la Perreire 3

1635 La Tour-de-Trême

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

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

Bulle, le 31 mai 2021
N/Réf. : CEJ/laj
Classement : D-2-2 PA4 Documentation Approbation

Mobul – Projet d'agglomération 4^{ème} génération

Madame la Directrice,

Avec la présente, nous avons le plaisir de vous transmettre le Projet d'agglomération de quatrième génération de l'Agglomération Mobul.

Comme en 2016, la mise sur pied de ce projet a été pour nous une évidence, tant le développement de notre agglomération est important et rapide.

Notre projet tient compte de l'évolution des législations fédérales et cantonales en matière d'aménagement du territoire et d'environnement. Il est construit, en continuité des PA précédents, sur une analyse paysagère et structurelle et fixe des objectifs ambitieux, tant en matière de préservation des richesses environnementales et paysagères que de revalorisation des espaces de vie et de réorientation de la mobilité vers des modes de déplacement plus rationnels et plus respectueux de notre environnement. L'augmentation attendue de la population et des emplois (10 à 12'000 habitants et 6 à 7'000 emplois d'ici 2035) pourra se faire sans extension du territoire urbanisé qui reste, peu ou prou, dans les limites du projet de 2007 (PA1).

Le PA4 ci-joint marque une étape importante de la transformation de notre agglomération. Les mesures figurant dans le projet permettront de franchir un cap en matière de qualité de vie dans l'agglomération tout en poursuivant sa mutation. Le réseau de transports publics, inauguré en 2009, sera étendu à l'ensemble des secteurs densément construits de l'agglomération ce qui permettra de desservir 93% des habitants et 98% des emplois. Il est également prévu d'électrifier l'intégralité du réseau Mobul par l'acquisition de bus à batteries et l'implantation de stations de recharge rapide en extrémités de ligne. Ceci permettra de réduire sensiblement l'impact carbone de notre réseau de transports publics et de diminuer les nuisances pour les habitants et les visiteurs de l'agglomération.

Le réseau cyclable de l'agglomération sera également fortement développé dans le cadre du PA4. Les mesures proposées permettront de finaliser la mise en place de liaisons de mobilités douces en site propre ou fortement protégés entre les différents secteurs de l'agglomération (notamment entre Vuadens, Riaz et le centre-ville) et de poursuivre la stratégie visant à sécuriser et à améliorer l'attractivité de l'intégralité du réseau routier de l'agglomération (par la mise en place de processus adéquats et de commissions dédiées dans les 5 communes de l'agglomération).

Enfin, la place de la voiture dans les secteurs urbanisés sera réduite tant en termes d'occupation de l'espace (réduction de l'emprise des voiries et des aires de stationnement) qu'en termes d'impacts et d'attractivité (réduction générale des vitesses à 30 km/h dans les secteurs urbanisés sauf lorsque ceci entre en contradiction avec le fonctionnement du réseau de transports publics, adaptation de la réglementation et de l'offre en stationnement).

Notre projet d'agglomération a été mis en consultation du 2 octobre au 31 décembre 2020. Il a été approuvé par le Conseil d'Etat le 17 mai 2021. Ce projet a reçu l'aval des exécutifs des cinq communes membres de Mobul. Fort de ce soutien des communes et de l'approbation du Canton, la mise en œuvre des mesures du PA4 est ainsi garantie.

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

Au nom du Comité de direction

La Vice-Présidente
Erika Morand

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "EM", written over a faint circular stamp.

La Présidente
Marie-France Roth Pasquier

A handwritten signature in black ink, appearing to be "MFRP", written over a faint circular stamp.



Mobul
Bulle | Morlon | Le Pâquier | Riaz | Vuadens
Projet d'agglomération de 4^e génération
Plan directeur d'agglomération

Rapport de consultation



team+ | Juin 2021

Editeur

Mobul : Communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz, Vuadens

Mandataire

Bureau team+, Bulle, Lausanne, Martigny

Crédits photographiques et illustrations

Bureau team+, Bulle, Lausanne, Martigny

Page de couverture

Office fédéral de la topographie, Etat de Fribourg

Site internet

www.mobul.ch

CONTENU

1.	ORGANISATION DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	9
1.1	Durée	9
1.2	Diffusion	9
1.3	Séances de présentation	9
1.4	Résumé de la consultation	9
2.	REMARQUES ISSUES DE L'EXAMEN PREALABLE AU CANTON	11
2.1	Préavis de synthèse de la DAEC	11
2.2	Préavis des services cantonaux	15
3.	REMARQUES ISSUES DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	25
3.1	Général	25
3.2	Mobilités douces	26
3.3	Paysage	28
3.4	Transports individuels motorisés	29
3.5	Transports publics	29
3.6	Transport de marchandises	33
4.	SUITE DE LA PROCEDURE	35

LISTE DES ABREVIATIONS

ARG	Association régionale de la Gruyère
Cit	Citoyen-ne-s
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
HP	Heure de pointe
HPS	Heure de pointe du soir
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
LATeC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire
MD	Mobilités douces (déplacements à pied et à vélo)
OFS	Office fédéral de la statistique
P+R	Parking - relais
PA	Projet d'agglomération
PA1	Projet d'agglomération de première génération
PA2	Projet d'agglomération de deuxième génération
PA3	Projet d'agglomération de troisième génération
PA4	Projet d'agglomération de quatrième génération
PAD	Plan d'aménagement de détail
PAL	Plan d'aménagement local
PAZ	Plan d'affectation des zones
PDA	Plan directeur d'agglomération
PDCant	Plan directeur cantonal
PDR	Plan directeur régional (de la Gruyère)
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
PromFR	Promotion économique
RC	Route cantonale
RCU	Règlement communal d'urbanisme
RER	Réseau express régional
SeCA	Service des constructions et de l'aménagement
SEn	Service de l'environnement
SMo	Service de la mobilité
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transport public
TPF	Transports publics fribourgeois
VLI	Valeur limite d'immission

1. Organisation de la consultation publique

1.1 DUREE

Lors de sa séance du 27 août 2020, le Comité de direction de l'agglomération Mobul a décidé de la mise en consultation publique du Projet d'Agglomération de 4^{ème} génération (PA4), respectivement du début de la phase d'examen préalable du document en tant que Plan directeur d'agglomération (PDA) (le PA4 et le PDA constituent un seul document).

La consultation publique s'est déroulée du 2 octobre au 1^{er} décembre 2020 pour la population et les associations, et a duré un mois de plus pour les communes de l'agglomération et les services de l'Etat (phase d'examen préalable).

1.2 DIFFUSION

Le PA4/PDA a pu être consulté dans les administrations des cinq communes membres de Mobul (Bulle, Le Pâquier, Morlon, Riaz, Vuadens), ainsi qu'à l'administration de l'agglomération (rue de la Perreire 3, 1635 La Tour-de-Trême) et à la Préfecture.

Le document était également accessible sur le site Internet de Mobul (www.mobul.ch) et deux articles sont parus dans la presse locale annonçant sa consultation publique.

1.3 SEANCES DE PRESENTATION

Une séance d'information aux conseillers communaux a été organisée le jeudi 24 septembre à 19h30 à la salle polyvalente du Pâquier.

Une séance d'information publique a été organisée le jeudi 8 octobre 2020 à l'Aula du CO3 de Riaz à 20h00. Une cinquantaine de personnes étaient présentes malgré la crise sanitaire.

1.4 RESUME DE LA CONSULTATION

1.4.1 Canton

Le préavis de synthèse de l'examen préalable de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a été transmis le 21 décembre 2020. Celui-ci informe que les instances suivantes ont formulé leurs remarques aux dates suivantes :

- › Promotion économique (PromFR), 22 octobre 2020
- › Police cantonale (POL), 27 octobre 2020
- › Service des forêts et de la nature (SFN), 6 novembre 2020
- › Direction de la santé et des affaires sociales (DSAS), 6 octobre 2020
- › Service de l'environnement (Sen), 28 octobre 2020
- › Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport (DICS), 3 novembre 2020
- › Direction des Finances (DFin), 11 novembre 2020
- › Service de la mobilité (SMo), 3 novembre 2020
- › Services des constructions et de l'aménagement (SeCA), 12 novembre 2020

Ces différents préavis sont joints au préavis de synthèse et les demandes formulées doivent être prises en compte pour la préparation du dossier d'examen final. Le détail des remarques émises par la DAEC et les différents services fait l'objet d'un chapitre à part dans le présent document (chapitre 2).

De manière synthétique, la DAEC salue l'exhaustivité des documents du PA4 qui respectent globalement les principes de l'aménagement du territoire fixés dans la législation et la volonté de Mobul de faire avancer le développement territorial régional par le biais des programmes d'agglomération. Elle demande cependant à Mobul de clarifier, retravailler ou d'élaborer les points suivants :

- › La présentation du chapitre « Vision » doit être revue conformément aux remarques du présent préavis.
- › Elle rappelle la nécessité de respecter systématiquement les planifications supérieures.
- › La mise en œuvre des principes liants doit être précisée pour les communes et les conséquences pour leur PAL développées.
- › Les cartes et les plans doivent être retravaillés conformément aux préavis annexés.
- › Il faut également se coordonner aux principes fédéraux d'aménagement pour l'infrastructure ferroviaire.
- › Il s'agit notamment d'analyser de manière plus approfondie le(s) mode(s) de transport public lourds le(s) plus adéquat(s).
- › Les fiches de mesures doivent contenir des indications financières.

1.4.2 Communes

Partenaires du projet, les communes avaient pu faire part de leurs remarques en cours d'élaboration du dossier. Elles n'ont pas émis de nouvelles remarques durant la procédure de consultation.

1.4.3 Questionnaires et courriers

Depuis le site internet de Mobul, un questionnaire en ligne était proposé au public afin de recueillir son avis sur différents éléments du PA4/PDA. Certaines entités ont également répondu à la consultation publique par courrier. Au total, les prises de position sont constituées de :

- › Huit observations individuelles ;
- › Trois prises de position d'organismes :
 - Transports publics fribourgeois (TPF) ;
 - Association transports et environnement (ATE);
 - Mouvement citoyen « Graine d'Avenir » (GA).

Les réponses du CODIR aux différentes observations sont présentées dans le chapitre 3.

2. Remarques issues de l'examen préalable au Canton

La DAEC a rédigé une synthèse des préavis des services de l'Etat. Ces différents points feront l'objet d'adaptations en vue de l'adoption du PA4 par l'Assemblée des Délégués de Mobul puis de son approbation par le Conseil d'Etat.

Les remarques issues du préavis de synthèse de la DAEC ainsi que les observations des différents services sont classées en fonction de quatre types de prise de position du CODIR. Chacune d'entre-elles est classée et associée à une couleur (voir légende ci-dessous).

Modification à introduire dans le PA4/PDA.	
La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure.	
Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	
Requête non retenue. Le Comité n'entre pas en matière.	

2.1 PREAVIS DE SYNTHESE DE LA DAEC

Les remarques sont reproduites ci-dessous de manière exhaustive et dans l'ordre d'apparition sur le document transmis par la DAEC.

2.1.1 Remarques formelles et générales

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
DAEC	« De manière générale, le PA4 fixe à juste titre de grands objectifs, mais la DAEC s'interroge sur leur mise en œuvre concrète par les communes. En effet, il est attendu du projet d'agglomération qu'il répartisse les tâches entre l'organe régional et les communes et qu'il puisse ainsi donner des lignes claires à celles-ci sur les implications territoriales de ses objectifs dans leurs PAL. Le caractère directeur d'un tel instrument n'est pas suffisamment présent dans le projet actuel. Nous renvoyons au préavis du SeCA à ce propos, qui illustre cette problématique avec plusieurs exemples mais la DAEC tient à préciser qu'un effort à ce sujet doit être fait sur l'ensemble du document. Cet aspect est d'autant plus important que le canton se basera uniquement sur le contenu identifié comme liant dans son examen futur des plans d'aménagement local (PAL) des communes de l'agglomération. »	Clarifications dans la stratégie des tâches des communes et les implications territoriales du document dans leur PAL. La vision n'est plus liante et les éléments liants de la stratégie sont consolidés. (voir également les réponses au SeCA).	Rapport et fiches
DAEC	« La partie "Vision" du PA4 est présentée sous la forme de principes liants et de cartes schématiques liantes. En l'état actuel, les principes énoncés font parfois doublon avec ceux présents dans le chapitre "Stratégies sectorielles". De manière générale, les principes fixés de manière liante dans ce chapitre n'apportent pas de plus-value par rapport aux de ce chapitre : dans la plupart des cas, ils sont en effet repris tels quels ou mentionnés de manière moins précise. Il n'y a pas d'explications suffisantes permettant de comprendre la vision globale qui relie les différents domaines (urbanisation, mobilité, etc.). Les cartes liantes manquent de précision pour s'y référer concrètement et surtout d'une légende qui doit être ajoutée. Le chapitre « Vision » doit être présenté de sorte à apporter une réelle plus-value au document et afin d'éviter des problèmes d'interprétation en cas de contestation des planifications locales quant à leur conformité au projet d'agglomération. »	La vision n'est plus liante, les éléments liants de la stratégie sont consolidés. (voir également les réponses au SeCA)	Rapport

DAEC	« les fiches de mesures situées en fin du document sont pour l'heure considérées comme du contenu non liant, car elles ne figurent pas dans un encadré gris »	Les fiches sont liantes pour le PA4 (contrat entre les communes et la Confédération), mais pas pour le PDA (Canton). Document complété.	Rapport
DAEC	« concernant ces fiches de mesures, il est indispensable d'ajouter les incidences financières »	Document complété.	Fiches

2.1.2 Remarques sur l'urbanisation et les zones à bâtir

DAEC	« Le PA4 propose deux modifications du périmètre d'urbanisation par rapport au PA3 approuvé en 2016. Il s'agit de deux extensions de la zone à bâtir qui se situent en dehors des limites du territoire d'urbanisation défini par le canton. Le territoire d'urbanisation a été défini par le canton dans son PDCant, sur la base de critères définis. Conformément à ce dernier, seules les régions sont habilitées à proposer une modification du territoire d'urbanisation, via leur plan directeur régional. Etant donné que le plan directeur régional de la Gruyère est en cours de réalisation, la conformité à celui-ci ne peut pas encore être évaluée. Nous demandons cependant à ce que la preuve soit apportée qu'une coordination entre l'agglomération de Bulle et la région de la Gruyère ait été assurée et que la région soutient ledit projet. »	Courrier de l'ARG transmis afin d'attester de la prise en compte de l'extension dans son PDR	-
DAEC	« En outre, nous relevons un secteur supplémentaire qui n'est pas conforme au territoire d'urbanisation défini dans le PDCant. Il s'agit du "parc intégrant des équipements publics" au Sud du site stratégique de Planchy Sud, qui devra également être coordonné avec le plan directeur régional. »	Erreur du PDCant, sera corrigé via le PDR. Ce point est coordonné.	-
DAEC	« Nous rendons attentifs au fait que le besoin communal n'est pas suffisant pour permettre une extension de la zone à bâtir, car celle-ci ne pourra être envisagée que si les critères de dimensionnement définis dans le PDCant sont respectés et les exigences cantonales en matière de potentiel de densification ont été étudiées et transposées dans le PAL. Ici, comme de manière générale, le PA4 doit davantage faire référence aux règles supérieures, comme demandé dans le préavis du SeCA. »	Document adapté.	Rapport et fiches
DAEC	« Enfin, des densités-cibles habitants-emplois sont visées pour chaque type de sites stratégiques. Nous rendons attentifs au fait que le guide pour l'aménagement local comprend d'autres valeurs et que des indications quant à la conformité des deux documents de référence sont à donner pour l'examen final. Cette remarque vaut à chaque fois que des densités-cibles sont fixées, par exemple pour les potentiels en zone à bâtir. »	Document adapté.	Rapport

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

DAEC	« Le PA4 prévoit qu'une vision d'ensemble soit élaborée pour le développement du site de Planchy, afin de planifier le site sur le long terme au fil des besoins. Le concept de la zone « Planchy » doit tenir compte des difficultés possibles avec la mise à disposition des zones et nécessite surtout un concept d'accessibilité abouti. »	Document adapté.	Rapport et fiches
------	--	------------------	-------------------

2.1.5 Secteurs à densification limitée

DAEC	« Le PA4 identifie sur la carte de synthèse les périmètres où la densification est indésirable. Nous nous interrogeons sur les critères qui ont conduit à l'identification de ces secteurs. Nous avons confronté ces périmètres avec le niveau de desserte en transports publics. Le canton favorise la densification là où la desserte est bonne puisque le PDCant autorise la densification partout où la desserte en transports publics affiche un niveau C au minimum. Cette stratégie n'est pas forcément respectée dans le PA4 dans la mesure où à quatre endroits différents, les secteurs à densification limitée définis sont concernés par des niveaux de desserte de niveau B ou C. Ceci doit être corrigé pour être en cohérence avec la stratégie du PDCant ; subsidiairement, il faudra démontrer à l'examen final quel intérêt public prépondérant s'oppose à la densification dans ces secteurs. »	Justification apportée.	Rapport
------	--	-------------------------	---------

2.1.6 Paysage

DAEC	« En ce qui concerne les parcs urbains définis à Bulle, nous rendons attentifs au fait que plusieurs procédures de recours concernant ces changements d'affectation sont en cours. Leur issue reste donc réservée. Un secteur de parc urbain est également identifié au bord du lac de Gruyère. La localisation excentrée de ce secteur ne semble pas répondre au concept de parc urbain défini dans le PA4 (nature en ville, mise en réseau à l'échelle de l'agglomération). Ceci est à coordonner avec la planification des rives du lac prévues dans le plan directeur régional. Nous relevons également que certains parcs urbains définis dans le PA4 ne sont actuellement pas affectés en une zone adéquate, par exemple à Morlon où les parcs urbains planifiés sont actuellement affectés en zone de village ou en zone résidentielle à faible densité. Si Mobul estime que le contenu d'un PAL en vigueur doit être réexaminé, il faut le mentionner explicitement. »	Document adapté.	Rapport
DAEC	« La DAEC recommande que deux thématiques supplémentaires soient abordées : celle des corridors à faune d'une part et d'autre part celle d'une stratégie d'arborisation au sein du tissu urbain. La thématique des sites potentiellement pollués mérite aussi une réflexion, notamment dans le contexte des certaines zones potentiellement concernées et destinées à l'habitat. »	Clarifications apportées.	Rapport et fiches

2.1.7 Mobilité

DAEC	« Le développement de la MD et des TP dans le PA4 est à saluer. Une stratégie plus claire concernant la réduction des TIM et les questions de stationnement est cependant à développer. La constatation selon laquelle la part élevée des TIM est due à la mauvaise connexion avec le réseau national des TP est à tempérer, dans le sens où la politique de stationnement n'est pas non plus sans effet sur la part de TIM. »	Document adapté. (voir également les réponses au SMO).	Rapport
DAEC	« Il serait souhaitable que la compatibilité des différentes stratégies par mode soit mise en évidence par un plan de synthèse. »	Une carte liante superposera les thématiques urbanisation et transports.	Rapport
DAEC	« La question de la concurrence entre le vélo et le bus se pose dû aux distances courtes ainsi qu'à la topographie. Cet aspect devrait être davantage pris en considération. »	Problématique traitée avec le SMO, document adapté.	Rapport
DAEC	« Les aménagements de l'infrastructure ferroviaire sont réglés au niveau fédéral, raison pour laquelle tout développement d'une telle infrastructure doit faire l'objet d'une étude avant	Document adapté.	Rapport et fiches

	d'être potentiellement intégré dans la planification fédérale (PRODES) et il semble donc prématuré d'intégrer ces éléments au PA4. »	La stratégie du PA4 reste opérationnelle sans nouveaux aménagements ferroviaires.	
DAEC	« Un concept de desserte par un mode lourd pourrait être envisagé en complément des trains RE. Une meilleure desserte doit se faire en parallèle du RE et une compatibilité avec la planification du RER fribourgeois doit encore être étudiée en profondeur. »	Document adapté.	Rapport et fiches
DAEC	« Les modifications du réseau de bus régionaux doivent être précisées au niveau des coûts supplémentaires et sur les conséquences de l'exploitation avant toute validation du canton. »	Document adapté. Il n'y a pas de coûts supplémentaires et une étude est en cours (Canton et Mobul) afin de déterminer les modalités d'exploitation.	Rapport
DAEC	« L'idée d'une quatrième ligne sur le réseau urbain peut être soutenue, par contre son tracé doit être optimisé afin d'éviter un parallélisme avec d'autres lignes et en coordination avec la MD. L'opportunité de prolonger la ligne 1 au-delà du terminus actuel doit être analysée avant la validation de l'électrification de ce dernier. »	Document adapté.	Rapport et fiches
DAEC	« Le plan sectoriel vélo cantonal est à mentionner et la planification de la MD doit être bien coordonnée avec cette planification. Il faut inclure une vision du stationnement du vélo, notamment pour les interfaces importantes. Nous vous renvoyons au préavis du SMO à ce propos, qui illustre cette problématique à travers plusieurs exemples. »	Document adapté.	Rapport et fiches
DAEC	« Deux « points noirs » sont identifiés sur le territoire bullois qui sont à ajouter dans le chapitre « accidentologie ». »	Document adapté.	Rapport
DAEC	« Les axes cantonaux (1000 et 1070) doivent conserver leur fonction de voie de transit même en traversée de localité. »	Document adapté. En accord avec le SMO, la mention de la fonction de transit n'est pas obligatoire.	Rapport

2.2 PREAVIS DES SERVICES CANTONAUX

Les réponses aux remarques sont regroupées par service et dans l'ordre d'apparition sur les documents de prise de position afin de faciliter la lecture du rapport de consultation par les différentes instances concernées.

2.2.1 SeCA

Thème	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
Général	« Il est attendu que le plan directeur répartisse les tâches entre l'organe régional et les communes et qu'il puisse ainsi donner des lignes claires à celles-ci sur les implications territoriales de ces objectifs dans leurs PAL. De plus, il apparaît à plusieurs reprises que les principes liants comprennent un contenu de l'ordre de l'explicatif. »	La vision n'est plus liante, les éléments liants de la stratégie sont consolidés.	
Général	« Un nouveau chapitre "Vision", dont le but et la portée ne sont pas suffisamment clairs en l'état. »	Clarification apportée.	
Général	« La portée des cartes qui y sont présentées, de manière liante, posent des problèmes de lisibilité. »	Les schémas de la vision ne sont plus liants.	
Urb. et zones à bâtir	« Les capacités d'accueil adaptées présentées dans le tableau en page 55 sont plus larges que le scénario présenté dans le PDCant. Nous nous interrogeons sur la méthode de calcul de la capacité d'accueil. A-t-elle pris en compte le potentiel de l'ensemble des zones à bâtir non construites, comme cela a été fait dans le cadre des travaux du PDCant? »	La méthode cantonale est moins précise et donne donc moins de potentiels situés en zone à bâtir que le PA4.	
Général	« En lien avec l'art. 32 LATeC qui est mentionné, il conviendrait de préciser que le projet d'agglomération lie également les régions voisines. »	Document adapté.	
Général	« Il conviendrait de citer strictement la loi afin d'éviter tout quiproquo. »	Document adapté.	
Général	« Schémas liants doivent être accompagnés d'une légende. »	Document adapté.	
Urb. et zones à bâtir	« Les mises en zone à bâtir destinée principalement à l'habitat ne sont pas uniquement possibles en cas de besoin communal avéré comme cela est écrit en p. 66. Il faut également qu'elles respectent l'art. 15 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT) ainsi que les critères du PDCant, tout comme les mises en zone pour les zones d'activités. »	Document adapté.	
Urb. et zones à bâtir	« Nous relevons que la carte schématique des sites stratégiques "urbains" et "activités" (p. 67) omet les intentions d'extension de la zone d'activités pour le projet JPF au Pâquier sur l'art. 628 RF. Elle va également à l'encontre de la stratégie citée, soit : à l'intérieur du secteur urbain, et en particulier du secteur central, favorisant le développement vers l'intérieur. En effet, bien que cette extension soit située en continuité des terrains de l'entreprise, elle ne correspond pas à un développement vers l'intérieur. Le besoin et l'étude de densification devront démontrer le bien-fondé de cette modification lors de l'examen final du PAL. »	Non concerné par le PA4 mais par l'étude communale.	
Général	« Les principes liants figurant dans ce chapitre manquent de précisions concernant leur mise en œuvre au niveau communal. »	Document adapté.	
Ext. Vuadens	« En ce qui concerne l'extension sise à Vuadens, le SeCA n'a pas connaissance d'une éventuelle coordination avec les intentions de la région. Pour pouvoir nous positionner favorablement, une preuve de la coordination avec la région doit être apportée. »	Courrier de l'ARG transmis.	
Planchy sud	« En outre, nous relevons un secteur supplémentaire qui n'est pas conforme au territoire d'urbanisation défini dans le PDCant. Il s'agit du "parc intégrant des équipements publics" au Sud du site stratégique de Planchy Sud. Pour être conforme au PDCant, nous renvoyons aux règles de modifications du territoire d'urbanisation expliquées plus haut. »	Erreur du PDCant, sera corrigé via le PDR, ce point est coordonné.	

PAD pour les sites strat.	« Nous remettons en question l'obligation pour les communes d'élaborer un plan d'aménagement de détail (PAD) pour les mises en zone destinées principalement à l'habitat. »	Document adapté.	
Vision d'ens. Planchy	« Le PA4 prévoit qu'une vision d'ensemble soit élaborée pour le développement du site de Planchy, afin de planifier le site sur le long terme au fil des besoins. Cette mesure a été discutée dans le cadre d'une séance entre le SeCA et Mobul le 7 septembre dernier. La répartition des tâches est précisée dans la fiche U3, mais il conviendrait de reprendre ces informations ici, de manière liante. Nous précisons encore que les concepts urbanistiques devront être conformes à toutes les planifications supérieures et qu'ils devront être soumis à une validation. »	Document adapté.	
Secteur à dens. limitée	« Le PA4 identifie sur la carte de synthèse les périmètres où la densification est indésirable. Nous nous interrogeons sur les critères qui ont conduit à l'identification de ces secteurs. Nous avons confronté ces périmètres avec le niveau de desserte en transports publics. Le canton favorise la densification là où la desserte est bonne puisque le PDCant autorise la densification partout où la desserte en transports publics affiche un niveau C au minimum. »	Justification apportée.	
Général	« La carte de synthèse illustre les éléments du chapitre "Urbanisation" de manière liante, tandis que les éléments des chapitres "Paysage" et "Transport public" sont représentés de manière non liante. Ceci pose problème, car il apparaît à plusieurs reprises, dans le chapitre "Stratégies sectorielles", que des principes sont donnés de manière liante pour des éléments géographiques du paysage pourtant représentés de manière indicative sur la carte de synthèse. C'est le cas notamment des parcs, pour lesquels des principes liants propres à chaque type de parc sont définis en p. 84. Or, comment savoir à quel type de parc ces principes sont rattachés, s'ils n'ont pas de valeur juridique sur la carte de synthèse ? Cette contradiction doit être corrigée et la réflexion doit être menée pour chaque objet représenté sur la carte de synthèse. »	Clarification apportée.	

2.2.2 SMO

Thème	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
Général	« La compatibilité des différentes stratégies par mode doit être mise en évidence par un plan de synthèse. »	Une carte liante superposera les thématiques urbanisation et transports.	Rapport
Général	« Les périmètres de réaménagement de la stratégie sectorielle paysage doivent être retranscrites dans les stratégies sectorielles liées à la mobilité (p. 86). »	Document adapté.	Rapport
Général	« Les durées TIM indiquées dans le comparatif semblent très optimistes, en particulier pour des liaisons de et vers les centres-villes (p. 33). »	Document adapté.	Rapport
Général	« La ligne 262 va jusqu'à Broc et non pas Corbières ; elle ne circule pas à la cadence horaire mais 12x par jour »	Document adapté.	Rapport
Général	« La réorganisation des lignes régionales du sud (p. 36) est prévue pour l'horaire 2023 (décembre 2022). »	Document adapté.	Rapport
TP	« La desserte régionale a pour vocation de relier les localités externes à Mobul au centre-ville/gare de Bulle. Tous les arrêts urbains ne sont pas desservis et il est normal que la fréquentation soit plus basse. Il ne s'agit donc pas de lacunes de la desserte TP (p. 36). »	Document adapté.	Rapport
Général	« La constatation mentionnant que la part élevée de TIM est due à la mauvaise connexion avec le réseau national des TP est à tempérer dans le chapitre 3.9 (p. 50) ; en effet elle provient aussi de la politique de Bulle en matière de stationnement (notamment pour les employés de Planchy). »	Document adapté.	Rapport

TP	« Les aménagements de l'infrastructure ferroviaire sont réglés au niveau fédéral dans le cadre du FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Tout développement de l'infrastructure doit faire l'objet d'une étude avant d'être potentiellement intégré dans une étape d'aménagement (EA) du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). La prochaine échéance interviendra d'ici 2026 avec les décisions du parlement fédéral portant sur PRODES EA 2040. »	Document adapté.	Rapport et fiches
Général	« La question de la concurrence entre le vélo et le bus se pose, la topographie de Bulle étant particulièrement adaptée au vélo. Cet aspect ne doit pas être négligé dans la réflexion sur la mobilité globale. »	Problématique traitée avec le SMO. Pas de modification.	-
TP	« Transformation du RE Berne-Fribourg/Freiburg-Romont-Bulle-Broc en desserte urbaine dans le périmètre de l'agglomération bulloise (tram-train entre Planchy et Broc) : > Compte tenu de ces conditions cadre, cette transformation ne nous semble pas opportune. Un concept de desserte ferroviaire tel que proposé pourrait être envisagé comme vision à long terme en complément du train RE et non pas comme transformation de ce dernier. La coordination avec les projets de PRODES sera à assurer et les décisions du Parlement fédéral demeurent réservées. A ce stade, il semble prématuré d'en faire un objet central du PA4. > Par ailleurs, un des critères d'évaluation des demandes est la surcharge du transport public. En l'état, ce critère ne paraît pas être rempli, Mobul ne semblant pas connaître une surcharge justifiant un tel développement dans PRODES. > Ce concept ne semble pas acceptable en l'état (p. 69). Des investissements de plus de 70 millions de francs sont planifiés et validés par la Confédération pour accélérer le RE, il semble difficilement justifiable de le transformer en train urbain dans l'agglomération bulloise. Une desserte de type tram-train pourrait être étudiée mais ne doit pas se faire au détriment du RE. Un mode lourd tel que projeté devrait se faire en coordination avec le réseau de bus. En l'état, il nous semble que certaines liaisons sont offertes à double ce qui ne paraît pas optimal. »	Document adapté.	Rapport et fiches
TP	« Des précisions doivent être apportées au texte suivant : « nouvelles connexions du réseau régional au sein de l'agglomération » (p. 78). »	Document adapté.	Rapport
TP	« La compatibilité d'un tram-train avec la planification du RER Fribourg Freiburg n'est pas démontrée. « 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 » (p. 92). Le RER restant à la cadence 30 minutes, multiplier les connexions bénéficie avant tout à la desserte locale. Les voyageurs qui ont besoin de la connexion avec le RER utiliseront les 2 liaisons par heure avec la correspondance la plus courte et pas les autres. »	Document adapté.	Rapport et fiches
TP	« Des modifications (p. 99) sont proposées sur le réseau des bus régionaux (nouvel arrêt à Riaz et modification de l'itinéraire des lignes vers l'ouest). Les conséquences sur l'exploitation et les coûts supplémentaires induits devront être précisées avant toute validation du canton. »	Document adapté. Il n'y a pas de coûts supplémentaires et une étude est en cours (Canton et Mobul) afin de déterminer les modalités d'exploitation.	Rapport
TP	« Le réseau des bus urbains prévoit l'introduction d'une quatrième ligne ce que nous pouvons soutenir. Néanmoins, son tracé doit être optimisé, en particulier pour éviter le parallélisme avec les lignes 1 et 3. Il s'agirait aussi d'éviter une concurrence avec la voie verte et de viser une complémentarité avec cette dernière en passant par exemple par la rue de la Léchère ou Planchy-Sud - La Pâla. »	Document adapté.	Rapport et fiches
TP	« Le texte mentionnant que le futur tram-train contrebalancera la mauvaise offre de transport public vers l'extérieur est à tempérer (p. 100). »	Document adapté.	Rapport
TP	« L'opportunité de prolonger la ligne 1 au-delà du terminus actuel (Le Cloalet) doit être analysée avant la validation de l'électrification de ce dernier. »	Document adapté.	Rapport

MD	« Situation actuelle : Le plan sectoriel vélo cantonal est à mentionner dans le chapitre 3.7.1 : Réseaux de mobilité douce. »	Document adapté.	Rapport et fiches
MD	« Situation actuelle : Le secteur du Terraillet n'est pas en zones à vitesse modérée. La figure en page 40 est à adapter. »	Document adapté.	Rapport
MD	« Vision : Le stationnement vélo doit être inclus dans la vision sur les mobilités douces, en particulier pour les interfaces (gares, haltes et arrêts de bus). »	Document adapté.	Rapport
MD	« Besoin d'action : La connexion depuis Riaz en direction d'Echarlens est mentionnée comme à améliorer dans le texte, alors que sur la figure « Etat du réseau et potentiels d'amélioration » elle est satisfaisante. Le graphisme est à modifier, afin de faire correspondre la connexion à améliorer avec la mesure MD A2.6. (p. 80) »	Document adapté.	Rapport
MD	« Stratégie sectorielle : La voie verte est mentionnée dans le texte. Elle doit figurer sur un plan. (p. 101) »	Document adapté.	Rapport
MD	« Stratégie sectorielle : Les connexions nécessaires à la mobilité douce entre le passage sous les voies ferroviaires à Planchy (mesure ER.A3) et la passerelle le long des voies ferrées au-dessus du PI Planchy (mesure MD.A1) doivent être identifiées. »	Document adapté.	Rapport et fiches
TP	« Stratégie sectorielle : Les mesures TP.A2.5 et TP.A2.6 consistent à améliorer l'accessibilité MD aux arrêts TP. Ces tronçons doivent donc figurer sur la carte de la stratégie MD. »	Remarque traitée avec le SMo. Pas de modification.	-
MD	« Stratégie sectorielle : La partie Est de la route de Morlon figure comme axe à modérer pour prioriser les MD et/ou les TP dans la stratégie TIM. Elle ne peut donc pas figurer comme axe jugé satisfaisant après PA1 et PA3 dans la stratégie MD. »	Document adapté.	Rapport
MD	« Stratégie sectorielle : Les traits noirs dans les forêts de Bouleyres et de Sautaux sont à définir dans la légende. »	Document adapté.	Rapport
MD	« Mesures : Il est mentionné que la mesure MD.A2.4 s'inscrit dans le cadre d'un accord passé entre le Canton de Fribourg et Mobul concernant les cheminements alternatifs à la H189, alors que ce tronçon ne fait pas partie actuellement de l'itinéraire alternatif tel que le Canton le considère. Ce point est à clarifier. »	Document adapté.	Fiches
MD	« Mesures : La mesure MD.A2.10 doit mettre en évidence l'aménagement de places pour les vélos aux interfaces de transports publics. »	Document adapté.	Rapport et fiches
TIM	« Situation actuelle : La route de contournement et le tronçon d'accès nord font partis du réseau cantonal. La figure du chapitre 3.8.1 : Etat du réseau routier est à adapter. (p. 45) »	Document adapté.	Rapport
TIM	« Situation actuelle : Deux points noirs sont identifiés sur le territoire bullois, sur la route de Riaz et au niveau du giratoire du jet d'eau. Ils sont à mentionner dans le chapitre 3.8.3 : Accidentologie »	Document adapté.	Rapport

TIM	« Vision : L'axe cantonal 1000 en direction de Châtel-St-Denis Denis et l'axe 1070 en direction de Gruyères doivent figurer sur le détail de la vision : Un réseau national et cantonal sécurisé et accessible et les figures suivantes sont à adapter en conséquence (p. 73). En effet, le réseau routier cantonal doit conserver son statut et sa fonction de transit même en traversée de localité. Ainsi, la vision indiquant : les routes cantonales en provenance de Vuadens et du Pâquier sont déclassées en routes collectrices d'agglomération afin d'être cohérent avec l'absence souhaitée de transit sur ces axes n'est pas admise. »	Document adapté. En accord avec le SMO, la mention de la fonction de transit n'est pas obligatoire.	Rapport
TIM	« Vision : Selon la vision sur le trafic individuel motorisé, l'ensemble du secteur de Planchy (y c. Planchy sud) ne sera accessible que par l'accrochage des Crêts. La mesure ER.A3 mentionne au contraire que l'aménagement du chemin Sous-Crêt / rue de l'Industrie assure la circulation des bus et des TIM en relation avec le développement de Planchy sud et que le passage sous-voies est adapté aux bus urbains et à la MD. L'accessibilité TIM au secteur Planchy sud doit être définie et la vision ou la mesure ER.A3 doit être adaptée en conséquence (p. 73). »	Clarifications apportées.	Fiches
TP	« Vision : L'abaissement de la répartition des emplois situé en qualité de desserte A par rapport à l'état actuel doit être justifiée (pp. 39-76). »	Justification apportée.	Rapport
TIM	« Stratégie sectorielle : La stratégie sectorielle doit traiter la répartition des flux souhaitée entre les différentes jonctions au-delà du périmètre de l'agglomération. »	Document adapté.	Rapport
TIM	« Stratégie sectorielle : La stratégie sectorielle liée au stationnement est à reformuler (p. 105). Le texte « harmonisation de la gestion du stationnement » est plus opportun car le dimensionnement de l'offre est de la compétence des communes. »	Document adapté.	Rapport
TIM	« Stratégie sectorielle : La partie Est de la route de la Pâla est à mentionner comme axe à modérer pour prioriser les MD et/ou les TP, en cohérence avec l'étude Vision 2030. »	Document adapté.	Rapport
TIM	« Stratégie sectorielle : Les axes cantonaux doivent être mentionnés en tant que « axe de transit / réseau principal » sur le plan de la stratégie TIM. »	Document adapté. En accord avec le SMO, la mention de la fonction de transit pour les axes cantonaux secondaires n'est pas obligatoire.	Rapport
TIM	« Mesures : Le terme de point noir utilisé pour qualifier le giratoire des Crêts dans la mesure ER.A1 est à reformuler compte tenu que ce giratoire n'est pas particulièrement accidentogène. »	Document adapté.	Fiches

2.2.3 DFIN

Thème	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
Général	« A ce stade, nous ne pouvons que constater, à la lecture de la section 8.2 du rapport explicatif et des fiches qui l'accompagnent, que les incidences financières des diverses mesures proposées et du PA4 Mobul dans son ensemble n'ont pas encore été estimées. Il s'agit d'un manque important à combler. »	Document adapté.	Rapport et fiches
Général	« Il convient de rendre les porteurs du projet attentifs au fait que les informations les plus détaillées possibles quant aux incidences financières du PA4 devront impérativement être fournies d'ici à la transmission du dossier pour examen final. Il s'agira non seulement d'indiquer le coût total estimé de chaque mesure, mais encore de préciser la répartition envisagée de ce coût entre les divers acteurs impliqués (communes, État, Confédération). Cette répartition devra être effectuée en fonction des bases légales existantes. Dans la mesure du possible, l'estimation des coûts ne devrait de plus pas se limiter aux investissements, mais intégrer aussi l'impact des propositions sur les charges de fonctionnement, en matière de transports publics notamment. »	Document adapté.	Rapport et fiches
Général	« Nous signalons en outre qu'il nous paraît nécessaire qu'un ou des tableaux récapitulatifs soient préparés le moment venu à l'intention du Conseil d'État par le Coordinateur cantonal des agglomérations, à l'instar de ce qui avait été fait par ses prédécesseurs pour les PA1 et PA3. Afin d'éviter d'éventuels blocages de dernière minute, nous suggérons que ces tableaux soient transmis suffisamment tôt à la Direction des finances, en particulier à l'Administration des finances, pour information et discussion. »	Documents demandés seront rédigés en avril-mai 2021 afin de prendre en compte l'ensemble des mises en œuvre au moment du dépôt du PA4.	-

2.2.4 SEn

Thème	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
Envir.	« Chapitre 3.10 – air - 3e paragraphe : Nous proposons de changer la dernière phrase en « Cette diminution découle, entre autres, des mesures de limitation du trafic prises dans le cadre du PA1. Certaines valeurs restent proches de la valeur limite et doivent rester sous surveillance ». Comme il est mentionné plus bas il y a beaucoup d'autres facteurs (technologie automobile, industrie, chauffages ...) qui influencent les valeurs annuelles de NO2 et nous proposons donc de nuancer le constat. »	Document adapté.	Rapport
Envir.	« Chapitre 3.10 – air : De nombreuses mesures du PA4 vont toutes dans la direction des mesures « trafic » demandées par le « plan de mesure pour la protection de l'air 2019 » entrée en vigueur le 1er janvier 2020. Il est donc conseillé de se référer à ce document dans ce chapitre. »	Document adapté.	Rapport

Envir.	« Chapitre 3.10 – bruit : Étant donné que la décision d’assainissement pour le bruit routier pour les routes communales de la ville de Bulle a été rendue fin 2018, nous vous proposons d’insérer un nouveau 3e paragraphe spécifique aux routes communales : « Les études et la décision d’assainissement des routes communales de Bulle montrent qu’en 2012 94 bâtiments occupés par 882 personnes étaient affectées par des dépassements des VLI. Après la finalisation très proche de l’assainissement (pose de revêtement phonoabsorbant et limitations de vitesse), il restera des dépassements des VLI sur 34 bâtiments occupés par 235 personnes. Les études ont démontré que dans ces cas l’implantation de parois antibruit est impossible en raison de la proximité de la route ou d’entrave à l’accès. Il n’y a aucun dépassement des VA. Pour les autres routes communales dans MOBUL aucune mesure n’est nécessaire. » Le dernier paragraphe (nouvellement le 4e) donne des informations par rapport aux routes cantonales. Nous vous conseillons pour le dossier final de consulter le SPC afin de mettre à jour ce paragraphe. »	Document adapté.	Rapport
Val. des cours d'eau	« Chapitre 7.1 Paysage, valorisation des cours d’eau et de leurs abords : Il est mentionné que les bords de cours d’eau et les rives de lacs sont aménagés. Nous proposons de remplacer aménagés par renaturés, ou à défaut valorisés, qui est plus en phase avec la philosophie et la pratique actuelles. De manière générale, il est nécessaire de coordonner ces valorisations de cours d’eau avec les tronçons prioritaires concernés à revitaliser à court terme, dont la planification cantonale est disponible. »	Document adapté.	Rapport

2.2.5 POL

Thème	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
TIM	« Liaison multimodale sur la rue de la Léchère entre la rue de la Sionge et la routes des Monts Cette mesure touche les axes protégés des secours définis en lien avec la H189. L’intégration des services feux bleus dans la planification de détail apparaît, dès lors, comme essentielle. »	A intégrer dans la planification de détail.	-
TIM	« H189 Le PA4 relève que « les carrefours de la H189 à proximité de la sortie d’autoroute sont eux aussi fortement utilisés. Outre les problèmes environnementaux, cette saturation ne pose en soi pas de réel problème étant donné qu’elle se situe en dehors du tissu bâti et qu’aucun bus n’emprunte cet axe ». A ce sujet, il est souligné que les mesures prévues se doivent de garantir autant que faire se peut la fluidité de la circulation sur cet axe, les remontées de files dans les tunnels constituant un problème de sécurité susceptible de générer des fermetures. Il s’agit également de s’assurer que les axes de déviation conservent une capacité suffisante et permettent au besoin la circulation des poids lourds, ceci afin de garantir l’accès des secours et la capacité à faire face à une fermeture de longue durée de la H189. »	Pas de conflit avec les mesures du PA4.	-

TIM	« Sécurisation de la jonction autoroutière Le projet de sécurisation de la jonction autoroutière relève de la compétence de l'OFROU. La police cantonale (CEA, Polci) n'est – pour l'heure – pas intégrée dans le processus de réflexion. »	Le Comité prend note.	-
TIM	« Suppression des P+R Cette mesure est susceptible de générer des besoins en termes de contrôles, principalement au niveau de la police communale et des propriétaires privés (centres commerciaux). Elle devrait s'accompagner d'une signalisation claire des places et des disponibilités existantes, notamment afin d'éviter les circuits inutiles. Se pose également la question de la coordination entre les différents plans d'agglomération, la gare de Bulle étant – à titre d'exemple - susceptible de constituer un « hub » permettant le transfert modal pour les trajets à destination de l'agglomération de Fribourg. »	Document adapté.	Rapport
MD	« Densification réseaux piétons / cyclables Cette mesure s'inscrit dans les tendances actuelles. Elle devrait s'accompagner de réflexions, au profit des piétons, quant à l'admission des cycles sur les trottoirs en ville de Bulle en application de l'art. 65/8 OSR. Cette facilité, initialement prévue pour garantir la sécurité sur le chemin de l'école, n'a plus la même raison d'être dès lors que les enfants jusqu'à 12 ans seront autorisés à circuler sur les trottoirs dès le 1er janvier 2021. »	Document adapté.	Rapport

2.2.6 SFN

Thème	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
Corridors à faune	« Les corridors à faune ont été intégrés dans l'aspect de continuités paysagères et la nécessité de les conserver soulignée (page 85). Ils ont été représentés sous forme de surface et de façon complète dans l'annexe IV « Éléments naturels ». Ils devraient être représentés de la même façon dans l'annexe VII « Stratégie sectorielle/ Paysage et nature » et sur le plan de la MESURE P1 où il manque par exemple le corridor à faune FR-26 à l'est de la forêt de Bouleyres. Nous recommandons également de mettre en valeur les corridors à faune dans le cadre de la mise en réseau et en conséquence de les faire figurer sous forme de surface et de façon complète sur les plans des mesures P2 et P3. Par ailleurs, l'inventaire des corridors à faune devant également être intégré sous forme de surface dans les PAL, en tant que secteur superposé de protection de la nature et du paysage (art. 72 LATeC), nous proposons de préciser ce point dans le chapitre 3.4 Paysage sous le titre Intégration du thème dans les projets (p.27). »	Clarification apportée.	Rapport
Parc agricole	« L'espace agricole et le paysage sont protégés » : la notion de protection est-elle considérée comme absolue ? Sa traduction concrète dans les PAL signifie-t-elle une protection spécifique au plan d'affectation des zones ?	Clarification apportée.	Rapport
Espaces publics	« L'une des visions paysage stipule que « la nature en ville doit rendre des services tels que la gestion des pics de chaleur, la biodiversité, le paysage, l'agrément ». Par conséquent, la stratégie pour les espaces publics doit donc être revue et clairement affirmer que l'arborisation doit être recherchée au maximum pour améliorer la qualité de vie en ville notamment en lien avec les îlots de chaleur. »	Clarification apportée.	Rapport

Cont. pays.	« La notion de protection est-elle considérée comme absolue ? Sa traduction concrète dans les PAL signifie-t-elle une protection spécifique au plan d'affectation des zones ? »	Clarification apportée.	Rapport
Parc publics et périm. de réam.	« Deux visions l'une pour les parcs publics et l'autre pour les périmètres d'aménagement concernant des études globales initiées et pilotées par l'agglo, mais dont les effets concrets peinent à être visibles. »	Clarification apportée.	Rapport
MD	« Nous prenons note de l'inclusion d'une liaison de mobilité douce à travers la forêt de Bouleyres de Morlon à la Tour-de-Trême. Le Service des forêts et de la nature devra être inclus dans les discussions à propos de cette voie de mobilité douce à travers la forêt. »	Le Comité prend note.	-

3. Remarques issues de la consultation publique

Mobul remercie l'ensemble des auteurs pour les idées nouvelles, remarques constructives et propositions pertinentes qui ont permis de nourrir et de compléter les différents volets du document.

La consultation proposait un questionnaire qui a été rempli (en ligne ou au format papier) par cinq citoyen-ne-s (Cit). De plus, six prises de position ont été transmises par courrier.

Une séance de discussion s'est déroulée avec les TPF le 26 janvier 2021 en présence du Canton. Mobul a également rencontré l'ATE et le Mouvement citoyen « Graines d'Avenir » le 25 février 2021.

Les réponses du Comité par rapport aux huit prises de position individuelles (anonymisées) et les trois courriers transmis par l'ATE, Graines d'Avenir et les TPF sont présentées ci-dessous, regroupées par thème.

La légende est reproduite ci-dessous comme aide à la lecture.

Modification à introduire dans le PA4/PDA.	
La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure.	
Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	
Requête non retenue. Le Comité n'entre pas en matière.	

3.1 GENERAL

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
ATE	L'agglomération devrait mettre en place immédiatement des mesures pour freiner la croissance démographique et économique tant que la desserte régionale en TP n'est pas concurrentielle. Ceci est par ailleurs conforme avec le PDCant puisque l'agglomération de Bulle a atteint les projections sur 25 ans en 2020 déjà.	Le développement de l'agglomération est conforme au PDCant. L'agglomération n'atteint pas les projections sur 25 ans en 2020 déjà. La croissance est effectivement légèrement plus rapide, mais suit la tendance du PDCant. L'état des différentes planifications communales et cantonales ne permettent pas de déployer des outils de maîtrise de la croissance. Une telle piste a été explorée avec le SeCA et il a été conclu qu'elle ne pouvait pas être mise en œuvre.	-
TPF	A notre avis, il ne faut pas considérer les parkings d'échange P+R comme étant uniquement des services concurrents au TP. Bien placés, ils peuvent augmenter la part modale, notamment pour les zones moins bien desservies en TP (Cadence, horaire, etc.). Ces P+R peuvent également être développés pour répondre aux besoins de mobilité douce, avec des stations / places pour les vélos. Il conviendrait d'étudier une stratégie globale sur l'ensemble du périmètre MOBUL.	Document adapté (ajout d'une stratégie stationnement).	Rapport

3.2 MOBILITES DOUCES

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
ATE	Nous aurions cependant apprécié d'avoir une planification plus précise par rapport aux développements des infrastructures de stationnement pour les vélos en fonction des flux espérés, en particulier dans les zones denses ou à densifier et dans les hubs.	Document complété.	Rapport et fiches
ATE	En effet, la question de la gestion du stationnement vélo ne ressort pas clairement du PA4 et celle de la gestion des flux du trafic individuel motorisé et son interaction avec les transports publics n'est pas claire. Nous avons ainsi repéré dans les mesures deux sites de contrôles d'accès TIM au Carrefour Montcalia et à la route de Morion sans explication sur les modalités d'utilisation et les bénéfices de ceux-ci pour la circulation TIM à l'intérieur de Bulle et pour la vitesse commerciale des bus.	Document adapté.	Rapport
GA	D'entrée, le constat est que la majorité des infrastructures cyclistes sont prévues pour la balade. Ce qui signifie très concrètement que les cyclistes pendulaires sont des laissés pour compte bien qu'ils représentent une alternative crédible à la voiture pour les trajets quotidiens. Plus de vélos signifie moins de voitures sur les routes et dans les parkings. Et pour ces utilisateurs-là, la rapidité, la fluidité et les itinéraires directs sont fondamentaux. Avec le développement des vélos électriques à 25km/h et à 45km/h, nous pensons que cette catégorie de cyclistes est vraiment à prendre en considération et qu'ils sont à même de favoriser rapidement une mobilité durable dans un proche futur.	Clarifications apportées. Les infrastructures prévues dans le cadre du PA4 sont destinées aux cyclistes pendulaires.	Rapport
GA	Ensuite, nous avons constaté que bien souvent, les pistes cyclables sont en fait des trottoirs partagés avec les piétons. Pour « les vélos lents » cela peut convenir. Cependant pour les plus rapides, il est simple et adapté de maintenir des bandes cyclables sur le bord de la route.	Document adapté. (Instauration d'une charte en charge de s'assurer de la qualité des aménagements vélo réalisés.	Rapport et fiches
GA	Nous avons aussi constaté que les routes à modération de trafic pour les voitures (zones 30km/h) correspondent aux itinéraires principaux pour les vélos. Il serait donc judicieux et cohérent que les éléments ralentissant le trafic automobile soient adaptés et n'entravent pas le passage des vélos. Par exemple, lors de la présence de gendarmes couchés, il serait opportun de laisser une place sans dénivelé sur le côté droit, une alternative est le dénivelé « papillon » pour les passages piétons rehaussés (cf. note en bas de page). Autre exemple, les vélos devraient pouvoir passer à droite des gabions et ne pas être incommodés par une chicane qui ne les concerne pas. Et encore au feu « intelligent » de la Route de Riaz, les cyclistes devraient pouvoir passer sans attendre, toutefois avec un feu orange pour signaler la présence de piétons. D'une façon générale, à la Condémine en particulier et dans les zones 30km/h, une bande cyclable est pertinente pour permettre aux cyclistes de remonter la file de voitures ralenties par les obstacles destinés à modérer le trafic automobile.	Document adapté (charte d'aménagement).).	Rapport et fiches
GA	Nous relevons encore qu'il faut absolument éviter les coupures brutales des bandes cyclables aux arrêts de bus, comme c'est le cas à la Rue de l'Industrie. C'est absurde et dangereux. En lisant Mobul4, certaines routes sont prévues pour faire rouler les vélos sur la bande réservée aux bus. Aux arrêts nous demandons que soient peints des traitillés jaunes afin que les vélos puissent dépasser les bus par la voie des voitures quand elle est libre. En effet, si la bande est continue, les vélos sont bloqués derrière les bus à chaque arrêt et cela incite le cycliste à se mettre en danger lors d'un éventuel dépassement et à transgresser la ligne continue. C'est malvenu si l'on veut encourager l'usage du vélo comme alternative à la voiture.	Document adapté (charte d'aménagement).).	Rapport et fiches
GA	Pour terminer, nous suggérons encore une campagne de communication sur les droits et devoirs des différentes catégories de vélos afin que les cyclistes trouvent une vraie place et pas seulement un strapontin entre les voitures et les piétons dans l'agglomération telle qu'elle se projette dans le futur.	Document adapté (charte d'aménagement).).	Rapport et fiches

Cit	« L'agglomération mène une politique proactive et continue de s'impliquer dans l'amélioration de son réseau en vue de multiplier des liaisons continues, attractives et sûres. » A Bulle ça avance oui et merci à la commune ! A Riaz en revanche, ça stagne ! Une seule bande cyclable sur la commune, c'est indécent et scandaleux ! Les familles n'osent pas partir à vélo par peur de s'engager sur les routes surchargées. Comment diminuer le nombre de voitures dans ces conditions ?	Le Comité prend note. A noter que le délai de mise en œuvre des mesures du PA1 court jusqu'à 2027.	-
Cit	Sur votre schéma, il est noté un 'cheminement en site propre' le long de la scierie Despont, au-dessus de la H189, or sur le panneau qui indique Espace Gruyère seul un piéton est dessiné laissant le doute aux cyclistes s'ils ont le droit ou non de s'y engager. Il serait judicieux d'ajouter un vélo sur ce panneau afin de normaliser la situation car ce cheminement est fort appréciable pour relier la rue de la Pâla à la rue de Vevey, le quartier de Saucens, Espace Gruyère, etc.	Le Comité prend note.	
Cit	Pourquoi cette politique pour le vélo, essentielle dans votre vision, n'est-elle pas menée au niveau de l'agglomération ? Pourquoi ne pas créer une commission vélo dans chaque commune ou alors une commission vélo intercommunale pour relier réellement tous les cheminements cyclistes entre eux ?	Document adapté (charte d'aménagement).	Rapport et fiches
Cit	Dans la mise en place des mesures pour modérer les TIM, il est primordial de faciliter le cheminement des vélos en ville ! —> Stop les dos d'ânes de bord en bord de la chaussée : laissez un plat de 50 cm de chaque côté (ou au minimum la largeur d'une charrette à vélo) ! Les vélos n'ont pas d'amortisseurs, contrairement aux SUV qui sautent allègrement sur les dos d'âne sans ralentir, ce qui secoue leur dos, les enfants sur les sièges et dans les charrettes, les commissions dans le panier du porte-bagage. Les vélos doivent plus ralentir que les TIM, c'est insensé ! —> Stop les gabions au fin bord droit de la chaussée : laissez un passage entre le trottoir/le bord de route pour que les vélos puissent passer derrière ! —> Laisser les vélos s'arrêter devant les TIM aux arrêts des feux et des passages à niveau. —> Laisser les vélos dépasser, par la gauche, les bus à l'arrêt sur les arrêts de bus. —> Offrir quelques parcs à vélos abrités. —> Voir avec ProVelo.	Document adapté (charte d'aménagement).	Rapport et fiches
Cit	« Interconnexion entre pôles satisfaisante après PA1 et PA3 » Celle entre Riaz-Ondine et Bulle-ruelle de l'Étang est, pour autant que je sache, inexistante sur la commune de Riaz : Il est urgent de la réaliser notamment pour relier le village aux zones sportives et de loisirs (stade, date parc et Entrepôt) prisées des jeunes !	La connexion sera réalisée prochainement. A noter que le délai de mise en œuvre des mesures du PA1 court jusqu'à 2027.	-
Cit	La liaison entre Riaz-rte du Collège et Battentin est insatisfaisante pour les piétons vu le crochet à faire via la Rte du Collège-R.Léchère-Battentin !!	Le Comité prend note.	-
Cit	« Le réseau d'interconnexions entre les différents pôles devra être complété en améliorant notamment l'axe de l'ouest bullois et ses sites stratégiques » Le chemin de Riaz à Vuadens par Planchy, depuis le rond-point d'UCB, nécessite effectivement d'importantes modifications. Il n'a pas de trottoir ni même d'espace pour marcher : les piétons sont obligés de marcher dans l'herbe ! C'est extrêmement dangereux alors que c'est le chemin le plus direct pour relier Vuadens depuis Riaz et le seul qui dessert toutes les entreprises de la zone !	Une mesure est prévue au PA4 pour améliorer cette zone.	-
Cit	« Le réseau urbain, en particulier à Bulle, doit être attractif et offrir un confort d'utilisation élevé » Pourquoi seulement Bulle ? Vuadens (p.ex. entre le Dally et le garage Suzuki) et Riaz (p.ex. entre la route de Corbières et la Raiffeisen) voient encore des enfants se rendre à l'école en marchant le long des routes cantonales surchargées ! Il est grand temps de leur offrir des voies alternatives sûres !	Document adapté.	Rapport
Cit	« Les connexions avec les territoires attenants doivent également être améliorées » Merci beaucoup d'y penser ! C'est effectivement essentiel ! Je vous propose d'en ajouter une autre entre Riaz-Ondine et Echarlens-Fontanoux (il existe déjà un chemin de gravier qui mériterait d'être mieux indiqué) qui reliera ainsi Riaz et Morlon par le nord de la forêt de Vaucens !	Document adapté.	Rapport

Cit	J'ajouterais encore cette remarque par rapport à la route de la Léchère, versant autoroute. Ce tronçon est très désécurisant à vélo car les voitures roulent à 80km/h ! Il n'y a même pas de bande cyclable. Au moins il a été en parti optimisé pour les piétons avec la création d'une bande de gravier là où le trottoir s'arrête. Idéalement il faudrait créer une piste cyclable + un trottoir afin de séparer le flux rapide des cyclistes par rapport au flux lent des piétons (souvent des promeneur-se-s de loisir).	L'amélioration de ce tronçon est prévue au PA3 et sera complétée au PA4.	-
Cit	J'espère que Riaz ne sera pas en reste car actuellement on ne peut compter que sur les places offertes par les structures privées (hôpital, médecin, CO, école). Vivement que l'administration communale, les commerces du haut (Grangier, Floriaz, futures banque Raiffeisen et crèche), le centre paroissial, le terrain de foot, la pharmacie, les cafés et restaurants, les accès à la Boquette, etc, soient équipés pour inspirer les TIM à changer de véhicule !	Le Comité prend note.	-
Cit	Traversant presque quotidiennement l'agglomération en arrivant par Riaz pour me rendre au travail dans la zone industrielle de Planchy, je trouve que les aménagements vélos ne sont pas adapté au transit pour les vélos. Les zones 30 sont aussi désagréables et entravantes pour les vélos que pour les voitures. Quand j'ai acheté mon vélo électrique, je faisais quotidiennement le trajet de Neirivue à Villaz-St-Pierre et la traversée de l'agglomération a bien failli me faire renoncer. Il est presque impossible de transiter à vélo sans traverser les zones 30km/h comportant des priorités de droites, des gendarmes couchés et des îlots qui sont autant de danger pour les vélos qui n'ont pas d'autre choix que de passer à ces endroits.	Document adapté (charte d'aménagement).	Rapport et fiches
Cit	Installation de bornes de recharges pour vélos électriques. Le plus simple est de mettre à disposition de simples prises 230V domestiques (type 13) comme on peut en trouver devant le magasin Bauhaus à Matran ou sur le parking du Lac Noir (coffret fermé avec une multiprise à l'intérieur), l'utilisateur emporte son chargeur avec. Il existe également des stations de recharge rapide comme par exemple Bike Energy POINT (https://www.cycletic.fr/bornes-de-recharge). L'avantage est que la charge est plus rapide, mais ces bornes ne sont pas compatibles avec tous les vélos, il faut donc prévoir une prise domestique 230V pour que chacun y trouve son compte. Ces bornes sont déjà pas mal répandues dans l'Est de la Suisse mais très peu encore en Suisse romande.	Document adapté (charte d'aménagement).	Rapport et fiches
Cit	Concernant la voie verte vers Vuadens, proposer un 2ème itinéraire depuis la route du Briez vers la gare en passant par la rue du Margy	Document adapté.	Rapport et fiches
Cit	Il faudrait trouver des moyens de sécuriser les routes à sens unique, sur lesquelles du trafic cyclable peut venir à contre-sens (rue Victor-Tissot, rue de la Sionge, La Rieta, ...), typiquement avec une signalétique complétant le marquage au sol. Une végétalisation plus poussée de certains axes (rue de la Condémine, rue de Vevey, route de la Pâla, ...) permettrait de ralentir le trafic automobile en limitant l'impression actuelle de "boulevard large".	Document adapté (charte d'aménagement).	Rapport et fiches

3.3 PAYSAGE

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
Cit	« Cela doit être combiné avec des dispositifs renforçant la présence de la nature en ville. » C'est très bien et primordial vu l'augmentation des températures des dernières annexes (effet climatiseur de la végétation haute contre les îlots de chaleur donc il faut planter maintenant !). Il reste ce point noir qu'est le long chemin de MD le long de la H189. Il est horrible, bruyant et en plein soleil et aucun changement n'est prévu. Pourquoi n'est-il pas prévu de le végétaliser comme dans la partie haute sur la colline des Coquilles ? Mettre au moins des arbustes entre la H189 et le chemin pour réduire le bruit et les odeurs et des chênes, châtaignier ou autre sur le bord côté champ ! Les vaches en profiteront aussi !	Le Comité prend note.	-

3.4 TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
ATE	Le très grand problème de l'agglomération Mobul est la différence entre l'accessibilité TIM et l'accessibilité en transport public de Mobul aux agglomérations voisines et au reste de la Suisse. Ceci entraîne une part modale de TIM très élevées (76%) par rapport aux enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés. Le rapport considère que ce n'est pas l'excellente accessibilité TIM qui est responsable de ce fait, mais la distance avec les agglomérations voisines et les mauvaises connexions avec le réseau de transport public. Ceci peut justifier partiellement la part modale. Il n'en reste pas moins que l'agglomération de Bulle n'aurait pas connu le développement démographique et économique fulgurant de ces dernières décennies sans une excellente desserte routière, en particulier autoroutière. La différence est absolument centrale. Nous sommes catastrophés par la position de l'agglomération qui se déresponsabilise de cet état de fait et considère que Mobul « restera en queue de ce classement » ou qu'une autre méthode de calcul serait plus adaptée. L'objectif du PA4 est une part modale de TIM de 67 % en 2040 alors que ce PA4 planifie une croissance des habitants et des employés de 33 %. Ainsi, on peut grossièrement estimer que la croissance de la circulation TIM planifiée par le PA4 sera d'environ 20 %. Ceci équivaut à environ 50'000 véhicules/jour à la sortie de l'autoroute, 27'000 véhicules/jour sur la H189 et 25'000 sur la route de Riaz. A la lecture du rapport, l'ATE, section Fribourg ne comprend donc pas comment l'agglomération Mobul pense gérer ces flux TIM entrants et sortants avec une politique de réduction de l'espace dédié à la voiture et une priorisation des transports publics. C'est d'autant plus contradictoire qu'il est fait mention de gestion des flux TIM et de priorisation des bus mais sans planification globale et multimodale claire.	Document adapté afin de mieux nuancer les propos.	Rapport
ATE	Pour terminer, nous sommes favorables à la stratégie qui vise à éviter que le trafic de transit ne passe par le centre de l'agglomération et à adapter l'offre en stationnement afin d'offrir, dans le centre-ville et dans les villages. Là encore, nous n'avons trouvé dans les mesures du PA4 ni une analyse de l'offre, ni une gestion explicite du stationnement dans le centre-ville et les zones d'activité. Sans une limitation claire et ambitieuse de l'offre en stationnement, l'espace dédié à la voiture individuelle ne peut être réduit surtout dans un scénario de croissance démographique et économique	Document adapté (stratégie stationnement).	Rapport
Cit	p.41. Le concept Valtraloc n'est toujours pas validé à Riaz. La commune ne semble pas entendre ses citoyen-ne-s et ne communique pas sur ses objectifs si bien que ça coince pour avancer. Existe-t-il des moyens pour pallier ce retard de plus de 10 ans ? Vu le nombre de TIM traversant quotidiennement la commune, il est plus qu'urgent de finaliser ce projet !!!	Le Comité prend note.	-

3.5 TRANSPORTS PUBLICS

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
TPF	Réseau ferroviaire Contrairement à ce qui est indiqué en p. 32, 4 lignes ferroviaires (infrastructures) et non 5 (Bulle-Palézieux, Broc-Broc, Bulle-Montbovon et Bulle-Romont) desservent l'agglomération bulloise avec 4 produits pour le moment : RE, S50, S51, S60.	Document adapté.	Rapport
TPF	Réseau de bus régionaux Nous relevons qu'il n'est pas fait mention des bus de nuit. Dès le changement d'horaire de décembre 2022, les lignes régionales de bus arrivant de La Tour-de-Trême ne seront plus maintenues avec la prolongation des trains RE jusqu'à Broc.	Document adapté.	Rapport

TPF	Les TPF partagent le constat du rapport sur la répartition des parts modales TIM et TP. En effet, la part des TP est faible en comparaison avec les autres agglomérations de Suisse. Cet état de fait pose d'importantes questions et constitue certainement le défi le plus important à relever sur la thématique des transports. Sur les 50 dernières années, les investissements pour le trafic routier ont été conséquents (autoroute, route de contournement, améliorations générales du réseau routier) alors que le réseau ferré est resté à l'identique. Des renouvellements importants d'installations ferroviaires sont en cours à Bulle et sur la ligne Bulle - Broc Fabrique. Ils visent principalement à mettre à niveau le réseau, mais pas à en améliorer la performance du raccordement au réseau national, qui s'effectue principalement par la ligne existante entre Bulle et Romont. Nous regrettons de ne pas retrouver dans ce projet d'agglomération une véritable stratégie destinée à augmenter la part modale des TP. A notre sens, la solution consiste à rapprocher MOBUL du réseau ferroviaire national. Le projet d'agglomération ne fait aucune mention d'une possible diminution des temps de parcours entre l'agglomération MOBUL et l'axe principal Genève - Lausanne - Berne - Zurich - St-Gallen par la modernisation et la simplification de la ligne entre Bulle et Romont. Le projet de nouveau tracé entre Vuisternens-devant-Romont et Romont, déjà repris dans l'étape d'aménagement 2035, pourrait être complété par d'autres projets similaires en vue d'une réduction importante des temps de parcours. A nos yeux, cette approche devrait être soutenue dans le projet d'agglomération MOBUL afin d'entrer dans la planification cantonale et dans la planification d'ordre supérieur PRODES. En revanche, nous sommes d'avis que l'hypothèse de dégradation de l'offre RE entre Romont et Bulle avec un nouvel arrêt sur le site de Planchy devrait être abandonnée. En effet, cette mesure est à notre avis contre-productive en vue d'un rapprochement de l'agglomération MOBUL à l'axe principal Genève - St-Gallen. De plus, elle entre en concurrence avec d'autres demandes parallèles d'arrêt supplémentaire des RE entre Bulle et Romont. Ce point devra clairement ressortir de la planification cantonale pour des projets d'ordre supérieur (PRODES). Les TPF sont favorables à la construction d'un nouvel arrêt sur le site de Planchy à la condition que cet arrêt soit desservi par d'autres produits que les RE. Les RE, produits phares pour relier l'agglomération au réseau ferré national, ne peuvent voir se péjorer leurs temps de parcours, ni s'arrêter à quelques centaines de mètres de la gare de Bulle, nœud principal de l'agglomération.	Document adapté (volonté de développer l'offre ferroviaire maintenue, annonce d'une étude d'opportunité et de faisabilité qui suivra le processus PRODES afin de déterminer le produit adapté).	Rapport et fiches
TPF	Les faibles distances parcourues en TP sont notamment dues aux temps de parcours qui ne sont pas attractifs par rapport à la voiture et au fait que la cadence 30 minutes fait défaut sur la voie métrique le week-end et la semaine sur la ligne Bulle-Montbovon.	Document adapté.	Rapport
TPF	Les arrêts des RE Berne-Broc à Planchy ne sont à nos yeux pas une bonne stratégie. Cela ne va pas dans le sens de la stratégie d'accélérer Bulle-Fribourg (30') selon la volonté du Conseil d'Etat. Il est proposé de développer le tram-train sur la voie métrique et/ou créer des produits supplémentaires s'insérant entre les trains RE sur la ligne Bulle-Broc-Fabrique. Il manque à ce jour une étude horaire pour ce système tram-train. Nous proposons que le canton reprenne ce concept dans le cadre du processus PRODES afin de l'étudier et le cas échéant, le faire financer par la Confédération. La définition usuelle du « tram-train » consiste à relier directement une ligne de chemin de fer régional à un réseau de tramways dans une ville, à l'image de Karlsruhe en Allemagne. Sur le réseau de chemin de fer régional, les règles et prescriptions de circulation des trains sont applicables, tandis que sur la zone de tramways les lois et règles de la circulation routière s'appliquent. Ce n'est à priori pas l'idée de MOBUL. Afin d'éviter la confusion dans certains services de la Confédération et dans la population, nous préconisons de renoncer à l'appellation tram-train.	Document adapté (étude d'opportunité et de faisabilité intégrée, notion de « tram-train » retirée).	Rapport

TPF	Les TPF soutiennent l'idée d'une desserte plus intensive des trains régionaux dans le périmètre MOBUL. A priori, le nombre de relations et types de produits pourrait être renforcé. En revanche, la seule multiplication des arrêts sur des produits déjà existants peut s'avérer contre-productive pour la part modale des TP, à tout le moins en relation avec le raccordement au réseau ferré national. Ces produits ne doivent pas voir leurs temps de parcours se rallonger. De manière générale, l'évolution de l'offre ferroviaire dans le cadre de l'agglomération pourrait être plus développée que le niveau actuel prévu jusqu'en 2025.	Document adapté (étude d'opportunité et de faisabilité).	Rapport
TPF	Le choix de projet d'agglomération de ne retenir que le seul axe Bulle - Broc Fabrique est surprenant. L'axe entre Le Pâquier-Montbarry et Vuadens-Sud contient certainement un bon potentiel et permet, probablement sans infrastructures supplémentaires, de relier plus souvent des points-clés de l'agglomération entre eux. Une extension jusqu'à Gruyères et Vaulruz-Sud, un peu au-delà des limites de l'agglomération, pourrait pleinement faire sens au niveau de l'offre.	Document adapté (le potentiel de la voie métrique sera considéré dans l'étude de développement).	Rapport
TPF	Le projet de future « halte des Buissons » se situe sur un tronçon particulier : tronçon commun aux lignes Bulle - Broc-Fabrique et Bulle - Montbovon, situé en milieu urbain. Dans l'hypothèse où des trains marquent l'arrêt sur ce tronçon commun, la capacité des 2 lignes sera fortement diminuée par l'augmentation de la durée d'utilisation du tronçon par chaque train. Les potentiels développements de l'offre et le niveau général de ponctualité sur les 2 lignes seraient péjorés, ce qui est fort dommageable pour le réseau ferré régional. D'autre part, la proximité de nombreux passages à niveaux rend déjà actuellement difficile la cohabitation du rail et de la route, y compris pour les lignes de bus de l'agglomération MOBUL et les lignes de bus du trafic régional. Les barrières devraient être fermées à l'approche des trains, même si ceux-ci marquent l'arrêt et repartent après avoir effectué le service aux voyageurs. Il y a fort à craindre que les valeurs-limites pour la fermeture des passages à niveaux ne soient dépassées avec l'arrêt des trains. L'effet collatéral de la fermeture des barrières sur la performance des lignes de TP bus pourrait s'avérer très négatif. Nous relevons encore les particularités techniques de ce tronçon commun : 3 rails pour 2 écartements et 2 alimentations électriques différentes. Ces particularités techniques rendraient l'hypothèse de construction d'une voie d'évitement pour la nouvelle halte des Buissons extrêmement onéreuse, à l'investissement comme à l'exploitation et à l'entretien. Tous ces éléments ne figurent pas dans les textes explicatifs du projet d'agglomération. A notre avis, ils sont pourtant clairement de nature à rendre ce projet de nouvelle halte très improbable. Dans le cadre d'un projet d'agglomération, nous recommandons de renoncer à un projet comprenant des chances de réalisation si infimes.	Document adapté (halte des Buissons retirée).	Rapport
TPF	Voici nos remarques sur les propositions de variantes : Variante 1 : le détour est important sur la ligne 202 dans le secteur de Palud pour les habitants de Morion. Variante 2 : le détour de ligne 202 dans la ZI Palud n'est plus nécessaire. La ligne 203 est en concurrence avec la voie verte, de plus celle-ci est peu lisible avec deux branches au terminus. Une proposition est de faire passer la ligne 203 par la rue de la Léchère pour les écoles. Variante 3 : le tracé de la ligne 204 n'est à notre avis pas optimal et celle-ci est parallèle à la voie verte. Vous trouverez ci-après un plan avec une contreproposition de tracé en violet. Ce tracé a un accès plus direct à la ZI Palud et offre de nouvelles dessertes.	Document adapté.	Rapport et fiches
TPF	Les lignes de bus régionales doivent avoir le parcours le plus direct vers la gare afin d'offrir les correspondances avec les trains. La desserte locale est assurée par les lignes Mobul évitant de ce fait un doublon.	Document adapté.	Rapport
ATE	Par ailleurs, il nous semble que, par souci d'équilibre de traitement par rapport à d'autres zones dites « à faible densité », il soit aussi accordé une attention certaine au quartier de Granges en matière de transports publics. Ce quartier représenté en effet dans la carte du développement de Bulle une zone où les transports publics pourraient être améliorés même si des efforts sont prévus pour l'accessibilité en mobilité douce et qu'il jouit d'une belle qualité de vie.	Mobul a commandé une étude à ce sujet suite au PA3. Cette étude a conclu qu'il n'était pas opportun de desservir le quartier des Granges en transports publics.	-

Cit	Au nom des 300+ signataires de la pétition de décembre 2017, je demande donc - que soit introduit dans le projet d'agglomération 4 génération une desserte transports publics Mobul digne de ce nom pour les quartiers de Préville et des Granges, c'est à dire - que le plan d'aménagement local PAL 2018 (feuilles Plan des circulations B et C) ainsi que le Plan Stratégie TP du PA4 soient complétés par la mention "Arrêt TP à créer" (PAL cercles rouges, PA4 cercles blancs) aux emplacements appropriés entre la Place St-Denis et le quartier des Granges - que soit redimensionné en conséquence le point TP.A2.6 des mesures partielles du PA4, devenu obsolète.	Mobul a commandé une étude à ce sujet suite à la pétition mentionnée. Cette étude a conclu qu'il n'était pas opportun de desservir le quartier des Granges en transports publics.	-
Cit	p.33. Durée du trajet en TP depuis la gare de Bulle : qu'en est-il depuis les autres communes ? Riaz- Fribourg demande 42min par le bus.	Document complété.	Rapport
Cit	p.40. Idéalement j'aimerais voir des zones 30km/h dans toutes les zones d'habitation même le long des routes cantonales et principales. La multiplication des usager-e-s en tous genres (MD, TIM, TP, etc) ainsi que le divertissement en roulant (voir le nombre de conducteurs-trices avec leur natel) l'exige pour la sécurité de tou-te-s!	Le Comité prend note.	-
Cit	Les TPF devant élargir la voie pour le futur RER il serait peut-être opportun de s'approcher de ces derniers d'une part pour profiter en même temps de ces travaux et d'autre part de s'enquérir pour l'élaboration de la piste cyclable s'il est nécessaire de déplacer la voie de chemin de fer quelques centimètres, il est inutile de rappeler que ce tronçon est dangereux aussi bien pour les cyclistes que pour les piétons qui doivent marcher dans le talus pour leur sécurité sachant qu'environ 14'000 véhicules y passent.	Le PA4 prévoit la réalisation d'un cheminement MD entre Bulle et Broc. La mesure est coordonnée avec le Canton.	-
Cit	J'ai appris que les TPF abandonneraient la ligne Boltigen-Bulle au profit d'une ligne Boltigen-Pringy avec changement à Pringy pour se rendre à Bulle Les arrêts des Marches et de la Tour de Trême supprimés pour les trains TPF, le détour par Pringy pour les bus et l'absence de trottoir à la Route de Pra-Riond rendent l'accès à Bulle très compliqué et isole une partie de la population (Prâ Dêrê plus de 50 villas) ainsi que l'accès à l'aérodrome et ses promeneurs de même que l'accès à la zone industrielle en plein développement où une bonne partie d'employé(e)s viennent de Bulle. Est-ce qu'il serait possible que MOBUL allonge son parcours par exemple en passant par le Camping d'Epagny avec la nouvelle clinique et peut-être un futur hôtel avec leurs clients et leur personnel, école Duvillars pour le village d'Epagny, l'aérodrome sa zone industrielle et sites de promenades, l'animation qui règne à l'aérodrome où se déroule également des manifestations d'importance (qui j'espère vont reprendre) , ensuite Prâ Dêrê et ses 50 villas essentiellement habitées par de jeunes couples avec enfants qui desservirait par la suite le CO2 et le futur centre sportif de La Tour de Trême. J'ajouterais le lien avec les bus navettes pour la désalpe ou la Bénichon à Charmey par exemple.	Document adapté. Une étude est en cours (Canton et Mobul) afin d'évaluer le prolongement du réseau urbain jusqu'à Gruyères.	Rapport
Cit	Des P+Bus à prix très attractifs doivent être construits proches des arrêts de bus pour inciter les automobilistes à ne pas entrer dans la ville avec leur voiture mais en prenant les transports publics. Une forte campagne et des avantages intéressants sont indispensables pour parvenir à convaincre les conducteurs...	Document adapté (stratégie stationnement).	Rapport et fiches
Cit	Le réseau de transports publics urbains ne suffit pas. Il faut l'étendre en 4 lignes distinctes et desservant toute l'agglomération de manière optimale. 201 Riaz - La Tour-de-Trême; 202 Morlon - Vuadens ; 203 Planchy/Les Combes - Les Granges 204 Cuquerens - Le Terraillet. Je pourrais volontiers vous proposer une étude et un plan de réseaux que j'ai effectués.	L'auteur a transmis ses propositions à Mobul. Après analyse, la variante présentée est moins efficace que la variante retenue, notamment par une moindre qualité de desserte des centres stratégiques de Prila, Planchy et Terraillet.	-

3.6 TRANSPORT DE MARCHANDISES

Auteur	Remarque	Prise de position du Comité	Doc. impacté
TPF	Les TPF souhaitent préciser certains éléments en relation avec les transports de marchandises. Il y a déjà plusieurs années que le transbordement en gare de Bulle n'existe plus. La raison est qu'il n'y a plus aucune demande de transport de marchandises par le rail à Broc depuis la décision de la principale entreprise de gérer l'entier de ses transports par la route et de renoncer au rail. L'interface rail-route pour les marchandises a été déplacée sur le site de Planchy, lequel est fonctionnel depuis 2018. Malheureusement, la demande en transport par le rail est très faible et plus aucune entreprise de transport de marchandises par le rail ne dessert cette interface rail-route, ni aucune autre en Gruyère. Au niveau de l'infrastructure, même sans desserte régulière, il est prévu de maintenir l'interface rail-route de Planchy. Elle figure dans le concept que la Confédération tient à jour selon l'article 3 LTM.	Document adapté.	Rapport

4. Suite de la procédure

Le PA4/PDA adapté et complété suite à la consultation publique et à l'examen préalable sera soumis à l'Assemblée des délégués de Mobul pour validation le 22 février 2021.

Le document sera ensuite transmis au Canton le 2 mars 2021 en vue de son approbation par le Conseil d'État.

Finalement, le dossier sera complété par un bilan de mise en œuvre des mesures des PA1 et PA3 et diverses informations techniques à joindre en annexe du document pour satisfaire aux exigences des directives fédérales (DPTA).

Le dépôt du dossier complet auprès de la Confédération est prévu pour le mois de juin 2021.



Fribourg, le 17 mai 2021

Extrait du procès-verbal des séances

Arrêté du Conseil d'Etat (ACE)

—

2021-593

Projet d'agglomération de quatrième génération de Mobul

Plan directeur d'agglomération

Approbation

Vu la loi fédérale du 1^{er} janvier 2019 sur l'aménagement du territoire (LAT) ;

Vu la loi du 1^{er} janvier 2019 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) ;

Vu la loi du 1^{er} janvier 2021 sur les communes (LCo) ;

Vu les Statuts de l'Association de communes MOBUL du 15 mai 2015 ;

Vu le dossier ;

Considérant :

L'association de communes Mobul (Mobul) a procédé à l'élaboration de son projet d'agglomération de quatrième génération (PA4) en suivant la procédure définie dans le canton de Fribourg pour les plans directeurs régionaux. Cette démarche est conforme à la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC, art. 27), entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019, qui considère les projets d'agglomération comme des plans directeurs régionaux pour les aspects liés à l'aménagement du territoire. Pour pouvoir bénéficier d'un cofinancement du fonds fédéral d'infrastructure, Mobul doit transmettre à l'Office fédéral du développement territorial un projet d'agglomération jusqu'au 15 juin 2021.

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

Arrête :

Art. 1

Le PA4 de Mobul est approuvé.

Art. 2

Le PA3/PDA de Mobul du 5 décembre 2016 est abrogé.

Art. 3

L'état de mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de première et troisième génération qui sont mentionnées dans l'Accord sur les prestations du 23 mai 2011 et dans l'Accord sur les prestations du 25 septembre 2020 est validé.

Art. 4

La transmission du PA4 à l'Office fédéral du développement territorial est validée.

Art. 5

Communication :

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

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

Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

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