plus proche, plus mobile

Mobul

Broc | Bulle | Echarlens | Gruyères | Le Pâquier | Marsens
Morlon | Riaz | Vuadens

Projet d'agglomération de 5e génération

Deuxième partie – Partie relative aux mesures

team+ | juin 2025

CONTENU

1. LISTE DES MESURES
2. TABLEAU RÉCAPITULATIF DES COÛTS DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT SUSCEPTIBLES D'ÊTRE COFINANCÉES PAR LA CONFÉDÉRATION
3. PLAN SYNOPTIQUE DES MESURES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS
4. PLAN SYNOPTIQUE DES MESURES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS TOUTES GÉNÉRATIONS CONFONDUES
5. FICHES DE MESURE
6. PLANS CONCEPTUELS DE MESURES TRANSPORTS
7. NOTE MÉTHODOLOGIQUE SUR LES INDICATEURS URBANISATION-TRANSPORT DES SITES STRATÉGIQUES

1. LISTE DES MESURES

Catégorie Paysage		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
P1	Toutes les communes : Transcription du thème « paysage et nature » dans les PAL	-
P2	Toutes les communes : Élaboration d'un guide pour la prise en compte de l'accompagnement paysager et biologique des liaisons de mobilité douce	0,020 M
P3	Toutes les communes : Plan canopée	-
P4	Toutes les communes : Désimperméabilisation et végétalisation	-
P4.01	Broc : Cours de l'école primaire à Broc	-
P4.02	Gruyères : École publique primaire de Gruyères à Epagny	-
P4.03	Le Pâquier : Cimetière et cours de l'école primaire au Pâquier	-
P4.04	Vuadens : Place de sport de l'école et réaménagement du cimetière à Vuadens	-
P4.05	Bulle : École primaire de la Tourmaline à Bulle	-
P4.06	Bulle : Réaménagement du centre de La Tour-de-Trême	-
P4.07	Bulle : Désimperméabilisation et végétalisation du centre-ville de Bulle	-
P4.08	Bulle : Désimperméabilisation et végétalisation des places de jeux à Bulle	0,080 M
P4.09	Bulle : Cycle d'orientation de la Tour-de-Trême	-
P4.10	Gruyères : Parking P3 de Gruyères	-
P4.11	Riaz : Réaménagement des cours d'école à Riaz	-
P4.12	Bulle : Cimetière de Bulle et jardins familiaux	0,300 M
P4.13	Broc : Cimetière de Broc	-
P4.14	Bulle : Cimetière de La Tour-de-Trême	-
P4.15	Bulle : Place du Carré (La Tour-de-Trême)	-
P4.16	Marsens : École primaire de Marsens	-
P.5	Morlon : Valorisation de l'ancienne source communale de Morlon	-
P.6	Bulle : Rénovation de l'éclairage public à Bulle	-

Catégorie Urbanisation		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
U1	Toutes les communes : Transcription du thème « urbanisation » dans les PAL	-
U2	Toutes les communes : Suivi et mise en œuvre des sites stratégiques	-
U2.URB.01	Broc : Site stratégique urbain « Le Biffé »	-
U2.URB.02	Gruyères : Site stratégique urbain « Pringy Gare et Maison du Gruyère »	-
U2.URB.03	Marsens : Site stratégique urbain « Centre village de Marsens »	-
U2.URB.04	Vuadens : Site stratégique urbain « Pré de la Cure »	-
U2.URB.05	Vuadens : Site stratégique urbain « Le Russon »	-
U2.URB.06	Vuadens : Site stratégique urbain « Atlantis »	-
U2.URB.07	Bulle : Site stratégique urbain « Crêts-gare ouest »	-
U2.URB.08	Gruyères : Site stratégique urbain « Epagny »	-
U2.URB.09	Bulle : Site stratégique urbain « Crêts-gare est »	-
U2.URB.10	Bulle : Site stratégique urbain « Crêts-gare sud »	-
U2.URB.11	Bulle : Site stratégique urbain « Tivoli (centre LTT) »	-
U2.URB.12	Bulle : Site stratégique urbain « La Pâla »	-
U2.URB.13	Bulle : Site stratégique urbain « Le Terraillet »	-
U2.URB.14	Bulle : Site stratégique urbain « Parqueterie »	-
U2.URB.15	Bulle : Site stratégique urbain « St-Joseph »	-
U2.URB.16	Bulle : Site stratégique urbain « Usiniers »	-
U2.URB.17	Bulle : Site stratégique urbain « Gare ouest »	-
U2.URB.18	Bulle : Site stratégique urbain « Despond »	-
U2.URB.19	Bulle : Site stratégique urbain « Château-d'en-Bas »	-
U2.URB.20	Le Pâquier : Site stratégique urbain « Villarblanchin »	-
U2.URB.21	Riaz : Site stratégique urbain « Aigle-noir »	-
U2.ZACT.01	Bulle : Site stratégique activité « Prila »	-
U2.ZACT.02	Bulle : Site stratégique activité « Planchy sud »	-
U2.ZACT.03	Vuadens : Site stratégique activité « Les Kà »	-
U2.ZACT.04	Vuadens : Site stratégique activité « Le Panney »	-
U2.ZACT.05	Bulle : Site stratégique activité « Industrie / Croix-Blanche »	-
U2.ZACT.06	Gruyères : Site stratégique activité « En Trême (extensions) »	-
U2.ZACT.07	Vuadens : Site stratégique activité « Ruban Vuadens » (extensions)	-

Catégorie Planification supérieure (SUP)		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
SUP.01	Assainissement de la jonction autoroutière et accrochages H189	-
SUP.02	Étude d'opportunité et de faisabilité concernant une future desserte locale de Planchy et La Parqueterie	-
SUP.03	Étude d'amélioration de la gare de Vuadens (nécessaire en cas de CO)	-
SUP.04	Déplacement de la halte de la Ronclina	-
SUP.05	Étude d'une stratégie de valorisation de l'interface marchandise de Planchy	-
SUP.06	Vision cantonale 2050+ pour le réseau ferroviaire	-

Catégorie Fiches d'agglomération (AGGLO)		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
Horizon AvE	*Fiches de documentation pour des prestations assumées par l'agglomération*	
AGGLO.A.01	Instauration d'une charte d'aménagements des espaces routiers	-
AGGLO.A.02	Analyse et monitoring des points faibles de sécurité sur les réseaux routiers communaux	-
AGGLO.A.03	Étude d'harmonisation de la gestion et du dimensionnement du stationnement	-
AGGLO.A.04	Étude pour le compartimentage du réseau TIM	-
AGGLO.A.05	Actions de promotion de la mobilité douce	-
AGGLO.A.06	Communication sur le jalonnement d'itinéraires cyclables d'agglomération	-
AGGLO.A.07	Mobilité électrique sans demande de cofinancement	-
AGGLO.A.08	Étude sur les passages à niveau	-

Catégorie Gestion du trafic (GT)		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
Horizon A	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires*	
GT.A.P.01	Broc : Affichage de la capacité en temps réel et téléjalonnement du parking du Liaubon	0,083 M
GT.A.P.02	Bulle : Valorisation des espaces publics du MEP centre-ville – 1ère étape et zone de rencontre du milieu de la Grand-Rue	0,600 M
GT.A.P.03	Bulle : Affichage des capacités en temps réel des parkings significatifs et téléjalonnement	0,600 M
GT.A.P.04	Gruyères : Affichage de la capacité en temps réel et téléjalonnement des parkings touristiques (Ville, Pringy et Moléson)	0,136 M
GT.A.P.05	Morlon : Affichage de la capacité en temps réel du parking de la presqu'île	0,035 M
Horizon B	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires*	
GT.B.P.06	Bulle : accessibilité aux quartiers Est – carrefour Étang / Fribourg	0,800 M
GT.B.P.07	Bulle : Accessibilité aux quartiers Est – carrefour Etang / Morlon	1,280 M
Horizon C	*Fiche de documentation*	
GT.C.09	Bulle : Nouvelle liaison routière Part-Dieu - Vevey	-

Catégorie Valorisation et sécurité de l'espace routier (ER)		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
Horizon A	*Mesures bénéficiant de contributions fédérales*	
ER.A.01	Riaz : Réaménagement de la traversée de localité (Valtraloc)	9,140 M
Horizon A	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires*	
ER.A.P.01	Broc : Requalification de l'itinéraire rue Alexandre-Cailler - rue Nestlé - Chemin de Fin-Derrey (tronçon urbanisé)	2,389 M
ER.A.P.02	Echarlens : Requalification de la route du Village et réaménagement de l'arrêt de bus « Echarlens, village »	4,050 M
ER.A.P.03	Gruyères : Requalification multimodale de la route de l'aérodrome et aménagement du terminus de la ligne 201 Mobul	1,882 M
ER.A.P.04	Le Pâquier : Requalification de la Place du Centre et des abords de l'école	1,044 M
ER.A.P.05	Le Pâquier : Sécurisation des MD sur l'itinéraire route des Granges – rue du Pommeret	0,305 M
ER.A.P.06	Marsens : Réaménagement de la route Saint-Ignace (Valtraloc), des Bugnons et des Gottes entre la route du Temple-Romain et Le Rafour	1,576 M
ER.A.P.08	Vuadens : Sécurisation des MD sur la route du Briez (ZA Maupas)	0,600 M
ER.A.P.09	Vuadens : Requalification et sécurisation de la rue de l'École et de la rue de la Laiterie	0,900 M
ER.A.P.10	Vuadens : Sécurisation de la route des Combes et la route des Colombettes	0,900 M
ER.A.P.11	Vuadens : Sécurisation de la route de l'Adrey (chemin de l'école)	1,600 M
ER.A.P.12	Bulle : Requalification de la rue de la Toula	0,935 M
ER.A.P.13	Riaz : Valorisation multimodale de la route de la Sionge entre la route des Monts et la limite communale avec Bulle	2,100 M
ER.A.P.14	Bulle : Valorisation multimodale de la rue de la Léchère entre le chemin des Mosseires et la limite communale avec Riaz	2,210 M
Horizon B	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires*	
ER.B.P.15	Bulle : Valorisation des espaces publics du MEP centre-ville – étape 2 à 4	2,620 M
ER.B.P.16	Bulle : Réaménagement de la route de la Pâla entre le giratoire Sous-Crêt et le parking de la Pâla	1,932 M
ER.B.P.17	Bulle : Réaménagement de la rue du Câro entre les carrefours de Vuippens et du Verdel	1,190 M
ER.B.P.18	Vuadens : Sécurisation de la route des Colombettes entre le Rialet et le hameau des Craux	1,294 M
ER.B.P.19	Bulle : Requalification de la place Condémine / Poterne et contrôle d'accès	1,869 M
ER.B.P.20	Marsens : Réaménagement de la route de Saint-Ignace entre la route des Bugnons et la route de Montmasson (Valtraloc)	0,973 M
Horizon C	*Fiche de documentation*	
ER.C.25	Bulle : Valorisation des espaces publics du centre-ville - MEP centre-ville étapes 5 et 6	-
ER.C.26	Bulle : Valorisation des espaces publics du centre-ville - MEP centre-ville étape 7	-
ER.C.27	Bulle : Réaménagement multimodal de la route de la Pâla entre le parking Pâla et le PI ferroviaire	-
ER.C.28	Bulle : Valorisation multimodale de la route des Roseires / Joli-Site entre la rue de l'Harmonie et la rue de l'Ancien-Comté	-
ER.C.29	Bulle : Mise en œuvre des espaces publics de référence du Masterplan Planchy	-
ER.C.30	Vuadens : Mise en œuvre des espaces publics de référence du Masterplan Planchy	-
ER.C.31	Marsens : Requalification de la route des Bugnons entre le carrefour de la Croix et la route des Gottes	-
ER.C.32	Marsens : Requalification du centre de Vuippens	-
ER.C.33	Gruyères : Réaménagement de la traversée du village d'Epagny (Valtraloc)	-
ER.C.34	Bulle : Valorisation multimodale de la route de Morlon entre ses intersections avec la rue de Corbières et la route du Verdel	-
ER.C.35	Bulle : Requalification multimodale de la rue de la Léchère - tronçon Dardens	-

Catégorie Interfaces Multimodales (IM)		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
Horizon A	*Mesures bénéficiant de contributions fédérales*	
IM.A.01	Broc : Interface multimodale type 5 du Liaubon (rabattement TIM)	1.654 M

Catégorie Mobilité Douce (MD)		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
Horizon A	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires*	
MD.A.P.01	Broc/Morlon : Liaison MD sur la route du Lac entre Broc et Morlon avec réalisation d'une passerelle	2,240 M
MD.A.P.02	Gruyères : Liaison MD le long de la route de la Cité entre la route de Gruyères et la rue du Bourg	1,461 M
MD.A.P.03	Bulle : Liaison MD sur la route de la Part-Dieu entre le quartier du Brésil et celui du Carry	0,560 M
MD.A.P.04	Echarlens / Riaz : Liaison MD intercommunale entre Echarlens et Riaz (ZA Epessous)	0,070 M
MD.A.P.05	Gruyères : Création d'une desserte pour mobilité douce sur la partie Est de la ZA "En Trême"	0,657 M
MD.A.P.06	Gruyères : Liaison de mobilité douce entre la route du Pâquier et la gare de Pringy	0,430 M
MD.A.P.08	Vuadens : Liaison MD sur l'itinéraire rue de Planchy - route du Briez entre la gare et la rue de l'Industrie (ZA Planchy)	2,700 M
MD.A.P.09	Vuadens / Vaulruz : Liaison de mobilité douce sur la route cantonale entre Vuadens et Vaulruz	1,662 M
MD.A.P.10	Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne	0,350 M
MD.A.P.11	Mobul : Création de 375 places vélo sur l'agglomération	0,563 M
Horizon B	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires*	
MD.B.P.16	Bulle : Liaison MD entre le chemin de la Pépinière et la rue de Champ-Barby (300 derniers mètres du chemin "915 mètres de bonheur")	0,960 M
MD.B.P.17	Gruyères : Liaison MD sur la route de Gruyères entre Epagny et la route de Saussivue à Pringy	1,495 M
MD.B.P.18	Gruyères : Liaison de mobilité douce sur la route de l'Intyamon entre le ruisseau de Prâ Melê et l'entrée du village d'Epagny	1,729 M
MD.B.P.19	Le Pâquier : Liaison MD entre l'église et le quartier de Villarblanchin	0,212 M
MD.B.P.20	Bulle : Liaison MD entre le chemin de Sautau et la rue Pierre-Nicolas Cheneaux	0,210 M
MD.B.P.21	Bulle : Passerelle MD au-dessus de La Trême à côté du pont de l'Harmonie	0,350 M
Horizon C	*Fiches de documentation*	
MD.C.30	Bulle : Création d'une perméabilité piétonne entre la place Saint-Denis et la rue de Vevey	-
MD.C.31	Bulle : Aménagement d'une branche de la voie verte entre la gare et Pâla	-
MD.C.32	Riaz / Echarlens / Corbières : Liaison cyclable sur la route de Corbières entre la route des Epessous (Riaz) et Corbières, en passant par la route du Village (Echarlens)	-
MD.C.33	Broc / Botterens : Liaison MD le long de la route cantonale entre Broc et Botterens	-
MD.C.34	Marsens / Sorens : Liaison cyclable sur la route Principale entre Vuippens et Sorens	-
MD.C.35	Bulle : Liaison MD entre le chemin de la Pépinière et le route de Morlon	-
MD.C.36	Echarlens : Liaison piétonne le long de La Sionge entre Echarlens et Riaz	-
MD.C.37	Bulle : Aménagement de la rue de l'Etang	-
MD.C.38	Bulle / Le Pâquier : Liaison MD sur Pra Demindze entre Le Pâquier et la Ronclina	-
MD.C.39	Gruyères / Bas-Intyamon : Liaison de mobilité douce sur la route de l'Intyamon entre Epagny et Enney	-
MD.C.40	Marsens : Liaison MD sur la route de Saint-Ignace entre le Valtraloc de Marsens et le carrefour de Vuippens	-
MD.C.41	Marsens : Liaison MD sur la route de Saint-Ignace entre le Valtraloc de Marsens et le carrefour d'Echarlens	-
MD.C.42	Bulle / Riaz : Passerelle au-dessus de la H189	-
MD.C.43	Gruyères / Broc : Liaison MD sur la route de Broc entre Epagny et Broc	-
MD.C.44	Riaz / Marsens : Liaison MD sur la rue de la Gruyère entre Riaz et Vuippens	-

Catégorie Bus / Infrastructures des TP (TP)		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
Horizon A	*Mesures bénéficiant de contributions fédérales*	
TP.A.01	TPF : Électrification du réseau TP urbain	2,490 M
TP.A.02	Bulle : Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain au Terraillet	0,600 M
Horizon A	*Mesures bénéficiant de contributions fédérales*	
TP.A.P.01	Riaz : Aménagement d'un arrêt de bus sur chaussée pour ligne urbaine au CO	0,400 M
TP.A.P.03	Marsens : Nouveau terminus de bus avec recharge pour la ligne Mobul 201 à Vuippens	0,336 M
Horizon B	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires*	
TP.B.P.04	Gruyères : Aménagement de l'arrêt « Epagny, Camping »	0,400 M

Catégorie Mobilité Électrique (ME)		
N°	Titre	Coût HT Mio CHF
Horizon A	*Mesures bénéficiant de contributions fédérales*	
ME.A.01	Équipement de bornes publique de quartier	1,023 M
Horizon B	*Mesures bénéficiant de contributions fédérales*	
ME.B.02	Équipement de bornes publique de quartier (horizon B)	0,189 M

PA5 MOBUL - Tableau récapitulatif des coûts des mesures infrastructurelles de transport susceptibles d'être cofinancées par la Confédération

Juin 2025

N° mesure	Désignation	Priorité	Coût total (HT)	Répartition																												Source(s)	Remarques
				CH	Canton		Canton et/ou Commune(s)		Communes (MOBUL)																		Autres (TPF)							
									Broc		Bulle		Echarlens		Gruyères		Le Pâquier		Marsens		Morlon		Riaz		Vuadens							
			[CHF]	[%]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	Nom				
Gestion du trafic			3'533'232 CHF																													
Horizon A			1'453'232 CHF																													
GT.A.P	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Catégorie Gestion du trafic*		*1'453'232 CHF*																													
GT.A.P.01	Broc : Affichage de la capacité en temps réel et téléjalonnement du parking du Liaubon	A	82'710 CHF	0%					100%	82'710 CHF																				DT Broc (20.01.25)	2 panneaux dynamiques
GT.A.P.02	Bulle : Valorisation des espaces publics du MEP centre-ville – 1ère étape et zone de rencontre du milieu de la Grand-Rue	A	600'000 CHF	0%							100%	600'000 CHF																		DT Bulle (05.02.2025)	Etape 1 transitoire et zone de rencontre milieu de la Grand-Rue
GT.A.P.03	Bulle : Affichage des capacités en temps réel des parkings significatifs et téléjalonnement	A	600'000 CHF	0%							100%	600'000 CHF																		Concept Team+ (04.02.2025) DT Bulle (05.02.2025)	Caméras et jalonnement
GT.A.P.04	Gruyères : Affichage de la capacité en temps réel et téléjalonnement des parkings touristiques (Ville, Pringy et Moléson)	A	135'522 CHF	0%											100%	135'522 CHF														Devis Gruyères (12.02.2025)	Jalonnement
GT.A.P.05	Morlon : Affichage de la capacité en temps réel du parking de la presqu'île	A	35'000 CHF	0%																	100%	35'000 CHF								Avis Team+ (12.02.2025)	Caméras et jalonnement
Horizon B			2'080'000 CHF																													
GT.B.P	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Catégorie Gestion du trafic*		*2'080'000 CHF*																													
GT.B.P.06	Bulle : accessibilité aux quartier Est – carrefour Étang / Fribourg	B	800'000 CHF	0%			100%	800'000 CHF																						DT Bulle (05.02.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables (LMob)
GT.B.P.07	Bulle : Accessibilité aux quartiers Est – carrefour Etang / Morlon	B	1'280'000 CHF	0%			100%	1'280'000 CHF																						DT Bulle (05.02.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables et arrêt de bus (LMob)
Valorisation et sécurité de l'espace routier			39'508'500.0 CHF																													
Horizon A			9'140'000 CHF																													
ER.A.01	Riaz : Réaménagement de la traversée de localité (Valtraloc)	A	9'140'000 CHF				100%	9'140'000 CHF																						SPC (devis groupement EBBP 29.09.2023)	Canton : selon PSV en révision, Valtraloc sur route cantonale, arrêt de bus (LMob)
Horizon A			20'490'900 CHF																													
ER.A.P	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Catégorie Valorisation et sécurité de l'espace routier*		*20'490'900 CHF*																													
ER.A.P.01	Broc : Requalification de l'itinéraire rue Alexandre-Cailler - rue Nestlé - Chemin de Fin-Derrey (tronçon urbanisé)	A	2'389'400 CHF	0%			100%	2'389'400 CHF																						DT Broc (20.01.25)	Canton : selon PSV en révision (LMob)
ER.A.P.02	Echarlens : Requalification de la route du Village et réaménagement de l'arrêt de bus « Echarlens, village »	A	4'050'000 CHF	0%			100%	4'050'000 CHF																						Devis Echarlens (30.01.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables et arrêt de bus (LMob)
ER.A.P.03	Gruyères : Requalification multimodale de la route de l'aérodrome et aménagement du terminus de la ligne 201 Mobul	A	1'882'000 CHF	0%			100%	1'882'000 CHF																						Devis Gruyères (31.01.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables, cyclotourisme et arrêt de bus (LMob)
ER.A.P.04	Le Pâquier : Requalification de la Place du Centre et des abords de l'école	A	1'044'000 CHF	0%			100%	1'044'000 CHF																						DT Mobul (18.02.2025)	Canton : arrêt de bus (LMob)
ER.A.P.05	Le Pâquier : Sécurisation des MD sur l'itinéraire route des Granges – rue du Pommeret	A	305'000 CHF	0%													100%	305'000 CHF												DT Mobul (17.02.2025) PSV - Etudes préliminaires - Etat de Fribourg (août 2023)	
ER.A.P.06	Marsens : Réaménagement de la route Saint-Ignace (Valtraloc), des Bugnons et des Gottes entre la route du Temple-Romain et Le Rafour	A	1'576'000 CHF	0%			100%	1'576'000 CHF																						Devis Sabert (15.05.2025)	Canton : selon cyclotourisme en révision (LMob)
ER.A.P.08	Vuadens : Sécurisation des MD sur la route du Briez (ZA Maupas)	A	600'000 CHF	0%			100%	600'000 CHF																						DT Vuadens (28.01.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables (LMob)
ER.A.P.09	Vuadens : Requalification et sécurisation de la rue de l'École et de la rue de la Laiterie	A	900'000 CHF	0%			100%	900'000 CHF																						DT Vuadens (28.01.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables (LMob)
ER.A.P.10	Vuadens : Sécurisation de la route des Combes et la route des Colombettes	A	900'000 CHF	0%																					100%	900'000 CHF				DT Vuadens (28.01.2025)	
ER.A.P.11	Vuadens : Sécurisation de la route de l'Adrey (chemin de l'école)	A	1'600'000 CHF	0%																					100%	1'600'000 CHF				DT Vuadens (28.01.2025)	
ER.A.P.12	Bulle : Requalification de la rue de la Toula	A	934'500 CHF	0%																					100%	934'500 CHF				DT Bulle (05.02.2025)	
ER.A.P.13	Riaz : Valorisation multimodale de la route de la Sionge entre la route des Monts et la limite communale avec Bulle	A	2'100'000 CHF	0%							100%	2'100'000 CHF																		Dossier d'enquête MD Léchère	
ER.A.P.14	Bulle : Valorisation multimodale de la rue de la Léchère entre le chemin des Mosseires et la limite communale avec Riaz	A	2'210'000 CHF	0%																			100%	2'210'000 CHF						Dossier d'enquête MD Léchère	
Horizon B			9'877'600 CHF																													
ER.B.P	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Catégorie Valorisation et sécurité de l'espace routier*		*9'877'600 CHF*																													
ER.B.P.15	Bulle : Valorisation des espaces publics du MEP centre-ville – étape 2 à 4	B	2'620'000 CHF	0%			100%	2'620'000 CHF																						MEP Centre-Ville et DT Bulle 07.05.2025	Canton : selon PSV en cours de révision (LMob)
ER.B.P.16	Bulle : Réaménagement de la route de la Pâla entre le giratoire Sous-Crêt et le parking de la Pâla	B	1'932'000 CHF	0%			100%	1'932'000 CHF																						DT Bulle (05.02.2025)	Canton : arrêts de bus (LMob)
ER.B.P.17	Bulle : Réaménagement de la rue du Câro entre les carrefours de Vuippens et du Verdel	B	1'190'000 CHF	0%			100%	1'190'000 CHF																						DT Bulle (05.02.2025)	
ER.B.P.18	Vuadens : Sécurisation de la route des Colombettes entre le Rialet et le hameau des Craux	B	1'293'600 CHF	0%																					100%	1'293'600 CHF				DT Vuadens (28.01.2025)	
ER.B.P.19	Bulle : Requalification de la place Condémine / Poterne et contrôle d'accès	B	1'869'000 CHF	0%			100%	1'869'000 CHF																						DT Bulle (05.02.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables et cyclotourisme en révision (LMob)
ER.B.P.20	Marsens : Réaménagement de la route de Saint-Ignace entre la route des Bugnons et la route de Montmasson (Valtraloc)	B	973'000 CHF	0%			100%	973'000 CHF																						Devis Sabert (15.05.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables et arrêt de bus (LMob)

N° mesure	Désignation	Priorité	Coût total (HT)	Répartition																												Source(s)	Remarques
				CH	Canton		Canton et/ou Commune(s)		Communes (MOBUL)																		Autres (TPF)								
									Broc		Bulle		Echarlens		Gruyères		Le Pâquier		Marsens		Morlon		Riaz		Vuadens								
			[CHF]	[%]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	[%]	[CHF]	Nom		
Interfaces multimodales			1'654'200 CHF																														
Horizon A			1'654'200 CHF																														
IM.A.01	Broc : Interface multimodale type 5 du Liaubon (rabattement TIM)	A	1'654'200 CHF	0%			100%	1'654'200 CHF																							DT Broc (20.01.25)	Canton : selon P+R en révision et arrêts de bus (LMob)
Mobilité douce			15'647'769 CHF																														
Horizon A			10'691'769 CHF																														
MD.A.P	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Catégorie Mobilité douce*		*10'691'769 CHF*																														
MD.A.P.01	Broc/Morlon : Liaison MD sur la route du Lac entre Broc et Morlon avec réalisation d'une passerelle	A	2'239'620 CHF	0%			100%	2'239'620 CHF																							DT Broc (20.01.25) DT Morlon (29.01.25)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables et cyclotourisme en révision (LMob)
MD.A.P.02	Gruyères : Liaison MD le long de la route de la Cité entre la route de Gruyères et la rue du Bourg	A	1'461'000 CHF	0%			100%	1'461'000 CHF																							Devis Gruyères (31.01.2025)	Canton : selon cyclotourisme en révision (LMob)
MD.A.P.03	Bulle : Liaison MD sur la route de la Part-Dieu entre le quartier du Brésil et celui du Carry	A	560'000 CHF	0%							100%	560'000 CHF																			DT Bulle (19.05.2025)	
MD.A.P.04	Echarlens : Liaison MD intercommunale entre Echarlens et Riaz (ZA Epessous)	A	70'000 CHF	0%									100%	70'000 CHF																	Devis Echarlens (30.01.2025)	
MD.A.P.05	Gruyères : Création d'une desserte pour mobilité douce sur la partie Est de la ZA "En Trême"	A	656'600 CHF	0%											100%	656'600 CHF															Devis Gruyères (31.01.2025)	
MD.A.P.06	Gruyères : Liaison de mobilité douce entre la route du Pâquier et la gare de Pringy	A	430'000 CHF	0%											100%	430'000 CHF															Devis Gruyères (31.01.2025)	
MD.A.P.08	Vuadens : Liaison MD sur l'itinéraire rue de Planchy - route du Briez entre la gare et la rue de l'Industrie (ZA Planchy)	A	2'700'000 CHF	0%			100%	2'700'000 CHF																							DT Vuadens (28.01.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables et cyclotourisme en révision (LMob)
MD.A.P.09	Vuadens / Vaulruz : Liaison de mobilité douce sur la route cantonale entre Vuadens et Vaulruz	A	1'662'049 CHF	0%	100%	1'662'049 CHF																									SPC (M. Lang, 11.02.2025), Etude préliminaire (juillet 2023, devis Sabert)	Canton : selon PSV en révision (LMob)
MD.A.P.10	Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne	A	350'000 CHF	0%			100%	350'000 CHF																							DT Mobul (05.02.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables (LMob)
MD.A.P.11	Mobul : Création de 375 places vélo sur l'agglomération	A	562'500 CHF	0%					7%	39'000 CHF	59%	330'000 CHF	3%	15'000 CHF	6%	33'000 CHF	3%	19'500 CHF	5%	30'000 CHF	3%	15'000 CHF	8%	43'500 CHF	7%	37'500 CHF					DT Mobul (05.02.2025)	1'500.-/place selon guide OFROU. Bulle : 220 places y.c. PAD Vieux-Moulin. Autres communes : 1 place/100 hab., min. 10 places.
Horizon B			4'956'000 CHF																														
MD.B.P	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Catégorie Mobilité douce*		*4'956'000 CHF*																														
MD.B.P.16	Bulle : Liaison MD entre le chemin de la Pépinière et la rue de Champ-Barby (300 derniers mètres du chemin "915 mètres de bonheur")	B	960'000 CHF	0%			100%	960'000 CHF																							DT Bulle (05.02.2025)	Canton : selon futur plan du réseau cantonal des voies cyclables (LMob)
MD.B.P.17	Gruyères : Liaison MD sur la route de Gruyères entre Epagny et la route de Saussivue à Pringy	B	1'495'000 CHF	0%	100%	1'495'000 CHF																									PSV - Etudes préliminaires - Août 2023 - Etat de Fribourg	Canton : selon PSV en révision (LMob)
MD.B.P.18	Gruyères : Liaison de mobilité douce sur la route de l'Intyamon entre le ruisseau de Prâ Melê et l'entrée du village d'Epagny	B	1'729'000 CHF	0%	100%	1'729'000 CHF																									PSV - Etudes préliminaires - Août 2023 - Etat de Fribourg	Canton : selon PSV en révision (LMob)
MD.B.P.19	Le Pâquier : Liaison MD entre l'église et le quartier de Villarblanchin	B	212'000 CHF	0%													100%	212'000 CHF													Devis Sabert (16.10.2024)	
MD.B.P.20	Bulle : Liaison MD entre le chemin de Sautau et la rue Pierre-Nicolas-Cheneaux	B	210'000 CHF	0%							100%	210'000 CHF																			DT Bulle (07.02.2025)	
MD.B.P.21	Bulle : Passerelle MD au-dessus de La Trême à côté du pont de l'Harmonie	B	350'000 CHF	0%			100%	350'000 CHF																							DT Bulle (07.02.2025)	Canton : selon cyclotourisme en révision (LMob)
Infrastructures pour TP			4'226'300 CHF																														
Horizon A			3'090'000 CHF																														
TP.A.01	Mobul (sauf Broc et Le Pâquier) : Électrification du réseau TP urbain	A	2'490'000 CHF	0%																							100%	2'490'000 CHF	TPF	TPF (21.02.2025)	Surcoût pour 5 véhicules (5 x 450'000.-) et surcoût pour infrastructures de recharge au dépôt (240'000.-)
TP.A.02	Bulle : Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain au Terraillet	A	600'000 CHF		63%	375'000 CHF					38%	225'000.0 CHF																			DT Mobul (5.02.2025)	Canton : 125 000.- / quai | Commune : 75 000.- / abri de bus
Horizon A			736'300 CHF																														
TP.A.P	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Catégorie Infrastructure pour TP*		*736'300 CHF*	0%																													
TP.A.P.01	Riaz : Aménagement d'un arrêt de bus sur chaussée pour ligne urbaine au CO	A	400'000 CHF	0%	63%	250'000 CHF																	38%	150'000 CHF							DT Mobul (5.02.2025)	Canton : 125 000.- / quai | Commune : 75 000.- / abri de bus
TP.A.P.03	Marsens : Nouveau terminus de bus pour la ligne Mobul 201 à Vuippens	A	336'300 CHF	0%			100%	336'300 CHF																							Devis sd 22.05.2025	
Horizon B			400'000 CHF																														
TP.B.P	*Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Catégorie Infrastructure pour TP*		*400'000 CHF*	0%																													
TP.B.P.04	Gruyères : Aménagement de l'arrêt « Epagny, Camping »	B	400'000 CHF	0%	63%	250'000 CHF									38%	150'000 CHF															DT Mobul (5.02.2025)	Canton : 125 000.- / quai | Commune : 75 000.- / abri de bus
Mobilité électrique			1'212'000 CHF																														
Horizon A			1'023'000 CHF																														
ME.A.01	Équipement de bornes publique de quartier	A	1'023'000 CHF	0%					6%	62'000 CHF	45%	465'000 CHF	5%	46'500 CHF	6%	62'000 CHF	5%	46'500 CHF	11%	108'500 CHF	3%	31'000 CHF	11%	108'500 CHF	9%	93'000 CHF					DT Mobul (5.02.2025)	Participation des communes selon répartition bornes (voir fiche ME.A.1)
Horizon B			189'000 CHF																														
ME.B.02	Équipement de bornes publique de quartier (horizon B)	B	189'000 CHF	0%					6%	11'250 CHF	73%	137'250 CHF	1%	2'250 CHF	4%	6'750 CHF	2%	4'500 CHF	4%	6'750 CHF	1%	2'250 CHF	5%	9'000 CHF	5%	9'000 CHF					DT Mobul (5.02.2025)	Participation des communes selon répartition bornes (voir fiche ME.B.1)
Total des mesures (HT)		**100%**	**65'782'001 CHF**		**8.8%**	**5'761'049 CHF**	**64.3%**	**42'296'520 CHF**	**0.3%**	**194'980 CHF**	**7.9%**	**5'227'250 CHF**	**0.2%**	**133'750 CHF**	**2.2%**	**1'473'872 CHF**	**0.9%**	**587'500 CHF**	**0.2%**	**145'250 CHF**	**0.1%**	**83'250 CHF**	**3.8%**	**2'521'000 CHF**	**7.4%**	**4'867'600 CHF**	**3.8%**	**2'490'000 CHF**				
Horizon A		73.4%	48'279'401 CHF		4.7%	2'287'049 CHF	62.8%	30'322'520 CHF	0.4%	183'710 CHF	10.1%	4'880'000 CHF	0.3%	131'500 CHF	2.7%	1'317'122 CHF	0.8%	371'000 CHF	0.3%	138'500 CHF	0.2%	81'000 CHF	5.2%	2'512'000 CHF	7.4%	3'565'000 CHF	5.2%	2'490'000 CHF				
Horizon B		26.6%	17'502'600 CHF		19.8%	3'474'000 CHF	68.4%	11'974'000 CHF	0.1%	11'250 CHF	2.0%	347'250 CHF	0.0%	2'250 CHF	0.9%	156'750 CHF	1.2%	216'500 CHF	0.0%	6'750 CHF	0.0%	2'250 CHF	0.1%	9'000 CHF	7.4%	1'302'600 CHF	0.0%					

BROC | BULLE | ECHARLENS | GRUYÈRES | LE PÂQUIER
MARSENS | MORLON | RIAZ | VUADENS

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5e GÉNÉRATION | PA5

3.1 MESURES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Mesures présentées au PA5 non localisées

- **MD.A.P.10** Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne
- **MD.A.P.11** Mobul : Création de 375 places vélo sur l'agglomération
- **TP.A.01** Mobul (sauf Broc et Le Pâquier) : Électrification du réseau TP urbain
- **GT.A.P.03** Bulle : Affichage des capacités en temps réel des parkings significatifs et téléjalonnement
- **ME.A.01** Équipement de bornes de recharge publique de quartier
- **ME.B.01** Équipement de bornes de recharge publique de quartier (horizon B)

Légende

- Zone à bâtir 15 LAT en vigueur (selon PAL, dernière enquête publique)
- Forêt
- Cours d'eau
- Limite communale

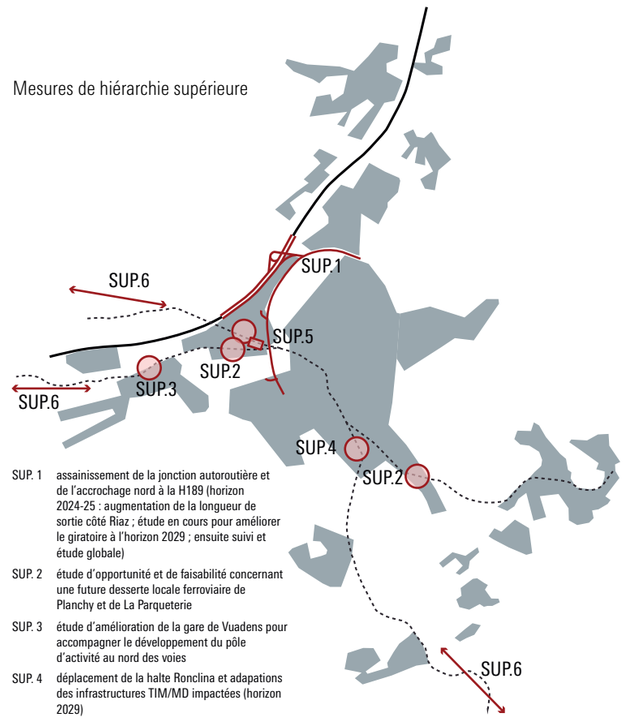
Numérotation

Catégorie — Priorité — ER.B.P.07 — Paquet — N° mesure partielle

Catégories selon DPTA

- A/B | C Horizon
- Gestion du trafic (GT)
- Valorisation / sécurisation de l'espace routier (ER)
- Mobilité douce (MD) - vélo et piéton
- Bus / infrastructures des TP (TP)
- Interfaces multimodales (IM)

Mesures de hiérarchie supérieure



- SUP. 1 assainissement de la jonction autoroutière et de l'accrochage nord à la H189 (horizon 2024-25 : augmentation de la longueur de sortie côté Riaz ; étude en cours pour améliorer le giratoire à l'horizon 2029 ; ensuite suivi et étude globale)
- SUP. 2 étude d'opportunité et de faisabilité concernant une future desserte locale ferroviaire de Planchy et de La Parqueterie
- SUP. 3 étude d'amélioration de la gare de Vuadens pour accompagner le développement du pôle d'activité au nord des voies
- SUP. 4 déplacement de la halte Ronclina et adapations des infrastructures TIM/MD impactées (horizon 2029)
- SUP. 5 étude d'une stratégie de valorisation de l'interface marchandises de Planchy
- SUP. 6 étude de la vision pour le réseau ferroviaire 2050 (Bulle - Fribourg et Bulle - Montbovon)

0 250 750 1500 m N

Echelle : 1 : 40'000
Format : A3 [Juin 2025]

team+ territoire et mobilité

BROC | BULLE | ECHARLENS | GRUYÈRES | LE PÂQUIER
MARSENS | MORLON | RIAZ | VUADENS

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5e GÉNÉRATION | PA5

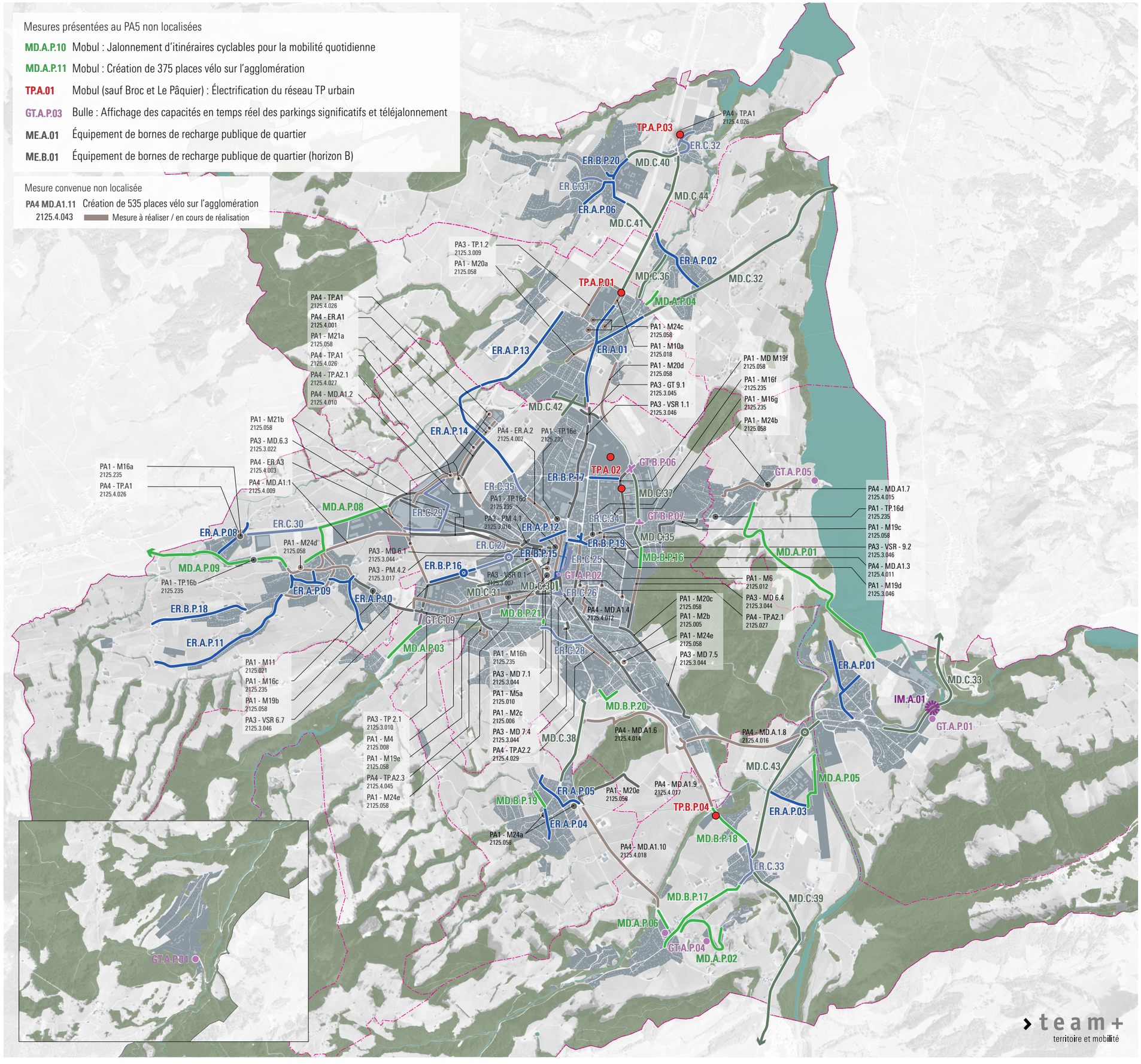
3.2 MESURES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS TOUTES GÉNÉRATIONS CONFONDUES

Mesures présentées au PA5 non localisées

- **MD.A.P.10** Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne
- **MD.A.P.11** Mobul : Création de 375 places vélo sur l'agglomération
- **TP.A.01** Mobul (sauf Broc et Le Pâquier) : Électrification du réseau TP urbain
- **GT.A.P.03** Bulle : Affichage des capacités en temps réel des parkings significatifs et téléjalonnement
- **ME.A.01** Équipement de bornes de recharge publique de quartier
- **ME.B.01** Équipement de bornes de recharge publique de quartier (horizon B)

Mesure convenue non localisée

PA4 MD.A1.11 Création de 535 places vélo sur l'agglomération
2125.4.043 Mesure à réaliser / en cours de réalisation



team+ territoire et mobilité

Légende

- Zone à bâtir 15 LAT en vigueur (selon PAL, dernière enquête publique)
- Forêt
- Cours d'eau
- Limite communale

Numérotation PA5

Catégorie — Priorité — ER.B.P.07 — Paquet — N° mesure partielle

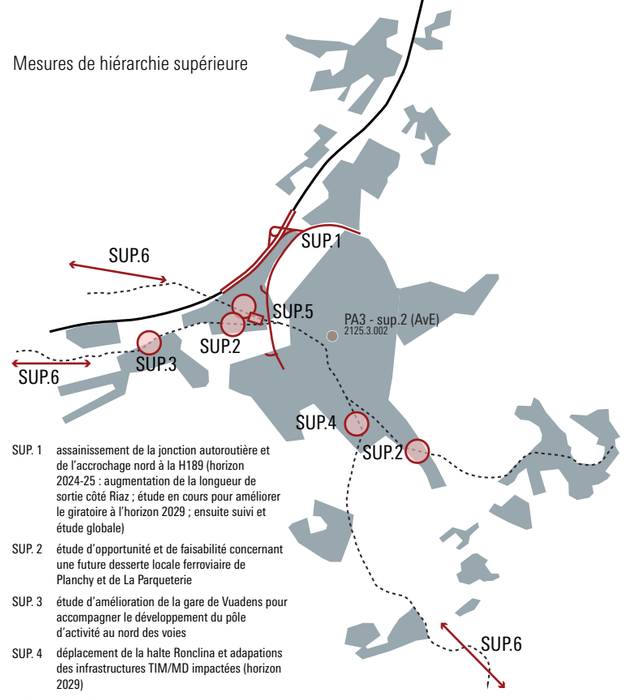
Catégories PA5 selon DPTA

- A/B | C Horizon
- Gestion du trafic (GT)
- Valorisation / sécurisation de l'espace routier (ER)
- Mobilité douce (MD) - vélo et piéton
- Bus / infrastructures des TP (TP)
- Interfaces multimodales (IM)

Mesures infrastructurelles convenues au PA1, PA3 & PA4 (état au 31.12.2024)

- Mesure mise en oeuvre
- Mesure à réaliser / en cours de réalisation

Mesures de hiérarchie supérieure



- SUP. 1 assainissement de la jonction autoroutière et de l'accrochage nord à la H189 (horizon 2024-25 : augmentation de la longueur de sortie côté Riaz ; étude en cours pour améliorer le giratoire à l'horizon 2029 ; ensuite suivi et étude globale)
- SUP. 2 étude d'opportunité et de faisabilité concernant une future desserte locale ferroviaire de Planchy et de La Parqueterie
- SUP. 3 étude d'amélioration de la gare de Vuadens pour accompagner le développement du pôle d'activité au nord des voies
- SUP. 4 déplacement de la halte Ronclina et adapations des infrastructures TIM/MD impactées (horizon 2029)
- SUP. 5 étude d'une stratégie de valorisation de l'interface marchandises de Planchy
- SUP. 6 étude de la vision pour le réseau ferroviaire 2050 (Bulle - Fribourg et Bulle - Montbovon)

0 250 750 1500 m N

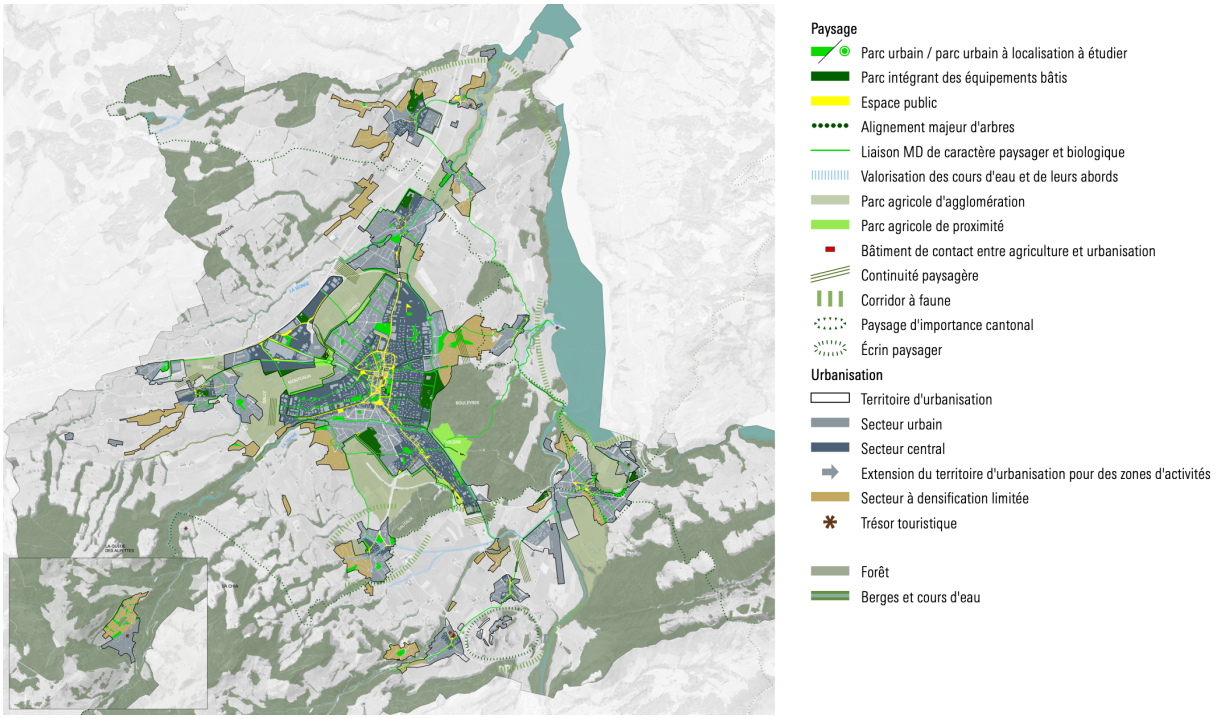
Echelle : 1 : 40'000
Format : A3 [Juin 2025]

5. FICHES DE MESURE

PAYSAGE (P)	1
URBANISATION (U)	25
PLANIFICATION SUPÉRIEURE (SUP)	55
PRESTATIONS ASSUMÉES PAR L'AGGLOMÉRATION (AGGLO)	65
GESTION DU TRAFIC (GT)	77
VALORISATION / SÉCURISATION DE L'ESPACE ROUTIER (ER)	85
INTERFACES MULTIMODALES (IM)	95
MOBILITÉ DOUCE (MD)	97
BUS / INFRASTRUCTURES DES TP (TP)	107
MOBILITÉ ÉLECTRIQUE (ME)	113

Numéro **P1**	**Transcription du thème « paysage et nature » dans les PAL**	
A HORIZON DE PLANIFICATION **TACHE PERMANENTE**	**Historique** PA3: P1 PA4: P1 Code ARE: 2125.4.034	**Coût à charge des communes en lien avec leur PAL**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure : communes Territoire(s) concerné(s) : toutes les communes

DESCRIPTION



Description et faisabilité

Les aspects « paysage et nature » de la vision et des stratégies liantes du PDA doivent être retranscrits dans les dossiers directeurs des PAL respectifs de chaque commune. Au minimum, les stratégies suivantes doivent être retranscrites :

- Parcs agricoles d'agglomération
- Parcs agricoles de proximité
- Parcs urbains
- Parcs intégrant des équipements bâtis
- Espaces publics
- Alignement d'arbres, continuités paysagères, territoire d'urbanisation
- Liaison MD de caractère paysager et biologique
- Valorisation des cours d'eau et de leurs abords
- Corridor à faune
- Paysage d'importance cantonal
- Écrin paysager

Opportunité et utilité

> CE1 : Les qualités paysagères des espaces urbains et agricoles améliorent l'attractivité des modes de transport actifs.
> CE2 : Le soin porté aux aménagements paysagers et naturels en ville améliore la qualité de vie, en particulier en accompagnement de la densification.
> CE4 : L'amélioration de la qualité paysagère de l'espace urbain permet de favoriser la biodiversité, de réduire les îlots de chaleur urbains et d'améliorer la qualité de l'air.

Lien avec les besoins d'action

> BA1 : S'adapter aux changements climatiques
> BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
> BA3 : Construire vers l'intérieur de manière dense, mixte et qualitative
> BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Tâches des communes

> Mise en œuvre de la mesure lors d'une prochaine modification partielle et/ou générale de PAL ainsi que tout projet de PAD (dont les modifications) doivent respecter les stratégies mentionnées.
> Les communes doivent s'appuyer notamment sur la typologie des paysages fribourgeois pour définir les dispositions / mesures à intégrer au PAL.

Tâches de l'agglomération

> Appui technique et organe de préavis.

Tâches du canton

> Appui technique, organe de préavis, approbation du PAL.

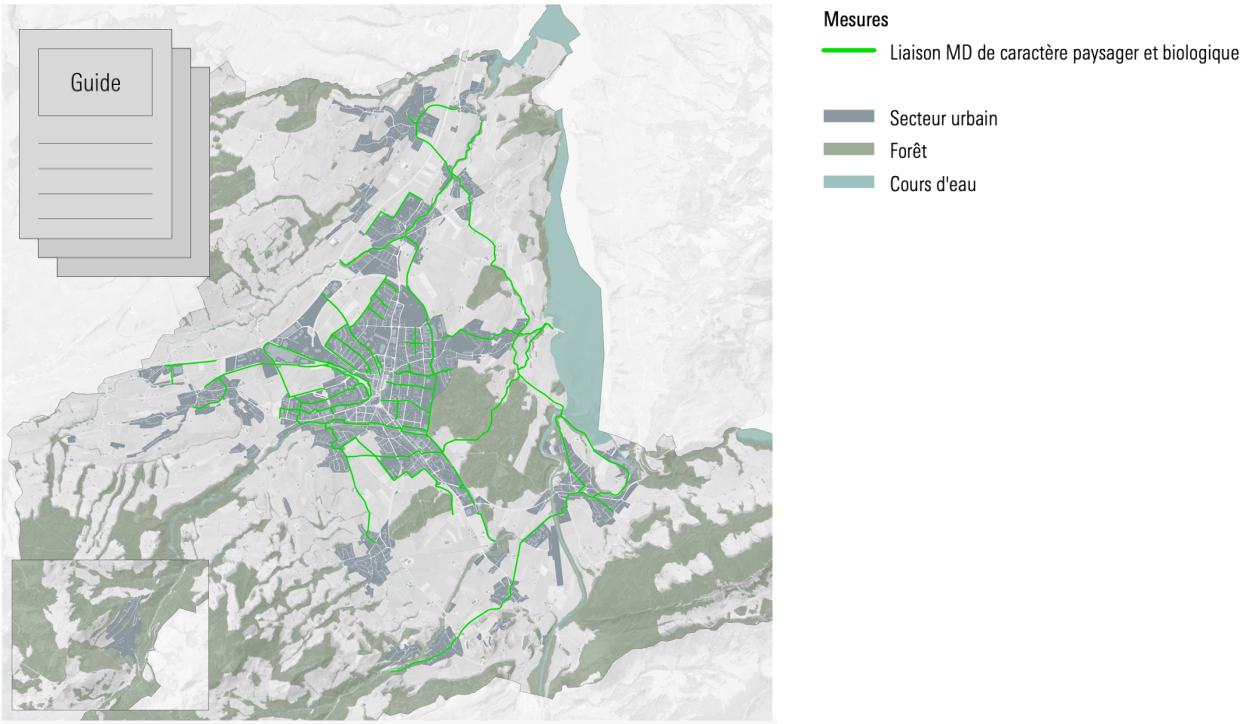
Lien avec d'autres mesures
Mesure(s) du PA1 en relation : -
Mesure(s) du PA3 en relation : P1
Mesure(s) du PA4 en relation : P1
Mesure(s) du PA5 corrélée(s) / liée(s) : P2, P3, P4, U1

État de planification

Commune	Etat PAL	Dernière approbation	Dernière enquête
Broc	Approuvé sous cond.	2019	2022
Bulle	Approuvé sous cond.	2021	-
Echarlens	Approuvé sous cond.	2024	-
Gruyères	Approuvé sous cond.	2024	-
Le Pâquier	Approuvé sous cond.	2016	2020
Marsens	Approuvé sous cond.	2024	-
Morlon	Approuvé sous cond.	2014	-
Riaz	Approuvé sous cond.	2019	2024
Vuadens	Approuvé sous cond.	2023	-

Numéro **P2**	**Élaboration d'un guide pour la prise en compte de l'accompagnement paysager et biologique des liaisons de mobilité douce**	
A HORIZON DE PLANIFICATION **TACHE PERMANENTE**	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : 20'000 CHF HT à charge de l'agglomération**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Mobul Territoire(s) concerné(s) Toutes les communes

DESCRIPTION



Description et faisabilité

L'aménagement des voies de mobilité douce indiquées en plan doit prévoir des plantations. Pour tout projet de réalisation de voies de mobilité douce, des plantations (arborisation, haies et arbustes, herbacées, etc.) doivent être prévues en relation avec le site. En principe, les plantations sont indigènes et adaptées à la station. Des réflexions portent également sur les revêtements (si possible perméables), le mobilier (bancs, luminaires, fontaines, pompes à vélos), etc. L'élaboration d'un guide a pour but d'appuyer l'agglomération et les communes, de favoriser les bonnes pratiques, de rechercher des synergies et d'éventuelles économies d'échelle, de définir un « langage d'aménagement » commun (clarté et identité pour la population).

Opportunité et utilité

- CE1 : Les qualités paysagères des espaces urbains et agricoles améliorent l'attractivité des modes de transport actifs.
- CE2 : Le soin porté aux aménagements paysagers et naturels en ville améliore la qualité de vie, en particulier en accompagnement de la densification.
- CE4 : L'amélioration de la qualité paysagère de l'espace urbain permet de favoriser la biodiversité, de réduire les îlots de chaleur urbains et d'améliorer la qualité de l'air.

Lien avec les besoins d'action

> BA1 : S'adapter aux changements climatiques
> BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
> BA3 : Construire vers l'intérieur de manière dense, mixte et qualitative
> BA6 : Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains
> BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Tâches de l'agglomération

> Appel d'offres d'une équipe pluridisciplinaire (architecte-paysagiste et/ou urbaniste, avec spécialiste mobilité)
> Établissement d'un guide (en tant que MO)

Tâches des communes

> Les communes sont consultées et suivent l'étude au sein du groupe technique
> Elles valident le guide et le publient sur leur site internet.

Tâches du canton

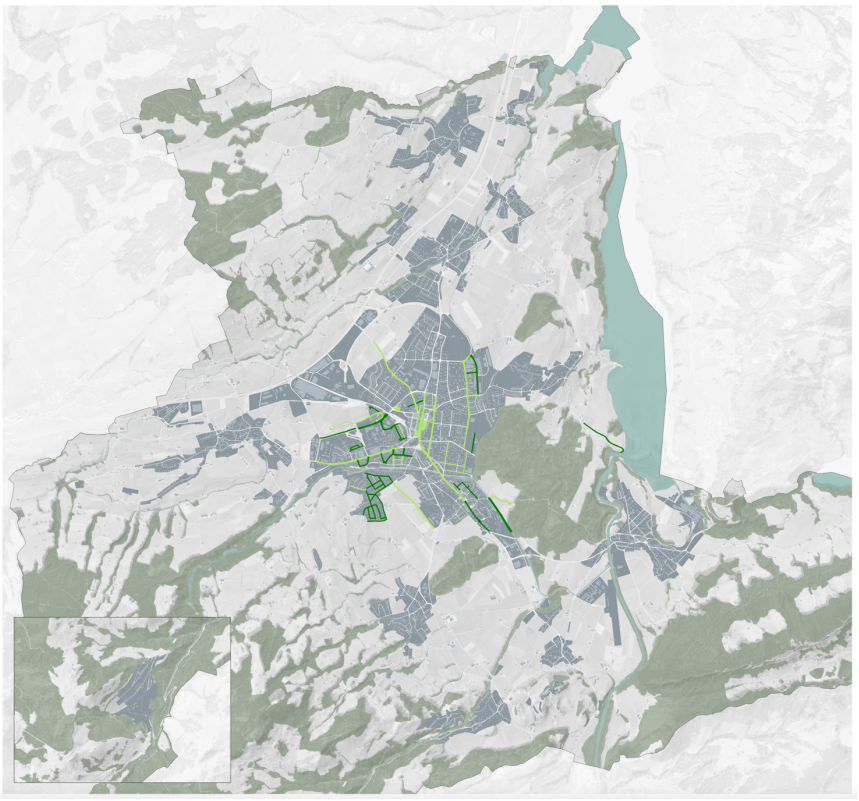
> En appui de l'agglomération

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA1 en relation : -
Mesure(s) du PA3 en relation : P1, P2
Mesure(s) du PA4 en relation : Paquet MD.A (2125.4P.043), ER.A2 (2125.4.002), ER.A3 (2125.4.003), Paquet ER.A (2125.4P.044).
Mesure(s) du PA5 corrélée(s) / liée(s) : P1, Paquets MD.A.P et MD.B.P, Paquets ER.A.P et ER.B.P

Numéro **P3**	**Plan canopée**	
A et B HORIZONS DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût horizon A et B : mesure non chiffrée – Coût à la charge des communes**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Communes **Territoire(s) concerné(s)** Horizon A : Commune de Bulle Horizon B : Toute les Communes

DESCRIPTION



Description et faisabilité

> Le plan canopée résulte de la volonté d'améliorer l'arborisation en milieu urbain.
> Pour ce faire, une étude a été réalisée à Bulle, en premier lieu, qui a permis de :
  - Réaliser un état des lieux de la canopée et des îlots de chaleur,
  - Identifier des potentiels d'arborisation et de surfaces de plantation disponibles par simulation,
  - Définir des objectifs et des mesures pour l'arborisation,
  - Suite à l'étude, la ville de Bulle met en œuvre les objectifs et les mesures (horizon A).
> L'analyse de la canopée en Ville de Bulle a permis d'identifier les zones à température particulièrement élevée. Les simulations pour trois périmètres choisis (Le centre-ville, l'École Tourmaline à La-Tour-de-Trême, la zones industrielle Verdel/Etang) ont montré de façon exemplaire que des températures caniculaires de plus de 40°C peuvent facilement être atteintes en été et que l'impact de mesures d'arborisation peut aller jusqu'à diminuer la température ressentie de 10°C.
> Il s'agit d'étendre cette mesure au niveau de toute l'agglomération.

Les objectifs du Plan canopée sont de :

- Planter des arbres dans les zones libres publiques
- Promouvoir la plantation d'arbres sur les parcelles privées
- Augmenter la croissance et la durée de vie des arbres par le choix adéquat des essences, la mise en place de conditions de base pour assurer la vitalité des arbres sur le long terme
- Assurer un entretien professionnel tout au long du cycle de vie des arbres
- Assurer la protection du patrimoine arboré par une règlementation concernant la plantation et l'abattage des arbres.

Opportunité et utilité

- CE1 : Les qualités paysagères des espaces urbains et agricoles améliorent l'attractivité des modes de transport actifs.
- CE2 : Le soin porté aux aménagements paysagers et naturels en ville améliore la qualité de vie, en particulier en accompagnement de la densification.
- CE4 : L'amélioration de la qualité paysagère de l'espace urbain permet de favoriser la biodiversité, de réduire les îlots de chaleur urbains et d'améliorer la qualité de l'air.

Lien avec les besoins d'action

- BA1 : S'adapter aux changements climatiques
- BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
- BA3 : Construire vers l'intérieur de manière dense, mixte et qualitative
- BA6 : Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains
- BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Tâches des communes

- La Ville de Bulle met en œuvre les objectifs du Plan canopée. Les plantations sont assurées régulièrement dès 2026. Des mesures urgentes sont à envisager dès que possible.
- En s'inspirant de l'expérience bulloise et en adaptant l'approche à leur propre contexte opérationnel et urbain, les communes de l'agglomération déploient un programme de gestion de leur patrimoine arborisé, en fixant un nombre d'arbres à planter sur leur territoire. Les planning indicatif suivant est recommandé, il n'empêche pas les mesures urgentes ou les opportunités de projet :
  - 2027 : Identification de la personne en charge, clarification des outils communaux existants
  - 2028 : Mise en place d'un concept d'intention et prévision d'un budget d'étude et de fonctionnement
  - 2029 : Mandat d'étude ou établissement d'une stratégie en interne
  - 2031 : Demande de crédits pour la mise en oeuvre
  - Dès 2032 : Plantations annuelles.

Tâches de l'agglomération

- L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

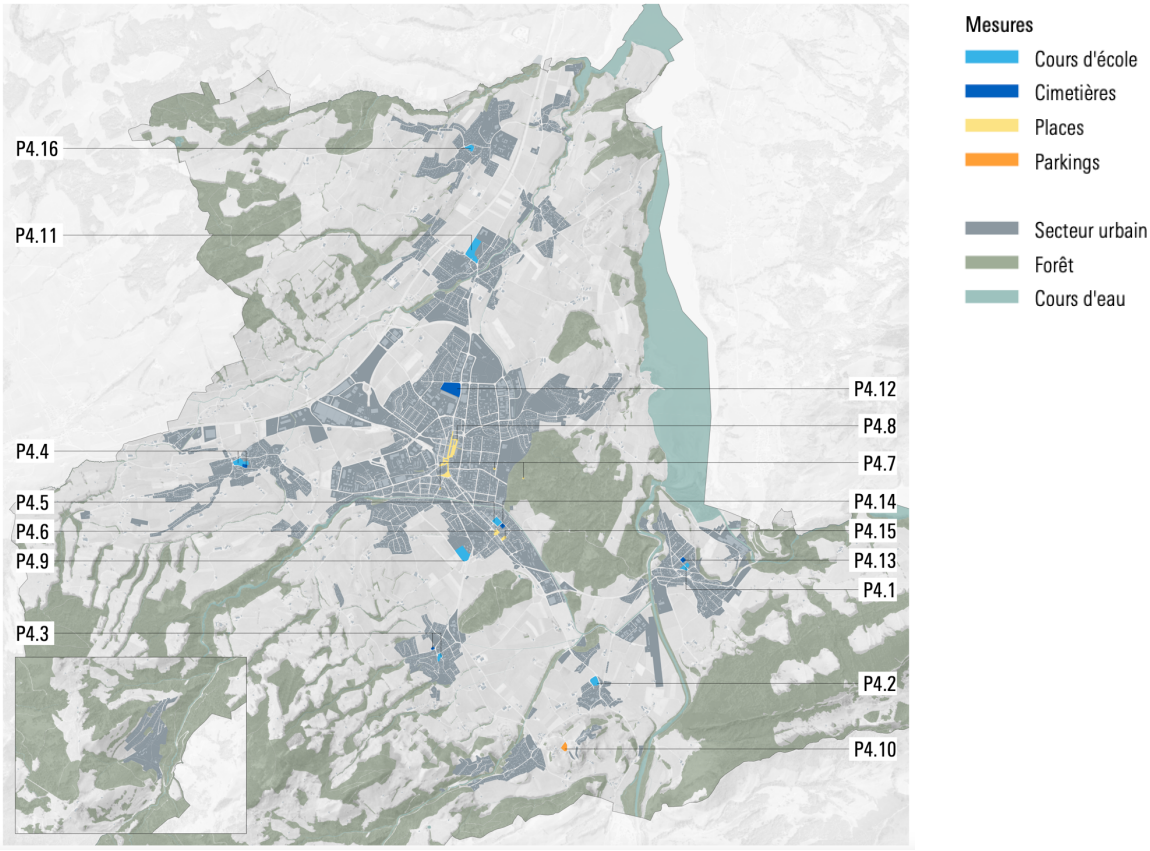
- Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Nouvelle mesure, pas de mesure en relation avec les PA précédents
Mesure(s) du PA5 corrélée(s) / liée(s) : P4

Numéro **P4**	**Désimperméabilisation et végétalisation**	
A, B et C HORIZON DE PLANIFICATION ET/OU DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge des communes : voir selon détail par mesures**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Communes Territoire(s) concerné(s) Toutes les communes

DESCRIPTION



Description et faisabilité

> Les sols sont une ressource majeure pour le développement de la vie (végétale et animale). Leur prise en compte dans les planifications sont importantes afin de lutter contre la fonte de la biodiversité et afin d'adapter les espaces bâtis aux changements climatiques (chaleurs et sécheresses, intempéries). La désimperméabilisation et la végétalisation des espaces urbains est également une mesure utile à la qualité de vie en milieu urbain. De nombreux sites ont été imperméabilisés. Ces « sols morts » renforcent les ilots de chaleur urbaine et les effets de ruissellement des eaux.

> Les communes ont la charge d'identifier les sites et d'agir là où c'est possible (cours d'école, cimetières, places, parking).

- Horizon A : Les communes agissent là où c'est possible, par opportunités. Le détail des mesures ci-après identifient déjà une série de sites que les communes sont appelées à étoffer progressivement.
- Horizon B : Systématiser l'action en élaborant une carte des ilots de chaleur de l'agglomération.
- Horizon C : Poursuivre les démarches dans le temps en fonction des possibilités techniques et financières.

Opportunité et utilité

> CE1 : Les qualités paysagères des espaces urbains et agricoles améliorent l'attractivité des modes de transport actifs.
> CE2 : Le soin porté aux aménagements paysagers et naturels en ville améliore la qualité de vie, en particulier en accompagnement de la densification.
> CE4 : L'amélioration de la qualité paysagère de l'espace urbain permet de favoriser la biodiversité, de réduire les îlots de chaleur urbains et d'améliorer la qualité de l'air.

Lien avec les besoins d'action

> BA1 : S'adapter aux changements climatiques
> BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
> BA3 : Construire vers l'intérieur de manière dense, mixte et qualitative
> BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Tâches des communes

> Réalisation des mesures ci-après.
> Réflexions relatives à l'élaboration d'une carte commune des ilots de chaleur.

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Nouvelle mesure, pas de mesure en relation avec les PA précédents
Mesure(s) du PA5 corrélée(s) / liée(s) : P3

Numéro **P4.1**	**Cours de l'école primaire à Broc**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune de Broc **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Broc

DESCRIPTION

Description et faisabilité

> Végétalisation et désimperméabilisation de la cour de l'école primaire.
> En 2024, un concours a été réalisé. Le projet paysager garde un maximum d'arbres existants et complète le dispositif paysager par de nouvelles plantations telles que des arbustes, des prairies et des arbres fruitiers.

Tâches des communes

> 2024 : Concept
> 2025 : Appel d'offres
> 2026 : Avant-projet
> 2027 : Projet
> 2028 : Réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Pas de lien avec d'autres mesures

Numéro **P4.2**	**École publique primaire de Gruyères à Epagny**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune de Gruyères Territoire(s) concerné(s) Commune de Gruyères

DESCRIPTION

Description et faisabilité

> Végétalisation et désimperméabilisation de la cour de l'école publique primaire de Gruyères à Epagny.

Tâches des communes

> 2024 : Concept
> 2025 : Appel d'offres
> 2026 : Avant-projet
> 2027 : Projet
> 2028 : Réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Pas de lien avec d'autres mesures.

Numéro **P4.3**	**Cimetière et cours de l'école primaire au Pâquier**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune du Pâquier Territoire(s) concerné(s) Commune du Pâquier

DESCRIPTION

Description et faisabilité

> Végétalisation et désimperméabilisation du Cimetière et des cours de l'école primaire.

Tâches des communes

> 2024 : Concept
> 2025 : Appel d'offres
> 2026 : Avant-projet
> 2027 : Projet
> 2028 : Réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.A.P.04

Numéro **P4.4**	**Place de sport de l'école et réaménagement du cimetière à Vuadens**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune de Vuadens **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Vuadens

DESCRIPTION

Description et faisabilité

> Végétalisation et désimperméabilisation de la place de sport de l'école et réaménagement du cimetière à Vuadens.

Tâches des communes

> 2024 : Concept
> 2025 : Appel d'offres
> 2026 : Avant-projet
> 2027 : Projet
> 2028 : Réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

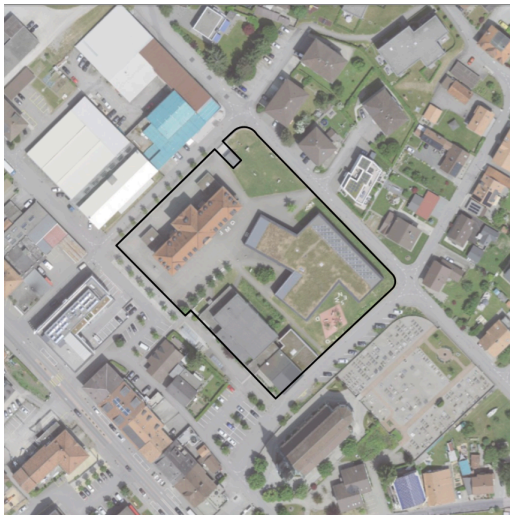
> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.A.P.04

Numéro **P4.5**	**École primaire de la Tourmaline à Bulle**	
A MESURE ANTICIPEE	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Bulle **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Bulle

DESCRIPTION



Description et faisabilité

> Végétalisation et désimperméabilisation de la cour de l'école primaire de la Tourmaline.

Tâches des communes

> 2025 : réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Pas de lien avec d'autres mesures.

Numéro **P4.6**	**Réaménagement du centre de la Tour-de-Trême**	
A MESURE ANTICIPEE	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Bulle Territoire(s) concerné(s) Commune de Bulle

DESCRIPTION

Description et faisabilité

> Le réaménagement du centre de la Tour-de-Trême a fait l'objet d'un MEP en 2022. Le projet du groupement Hüsler et associés a été désigné comme lauréat.
> Cette mesure concerne les éléments de végétalisation et de désimperméabilisation du projet.

Réaménagement du de la Tour-de-Trême, Hüsler et associées, 2022

Tâches des communes

> 2025 : réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

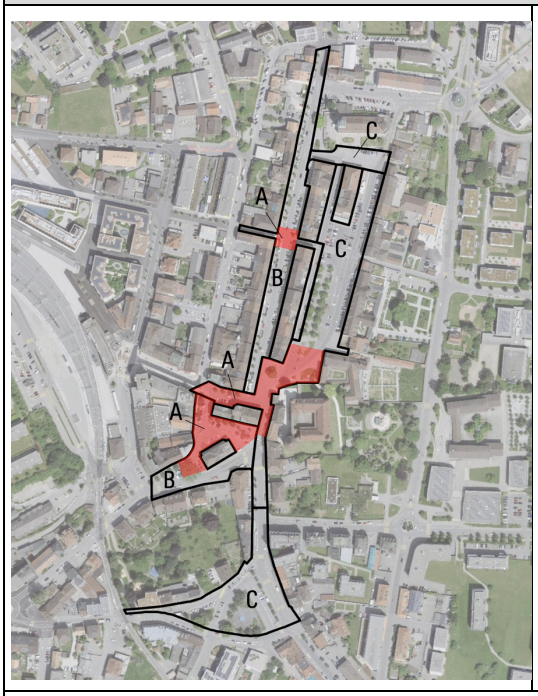
> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : ER.2b (2125.005), MD.24 (2125.055)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : -

Numéro **P4.7**	**Désimperméabilisation et végétalisation du centre-ville de Bulle**	
A, B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Bulle **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Bulle

DESCRIPTION



Description et faisabilité

> Le réaménagement du centre-ville de Bulle a fait l'objet d'un MEP en 2022. Le projet du groupement Urbanités a été désigné lauréat et présenté publiquement en octobre 2024.
> Cette mesure concerne les éléments de végétalisation et de désimperméabilisation du projet.

Réaménagement du Centre-ville de Bulle, Urbanités, 2022

Tâches de la commune

Réalisation :

> 2028-2032 (horizon A) - étape 1 : fermeture TIM du passage de l'Union, de la place du Tilleul, de la place du Château et de la place des Alpes avec des aménagements transitoires 2028 (horizon A), aménagement de la zone de rencontre au centre de la Grand-Rue.
> 2032-2036 (horizon B) – étapes 2 à 4 : réaménagement de la Grand-Rue, de la rue du la Promenade sud, de la ruelle du Lion d'Or, du passage du Petit-Marché et de la place des Alpes.
> Dès 2036 (horizon C) – étapes 5 à 7 : Réaménagement du secteur du Marché, du passage de l'Union, de l'avenue de la Gare, de la place de l'Église et de la place Saint-Denis.
> Les étapes de développement sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : GT.A.P.02 (étape 1), ER.B.P.15 (étapes 2 à 4), ER.C.25 (étapes 5 et 6), ER.C.26 (étape 7), MD.C.30, AGGLO.A.04

Numéro **P4.8**	**Désimperméabilisation et végétalisation de places de jeux à Bulle**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : 80'000 CHF HT à la charge de la Commune**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Bulle **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Bulle

DESCRIPTION

Description et faisabilité

> Désimperméabilisation et végétalisation de places de jeux
> Un état des lieux réalisé dans le courant de l'année 2022 a notamment permis d'inventorier 20 aires de jeux pour enfants et d'en contrôler l'état d'entretien. Cet inventaire comporte la description de chacune des places de jeux et précise leurs points forts et faibles, ainsi que les possibilités d'amélioration.
> Une analyse précise de chaque place a ainsi été réalisée afin d'établir une stratégie d'action, définir la priorisation des interventions et estimer les coûts de chaque mesure potentielle.
> Sites d'intervention : trois places de jeux existantes de la rue du Stade, de la rue du Moléson et des Quatre-Sapins.

Tâches des communes

> 2026 : réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Pas de lien avec d'autres mesures

Numéro **P4.9**	**Cycle d'orientation de la Tour-de-Trême**	
B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Bulle **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Bulle

DESCRIPTION

Description et faisabilité

> Végétalisation et désimperméabilisation de la cour du cycle d'orientation de la Tour-de-Trême.
> La Ville n'est pas majoritairement décideur.

Tâches des communes

> 2028 : Concept
> 2029 : Appel d'offres
> 2030 : Avant-projet
> 2031 : Projet
> 2032-34 : Début des réalisations

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures

Pas de lien avec d'autres mesures

Numéro **P4.10**	**Parking P3 de la Gruyères**	
B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune de Gruyères **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Gruyères

DESCRIPTION

Description et faisabilité

> Végétalisation et désimperméabilisation du Parking P3.

Tâches des communes

> 2028 : Concept
> 2029 : Appel d'offres
> 2030 : Avant-projet
> 2031 : Projet
> 2032-34 : Début des réalisations

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

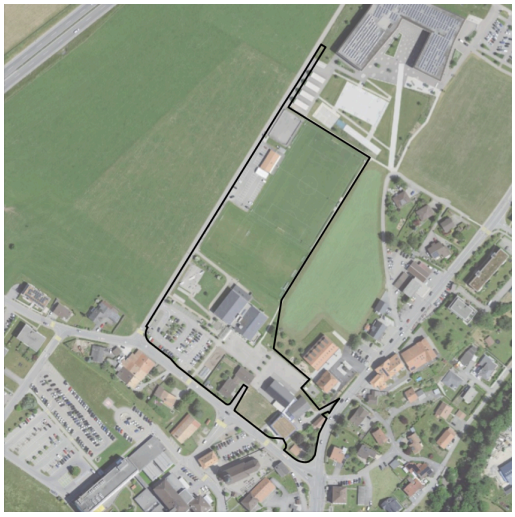
Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : MD.A.P.02, GT.A.P.04

Numéro **P4.11**	**Réaménagement des cours d'école à Riaz**	
B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune de Riaz **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Riaz

DESCRIPTION



Description et faisabilité

> Végétalisation et réaménagement des cours d'école à Riaz. Une étude est en cours.

Tâches des communes

> 2028 : Concept
> 2029 : Appel d'offres
> 2030 : Avant-projet
> 2031 : Projet
> 2032-34 : Début des réalisations

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

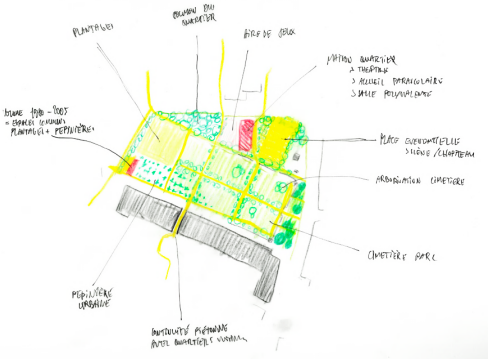
Lien avec d'autres mesures

Pas de lien avec d'autres mesures

Numéro **P4.12**	**Cimetière de Bulle et jardins familiaux**	
C HORIZON DE PLANIFICATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : 300'000 CHF HT**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Bulle **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Bulle

DESCRIPTION

Situation



Esquisse conceptuelle 2024

Description et faisabilité

> Le cimetière constitue une surface minérale importante, progressivement trop grande par rapport à ses besoins. Le site est propice à des mesures de végétalisation et de renforcement de la biodiversité. En outre, les jardins familiaux voisins font l'objet d'une liste d'attente importante. Des opportunités de valorisation du site en faveur de l'accueil du public pour de nouveaux usages et de la biodiversité existent. Une étude préliminaire a été réalisée et de grandes surfaces ont été transformées en praires ces dernières années.

Tâches de la commune

> 2030 : Tests de pollution des sols, programmation interservices, clarification des démarches (concours)
> 2030 : Crédit d'étude pour le concours
> 2031 : Concours
> 2032 : Avant-projet
> 2033 : Projet
> 2034 : Réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient les communes dans leurs tâches, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

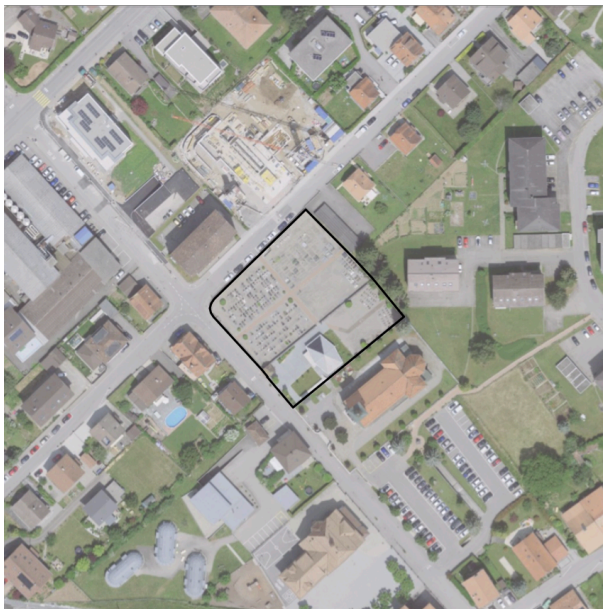
> Le SNP soutient les communes dans leurs tâches et appuie les communes dans leurs recherches de financements.

Coûts et clé de répartition du financement

25'000 CHF HT	Tests pollutions
25'000 CHF HT	Ateliers de programmation et clarification des démarches de concours
250'000 CHF HT	Concours
300'000 CHF HT	TOTAL

Lien avec d'autres mesures

Pas de lien avec d'autres mesures

C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelles mesures	**Coût à charge des communes**
		**P4.13, Cimetière de Broc** > Végétalisation et désimperméabilisation du cimetière de Broc. > Pas de lien avec d'autres mesures
		P4.14, Cimetière de la Tour-de-Trême > Végétalisation et désimperméabilisation du cimetière de la Tour-de-Trême. > Pas de lien avec d'autres mesures

P4.15, Place du Carré (Tour-de-Trême)

> Végétalisation et désimperméabilisation de la Place du Carré à la Tour-de-Trême.

Liens avec d'autres mesures

> Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : ER.2b (2125.005)
> Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
> Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
> Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : -

P4.16, École primaire de Marsens

> Végétalisation et désimperméabilisation de la cour de l'école primaire de Marsens.

Liens avec d'autres mesures

> Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
> Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
> Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
> Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.C.31

Numéro **P5**	**Valorisation de l'ancienne source communale de Morlon**	
A HORIZON DE PLANIFICATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : Mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune du Morlon Territoire(s) concerné(s) Commune du Morlon

DESCRIPTION

Mesure
Valorisation de l'ancienne source communale
Secteur urbain
Forêt
Cours d'eau

Description et faisabilité

> Valorisation de l'ancienne source communale et mise à ciel ouvert de son écoulement vers le lac de la Gruyères ; création d'un ruisseau avec biotope, valorisant ainsi l'itinéraire MD reliant l'arrêt TP « Morlon école/lac » à la presqu'île.

Opportunité et utilité

> CE4 : la valorisation de l'ancienne source communale permet de réduire les atteintes à l'environnement et de mieux gérer les ressources en eaux.

Lien avec les besoins d'action

> BA1 : S'adapter aux changements climatiques
> BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
> BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Tâches des communes

> 2024 : Concept
> 2025 : Appel d'offres
> 2026 : Avant-projet
> 2027 : Projet
> 2028 : Réalisation

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient la commune du Morlon dans sa tâche, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

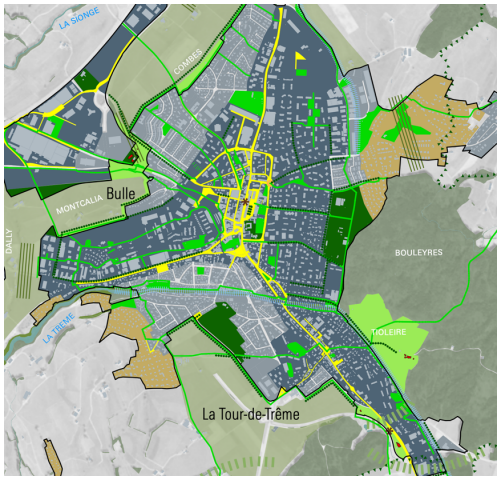
> Le SNP soutient la commune du Morlon dans sa tâche et appuie les communes dans sa recherche de financements.

Lien avec d'autres mesures

Nouvelle mesure, pas de mesure en relation avec les PA précédents
Mesure(s) du PA5 corrélée(s) / liée(s) : pas de lien avec d'autres mesures

Numéro **P6**	**Rénovation de l'éclairage public à Bulle**	
A HORIZON DE PLANIFICATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût : Mesure non-chiffrée**
Catégorie de mesures Paysage		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Bulle **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

DESCRIPTION



Espace public

Description et faisabilité

> Rénovation de l'éclairage public
> Réalisation d'économies d'énergie et réduction de la pollution lumineuse pour la faune.

Opportunité et utilité

> CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

Lien avec les besoins d'action

> BA1 : S'adapter aux changements climatiques
> BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
> BA3 : Construire vers l'intérieur de manière dense, mixte et qualitative
> BA5 : Instaurer une approche multimodale de la sécurité routière
> BA6 : Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains
> BA7 : Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre
> BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Tâches des communes

> Réalisation : 2027

Tâches de l'agglomération

> L'agglomération soutient la Ville de Bulle dans sa tâche, en particulier en mettant en relation les responsables chargés de la mesure et en échangeant lors des comités techniques.

Tâches du canton

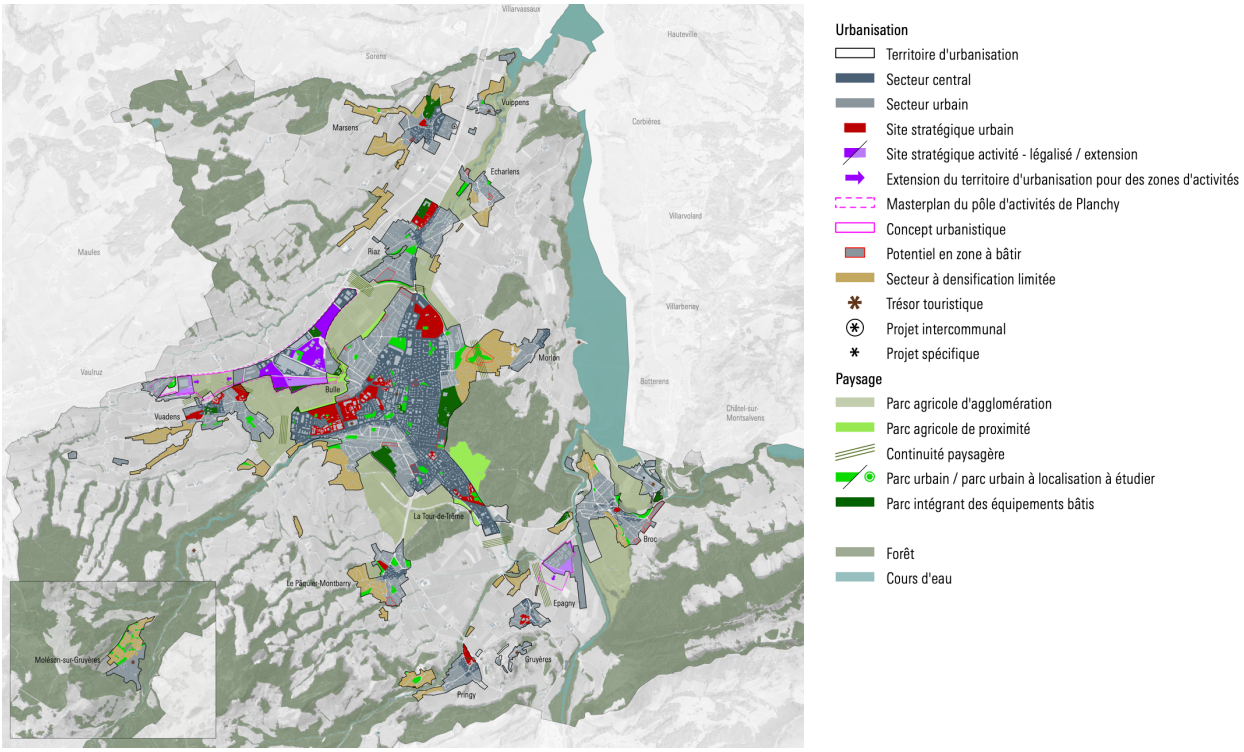
> Le SNP et le SDE soutiennent la Ville de Bulle dans sa tâche et appuie les communes dans sa recherche de financements.

Lien avec d'autres mesures

Nouvelle mesure, pas de mesure en relation avec les PA précédents
Mesure(s) du PA5 corrélée(s) / liée(s) : pas de lien avec d'autres mesures

Numéro **U1**	**Transcription du thème « urbanisation » dans les PAL**	
A **HORIZON DE PLANIFICATION** **TACHE PERMANENTE**	**Historique** PA3: U1 PA4: U1 Code ARE: 2125.4.038	**Coût à charge des communes en lien avec leur PAL**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Communes **Territoire(s) concerné(s)** Toutes les communes

DESCRIPTION



Description et faisabilité

Les aspects « urbanisation » de la vision et des stratégies liantes du PDA doivent être retranscrits dans les dossiers directeurs des PAL respectifs de chaque commune. Au minimum, les stratégies suivantes doivent être retranscrites :

- Territoire d'urbanisation
- Secteur urbain et central
- Sites stratégiques urbain
- Sites stratégiques d'activité
- Extension du territoire d'urbanisation pour les zones d'activités
- Masterplan du pôle d'activité de Planchy
- Concept urbanistique
- Potentiel en zone à bâtir
- Secteurs à densification limitée
- Trésors touristiques
- Projets intercommunaux
- Projets spécifiques

Toute modification partielle et générale de PAL ainsi que tout projet de PAD (dont les modifications) doivent respecter les stratégies mentionnées.

Opportunité et utilité

> CE1 : La densification et l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti permet une meilleure accessibilité de la population aux transports public.
> CE2 : La transcription du thème urbanisation dans les PAL permet de favoriser l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.
> CE4 : La densification et l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti permet de réduire l'étalement urbain et la pression sur les milieux naturel et de mieux gérer les ressources.

Lien avec les besoins d'action

> BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
> BA3 : Construire vers l'intérieur de manière dense, mixte et qualitative
> BA4 : Garantir les conditions d'accueil en emploi industriel
> BA6 : Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains
> BA7 : Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre
> BA8 : Renforcer la mise en réseau des polarités par les transports publics
> BA9 : Maitriser l'accessibilité TIM
> BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Tâches des communes

> Mise en œuvre de la mesure lors d'une prochaine modification partielle et/ou générale de PAL ainsi que tout projet de PAD (dont les modifications) doivent respecter les stratégies mentionnées.

Tâches de l'agglomération

> Appui technique et organe de préavis.

Tâches du canton

> Appui technique, organe de préavis, approbation du PAL.

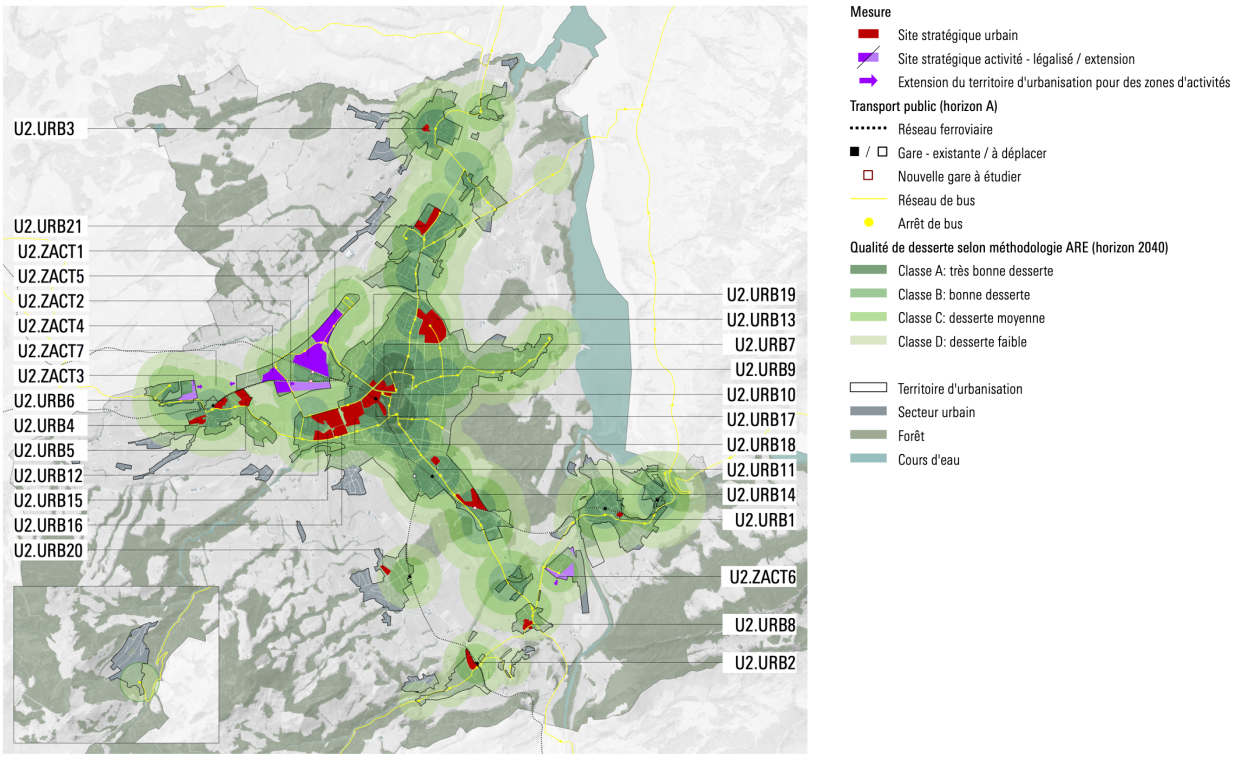
Lien avec d'autres mesures
Mesure(s) du PA1 en relation : -
Mesure(s) du PA3 en relation : U1
Mesure(s) du PA4 en relation : U2, U3
Mesure(s) du PA5 corrélée(s) / liée(s) : U2
:

État de planification

Commune	Etat PAL	Dernière approbation	Dernière enquête
Broc	Approuvé sous cond.	2019	2022
Bulle	Approuvé sous cond.	2023	-
Echarlens	Approuvé sous cond.	2024	-
Gruyères	Approuvé sous cond.	2024	-
Le Pâquier	Approuvé sous cond.	2016	2020
Marsens	Approuvé sous cond.	2024	-
Morlon	Approuvé sous cond.	2014	-
Riaz	Approuvé sous cond.	2019	2024
Vuadens	Approuvé sous cond.	2023	-

Numéro **U2**	**Suivi et mise en œuvre des sites stratégiques**	
A HORIZON DE PLANIFICATION **TACHE PERMANENTE**	**Historique** PA3: U2 PA4: U2 Code ARE: 2125.4.039	**Coût : Coûts à la charge des communes**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Communes **Territoire(s) concerné(s)** Toutes les communes

DESCRIPTION



Description et faisabilité

Les sites stratégiques sont des leviers essentiels du développement vers l'intérieur coordonné au système de mobilité. Ils ont pour but un développement de qualité, dense et mixte.

Opportunité et utilité

- CE1 : La densification et l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti à travers la mise en œuvre des sites stratégiques permet une meilleure accessibilité de la population aux transports public.
- CE2 : La mise en œuvre des sites stratégique permet de favoriser l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.
- CE4 : La densification et l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti permet de réduire l'étalement urbain et la pression sur les milieux naturel et de mieux gérer les ressources.

Lien avec les besoins d'action

- BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
- BA3 : Construire vers l'intérieur de manière dense, mixte et qualitative
- BA4 : Garantir les conditions d'accueil en emploi industriel
- BA6 : Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains
- BA7 : Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre
- BA8 : Renforcer la mise en réseau des polarités par les transports publics
- BA9 : Maitriser l'accessibilité TIM
- BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Tâches des communes

Préalablement au développement des sites, un accord-cadre est établi entre la commune et le(s) propriétaire(s) sur la base du PA. Il définit :

- Le calendrier d'élaboration du projet,
- Les intervenants,
- Le type de processus,
- Les modalités de financement des études et des mesures d'équipements nécessaires au quartier, dans le site ou à l'extérieur.

Sauf exception justifiée par des études détaillées, les sites stratégiques doivent suivre les principes suivants :

- PAD recommandés et définition d'objectifs,
- Densité correspondant aux critères définis par le PA,
- Mixité fonctionnelle importante pour les sites stratégiques urbains,
- Coordination avec les mesures infrastructurelles du PA et les autres mesures éventuelles d'équipements de détail.

Toute modification partielle de PAL doit respecter les sites stratégiques du PA. L'étude d'un PAD est en tous les cas l'occasion d'adapter le PAL selon les nécessités.

Tâches de l'agglomération

- Préavise les projets de PAL et PAD, en vérifiant la conformité du projet au PA/PDA.
- Participe, si besoin, au suivi des études liées aux sites stratégiques, dans le cadre de l'accord-cadre conclu.

Tâches du canton

- Accompagne les communes dans la transcription des sites stratégiques dans le PAL.
- Préavise les projets de PAL et PAD, notamment en vérifiant la conformité du projet de PAL au PA/PDA.
- Participe, si besoin, au suivi des études liées aux sites stratégiques, dans le cadre de l'accord conclu.

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA1 en relation : U2 à U5
Mesure(s) du PA3 en relation : U2
Mesure(s) du PA4 en relation : U2
Mesure(s) du PA5 corrélée(s) / liée(s) : U1

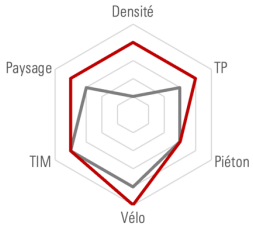
Numéro **U2.URB1**	**Site stratégique urbain « Le Biffé »**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Broc

DESCRIPTION

> Env. 7'900 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :150 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants total : env. 140
> Potentiel d'emplois total : env. 10

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > En 2025 : C (B)
  > Horizon A-B : C (B)
  > Horizon C : B (A)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : γ (bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



> Secteur non bâti au cœur de localité, parcellaire complexe
> Le site est bien équipé et ne nécessite aucun ajustement du système de transport

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2025	à faire
MEP (ou avant-projet)	2026	
Planification (PAD ou autre)	2027	
Projet	2027	
Réalisation	2028	

Lien avec d'autres mesures
Pas de lien avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☒ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

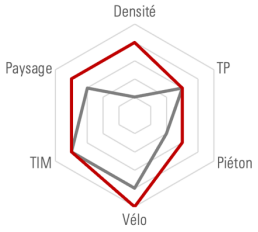
Numéro **U2.URB2**	**Site stratégique urbain « Pringy Gare et Maison du Gruyères »**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Gruyères

DESCRIPTION

> Env. 20'300 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :150 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants total : env. 320
> Potentiel d'emplois total : env. 80

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C (B)
  > horizon A-B : C (B)
  > horizon C : C (B)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : γ (bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



> Secteur non bâti au cœur de localité.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (avant-projet)		réalisé
Planification (PAD ou autre)		réalisé
Projet	2025	En cours
Réalisation	2028	

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : MD.A.P.06

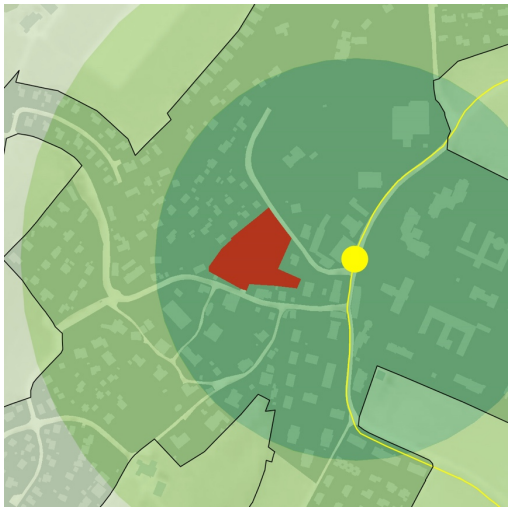
Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☒ Dangers naturels
☒ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.URB3**	**Site stratégique urbain « Centre village de Marsens »**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Marsens

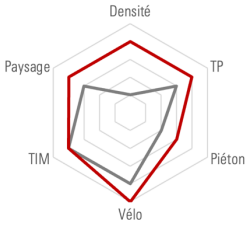
DESCRIPTION



- Env. 9'200 m^2
- Zone centrale, mixte ou assimilée
- Densité visée :150 habitants-emplois par hectare
- Potentiel d'habitants total : env. 130
- Potentiel d'emplois total : env. 10

Desserte et potentiel multimodal

- Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  - en 2025 : C (A)
  - horizon A-B : B (A)
  - horizon C : B (A)
- Potentiel piétonnier : moyen
- Potentiel cyclable : très bon
- Qualité desserte TIM selon PDCant : γ (bonne)
- Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



- Secteur non bâti au cœur de localité.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2025	à faire
MEP (ou avant-projet)	2026	
Planification (PAD ou autre)	2027	
Projet	2027	
Réalisation	2028	

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.A.P.06

Impact sur l'environnement

- ☐ Zone agricole
- ☒ Eaux souterraines
- ☐ Biodiversité (recensement local)
- ☐ OPAM
- ☒ OPB
- ☐ Sites pollués
- ☐ Emprise SDA
- ☐ Espace réservé aux eaux
- ☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
- ☐ Dangers naturels
- ☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

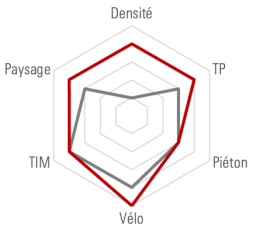
Numéro **U2.URB4**	**Site stratégique urbain « Pré de la Cure »**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Vuadens

DESCRIPTION

> Env. 23'000 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :150 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants total : env. 340
> Potentiel d'emplois total : env. 20

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C (B)
  > horizon A-B : C (A)
  > horizon C : B (A)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : γ (bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



> Secteur non bâti au cœur de localité.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (avant-projet)		réalisé
Planification (PAD ou autre)		en cours
Projet	2027	
Réalisation	2028	

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.A.P.09

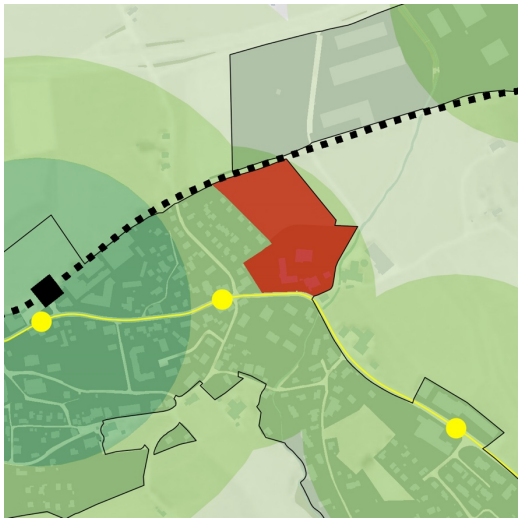
Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.URB5**	**Site stratégique urbain « Le Russon »**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Vuadens

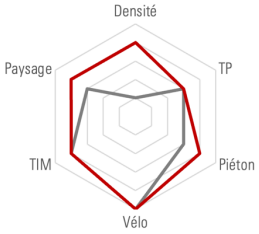
DESCRIPTION



> Env. 40'000 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :150 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants total : env. 60
> Potentiel d'emplois total : env. 40

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C (B)
  > horizon A-B : C (B)
  > horizon C : C (B)
> Potentiel piétonnier : bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : γ (bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



> Secteur non bâti au cœur de localité, établissement d'un EMS.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
Concours (ou avant-projet)		réalisé
Planification (PAD ou autre)		réalisé
Projet	2027	en cours
Réalisation	2028	

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : ER.11 (2125.021)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : -

Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

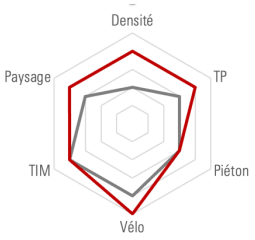
Numéro **U2.URB6**	**Site stratégique urbain « Atlantis »**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Vuadens

DESCRIPTION

> Env. 19'760 m^2
> Zone mixte.
> Projet de quartier offrant commerces, loisirs et hôtellerie.
> Rue et place en lien avec la gare et les axes de mobilité douce.
> Densité visée : 150 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants total : env. 300
> Potentiel d'emplois total : env. 70

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C (B)
  > horizon A-B : C (A)
  > horizon C : B (A)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : γ (bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



> Secteur bâti à restructurer (requalification, densification) en contact avec la gare.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (ou avant-projet)		en cours
Planification (PAD ou autre)	2025	en cours
Projet	2026	
Réalisation	2028	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Si le potentiel de mixité habitant-emplois estimé semble faible, les valeurs fixées de volumes d'activités sont de 30% au minimum. Le faible nombre d'emplois relève de la nature des activités (loisirs, salles à louer, locaux de musiques, etc.).

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : ER.11 (2125.021), MD.24 (2125.055)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : MD.A1.1 (2125.4.009)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.3, MD.A.P.08

Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☒ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☒ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

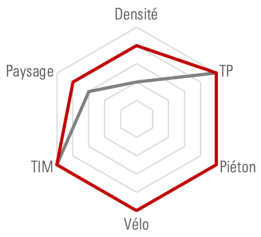
Numéro **U2.URB7**	**Site stratégique urbain « Crêts-gare ouest »**	
B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Bulle

DESCRIPTION

- Env. 23'160 m^2
- Zone centrale, mixte ou assimilée
- Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
- Potentiel d'habitants et d'emplois : env. 200 hab. et 50 emplois (horizon B), env. 200 hab. et 50 emplois (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal

- Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  - en 2025 et horizon A-B-C : A (A)
- Potentiel piétonnier : très bon
- Potentiel cyclable : très bon
- Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
- Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 20 %



- Secteur partiellement bâti à densifier, en contact avec la gare.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (ou avant-projet)		réalisé
Planification (PAD ou autre)		réalisé
Projet		en cours
Réalisation	2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Pas de lien avec les mesures des PA précédents

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.A.P.12, AGGLO.A.04

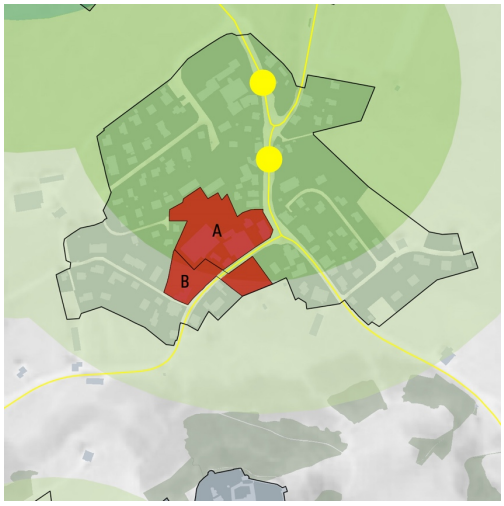
Impact sur l'environnement

- ☐ Zone agricole
- ☒ Eaux souterraines
- ☐ Biodiversité (recensement local)
- ☐ OPAM
- ☒ OPB
- ☐ Sites pollués
- ☐ Emprise SDA
- ☐ Espace réservé aux eaux
- ☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
- ☐ Dangers naturels
- ☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.URB8**	**Site stratégique urbain « Epagny »**	
A et B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Gruyères

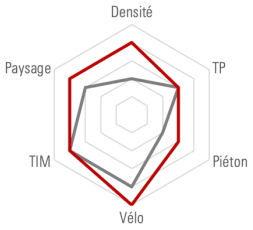
DESCRIPTION



> Env. 1'800 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :150 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants et d'emplois : env. 15 habitants et 5 emplois (horizon A), env. 15 habitants (horizon B)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C (B)
  > horizon A-B : C (B)
  > horizon C : C (A)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : γ (bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



> Secteur bâti au cœur de localité avec activités générant des nuisances à relocaliser (mesure U2.ZACT6). Reconversion et restructuration du site.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2025	à faire
MEP (ou avant-projet)	2026	
Planification (PAD ou autre)	2027	
Projet	2027	
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.C.33

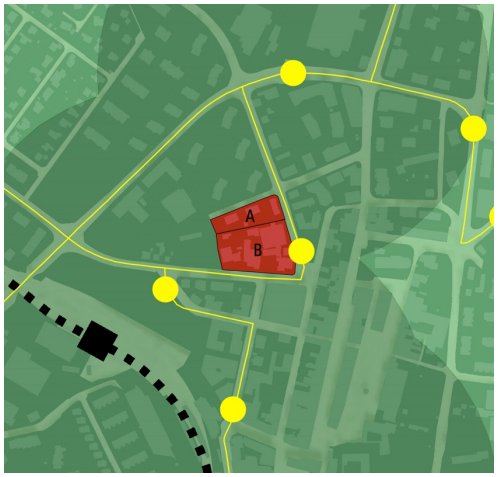
Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.URB9**	**Site stratégique urbain « Crêts-gare est »**	
A et B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

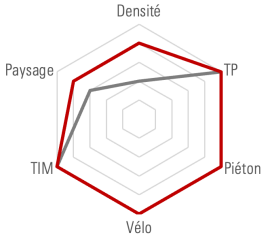
DESCRIPTION



- Env. 11'430 m^2
- Zone centrale, mixte ou assimilée
- Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
- Potentiel d'habitants et d'emplois : env. 50 habitants et 10 emplois (horizon A), env. 50 habitants et 10 emplois (horizon B)

Desserte et potentiel multimodal

- Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  - en 2025 et horizon A-B-C : A (A)
- Potentiel piétonnier : très bon
- Potentiel cyclable : très bon
- Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
- Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 20 %



- Secteur bâti au cœur de localité, à restructurer et densifier en veillant à l'identité spécifique du site et au patrimoine.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2025	à faire
MEP (ou avant-projet)	2026	
Planification (PAD ou autre)	2027	
Projet	2028	
Réalisation	2029 (horizon A), 2032 (horizon B)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : ER.A2 (2125.4.002)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.A.P.12, AGGLO.A.04

Impact sur l'environnement

- ☐ Zone agricole
- ☒ Eaux souterraines
- ☐ Biodiversité (recensement local)
- ☐ OPAM
- ☒ OPB
- ☒ Sites pollués
- ☐ Emprise SDA
- ☐ Espace réservé aux eaux
- ☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
- ☐ Dangers naturels
- ☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

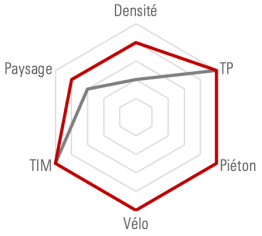
Numéro **U2.URB10**	**Site stratégique urbain « Crêts-gare sud »**	
A et B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

DESCRIPTION

> Env. 5'130 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants et d'emplois : env. 50 habitants et 25 emplois (horizon A), env. 50 habitants et 25 emplois (horizon B)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : A (A)
  > horizon A-B : A (A)
  > horizon C : A (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 20 %



> Secteur bâti à restructurer et densifier.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (ou avant-projet)		en cours
Planification (PAD ou autre)	2026	
Projet	2027	
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : TP.16h (2125.235)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : PM.4.1 (2125.3.016)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.A.P.12, AGGLO.A.04

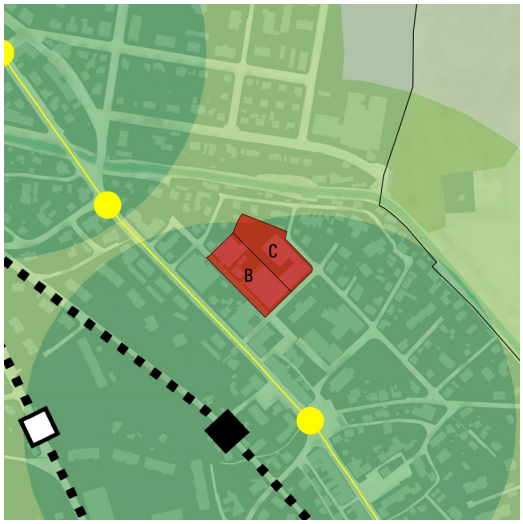
Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

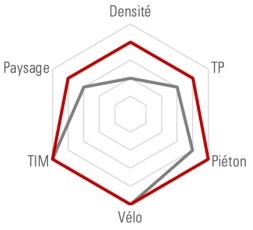
Numéro **U2.URB11**	**Site stratégique urbain « Tivoli (centre LTT) »**	
B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

DESCRIPTION



- Env. 12'215 m^2
- Zone centrale, mixte ou assimilée
- Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
- Potentiel d'habitants et d'emplois : env. 135 habitants et 7 emplois (horizon B), env. 135 habitants et 7 emplois (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal



- Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  - en 2025 : C (B)
  - horizon A-B : C (B)
  - horizon C : B (A)
- Potentiel piétonnier : très bon
- Potentiel cyclable : très bon
- Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
- Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 40 %

- Secteur partiellement bâti au cœur de localité à densifier.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		en cours
MEP (ou avant-projet)	2026	
Planification (PAD ou autre)	2027	
Projet	2027	
Réalisation	2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : ER.2c (2125.006)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : -

Impact sur l'environnement

- ☐ Zone agricole
- ☒ Eaux souterraines
- ☐ Biodiversité (recensement local)
- ☐ OPAM
- ☒ OPB
- ☐ Sites pollués
- ☐ Emprise SDA
- ☐ Espace réservé aux eaux
- ☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
- ☐ Dangers naturels
- ☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

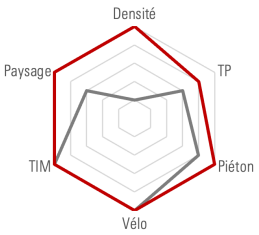
Numéro **U2.URB12**	**Site stratégique urbain « La Pâla »**	
A et B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

DESCRIPTION

> Env. 84'770 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants et d'emplois : env. 740 habitants et 60 emplois (horizon A), env. 740 habitants et 60 emplois (horizon B)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C-D (B)
  > horizon A-B : C (A-B)
  > horizon C : B-C (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : α (excellente)
> Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 40 %



> Secteur non bâti le long d'un axe de développement majeur (ouest bullois). Développement de forte densité et mixité fonctionnelle élevée.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (ou avant-projet)		réalisé
Planification (PAD ou autre)	2027	en cours
Projet	2027	
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.1, ER.B.P.16, MD.C.31

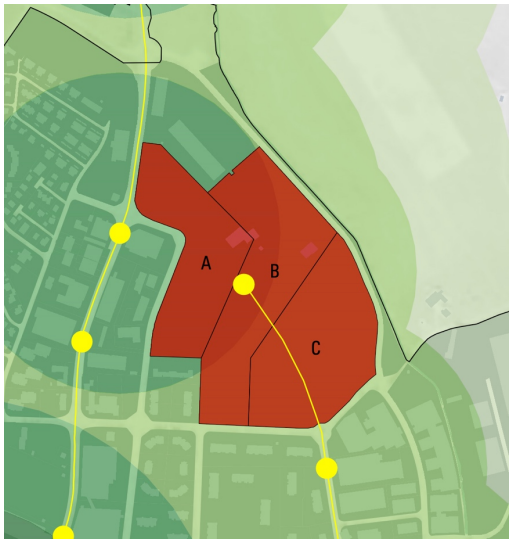
Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☒ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

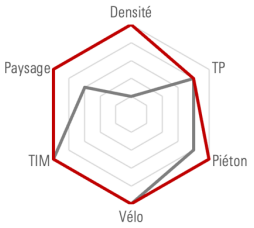
Numéro **U2.URB13**	**Site stratégique urbain « Le Terraillet »**	
A, B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		**Maître d'ouvrage pilote de la mesure** Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

DESCRIPTION



> Env. 93'460 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants et d'emplois : env. 730 habitants et 230 emplois (horizon A), env. 730 habitants et 230 emplois (horizon B), env. 730 habitants et 230 emplois (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal



> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : B-C (B-C)
  > horizon A-B : B-C (B)
  > horizon C : B-C (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : α (excellente)
> Stationnement TIM : selon RCU, activités confort B = 40 % et logement confort = 50 à 70 % (selon PAD)

> Secteur non bâti le long d'un axe de développement majeur (nord bullois). Développement de forte densité et mixité fonctionnelle élevée.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
Masterplan		réalisé
Planification (PAD ou autre)		réalisé
MEP par secteurs	Dès 2025	
Projet de pièces urbaines	Dès 2027	
Réalisation	Dès 2028 (horizon A), 2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : TP.A1 (2125.4.026), PA5 : TP.A.P.02, ER.B.P.17, GT.B.P.06, AGGLO.A.04

Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

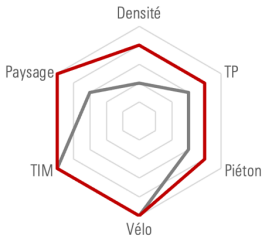
Numéro **U2.URB14**	**Site stratégique urbain « Parqueterie »**	
A, B, C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

DESCRIPTION

> Env. 56'070 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants et d'emplois total : env. 900 habitants et 16 emplois (horizon A), env. 300 habitants et 16 emplois (horizon B), env. 300 habitants et 16 emplois (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 et horizon A-B : C-D (B)
  > horizon C : B (A)
> Potentiel piétonnier : bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 40 % à 60 %



> Secteur partiellement bâti (ancienne parqueterie) en restructuration et densification.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (ou avant-projet)		réalisé
Planification (PAD ou autre)		réalisé
Projet		en cours
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : SUP.4, MD.7.5 (2125.3.031)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : SUP.2
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.2

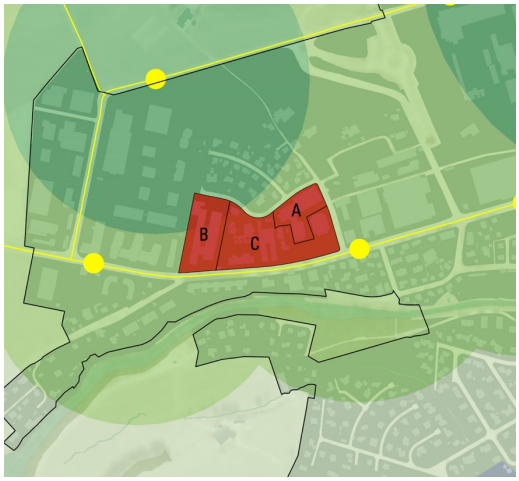
Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☒ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☒ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☒ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.URB15**	**Site stratégique urbain « St-Joseph »**	
A, B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

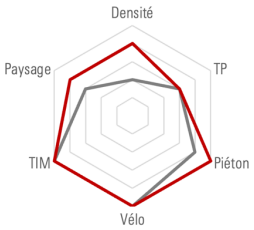
DESCRIPTION



> Env. 36'320 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants et d'emplois total : env. 230 habitants et 40 emplois (horizon A), env. 230 habitants et 40 emplois (horizon B), env. 230 habitants et 40 emplois (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C (B)
  > horizon A-B : C (B)
  > horizon C : C (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 40 %



> Secteur bâti le long d'un axe de développement majeur (ouest bullois) à restructurer et densifier en veillant au maintien d'une forte mixité fonctionnelle.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (ou avant-projet)		réalisé
Planification (PAD ou autre)		réalisé
Projet		en cours
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : ER.4 (2125.008)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : MD.6.3 (2125.3.022)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : -

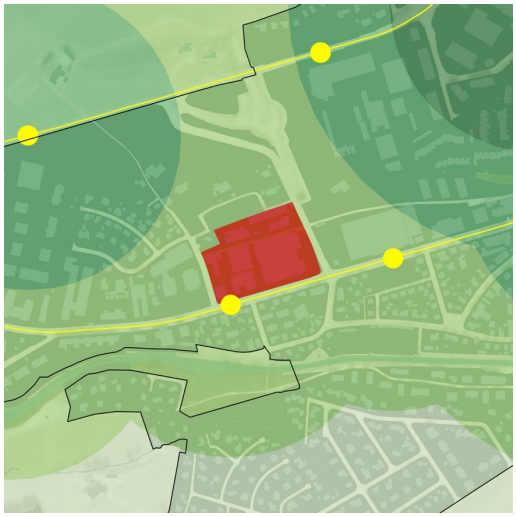
Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☒ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.URB16**	**Site stratégique urbain « Usiniers »**	
B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

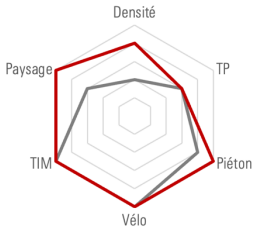
DESCRIPTION



> Env. 29'530 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants total : env. 545
> Potentiel d'emplois total : env. 135

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C (B)
  > horizon A-B : C (B)
  > horizon C : C (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 40 %



> Secteur bâti le long d'un axe de développement majeur (ouest bullois) à restructurer et densifier en veillant au maintien d'une forte mixité fonctionnelle.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2029	à faire
MEP (ou avant-projet)	2030	
Planification (PAD ou autre)	2031	
Projet	2032	
Réalisation	2033	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : ER.4 (2125.008), MD.19e (2125.048)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : MD.6.3 (2125.3.022)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : -

Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☒ OPAM
☒ OPB
☒ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

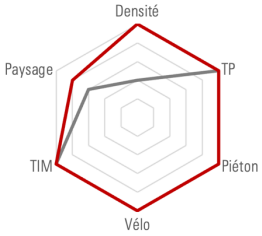
Numéro **U2.URB17**	**Site stratégique urbain « Gare ouest »**	
B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

DESCRIPTION

> Env. 23'160 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants et d'emplois total : env. 200 habitants et 50 emplois (horizon B), env. 200 habitants et 50 emplois (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif):
  > en 2025 : A (A)
  > horizon A-B : A (A)
  > horizon C : A (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 20 %



> Secteur ouest du quartier de la gare restant à développer, suite aux premières étapes réalisées. Actuellement, le site est occupé par les activités des TPF, en principe à maintenir, voire à délocaliser tout ou partie à proximité.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2028	à faire
MEP (ou avant-projet)	2029	
Planification (PAD ou autre)	2030	
Projet	2031	
Réalisation	2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

La réalisation est prévue par étapes (court, moyen et long terme), selon les intentions des propriétaires privés.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : TP.16h (2125.235), MD.24 (2125.055)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : PM.4.1 et 4.2 (2125.3.016 et 017), MD.6.1 et 6.3 (2125.3.020 et 022)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : MD.C.31

Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☒ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☒ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

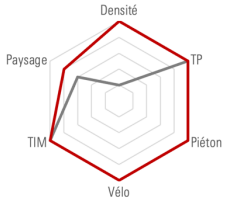
C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**

U2.URB18 Site stratégique urbain « Despond »

> Env. 180'050 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants total : env. 1'385
> Potentiel d'emplois total : env. 1'385

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) : horizon C : A-B (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 20 à 40 %

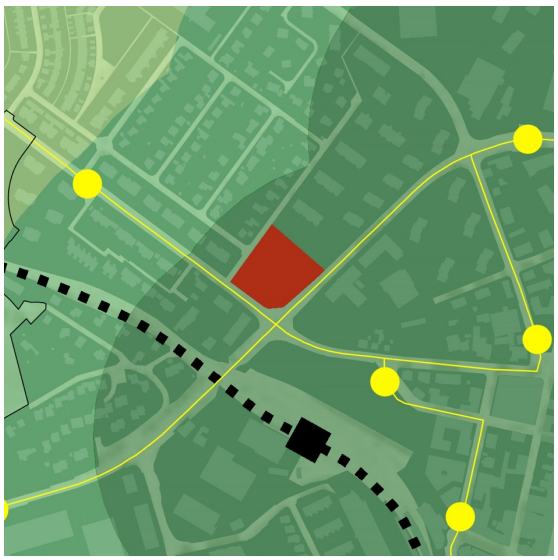


> Secteur d'activité en fonction. Potentiel de reconversion important en cœur de ville dans le cas où l'entreprise devait être sortie du site (à long terme).

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : MD.6.3 (2125.3.022)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.1, ER.C.27, MD.C.31

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Commune et propriétaires
Territoire(s) concerné(s)
Ville de Bulle

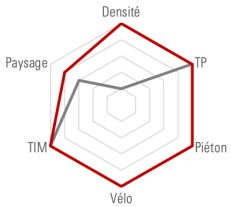
U2.URB19 Site stratégique urbain « Château-d'en-Bas »



> Env. 6'600 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :250 habitants-emplois par hectare
> Potentiel d'habitants total : env. 164
> Potentiel d'emplois total : env. 110

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) : horizon C : A (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU, confort B = 20 à 40 %



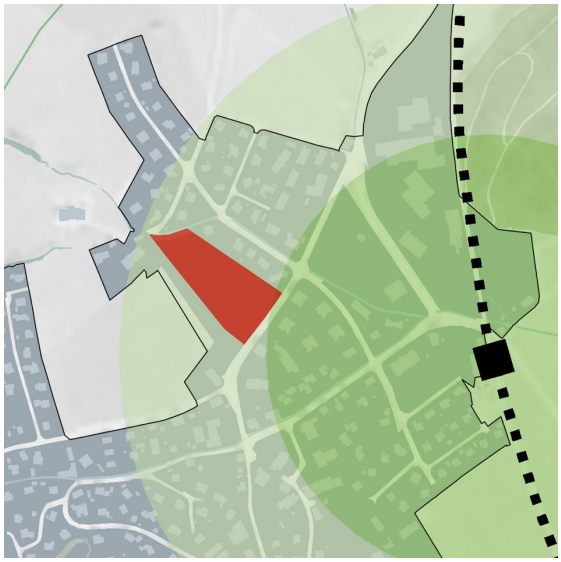
> Grande parcelle libre au centre-ville, potentiel élevé de densification et valorisation de l'espace public (parc public notamment).

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : AGGLO.A.04

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Commune et propriétaires
Territoire(s) concerné(s)
Ville de Bulle

C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**

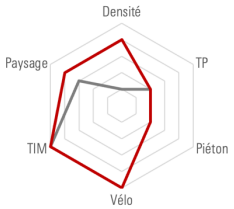
U2.URB20 Site stratégique urbain « Villarblanchin »



> Env. 11'520 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :150 habitants-emplois par hectare
> Potentiels d'habitants : env. 143
> Potentiels d'emplois : env. 8

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) : horizon C : D (C)
> Potentiel piétonnier : faible
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



> Parcelle libre en cœur de localité, potentiel élevé de densification et valorisation de l'espace public (parc public notamment).

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : MD.B.P.19

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Commune et propriétaires
Territoire(s) concerné(s)
Commune du Pâquier

U2.URB21 Site stratégique urbain « Aigle-noir »

> Env. 59'060 m^2
> Zone centrale, mixte ou assimilée
> Densité visée :150 habitants-emplois par hectare
> Potentiels d'habitants : env. 200
> Potentiels d'emplois : env. 50

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) : horizon C : B (A)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : γ (bonne)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03

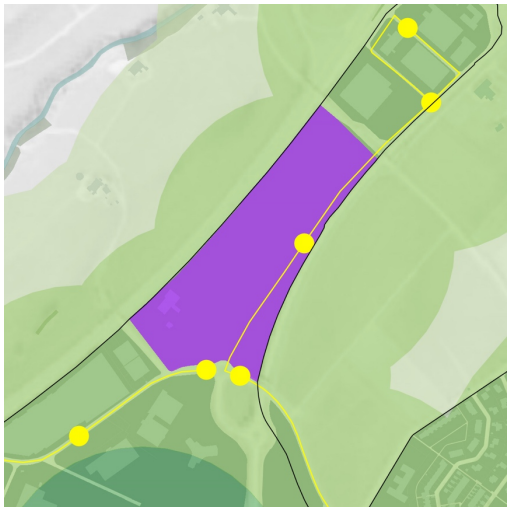
> Parcelle libre en cœur de localité, potentiel élevé de densification et valorisation de l'espace public (parc public notamment).

Lien avec d'autres mesures
Pas de lien avec d'autres mesures

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Commune et propriétaires
Territoire(s) concerné(s)
Commune de Riaz

Numéro **U2.ZACT1**	**Site stratégique activité « Prila »**	
A HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

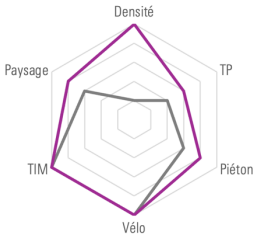
DESCRIPTION



> Env. 105'000 m^2
> Zone d'activités stratégique cantonale
> Densité visée : 150 emplois par hectare
> Potentiel d'emplois total : env. 2'000

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : D (D-E)
  > horizon A-B : C (B)
  > horizon C : C (A)
> Potentiel piétonnier : bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : α (excellente)
> Stationnement TIM : selon masterlaplan 0.3 places/emploi
> Marchandise selon PDCant: raccordement ferroviaire à évaluer



> Parcelle accueillant l'usine Rolex.

Etapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		réalisé
MEP (ou avant-projet)		réalisé
Planification (PAD)		réalisé
Projet		réalisé
Réalisation		en cours, mise en service à partir de 2029

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : -
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : TP.A2.1 (2125.4.027), ER.A.1 (2125.4.001), ER.A4.1 (2125.4.004)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.1, SUP.2, SUP.5, ER.C.29

Impact sur l'environnement

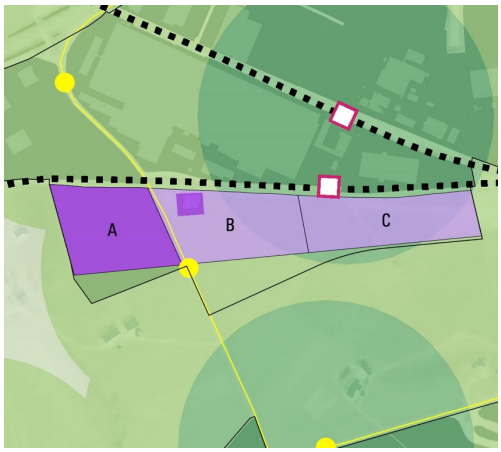
☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☒ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.ZACT2**	**Site stratégique activité « Planchy sud »**	
A et B HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**

Catégorie de mesures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Urbanisation	Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

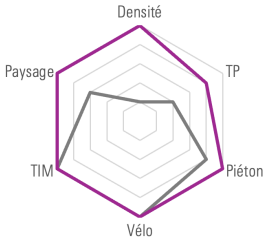
DESCRIPTION



> Zone d'activités stratégique cantonale, env. 108'700 m2
> Densité visée : 150 emplois par hectare
> Potentiel d'emplois total : env. 1000 (horizon A), env. 1000 (horizon B)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : D (D-E)
  > horizon A-B : C-D (B-C)
  > horizon C : B-C (A)
> Potentiel piétonnier : très bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon masterlaplan 0.3 places/emploi
> Marchandise selon PDCant : raccordement ferroviaire à évaluer



> Secteur partiellement en zone, extension planifiée sur SDA. Besoin et respect des contraintes légales démontrés via PDR et planification locale (en cours). Multiples études préliminaires, dont masterplan Planchy.

Étapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		En cours
MEP (avant-projet, concept d'urbanisation)	2026	
Planification (PAD et PIM)	2027	
Projet	2028	
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B)	

Réalisations par étapes selon les besoins. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : MD.24 (2125.055)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : SUP.4
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : SUP.2, ER.A.3 (2125.4.003), TP.A2.1 (2125.4.027), MD.A1.1 (2125.4.009)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.2, SUP.5, ER.C.29

Impact sur l'environnement

☒ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☒ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☒ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

État de planification

Coordination réglée

Numéro **U2.ZACT3**	**Site stratégique activité « Les Kà »**	
A, B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**

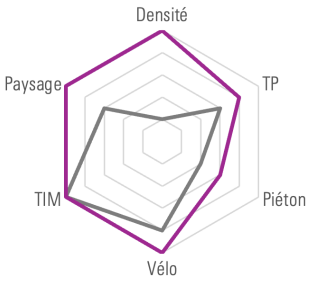
Catégorie de mesures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Urbanisation	Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Vuadens

DESCRIPTION

> Zone d'activités régionale, env. 34'770 m^2
> Densité visée : 150 emplois par hectare
> Potentiel d'emplois total : env. 100 (horizon A), env. 100 (horizon B), env. 100 (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : C-D (A-B)
  > horizon A-B : C-D (A-B)
  > horizon C : B-C (A-B)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon masterlaplan 0.3 places/emploi



> Secteur partiellement en zone, extension planifiée sur SDA. Besoin et respect des contraintes légales démontrés via PDR et planification locale (en cours). Multiples études préliminaires, dont masterplan Planchy.

Étapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2025	à faire
MEP (avant-projet, concept d'urbanisation)	2026	
Planification (PAD et PIM)	2027	
Projet	2028	
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

Réalisations par étapes selon les besoins. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : TP.16b (2125.235)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.5, MD.A.P.09, ER.C.30

Impact sur l'environnement

☒ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☒ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

État de planification
Coordination réglée

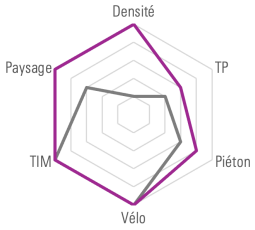
Numéro **U2.ZACT4**	**Site stratégique activité « Le Panney »**	
A, B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		**Maître d'ouvrage pilote de la mesure** Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Vuadens

DESCRIPTION

> Env. 46'490 m^2
> Zone d'activités stratégique cantonale
> Densité visée : 150 emplois par hectare
> Potentiel d'emplois total : env. 200 (horizon A), env. 200 (horizon B), env. 200 (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : D (D)
  > horizon A-B : C (B)
  > horizon C : C (A)
> Potentiel piétonnier : bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon masterlaplan 0.3 places/emploi
> Marchandise selon PDCant : raccordement ferroviaire à évaluer



> Parcelle réserve d'entreprises occupées par du stationnement en surface. Nécessite une mobilisation des réserves pour le bon développement de Planchy, conformément au masterplan.

Étapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2025	
MEP (avant-projet)	2026	
Planification (PAD)	2027	
Projet	2028	
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

Réalisations par étapes selon les besoins. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : SUP.4
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : SUP.2, ER.A.3 (2125.4.003)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.2, AGGLO.A.04

Impact sur l'environnement

☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☒ ORNI

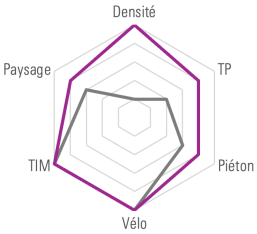
Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.ZACT5**	**Site stratégique activité « Industrie / Croix-Blanche »**	
A, B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**
Catégorie de mesures Urbanisation		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Ville de Bulle

DESCRIPTION

> Env. 156'000 m^2
> Zone d'activités stratégique cantonale
> Densité visée : 150 emplois par hectare
> Potentiel d'emplois total : env. 200 (horizon A), env. 200 (horizon B), env. 200 (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal



> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : D (D)
  > horizon A-B : C (B)
  > horizon C : B (A)
> Potentiel piétonnier : bon
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : α (excellente)
> Stationnement TIM : selon masterlaplan 0.3 places/emploi
> Marchandise selon PDCant: raccordement ferroviaire à évaluer

> Parcelle réserve d'entreprises occupées par des espaces libres et du stationnement en surface. Nécessite une mobilisation des réserves pour le bon développement de Planchy, conformément au masterplan. Potentiel de parc pour le quartier important.

Étapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2025	
MEP (avant-projet)	2026	
Planification (PAD)	2027	
Projet	2028	
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

Réalisations par étapes selon les besoins. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures

Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA1 : MD.21 (2125.055), MD.21b (2125.050)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA3 : SUP.4, MD.6.3 (2125.3.022)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA4 : SUP.2, ER.A1 (2125.4.001), TP.A1.1 (2125.4.026), MD.A1.2 (2125.4.010)
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.1, SUP.2, SUP.5, ER.C.29

Impact sur l'environnement

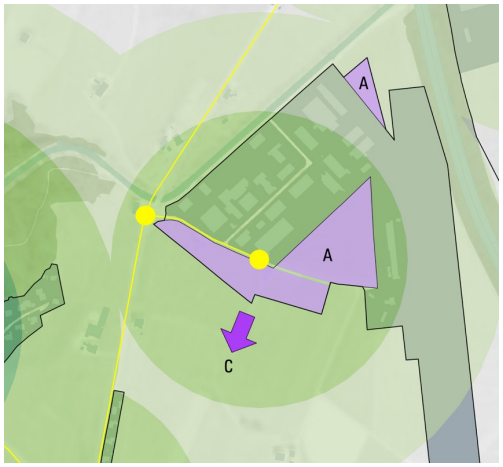
☐ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☒ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☐ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☒ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Numéro **U2.ZACT6**	**Site stratégique activité « En Trême (extensions) »**	
A et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**

Catégorie de mesures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Urbanisation	Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Gruyères

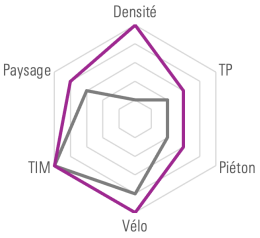
DESCRIPTION



> Existant : 48'340 m^2
> Extension : 85'000 m^2
> Zone d'activités régionale
> Densité visée : 150 emplois par hectare
> Potentiel d'emplois total : env. 200 (horizon A), env. 200 (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) :
  > en 2025 : D (D-E)
  > horizon A-B-C : C (A)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : α (excellente)
> Stationnement TIM : selon RCU et AGGLO.A.03



> Horizon A : extension de zone prévue par le PDR, notamment pour la relocalisation de l'entreprise située dans le site stratégique U2.URB9. En continuité avec la zone existante (densification en cours).
> Horizon C : Réserve régionale à long terme. L'extension figure sous forme de flèche tant qu'elle n'est pas clairement définie sur le territoire par un concept d'urbanisation.

Étapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre	2025	à faire
MEP (avant-projet, concept d'urbanisation)	2026	
Planification (PAD et PIM)	2027	
Projet	2028	
Réalisation	2028 (horizon A), 2036 (horizon C)	

Réalisations par étapes selon les besoins. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : ER.A P.03, MD.A.P.05, MD.C.43

Impact sur l'environnement

☒ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☒ Sites pollués
☒ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☐ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

État de planification
Coordination réglée

Numéro **U2.ZACT7**	**Site stratégique activité « Ruban Vuadens » (extensions)**	
A,B et C HORIZON DE REALISATION	**Historique** Nouvelle mesure	**Coût à charge de la commune et des propriétaires** **Mesure non chiffrée**

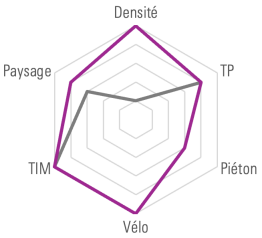
Catégorie de mesures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Urbanisation	Commune et propriétaires **Territoire(s) concerné(s)** Commune de Vuadens

DESCRIPTION

> Extension horizon C : env. 117'000 m^2
> Zone d'activités stratégique cantonale
> Densité visée : 150 emplois par hectare
> Potentiel d'emplois total : env. 330 (horizon A), env. 330 (horizon B), env. 330 (horizon C)

Desserte et potentiel multimodal

> Desserte TP selon ARE (PDCant indicatif) : horizon C : B-C (A-B)
> Potentiel piétonnier : moyen
> Potentiel cyclable : très bon
> Qualité desserte TIM selon PDCant : β (très bonne)
> Stationnement TIM : selon masterlaplan 0.3 places/emploi
> Marchandise selon PDCant : raccordement ferroviaire à évaluer



> Extension planifiée sur SDA en dent creuse du territoire d'urbanisation. Besoin et respect des contraintes légales démontrés via PDR et planification locale en cours. Étude préliminaire via le masterplan Planchy. L'extension figure sous forme de flèche tant qu'elle n'est pas clairement définie sur le territoire par un concept d'urbanisation.

Étapes	Délai indicatif	État de la tâche au 07.2024
Accord-cadre		en cours
MEP (avant-projet, concept d'urbanisation)	2026	
Planification (PAD et PIM)	2027	
Projet	2028	
Réalisation	2028 (horizon A), 2032 (horizon B), 2036 (horizon C)	

Réalisations par étapes selon les besoins. Les étapes de développement indiquées sont indicatives et renseignent un développement plausible permettant d'assurer la coordination avec le système de transport et le respect des directives DPTA.

Lien avec d'autres mesures
Liens avec d'autre(s) mesure(s) PA5 : SUP.3, MD.A.P.08, AGGLO.A.04, ER.C.30

Impact sur l'environnement

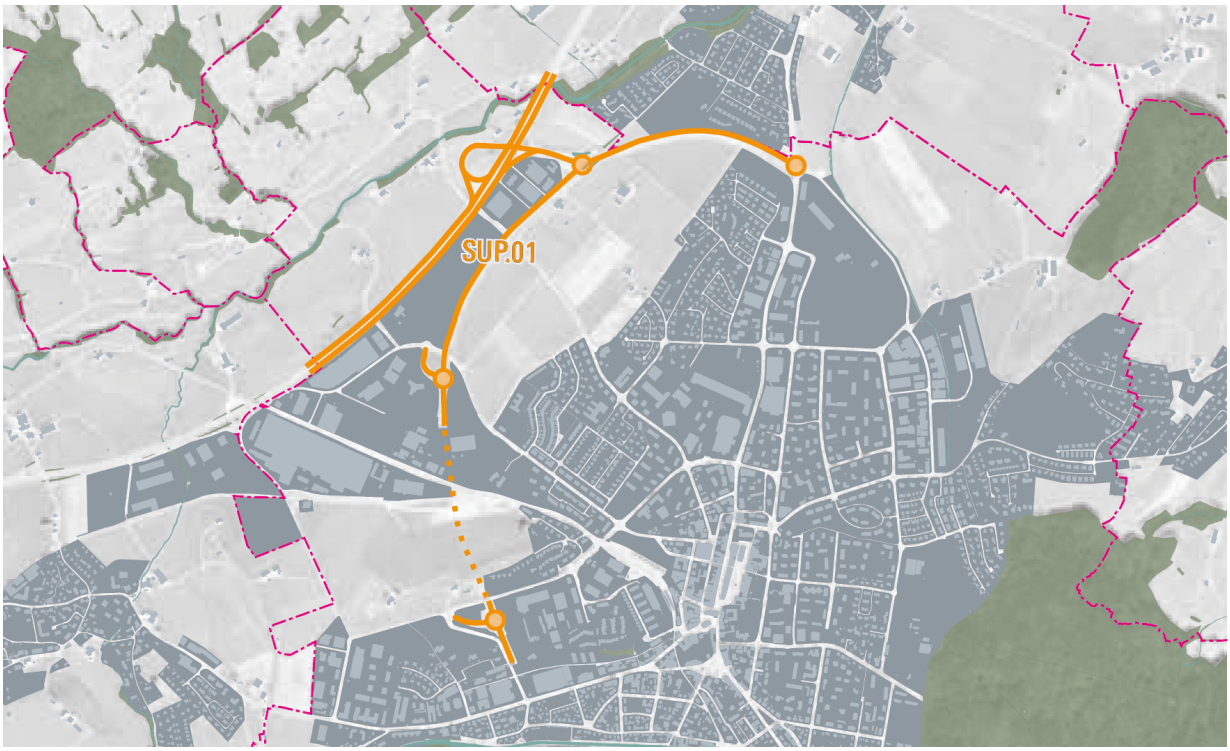
☒ Zone agricole
☒ Eaux souterraines
☐ Biodiversité (recensement local)
☐ OPAM
☒ OPB
☐ Sites pollués
☒ Emprise SDA
☐ Espace réservé aux eaux
☐ Biodiversité (recensement cantonal ou fédéral
☐ Dangers naturels
☒ ORNI

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

État de planification
Coordination réglée

Numéro **SUP.01**	**Assainissement de la jonction autoroutière et accrochages H189**	
Priorité **-**	**Historique** PA3 sup.6 | 2125.3.006 PA4 sup.1	**Coût : Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Planifications supérieures		Maître d'ouvrage pilote de la mesure OFROU / Canton / Bulle

DESCRIPTION



Description de la conception

L'étude menée par l'OFROU, le Canton et la ville de Bulle a identifié que la jonction autoroutière est fortement sollicitée aux heures de pointes et des refoulements sont alors régulièrement observés sur l'autoroute durant les hyperpointes. Cela est dû notamment à la proximité de cette jonction et de l'accrochage nord à la route H189 : la longueur d'entrecroisement, trop courte, empêche les automobilistes d'utiliser pleinement la capacité du giratoire d'accrochage à la H189.

Les mesures identifiées à ce stade sont les suivantes :

- A court terme (horizon 2024 – 2025) : prolongement de la voie de sortie du côté de Riaz afin d'absorber plus de véhicules et de sécuriser la problématique de refoulement sur l'autoroute. Cet assainissement permettra surtout d'améliorer la sécurité de la jonction et de réduire le nombre d'accidents dans le secteur.
- A moyen terme (horizon 2029) : amélioration de la sécurité et capacité du giratoire de la H189 (étude en cours)
- A long terme : suivi de l'évolution (monitoring) et étude globale OFROU sur le système d'accès à l'autoroute (jonction et giratoire Sionge, giratoire Riaz, giratoire Planchy et giratoire Pâla). Le cas échéant, mise en œuvre de mesures de gestion du trafic (by-pass, feux de circulation, etc.).

Le financement des assainissements est en partie pris en charge par la commune de Bulle (accès à Combes Nord).

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

L'assainissement à court terme de la jonction, puis du giratoire Sionge, permettra d'améliorer la sécurité et la fluidité de la jonction et, ainsi, de réduire le nombre d'accidents dans ce secteur (assainissement de la ZAA « sortie autoroutière »). Le rôle de la H189 en tant qu'infrastructure de distribution du trafic dans l'agglomération sera ainsi renforcé, et les risques de report de trafic sur d'autres axes du réseau routier (en traversée de Bulle et Vuadens notamment) diminué.

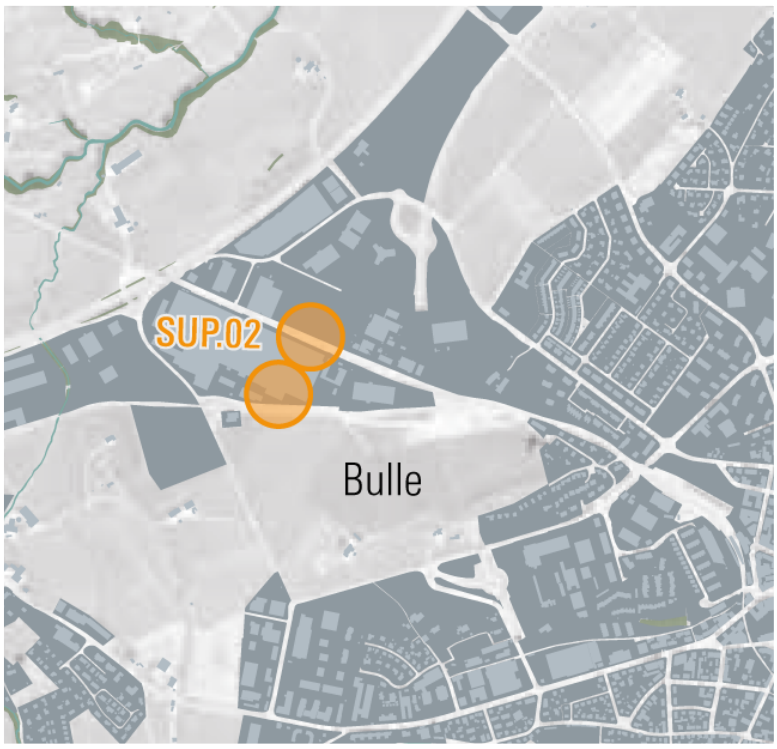
Le monitoring permettra ensuite de suivre l'évolution de la situation en regard notamment du trafic généré consécutivement au développement des principaux sites stratégiques (Prila, Terraillet, Pâla, Planchy) afin d'identifier les mesures aptes à gérer et sécuriser les flux notamment sur les giratoires de la H189. Les giratoires Riaz et Pâla supérieur devront notamment être analysés afin d'éviter toute perte de temps pour les TP.

En parallèle, l'agglomération anticipe ces problématiques dans son PA5 en renforçant le rôle de distribution de la H189 et la gestion du stationnement afin de fluidifier le trafic, sécuriser les déplacements, tranquilliser les milieux urbains, et valoriser la qualité de séjour au sein des espaces publics. Le PA5 prévoit notamment :

- La maîtrise d'itinéraires de transit par des mesures de restriction du trafic (MD.A.P.01 fermeture du pont aux TIM entre Morlon et Broc, MD.A.P.08 limitation du trafic sur la route du Briez à Vuadens, GT.A.P.02 valorisation du centre-ville bullois par la fermeture aux TIM du passage de l'Union, de la place des Alpes et du sud de la place du Marché, etc.) qui contribueront à asseoir le rôle de distribution de la H189. Ces itinéraires de transit découlent en partie des saturations ponctuelles du système autoroutier et l'utilisation généralisée des aides à la navigation (GPS, etc.), qui génèrent des itinéraires de transit inadaptés à la hiérarchie routière et posent des problèmes de sécurité et de nuisances ;
- Un jalonnement dynamique vers les parkings significatifs pour faciliter la recherche de place et gérer les pics d'affluence du centre-ville (paquet GT.A.P) ;
- Les mesures de gestion du stationnement : la modification des conditions d'octroi des vignettes de stationnement (dès 2025 avec des évolutions inscrites à l'horizon A du PA5), la limitation des durées et augmentation des tarifs du centre-ville bullois dès 2025, la concrétisation des mesures issues des concepts de stationnement communaux, les plans de mobilité obligatoires selon la loi cantonale LMob et dès 30 EPT au sein de l'agglomération, ainsi que l'inscription d'une étude AGGLO.A.03 dans la continuité de celle prévue par le PDR quant à l'harmonisation de la gestion du stationnement à l'échelle de la région) ;
- La gestion des parkings-relais en coordination avec la révision en cours du plan sectoriel cantonal (voir stratégie A1.6.4) ;
- Une coordination entre l'urbanisation et les transports renforcée au travers des fiches de mesure urbanisation (voir fiches URB), illustrant par exemple la desserte TP des sites stratégiques aux différents horizons de planification ;
- L'inscription d'une étude (AGGLO.A.04) ambitieuse pour concrétiser le compartimentage du réseau routier : cette étude visera à évaluer les effets, définir des priorités, localiser les mesures et les horizons de concrétisation des poches d'accessibilité dans la continuité de la vision 2030 bulloise.
- L'inscription d'une étude (AGGLO.A.08) pour évaluer les impacts des augmentations des cadences ferroviaires de la vision 2050+ cantonale (SUP.06) sur le réseau routier d'agglomération, dont notamment ceux sur les passages à niveau et les implications en termes d'écoulement du trafic et de progression des transports publics.

Numéro **SUP.02**	**Étude d'opportunité et de faisabilité concernant une future desserte locale de Planchy et La Parqueterie**	
Priorité -	**Historique** PA1 M18 | PA3 sup.4 [2125.3.004] | PA4 SUP.2	**Coût : Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Planifications supérieures		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Canton, TPF

DESCRIPTION



Description de la conception

Les haltes de Planchy et d'Epagny ont été fermées pour des raisons d'exploitation du RE, la dernière notamment en lien avec le prolongement de la ligne à voie normale Romont – Bulle jusqu'à Broc. Les deux haltes de Planchy sont intégrées à la vision cantonale ferroviaire 2050+. La vision ferroviaire 2050+ mentionne également le concept de « tram-train » au sein de l'agglomération à la cadence 15', tout comme le PDR de la Gruyère qui a été approuvé le 29.08.2023 par le Conseil d'Etat. Cette étude d'opportunité et de faisabilité concernant une future desserte locale consiste à explorer les possibilités d'aménager, à terme, deux à trois nouvelles haltes ferroviaires sur le réseau, à Planchy et à La Parqueterie. Cette étude doit être menée par le Canton avec l'appui des TPF.

Cette mesure figurait au PA1, PA3 (sup.4 – [2125.3.004]), puis au PA4 (sup.2) ; elle est ici reprise et actualisée dans le contexte du PA5.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La création de ces haltes permettrait une meilleure desserte ferroviaire de l'agglomération, et notamment du secteur de Planchy, principal secteur d'activité industrielle de la Gruyère et gros générateur de trafic automobile. Ces nouvelles haltes permettraient de limiter les temps de trajet et offriraient une meilleure compétitivité des TP face à la voiture. Pour les voyageurs, la perte de temps liée à l'augmentation des arrêts est minime et contrebalancée par la diminution sensible des temps d'accès aux différentes haltes ainsi que par l'augmentation des connexions possibles. Idéalement, au moins une halte Planchy devrait être aménagée à Planchy sur la voie normale Bulle - Romont afin d'offrir à la zone d'activité une desserte TP optimale depuis le réseau ferré national. Compte tenu de l'importance de cette ligne expresse régionale

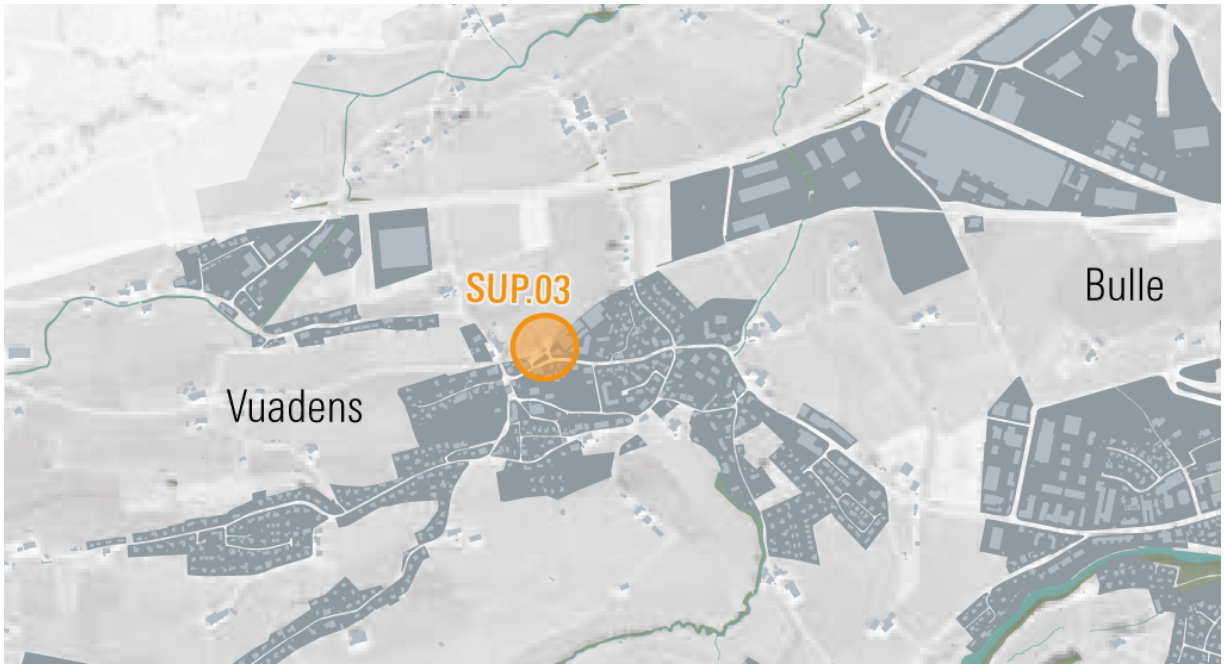
et des mesures prises pour offrir une liaison la plus performante possible à la gare de Bulle (gain de temps projeté par la réfection du tracé entre Romont et Vuisternens à l'horizon 2028-29), la halte de Planchy sur la voie normale impliquerait la création d'un nouveau produit (ligne régionale) qui permettrait notamment de réactiver les gares historiques des communes de Vuisternens-devant-Romont, Sâles et Vaulruz. L'aménagement d'une halte sur la voie métrique Bulle - Châtel-Saint-Denis – Palézieux, plus aisée, semble aujourd'hui être la solution à privilégier, du moins dans un premier temps.

Le masterplan Planchy, mesure du PA4 qui a été réalisée, a considéré la création de ces deux haltes potentielles et recommandé une série de mesures d'accompagnement (horizon C) : préservation des espaces nécessaires à la réalisation des haltes, intégration des rabattements MD vers et entre les haltes, création et valorisation d'espaces publics, nouveaux passages inférieurs, amélioration des qualités paysagères. Aucun ajout d'offre en stationnement TIM n'est souhaité. Il s'agit d'optimiser le stationnement de la zone d'activité en visant des coefficients de localisation volontaristes, en consacrant les surfaces à d'autres usages (concept de « ville industrielle »), ainsi qu'en cherchant à valoriser les heures creuses de l'activité économique par une mutualisation de l'offre en stationnement (gestion des pics d'affluence en lien avec les flux touristiques ou manifestations diverses durant les week-ends et soirées). L'agglomération planifie le développement de son réseau TP urbain avec l'objectif de desservir la zone d'activités de Planchy avec deux lignes MOBUL à la cadence 15' dès l'horizon A du PA5. La mise en œuvre des voies vertes et axes structurants de mobilité douce de/vers Planchy progresse et la planification des réseaux de mobilité douce du PA5 poursuit les démarches entreprises en continuité des générations précédentes.

Le site stratégique de La Parqueterie, planifié en comptant sur la halte homonyme, bénéficierait d'une nette amélioration de sa desserte TP si cette halte pouvait être remise en service. L'agglomération regrette que celle-ci ait été supprimée dans le cadre de l'amélioration du temps de parcours vers Broc.

Numéro **SUP.03**	**Étude d'amélioration de la gare de Vuadens (nécessaire en cas de CO)**	
Priorité **-**	**Historique** -	**Coût : Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Planifications supérieures		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Canton, TPF, Vuadens

DESCRIPTION



Description de la conception

Identifié comme étant l'un des sites potentiels par le PDR Gruyères dans un premier temps, puis confirmé par l'étude d'accessibilité menée en 2024 par l'association des communes de la Gruyère pour l'École du cycle d'orientation, l'implantation d'un futur cycle d'orientation (CO) au sein du secteur directement au nord de la gare de Vuadens se précise. Le cas échéant, cela nécessitera d'étudier les améliorations de la gare portant notamment sur la pertinence d'un deuxième quai et d'un passage sous-voie MD, en regard de la fréquentation du CO mais aussi du développement de la zone d'activités. La qualité et la sécurité de la desserte MD et des rabattements vers la gare sont des composantes essentielles de l'accessibilité du potentiel CO qui devront être coordonnés (Commune, TPF, Canton, PAD Atlantis-Center). Ces aspects devront être intégrés dans les procédures MEP et PAD du Ruban de Vuadens issues des conditions-cadres du masterplan de Planchy (2023).

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Pour le moment, aucun développement n'est envisagé pour la gare de Vuadens. L'infrastructure devra le cas échéant être justifiée et accompagnée d'un besoin lié au développement de l'offre. La création d'un deuxième quai pourrait s'avérer impérative pour sécuriser les flux d'élèves par la mise à disposition d'un quai par direction. Un passage sous-voie MD, idéalement franchissable par les vélos en roulant, est une mesure d'accompagnement évidente pour l'accessibilité aux quais. Tel qu'esquissé dans le cadre du masterplan de Planchy, des espaces publics sûrs et attractifs ainsi qu'une offre en stationnement vélo qualitative sont impératifs pour desservir le Ruban de Vuadens en tant que composantes essentielles de la chaîne de déplacement multimodal. Le Ruban étant compris dans un rayon d'environ 500 mètres de la gare, aucune adaptation du réseau TP d'agglomération n'est nécessaire. L'étude sur la halte doit être coordonnée avec la mesure MD.A.P.08.

Les TPF ont communiqué leur intérêt vis-à-vis d'une réserve d'emprises pour la construction d'un point de croisement avec quai à 120 mètres.

Numéro **SUP.04**	**Déplacement de la halte de la Ronclina**	

Priorité **-**	**Historique** -	**Coût : Sans demande de cofinancement**

Catégorie de mesures Planifications supérieures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure TPF, Canton, Bulle

DESCRIPTION

Description de la conception

Cette mesure comprend le déplacement de la halte ferroviaire de Ronclina (La Tour-de-Trême) vers le nord ainsi que l'aménagement et l'adaptation des infrastructures TIM et MD impactées. Le déplacement de la halte et la reprise partielle des voies ferrées est nécessaire afin de déployer de nouveaux quais plus longs, d'améliorer la sécurité des flux par la fermeture de deux passages à niveaux et d'améliorer le temps de parcours sur la ligne ferroviaire Bulle - Montbovon. Ce déplacement fait l'objet d'une étude de faisabilité par le Canton, les TPF et la Ville de Bulle depuis 2023. La mesure est prévue à l'horizon 2029 et dépend des financements de TPF INFRA (OFT) ; celle-ci bénéficie ainsi d'un cofinancement fédéral ferroviaire.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

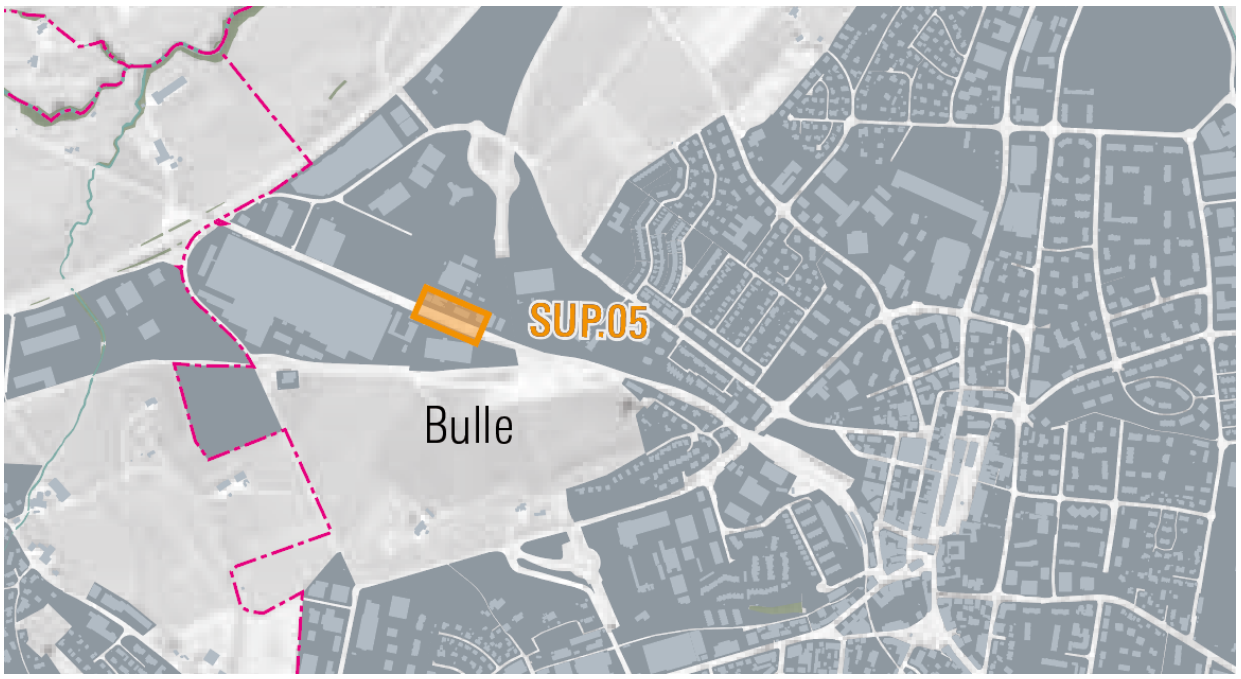
Le déplacement de la halte n'implique aucune adaptation du réseau TP d'agglomération. Un passage sous-voie, franchissable par les vélos et adapté aux itinéraires piétonniers en direction du CO et du futur centre sportif régional, est prévu. L'agglomération renonce au tronçon nord de la mesure MD.A1.5 [2125.4.013] du PA4 car celle-ci est désormais intégrée au projet de déplacement de la halte qui bénéficiera le cas échéant d'un cofinancement ferroviaire (pas de cumul envisageable via le projet d'agglomération). Celle-ci restituera, combinée au nouveau PI, une continuité piétonne et cyclable (mixte) à l'est des voies ferrées suite à la fermeture des passages à niveau. Une offre en stationnement vélo qualitative est également projetée à proximité de la gare. Aucune offre en stationnement TIM n'est nécessaire conformément à la stratégie cantonale des parkings-relais et à la stratégie multimodale de l'agglomération.

Numéro **SUP.05**	**Étude d'une stratégie de valorisation de l'interface marchandise de Planchy**	

Priorité **-**	**Historique** -	**Coût : Sans demande de cofinancement**

Catégorie de mesures Planifications supérieures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure Canton, TPF

DESCRIPTION



Description de la conception

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.

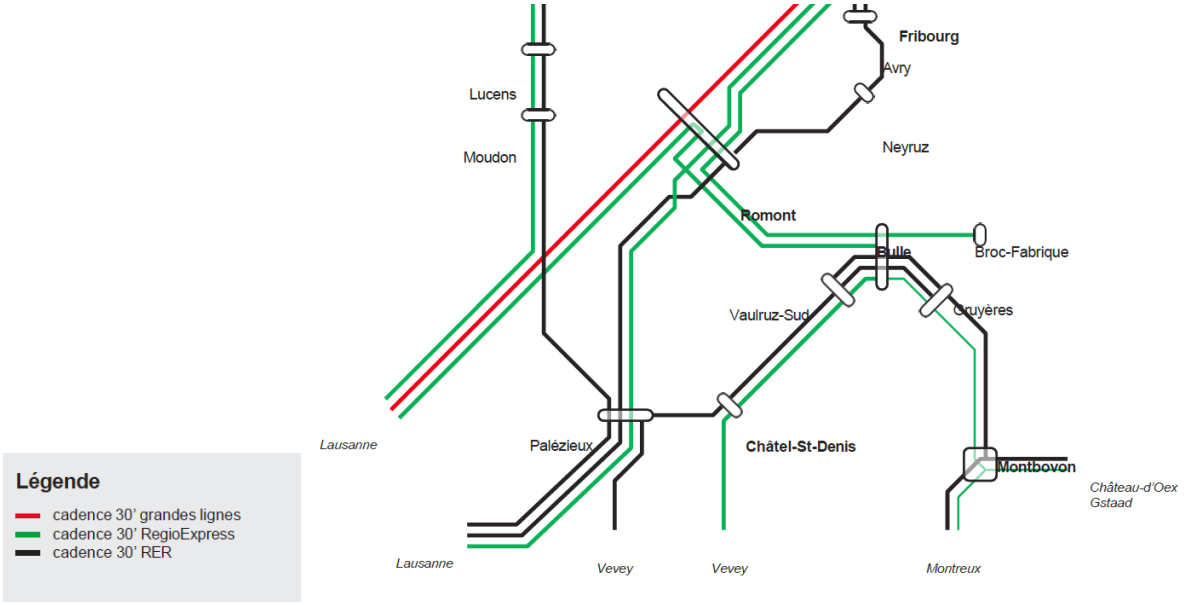
La révision de la stratégie cantonale ferroviaire marchandises est en cours d'étude. A ce stade de l'étude, selon les informations du SMo, l'interface Planchy semble peu intéressante car trop excentrée par rapport aux potentiels et infrastructures cantonaux. Le cas échéant, si l'interface ne s'inscrit pas dans la stratégie cantonale, son maintien devrait être réévalué en regard des enjeux d'implantation des haltes ferroviaires (SUP.02) et de l'évolution de la zone d'activités et des infrastructures de transports associées (mise en œuvre du masterplan Planchy, ER.C.29).

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Le cas échéant, cette étude devra tenir compte du masterplan Planchy (2023) et de l'amélioration des espaces publics associée (mesure ER.C.29) en termes de perméabilité MD et de qualité des aménagements de surface (réorganisation du stationnement, sécurité, végétalisation, résilience et qualité de séjour). Cette étude doit également être coordonnée avec l'étude d'opportunité et de faisabilité concernant une future desserte locale de Planchy (SUP.02) désormais intégrée à la vision ferroviaire cantonale 2050+ (voir SUP.06).

Numéro **SUP.06**	**Vision cantonale 2050+ pour le réseau ferroviaire**	
Priorité **-**	**Historique** -	**Coût : Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Planifications supérieures		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Canton, TPF

DESCRIPTION



Description de la conception

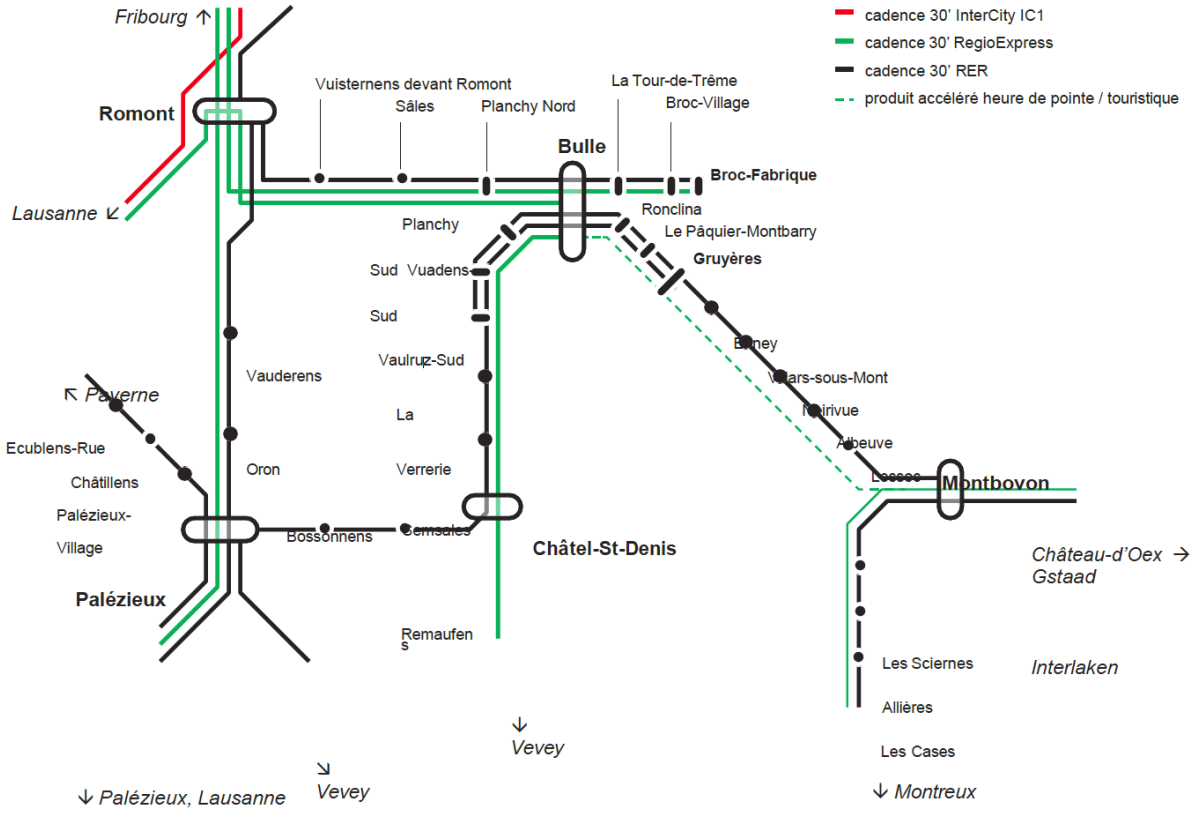
Le canton a publié le 8 octobre 2024 sa planification ferroviaire à l'horizon 2050 : Vision ferroviaire 2050+. Ce document détaille les objectifs du canton en termes de transport publics ferré. La planification prévoit des améliorations de l'offre pour le district de la Gruyère, et donc pour l'agglomération bulloise.

Les objectifs de développement de l'offre sont les suivants :

- Une diminution des temps de parcours des RegioExpress pour Fribourg avec un temps de trajet de moins de 30 minutes et de 45 minutes pour Berne ;
- Le développement d'une offre RegioExpress à la demi-heure entre l'Arc lémanique et Bulle, directe, attractive et rapide via Romont. Le temps de parcours pour Lausanne doit être concurrentiel à la voiture de l'ordre de 35 minutes (mesures d'infrastructure A.2, B.1 et B.2) ;
- Des relations directes et rapides avec le Sud fribourgeois et l'Est vaudois.

Concernant l'agglomération, la planification 2050+ prévoit :

- Une nouvelle ligne Lausanne – Romont – Bulle à la cadence RegioExpress 30' avec une réduction du temps de parcours de 25' ;
- Un nouveau RER entre Romont et Broc-Chocolaterie (anciennement Broc-Fabrique) à la cadence RER 30' avec trois haltes réactivées entre Romont et Bulle (Planchy, Sâles, Vuisternens-devant-Romont) ;
- La cadence RER à 15' dans l'agglomération Mobul sur la ligne à voie normale et la voie métrique ;
- La cadence RegioExpress 30' sur la ligne Bulle – Vaulruz-Sud - Châtel-St-Denis – Vevey ;
- Un produit accéléré heure de pointe / touristique sur la ligne Bulle – Gruyères – Montbovon (cadence 30') ;
- A l'horizon 2050, un prolongement Bulle – Montbovon – Château-d'Oex quelques fois par jour.



Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Les mesures infrastructurelles de la vision 2050+ qui impactent l'agglomération Mobul sont listées ci-après :

Mesure	Crédit d'engagement	Mise en service
A.2 Nouvelle ligne Lausanne-Romont	2034	2050
B.1 Nouveau viaduc Romont–Vuisternens	2019	2028
B.2 Nouveau tracé Sâles–Planchy	2030	2045 - 2050
B.3 Réouverture des haltes de Vuisternens et de Sâles	2030	2045 - 2050
B.4 Nouvelle halte de Planchy-Nord	2030	2045 - 2050
E.1 Gains de temps par des aménagements ponctuels (Semsales, Bossonnens)	2025 - 2028	2030
E.3 Augmentation de la capacité dans le nœud de Bulle	2033 - 2038 / 2039 - 2042	2045
E.4 Nouvelle halte de Planchy Sud	2030	2040

Concernant la cadence 15' dans l'agglomération : Il est mentionné qu'une réflexion devra être menée sur les traversées routières au centre de Bulle et l'opportunité de créer des passages dénivelés. Le cas échéant, les passages dénivelés devront être favorables aux mobilités douces et aux transports publics routiers. Mobul inscrit dès lors l'étude AGGLO.A.08 au PA5 pour mener ces réflexions.

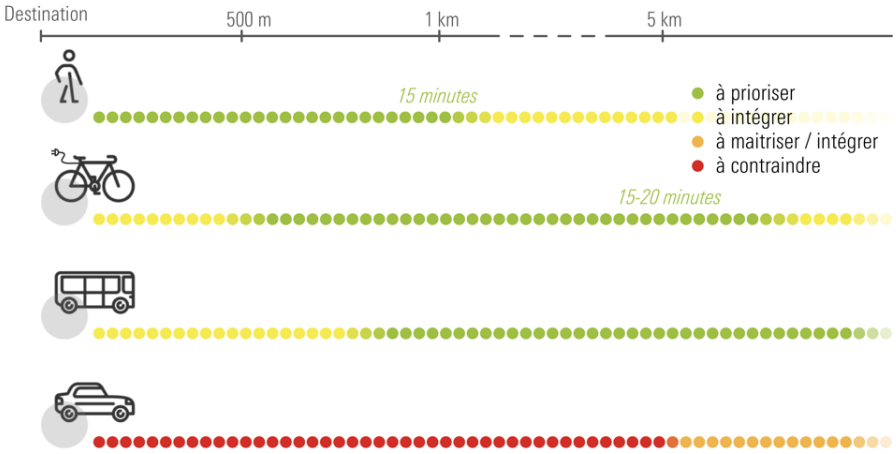
Concernant Planchy : En complément de l'opportunité de nouvelles haltes à Planchy identifiée par les PA antérieurs pour la desserte du principal secteur d'activité industrielle de la Gruyère et gros générateur de trafic automobile, la vision 2050+ cantonale envisage de créer des parc-relais pour compléter le dispositif multimodal aux entrées de l'agglomération ; ces

parcs-relais devront être étudiés et introduits le cas échéant à la planification cantonale. Au PA5, Mobul planifie les parcs-relais sur la base de la révision en cours du plan sectoriel cantonal et du principe du « rabattement sur les TP au plus proche du domicile ». Concernant les nouvelles haltes ferroviaires, Mobul reprend la mesure SUP.02 « Etude d'opportunité et de faisabilité concernant une future desserte locale de Planchy et La Parqueterie » ainsi que la mesure SUP.05 « Étude d'une stratégie de valorisation de l'interface marchandise de Planchy ». Ces études devront être coordonnées avec la mise en œuvre du masterplan Planchy, annoncée au PA5 avec les mesures ER.C.29 et ER.C.30.

Concernant le réseau de bus urbain : Certains ajustements seront peut-être à prévoir à l'horizon 2050 sur le réseau de bus urbain, notamment en ce qui concerne la desserte de Planchy. Le réseau TP proposé au PA5 est cohérent en termes d'offre jusqu'à 2040. La décarbonation du réseau de bus urbain est planifiée et amortie sur 12 ans jusqu'à l'horizon 2040. Il s'agira ensuite de réévaluer la planification en tenant compte de l'évolution de l'offre ferroviaire : cela concernera essentiellement les deux lignes qui desservent Planchy, en revoyant éventuellement le système de correspondances train/bus à Planchy.

Numéro **AGGLO.A.01**	**Instauration d'une charte d'aménagement des espaces routiers**	
Priorité **AvE**	**Historique** -	**Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Mesure assumée entièrement par l'agglomération	Maître d'ouvrage pilote de la mesure Les communes **Territoire(s) concerné(s)** Mobul	

DESCRIPTION



Principe de priorisation des modes

Description et faisabilité

Cette mesure prévoit l'instauration d'une charte traitant des thématiques d'aménagement du réseau routier à l'échelle de l'agglomération. Identifiée au PA4, celle-ci sera désormais concrétisée (en cours par le GT et Codir Mobul) et intégrée dans l'agglomération courant 2026.

L'objectif est de s'assurer que l'ensemble des aménagements sur le réseau routier soit conçu de manière adéquate aux enjeux de mobilité actuels et aux besoins de l'agglomération. Constituant un projet majeur d'espace public, l'espace routier doit viser à l'amélioration de l'existant et influencer positivement la qualité de vie. Cette charte ne souhaite toutefois pas imposer une uniformisation ou des gabarits contraignants, mais engage les signataires dans une vision commune de la mobilité. Ceci comprend, lorsqu'opportun, les améliorations :

- du vivre ensemble (offrir des lieux agréables où il est facile de se rencontrer),
- de la qualité des parcours (aménager des espaces favorables à la mobilité douce en termes de sécurité, de confort, d'attractivité),
- de la biodiversité (retrouver une infrastructure écologique solide),
- du système de transport (développer un système robuste et durable).

La charte comprend les six principes suivants :

1. Concevoir pour tous les âges
2. Améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité dès que possible
3. Prioriser les modes de déplacements (principe de priorisation ci-dessus)
4. Planifier par l'offre
5. Renforcer la nature et le paysage
6. S'adapter à l'état de l'art et de la technique.

A noter que la présente charte s'inscrit en cohérence avec la Charte pour une mobilité urbaine durable de la Conférence des villes pour la mobilité et dont la Ville de Bulle est cosignataire.

Opportunité et utilité

> La mise en place d'une charte d'aménagement du réseau routier sert à définir une vision commune de la gestion de la mobilité à l'échelle de l'agglomération.
> Bien que la charte ne souhaite pas imposer une uniformisation ou des gabarits contraignants, elle fédère les communes autour de principes cohérents, améliorant la sécurité et valorisant la planification d'agglomération, tout en favorisant une planification harmonisée et durable en répondant aux enjeux environnementaux et sociaux.

Besoins d'action en lien particulier avec la mesure :

> BA1 : S'adapter aux changements climatiques
> BA2 : Améliorer la qualité des espaces publics
> BA5 : Instaurer une approche multimodale de la sécurité routière
> BA6 : Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains
> BA7 : Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre

Stratégies sectorielles transport en lien particulier avec la mesure :

> 6.3.1 : Multimodalité
> 6.3.2 : Sécurité du trafic
> 6.3.5 : Mobilité piétonne
> 6.3.6 : Mobilité cyclable
> 6.3.7 : Transports individuels motorisés (TIM)

Lien avec d'autres mesures

> Toutes les mesures du PA5 et des générations antérieures

État de planification

> Charte en cours d'élaboration par le GT et Codir Mobul, introduction prévue courant 2026.

Numéro **AGGLO.A.02**	**Analyse et monitoring des points faibles de sécurité sur les réseaux routiers communaux**	
Priorité **AvE**	**Historique** -	**Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Mesure assumée entièrement par l'agglomération	Maître d'ouvrage pilote de la mesure Les Communes Territoire(s) concerné(s) Mobul	

DESCRIPTION

Description et faisabilité

Cette mesure inscrit la volonté des communes d'identifier, d'analyser et de monitorer les points faibles de sécurité sur les réseaux routiers communaux de manière complémentaire aux diagnostics réalisés par Mobul. La promotion de plateformes en ligne permettant à la population de participer à l'identification des points faibles du réseau permettra de nourrir ces analyses (principe de la charte AGGLO.A.01). L'étude, menée de la manière souhaitée par chaque commune, permettra d'évaluer et de planifier l'assainissement des situations accidentogènes. Ces analyses pourraient, le cas échéant, donner lieu à l'inscription de mesures d'infrastructures dans les générations ultérieurs des projets d'agglomération.

L'indicateur MOCA n°2, avec 1.40 accidents pour 1'000 personnes en 2021, met en évidence le potentiel d'amélioration en termes de sécurité. La tendance s'est légèrement améliorée depuis 2017 (1.45 accidents / 1'000 habitants) mais reste supérieure à la situation de 2014 (1.11 accidents / 1'000 personnes). L'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables est prioritaire (piétons, cyclistes et motos).

Ainsi, la mesure peut être synthétisée en quatre étapes :

1. Chaque commune entreprend d'analyser, en parfaite connaissance de son territoire et de la manière dont elle le souhaite (service technique, attribution d'un mandat d'étude, Conseil communal, commission, etc.), l'état de la sécurité sur son réseau routier afin d'identifier les points faibles et entreprendre les mesures adéquates pour améliorer la sécurité. Cette étude doit appliquer une vision multimodale en prenant en compte tous les modes ;
2. Afin de compléter la connaissance du réseau, les communes peuvent inciter la population à signaler les points dangereux, notamment au moyen de plateformes en ligne tels que bikable.ch pour la mobilité cyclable ou walkable.ch pour la mobilité piétonne (principe également inscrit dans la charte d'aménagement des espaces routiers) ;
3. À la suite de ces analyses, les communes évaluent les nécessités d'action et, le cas échéant, priorise ses interventions pour solutionner de la façon la plus adéquate les points les plus accidentogènes du réseau. Ces mesures pourront éventuellement être inclues aux futurs projets d'agglomération.
4. Enfin, un monitoring devra être entrepris pour suivre l'évolution de la situation.

Opportunité et utilité

> Au regard de l'indicateur MOCA N°2, il est indispensable de se munir d'un outil pour identifier, assainir et monitorer les points les plus accidentogènes du réseau. Cette mesure répond ainsi pleinement à cet enjeu, en complément du nouveau volet « sécurité » intégré au PA5.

Besoins d'action en lien particulier avec la mesure :

> BA5 : Instaurer une approche multimodale de la sécurité routière
> BA7 : Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre

Stratégies sectorielles transport en lien particulier avec la mesure :

> 6.3.2 : Sécurité du trafic

Lien avec d'autres mesures

> Paquets de mesures ER et MD.

État de planification

> Études à réaliser par les Communes d'ici au PA6
> En cas de PA6 : intégration du résultat des études communales

Numéro **AGGLO.A.03**	**Étude d'harmonisation de la gestion et du dimensionnement du stationnement**	
Priorité **AvE**	**Historique** -	**Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Mesure assumée entièrement par l'agglomération	Maître d'ouvrage pilote de la mesure Mobul Territoire(s) concerné(s) Mobul / Région	

DESCRIPTION

Description et faisabilité

Le recensement de toutes les méthodes de gestion du stationnement sur le district est inscrit au PDR en vue de proposer une harmonisation de cette gestion selon les principes de celui-ci (notamment pour les flux touristiques). Par suite du résultat de cette étude, l'objectif de la présente mesure est l'entreprise d'une étude Mobul analysant les opportunités d'harmonisation de la gestion et du dimensionnement du stationnement à l'échelle de l'agglomération. Cela permettra de définir, par analogie avec le système en place à Bulle (gestion et tarification, évolution selon la desserte TP et la part MD, secteurs particuliers), une politique de stationnement commune afin d'optimiser les déplacements en véhicules individuels, développer des synergies (mutualisation du stationnement) et favoriser les déplacements multimodaux (gestion des interfaces). Le stationnement étant l'un des principaux leviers pour influencer les flux multimodaux, la maîtrise de celui-ci contribue à réduire la consommation de ressources (optimisation de la taille des ouvrages souterrains) et l'impact environnemental de l'urbanisation.

Parmi les mesures devant être étudiées, nous pouvons citer notamment :

> La sensibilisation des collectivités aux coûts et impacts du stationnement (construction et exploitation) ;
> Une gestion et une tarification adaptée selon les zones de stationnement (hypercentre, centre-ville, périphérie) ;
> Gestion des rabattements vers les parkings-relais (P+R) ;
> Évaluation des potentiels de mutualisation du stationnement existant ;
> Intégration systématique du stationnement vélo dans les nouveaux parkings (stationnement privé) ;
> Volontarisme selon les opportunités et les contextes, objectifs de report modal, adaptation des coefficients de localisation (stationnement privé), plan de stationnement pour les administrations et les entreprises de plus de 30 EPT.

Opportunité et utilité

Le stationnement étant l'un des principaux leviers pour influencer les flux multimodaux, la maîtrise de celui-ci contribue à réduire la consommation de ressources (comme l'optimisation de la taille des ouvrages souterrains) et l'impact environnemental de l'urbanisation (comme la génération de trafic).

Besoins d'action en lien particulier avec la mesure :

> BA3 : Construire vers l'intérieur de manière dense, mixte et qualitative
> BA9 : Maîtriser l'accessibilité TIM
> BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Stratégies sectorielles transport en lien particulier avec la mesure :

> 6.3.7 : Transports individuels motorisés (TIM)
> 6.3.8 : Stationnement

Lien avec d'autres mesures

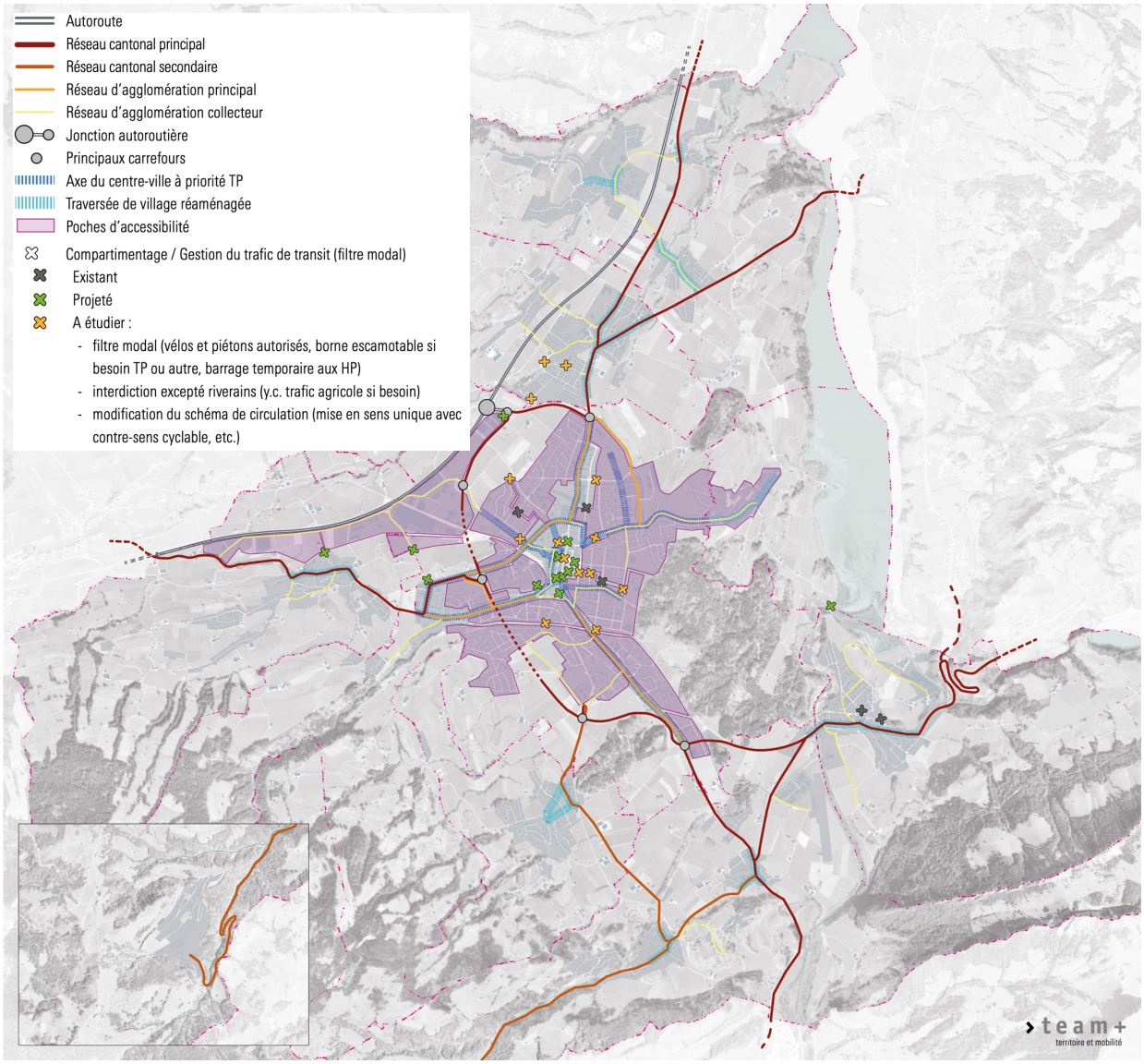
> Mesure M10 du PDR visant à recenser et harmoniser la gestion du stationnement à l'échelle de la Région

État de planification

> Étude à lancer par Mobul dans la continuité de l'étude M10 du PDR

Numéro **AGGLO.A.04**	**Étude pour le compartimentage du réseau TIM**	
Priorité **AvE**	**Historique** -	**Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Mesure assumée entièrement par l'agglomération	Maître d'ouvrage pilote de la mesure Mobul Territoire(s) concerné(s) Mobul	

DESCRIPTION



Vision conceptuelle du compartimentage routier à consolider lors du développement de la mesure (annexes des mesures)

Description et faisabilité

Cette mesure ambitieuse vise à restructurer le réseau routier de l'agglomération en compartimentant le trafic motorisé afin de maîtriser la hiérarchie routière, tranquilliser et sécuriser les milieux urbains, favoriser les mobilités douces et l'attractivité des transports publics. Cette étude s'inscrit dans la continuité de la vision 2030 bulloise qui définit la H189 comme étant le réseau structurant l'accessibilité aux secteurs urbains (gestion par poches d'accessibilité).

La valorisation du centre-ville, mesure phare du PA5, poursuit les objectifs de :

- préservation de l'attractivité du centre pour le trafic professionnel, la population locale, la clientèle et les visiteurs,
- gestion du trafic à destination et de l'offre en stationnement,
- valorisation et sécurisation des espaces publics,
- maîtrise du trafic de transit.

Les objectifs de cette étude comprennent :

- L'évaluation de l'opportunité et l'identification de mesures aptes à améliorer la circulation des TP le cas échéant, en partenariat avec les TPF (participation active dans le cadre du diagnostic).
- L'identification des centralités et lieux de vie à haute qualité à valoriser ou créer au sein du territoire (dans les centres mais aussi dans les quartiers).
- L'intégration de filtres modaux et d'adaptations du schéma de circulation pour supprimer le transit indésirable et activer le report modal (mise en œuvre des poches d'accessibilité), en particulier pour les déplacements internes à l'agglomération (évaporation du trafic). Évaluation le cas échéant des reports de trafic et risques ou opportunités liés, préservation de l'accessibilité riveraine.
- L'évaluation quantitative de l'impact des développements urbains sur le système de transport (sites stratégiques en particulier), et inversement (augmentation des cadences TP, impact sur les passages à niveaux).
- La définition d'une stratégie de mise en œuvre progressive et conforme à la vision Mobul.

Le compartimentage du réseau routier repose sur une mise en œuvre progressive :

- Centre-ville : empêcher le trafic de transit dans le centre urbain afin de préserver l'accessibilité pour les riverains et visiteurs (trafic à destination).
- Quartiers résidentiels : concrétisation de poches d'accessibilité pour tranquilliser et sécuriser les quartiers priorisation des mobilités douces, analyse des besoins et priorisation des zones à fort potentiel d'espace public.

Opportunité et utilité

- Sécuriser et développer les itinéraires pour la mobilité douce.
- Prioriser les TP (robustesse, attractivité de l'offre, temps de parcours, maîtrise des coûts).
- Décourager l'usage des transports individuels motorisés dans les secteurs centraux (évaporation du trafic).
- Adapter l'accessibilité des riverains en réduisant les nuisances liées au trafic de transit et en priorisant les mobilités douces.
- Réduire la congestion aux heures de pointe en favorisant un partage équitable de l'espace public et l'attractivité des déplacements professionnels impliquant le recours aux TIM (véhicules d'entreprises, livraisons, trafic des zones d'activités et industrielles, taxis, agricoles).
- Rationaliser les coûts des infrastructures et minimiser la consommation de ressources.

Besoins d'action en lien particulier avec la mesure :

- BA5 : Instaurer une approche multimodale de la sécurité routière
- BA6 : Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains

BA7 : Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre

- BA8 : Renforcer la mise en réseau des polarités par les transports publics
- BA9 : Maîtriser l'accessibilité TIM

Stratégies sectorielles transport en lien particulier avec la mesure :

- 6.3.3 : Mobilité piétonne
- 6.3.4 : Mobilité cyclable
- 6.3.7 : Transports individuels motorisés (TIM)

Lien avec d'autres mesures

- Paquet de mesures GT, Paquet de mesures ER, Paquets de mesures MD

État de planification

- Étude à lancer par Mobul, à coordonner à l'étude sur les passages à niveau (AGGLO.A.08), celle sur la jonction autoroutière (SUP.01) et celle sur le stationnement le cas échéant (AGGLO.A.03)

Numéro **AGGLO.A.05**	**Actions de promotion de la mobilité douce**	
Priorité **AvE**	**Historique** -	**Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Mesure assumée entièrement par l'agglomération	Maître d'ouvrage pilote de la mesure Les communes Territoire(s) concerné(s) Mobul	

DESCRIPTION

Description et faisabilité

L'objectif de cette fiche est de valoriser les mesures mises en place pour informer et sensibiliser la population aux avantages des modes de déplacement doux afin d'encourager un changement de comportement des déplacement quotidiens. Les réaménagements d'espaces publics améliorent leur attractivité et bénéficient à l'attractivité des espaces publics, à l'image du prix suisse de la mobilité FLUX 2024 reçu par la Ville de Bulle pour sa nouvelle gare qui constitue un exemple en matière de pôles régionaux de mobilité, prend en compte les besoins des personnes en situation de handicap et contribue à renforcer l'attrait des transports publics sur la mobilité individuelle selon le jury.

A cette fin, plusieurs actions sont en place ou à l'étude :

> Promotion de la mobilité douce auprès des établissements scolaires, cours de sensibilisation ;
> Accompagnement du développement de l'offre VLS en étendant le réseau en activant de nouvelles stations sur le territoire de l'agglomération (étude PDR) ;
> Mise en place de campagnes de sensibilisation ciblées, par divers canaux de communication (sites officiels, réseaux sociaux, affichage, tout-ménage) ;
> Mise à disposition d'équipements publics comme les pompes à vélo ;
> Élaboration de cartes des itinéraires piétonniers et cyclables.

Opportunité et utilité

Ces mesures de promotion, en complément avec les mesures physiques déjà planifiées, encouragent au report modal en facilitant le report modal, et de valoriser l'utilisation des infrastructures existantes.

Besoins d'action en lien avec la mesure :

> BA6 : Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains
> BA7 : Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre
> BA10 : Poursuivre la planification d'agglomération dans la continuité des générations précédentes

Stratégies sectorielles transport en lien avec la mesure

> 6.3.5 : Mobilité piétonne
> 6.3.6 : Mobilité cyclable

Lien avec d'autres mesures

> Pas de lien

État de planification

> Tâche permanente
> Coordonner les cartes des itinéraires cyclables avec le concept de jalonnement d'agglomération (MD.A.P.10 et AGGLO.A.06)

Numéro **AGGLO.A.06**	**Communication sur le jalonnement d'itinéraires cyclables d'agglomération**	
Priorité **AvE**	**Historique** -	**Sans demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Mesure assumée entièrement par l'agglomération	Maître d'ouvrage pilote de la mesure Les communes Territoire(s) concerné(s) Mobul	

DESCRIPTION

Description et faisabilité

Les outils proposés dans cette fiche sont en lien direct avec la mesure MD.A.P.10 sur le jalonnement d'itinéraires cyclables d'agglomération pour la mobilité quotidienne. En parallèle des mesures physiques, plusieurs éléments de communication doivent être mis en place pour faire connaître les infrastructures existantes et futures et favoriser l'usage du réseau cyclable d'agglomération.

A cette fin, plusieurs éléments peuvent être mis en place :

- Un tout-ménage distribué à la population incluant une carte détaillée du réseau cyclable de l'agglomération ainsi que d'autres informations saillantes telles que les principaux lieux de stationnement vélo (y.c. vélostation), les vélos et vélos-cargos en libre-service, les pompes à vélo en libre-service, les zones modérées des différentes localités ainsi que les principaux générateurs de l'agglomération comme les gares et les lieux touristiques ;
- La conception et la publication d'une brochure d'information ;
- La publication du réseau cyclable dans le journal local ;
- La publication du réseau cyclable sur les sites internet officiel des communes de l'agglomération ;
- La tenue d'un stand d'information au marché de Bulle.

D'autres mesures de communication peuvent encore être proposées par l'agglomération, le canton ou les communes.

Opportunité et utilité

- Une communication efficace des mesures de promotion de la mobilité douce à l'échelle de l'agglomération est essentielle pour en maximiser les effets. Elle permet d'informer la population, de renforcer l'adhésion et de favoriser un changement durable des habitudes de déplacement.
- Les outils décrits dans cette fiche sont relativement rapides à mettre en place et peu coûteux.

Besoins d'action en lien particulier avec la mesure :

- BA7 : Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre

Stratégies sectorielles transport en lien particulier avec la mesure

- 6.3.2 : Mobilité cyclable

Lien avec d'autres mesures

- Mesure MD.A.P.17

État de planification

- Tâche permanente
- A coordonner avec la Région (flux touristiques notamment)

Numéro **AGGLO.A.07**	**Mobilité électrique sans demande de cofinancement**	
Priorité **AvE**	**Historique** -	**Sans demande de cofinancement**

Catégorie de mesures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Mesure assumée entièrement par l'agglomération	Les communes **Territoire(s) concerné(s)** Mobul

DESCRIPTION

Description et faisabilité

Pour compléter l'offre publique en bornes de recharge sur le territoire de l'agglomération (mesures ME.A.01 et ME.B.02), plusieurs mesures sont mises en place par la Ville de Bulle notamment.

L'étude en cours de la Ville de Bulle en partenariat avec Gruyère Energie SA (GESA) identifie les mesures suivantes (provisoire) :

- Sensibiliser et informer les citoyens sur les avantages de la mobilité électrique ;
- Encourager l'installation de bornes de recharges privées ;
- Remplacer les véhicules municipaux actuels fonctionnant aux combustibles fossiles par de nouveaux véhicules électriques.

Opportunité et utilité

- Depuis plusieurs années, la mobilité électrique (ou électromobilité) connaît un essor qui s'explique notamment par des objectifs environnementaux à différentes échelles (nationaux, cantonaux…) ainsi que par l'amélioration de l'offre (plus grand choix de véhicules électriques de la part des constructeurs automobiles, prix plus attractifs, meilleure autonomie des batteries…) ;
- Considérant un sourçage vertueux des matériaux et de l'énergie, la mobilité électrique offre un potentiel important de réduction des nuisances sonores, des émissions de CO_2 et de NOx ainsi que des diverses particules fines provenant de la combustion des moteurs thermiques. Ces véhicules sont toutefois plus lourds, générant plus de microplastiques par l'abrasion des pneus et d'usure des voiries ce qui ne permet aucunement de s'écarter de la nécessité de réduire les dimensions des véhicules et le volume des déplacements individuels motorisés.

Besoins d'action en lien particulier avec la mesure :

- BA1 : S'adapter aux changements climatiques

Stratégies sectorielles transport en lien avec la mesure

- 6.3.7 : Transports individuels motorisés (TIM)
- 6.3.8 : Stationnement

Lien avec d'autres mesures

- ME.A.01 et ME.B.02

État de planification

- Étude sur les besoins et objectifs communaux en matière d'infrastructure de recharge,Ville de Bulle et Gruyère Energie, mars 2023 (provisoire, en cours)

Numéro **AGGLO.A.08**	**Étude sur les passages à niveaux**	
Priorité **AvE**	**Historique** -	**Sans demande de cofinancement**

Catégorie de mesures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Mesure assumée entièrement par l'agglomération	Mobul **Territoire(s) concerné(s)** Mobul

DESCRIPTION

Localisation des passages à niveau

Description et faisabilité

Cette mesure s'inscrit également dans la Vision ferroviaire 2050+ cantonale, qui vise une augmentation des cadences et une amélioration de l'intermodalité. L'agglomération Mobul va connaître une augmentation de la fréquence des trains, ce qui entraînera des fermetures prolongées des passages à niveau, impactant particulièrement les transports publics et le trafic routier. Cette étude servira de manière concomitante à évaluer les impacts des passages à niveau sur la circulation des bus urbains et régionaux actuelle et à l'horizon du PA5 (4 lignes de TP urbains à la cadence 15').

L'offre ferroviaire va être cadencée à 15 minutes sur la voie étroite. La cadence repose sur la mise en place de deux lignes régionales cadencées à 30 minutes :

- Ligne régionale Vaulruz-Sud–Bulle–Gruyères–Montbovon
- Ligne régionale Palézieux–Châtel-St-Denis–Bulle–Gruyères

Une étude approfondie sur les traversées routières au centre de Bulle et l'opportunité de créer des passages dénivelés est nécessaire pour assurer une cohabitation optimale entre les différents modes de transport et garantir l'efficacité du réseau ferroviaire et du réseau de bus. Les objectifs de l'étude sont les suivants :

> Analyser l'impact des fermetures prolongées sur la fluidité du trafic et la ponctualité des transports publics.
> Évaluer des solutions, notamment la suppression de certains passages à niveau et la création de passages dénivelés.
> Anticiper les évolutions futures du réseau en lien avec l'augmentation des cadences ferroviaires et les objectifs de rabattement des transports publics.
> Définir un plan d'action

Opportunité et utilité

Les augmentations récentes des cadences du bus urbain, ainsi que l'offre projetée au PA5 (4 lignes de TP urbains à la cadence 15') nécessitent une évaluation sur la base d'un diagnostic détaillé apte à identifier les éléments à améliorer. L'augmentation de la fréquence des trains inscrite dans la Vision 2050+ pour accroître l'accessibilité et réduire les temps de parcours (à terme, cadence 15' sur les deux lignes ferroviaires) aura des répercussions directes sur le trafic (dont les TP et les MD), notamment aux passages à niveau. Une étude dédiée permettra :

> D'identifier les points critiques et de proposer des solutions adaptées.
> De renforcer la sécurité des usagers et l'efficacité du réseau multimodal.
> D'intégrer les infrastructures ferroviaires et routières dans une planification cohérente à long terme optimisant ainsi la gestion des ressources.

Objectifs de la mesure :

> Réduire les remontées de files aux passages à niveau et améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements.
> Assurer une meilleure ponctualité des transports publics en minimisant les interruptions causées par les passages à niveau.
> Sécuriser les déplacements en favorisant des infrastructures dédiées aux alternatives au TIM (comme des passages inférieurs pour piétons et cyclistes).
> Coordonner les réflexions avec les acteurs concernés, dont les TPF et le canton.

Besoins d'action en lien particulier avec la mesure :

> BA5 : Instaurer une approche multimodale de la sécurité routière
> BA8 : Renforcer la mise en réseau des polarités
> BA9 : Maîtriser l'accessibilité TIM

Stratégies sectorielles transport en lien particulier avec la mesure

> 6.3.1 : Multimodalité et sécurité du trafic
> 6.3.4 : Transports individuels motorisés (TIM)

Lien avec d'autres mesures

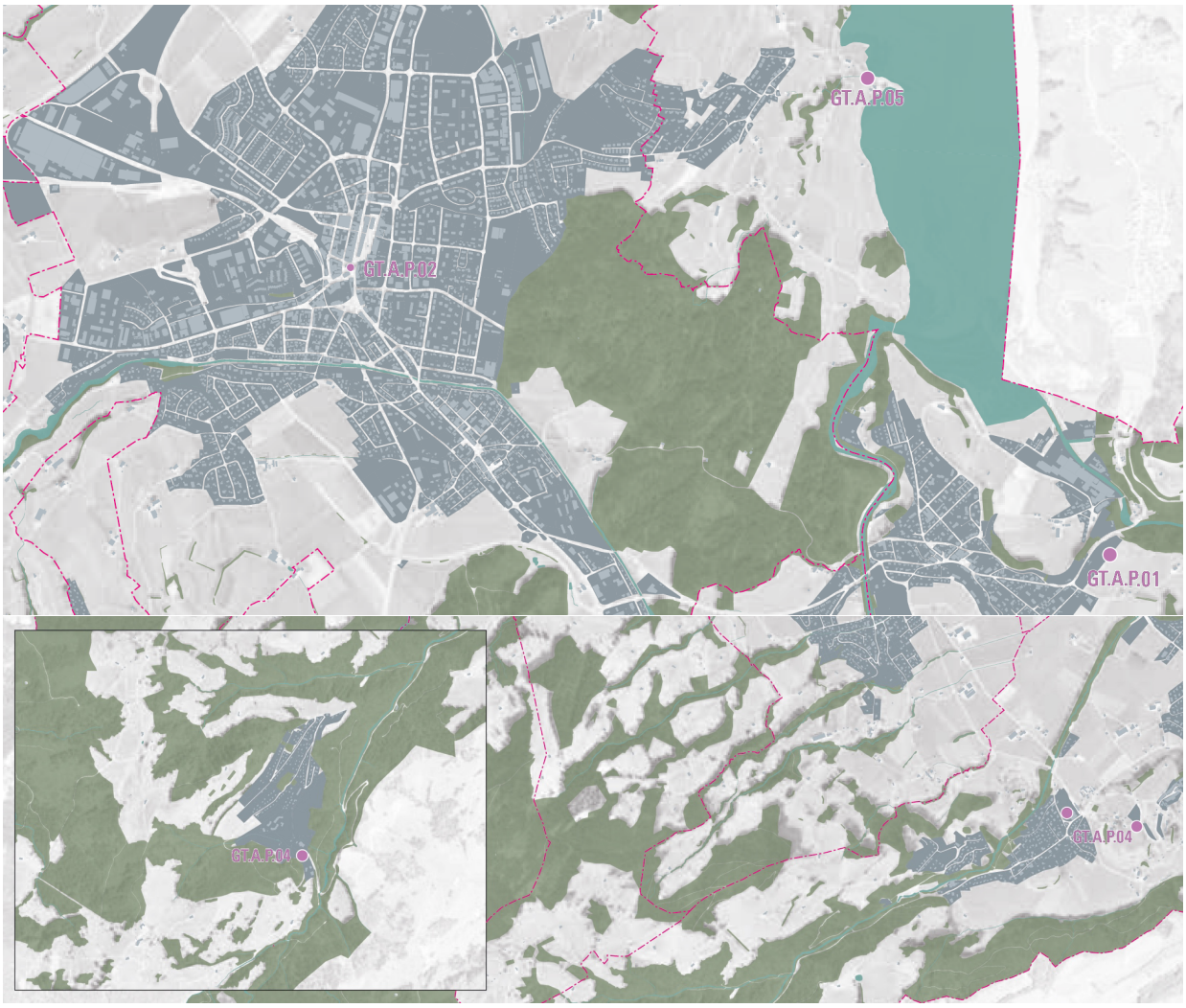
> SUP.01, SUP.03, SUP.06, AGGLO.A.04

État de planification

> Étude à lancer par Mobul, à coordonner avec l'étude sur le compartimentage routier (AGGLO.A.04), celle sur la jonction autoroutière (SUP.01) et la vision 2050+ cantonale (SUP.06)

Numéro **GT.A.P**	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires **Catégorie Gestion du trafic**	
Priorité **A**	Coût HT: 1.43 Mio CHF Avec demande de cofinancement	

DESCRIPTION



Description de la conception

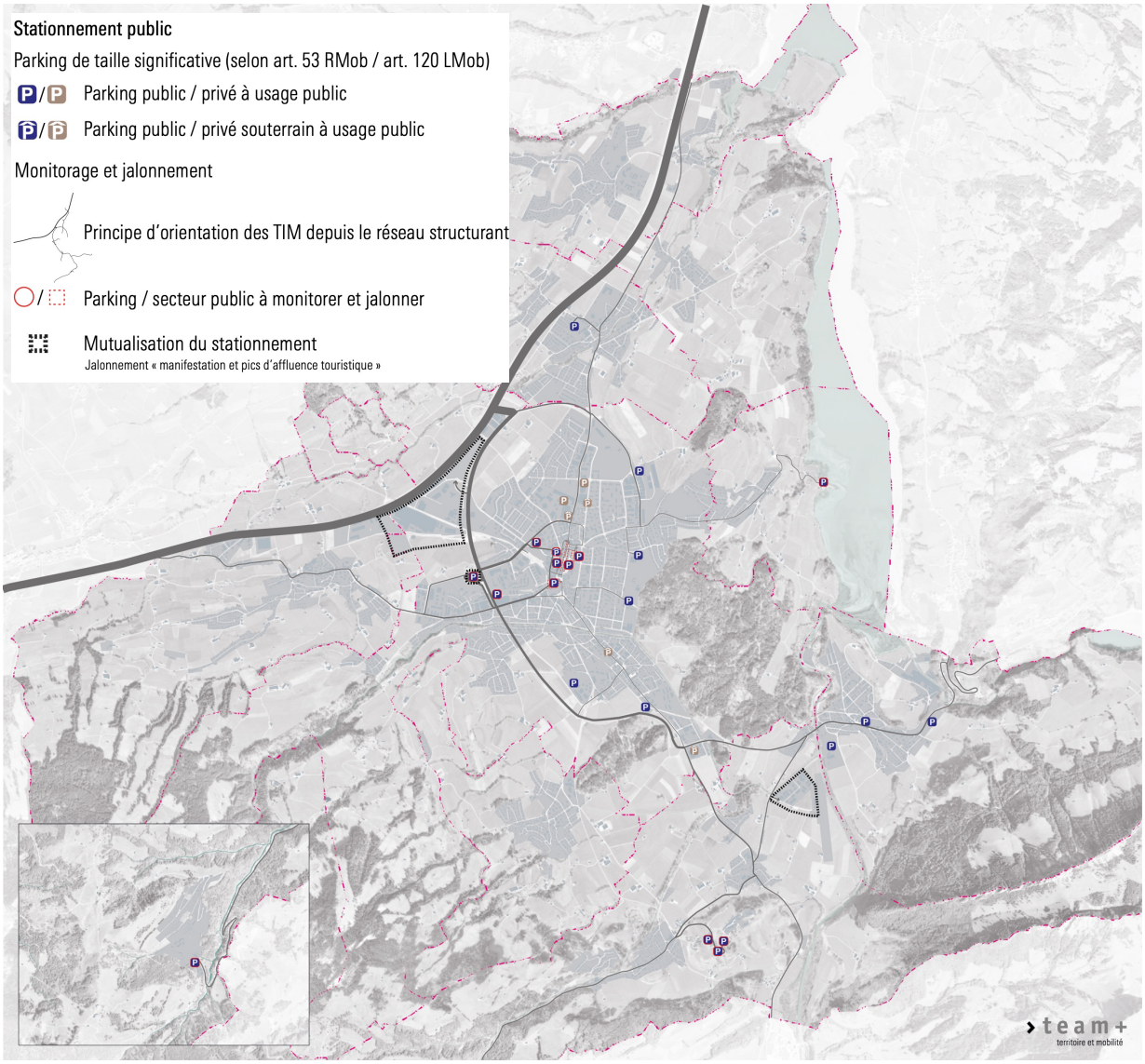
Ce paquet a pour but d'optimiser la répartition du trafic en facilitant l'orientation des automobilistes depuis la jonction autoroutière jusqu'aux parkings de taille significative de l'agglomération. Ces derniers, lorsqu'opportun (voir plan ci-après), sont équipés d'un affichage en temps réel de leur capacité. En sus de la réduction de l'inconfort et des nuisances associées au trafic de recherche de place, cet équipement participera également à la gestion adaptative en temps réel des pics d'affluence des manifestations et flux touristiques. L'objectif est d'étendre ce dispositif aux zones d'activités de Planchy et En Trême à l'horizon C (horizon de mise en œuvre du masterplan Planchy et de l'extension d'En Trême).

Des caméras seront installées dans le centre-ville bullois pour faciliter la recherche de place de la clientèle et des visiteurs en surface également (motion adoptée par la Ville de Bulle en 2024). Ce dispositif accompagne la réorganisation du centre bullois projetée par le MEP centre-ville.

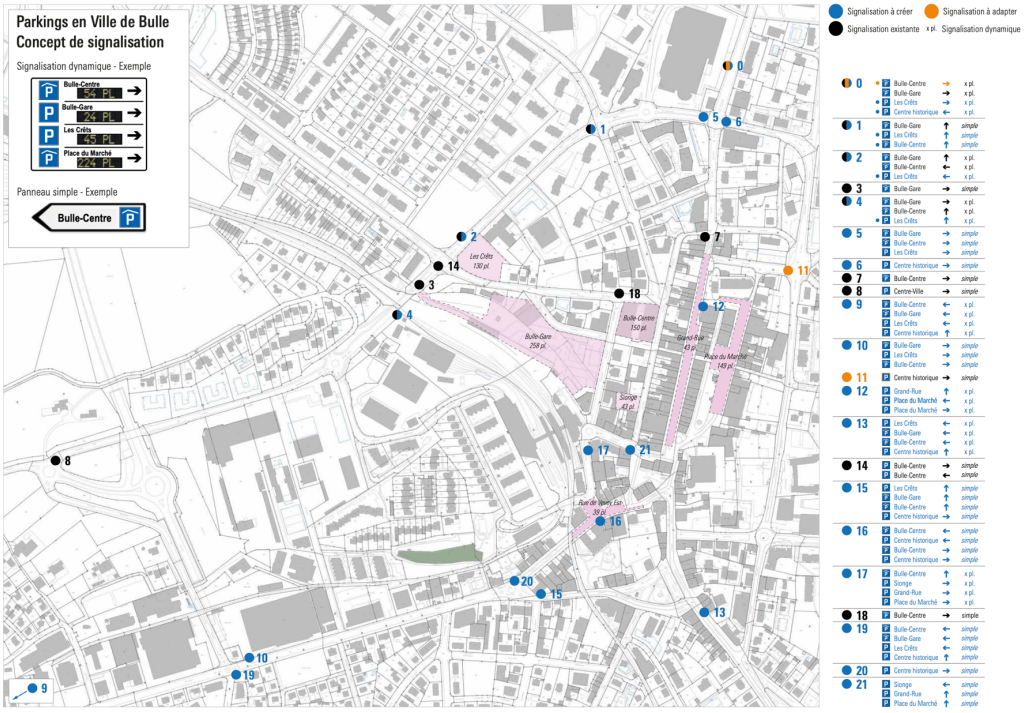
Les enjeux sont principalement concentrés à Bulle (parkings du centre-ville et des installations à forte fréquentation comme les centres commerciaux). Les parkings principalement dédiés aux loisirs et au tourisme de Broc (futur parking

du Liaubon pour la Maison Cailler et le parc du chocolat Charlie), de Gruyères (Pringy, Ville et Moléson), et de la presqu'île de Morlon constituent les autres entités comprises dans ce paquet.

La mesure ne prévoit pas d'adaptation pour les manifestations engendrant une augmentation du trafic TIM. Ces événements seront gérés moyennant la mise en place de panneaux (mesure de police) se superposant au concept de jalonnement de base.



La Ville de Bulle a élaboré un concept de signalisation incluant les adaptations en termes de signalisation et les signalisations dynamiques à compléter. Celui-ci est illustré ci-après à titre indicatif.



Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût HT [CHF]
GT.A.P.01	Broc : Affichage de la capacité en temps réel et téléjalonnement du parking du Liaubon	Téléjalonnement vers le parking du Liaubon avec notamment un panneau au giratoire des Marches (premier giratoire à l'entrée de Broc depuis Bulle).	0.08 M
GT.A.P.02	Bulle : Réaménagement centre-ville - 1ère étape et zone de rencontre de la Grand-Rue	Création de zones piétonnes (Places des Alpes, du Tilleul, du Château, Passage de l'Union) avec suppression de 48 places de stationnement. Piétonnisation permanente de la rue de la Promenade. Modification du schéma de circulation : double sens sur l'avenue de la Gare, sens unique sur la Grand-Rue pour limiter le transit. Régulation du stationnement (1h max Place du Marché).	0.60 M
GT.A.P.03	Bulle : Affichage des capacités en temps réel des parkings significatifs et téléjalonnement	Mise en place de panneaux d'affichage en temps réel dès la sortie d'autoroute pour optimiser l'accessibilité TIM et réduire le trafic de recherche de place. Signalisation dirigée vers les parkings principaux (Gare, Bulle-Centre, Crêts) avec rattrapages aux intersections clés. Intégration de 4 poches du centre historique (Place du Marché, Grand-Rue, rue de Vevey-Est, parking de la Sionge).	0.60 M
GT.A.P.04	Gruyères : Affichage de la capacité en temps réel et téléjalonnement des parkings touristiques (Ville, Pringy et Moléson)	Téléjalonnement vers les parkings de la Ville (trois parkings), de la Maison du Gruyère (sous la place de Pringy-gare) et celui du Moléson (exploitation et financement par le privé).	0.13 M
GT.A.P.05	Morlon : Affichage de la capacité en temps réel du parking de la presqu'île	Monitorage et téléjalonnement pour la presqu'île afin d'éviter que des véhicules ne descendent au bord du lac lorsque le parking est plein (gestion actuelle au moyen de personnes qui orientent les usagers).	0.03 M

Numéro **GT.B.P**	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Gestion du trafic	
Priorité **B**	Coût HT : 2.08 Mio CHF Avec demande de cofinancement	

DESCRIPTION

Description de la conception

Ce paquet a pour but d'optimiser la répartition du trafic d'agglomération du nord Bullois. Il comporte trois mesures proposant le réaménagement de carrefours.

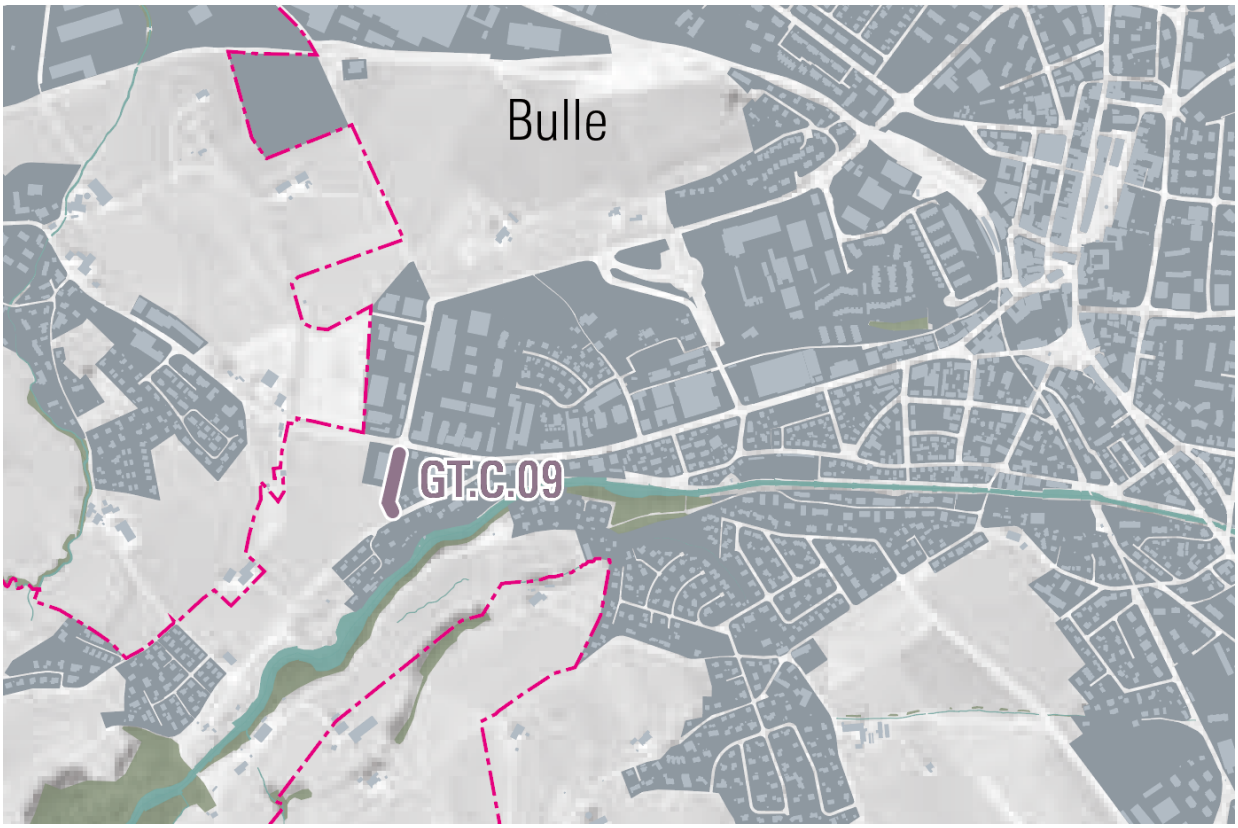
La gestion de l'accessibilité aux quartiers Est est coordonnée avec la réalisation par étapes du PAD Terraillet (voir fiche U2.URB14).et en cohérence avec le concept d'accessibilité de la Ville (Vision 2030 : rôle de contournement de la route de Fribourg pour décharger le centre-ville et la route de Riaz) et les stratégies de mobilité douce.

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût HT [CHF]
GT.B.P.06	Bulle : Accessibilité aux quartier Est – carrefour Étang / Fribourg	Création d'un giratoire au carrefour Etang / Fribourg pour améliorer sa capacité (saturation à l'HPS 2035 sans projet) et renforcer le rôle de contournement de la route de Fribourg. Sécurisation de la continuité MD grâce à la mise en place d'une traversée sur la branche ouest du carrefour reliant les pistes mixtes de la route de Fribourg (existante) et de la rue de l'Etang (PA5 MD.B.P.23). Inscrite au PA3 (9.2 - 2125.3P.045), la priorité de cette mesure est reportée par suite du décalage dans le temps de la réalisation du PAD Terraillet.	0.80 M
GT.B.P.07	Bulle : Accessibilité aux quartiers Est – carrefour Etang / Morlon	Création d'un carrefour à feux ou giratoire au carrefour Etang/Morlon afin d'améliorer sa capacité (saturation à l'HPS 2035 sans projet) pour fluidifier et renforcer le rôle de contournement de l'itinéraire Etang – Fribourg tout en tenant compte du passage du bus urbain. L'étude d'AVP recommande un mini-giratoire de 23 mètres pour réaliser les aménagements MD et paysagers sur Etang avec un minimum d'emprise sur domaine privé ; le franchissement du giratoire nécessite l'équipement de traversées et des emprises sur domaine privé pour la continuité des itinéraires cyclables. Inscrite au PA3 (9.3 - 2125.3P.045), la priorité de cette mesure est reportée par suite du décalage dans le temps de la réalisation du PAD Terraillet.	1.28 M

Numéro **GT.C.P**	Catégorie Gestion du trafic	
Priorité **C**	Coût HT : - Sans demande de cofinancement à ce stade	

DESCRIPTION



Description de la conception

Ce paquet a pour but d'optimiser la répartition du trafic d'agglomération de l'ouest bullois. Il comporte une mesure.

Mesures partielles

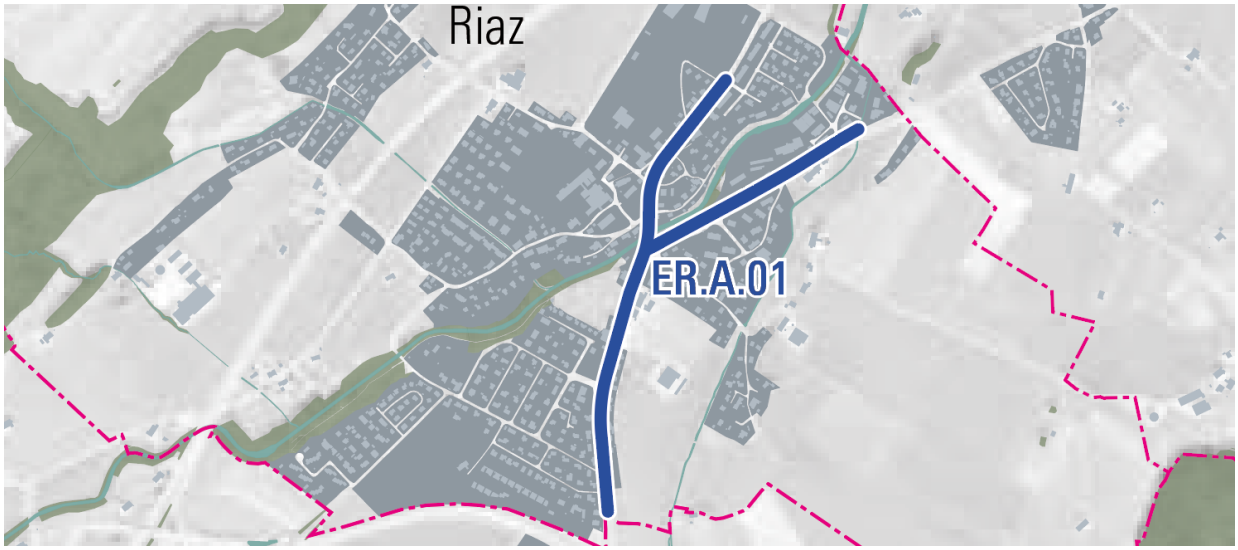
N°	Désignation	Description
GT.C.09	Bulle : Nouvelle liaison routière Part-Dieu - Vevey	Création d'un nouvel accès routier depuis le carrefour à feux Vevey / Pâla permettant de doser le trafic TIM. Fermeture du carrefour existant Part-Dieu / Vevey, favorable à la sécurisation des MD et à la progression des TP.

Numéro **ER.A.01**	**Riaz : Réaménagement de la traversée de localité (Valtraloc)**	

Priorité **A**	**Historique** Partie de PA1 M10a [2125.018]	**Coût HT : 9.140 Mio CHF** **Avec demande de cofinancement**

Catégorie de mesures	Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Valorisation / sécurité de l'espace routier Tronçon routier	Riaz, Canton **Territoire(s) concerné(s)** Riaz

DESCRIPTION



Description et faisabilité

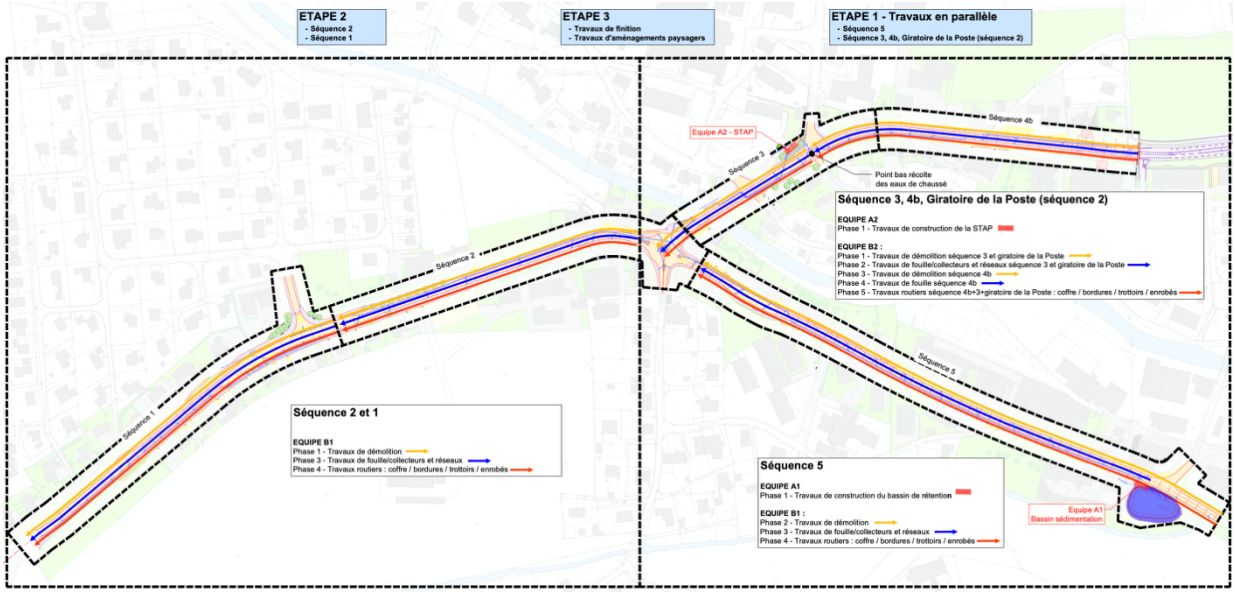
Cette mesure prévoit le réaménagement de la traversée de localité de Riaz selon les principes Valtraloc. Planifiée au PA1 (M10a – 2125.018), celle-ci a vu son contenu évoluer en termes d'aménagement (plus-value qualitative en faveur des mobilités douces) et des complications indépendantes de la volonté des autorités (changement de mandataires) ont impacté le calendrier de projet. La séquence 4a (tronçon nord de la rue de la Gruyère compris entre la rue du Pays-des-Oiseaux et la rue de La Comba) sera mise en œuvre dans les délais du PA1. Les autres séquences du premier avant-projet seront retravaillées dans le cadre d'un second avant-projet prévu pour décembre 2025.

Les objectifs de la mesure sont les suivants (BA = besoin d'action selon chapitre 5 du rapport principal) :

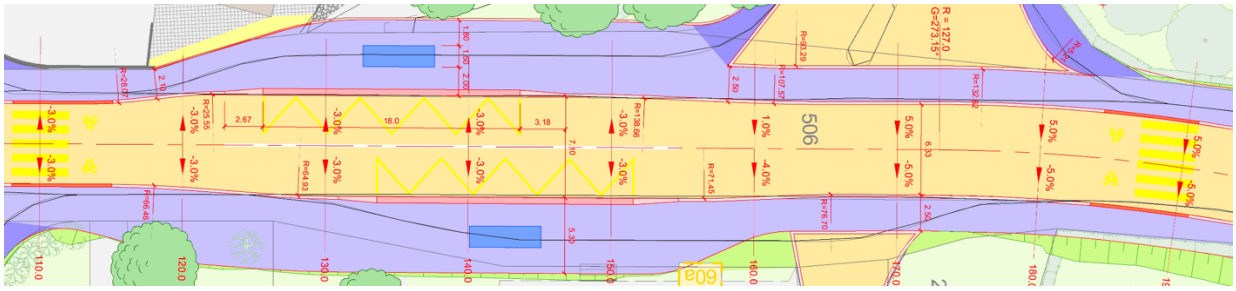
- BA2 - Améliorer la qualité des espaces publics du pôle centre de Riaz (centre multipolaire urbain de la vision d'agglomération) ;
- BA6 - Intensifier la mobilité piétonne au sein des secteurs urbains ;
- BA7 - Rendre la mobilité cyclable intuitive et sûre ;
- BA8 - Renforcer la mise en réseau des polarités par les TP ;
- BA9 - Maîtriser l'accessibilité TIM (BA9).

Le réaménagement prévoit les équipements suivants avec demande de cofinancement :

- La restitution d'un caractère villageois à la traversée, aujourd'hui exclusivement routière, avec la mise en œuvre d'une zone 30 sur le secteur central (en cours d'évaluation) ;
- Des aménagements adaptés et sécurisés pour les mobilités piétonnes et cyclables, en particulier le chemin de l'école ;
- Des arrêts de bus adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
- La réduction de la largeur de la chaussée pour modérer le trafic TIM et augmenter les espaces latéraux ;
- Des carrefours adaptés selon les manœuvres des différents véhicules les empruntant, notamment les TP ;
- La mise en œuvre d'un revêtement phonoabsorbant réduisant le bruit du trafic ;
- Des aménagements arborisés et conviviaux.



Avant-projet, Planification des travaux (groupement EBBP, 29.09.2023)



Avant-projet séquence 3, arrêt « Riaz, Centre » (groupement EBBP, 29.09.2023)

Opportunité et utilité

> Transports : réponse aux besoins des différents usagers avec une requalification cohérente avec les régimes de vitesse, les liaisons MD, la progression des TP et l'accessibilité TIM (locale et transit régional).
> Urbanisation : affirmation de l'identité de ces axes par des connexions cohérentes et des espaces publics de proximité.
> Sécurité : tranquillisation du trafic au profit de la cohabitation des différents usagers, notamment des écoliers et de l'école primaire et du CO de Riaz.
> Environnement : amélioration de la part modale MD et TP par l'invitation au déplacement de proximité en milieu pacifié dans le secteur urbanisé ; implantation d'un bassin de sédimentation au droit de la route de Corbières ; plantation d'arbres et végétalisation dans les lieux-clés.

Lien avec d'autres mesures

> PA1 M10a [2125.018] : mise en œuvre de la séquence 4a du Valtraloc (tronçon nord de la rue de la Gruyère) en 2025 (mise en service en 2026)

État de planification

> 1 – premier avant-projet (septembre 2023)
> Avant-projet : décembre 2025
> Mise à l'enquête : septembre 2025
> Début de la mise en œuvre : 2028
> Mise en service : 2031

Impact sur l'environnement

> Pas de conflit.

Coûts et clé de répartition du financement

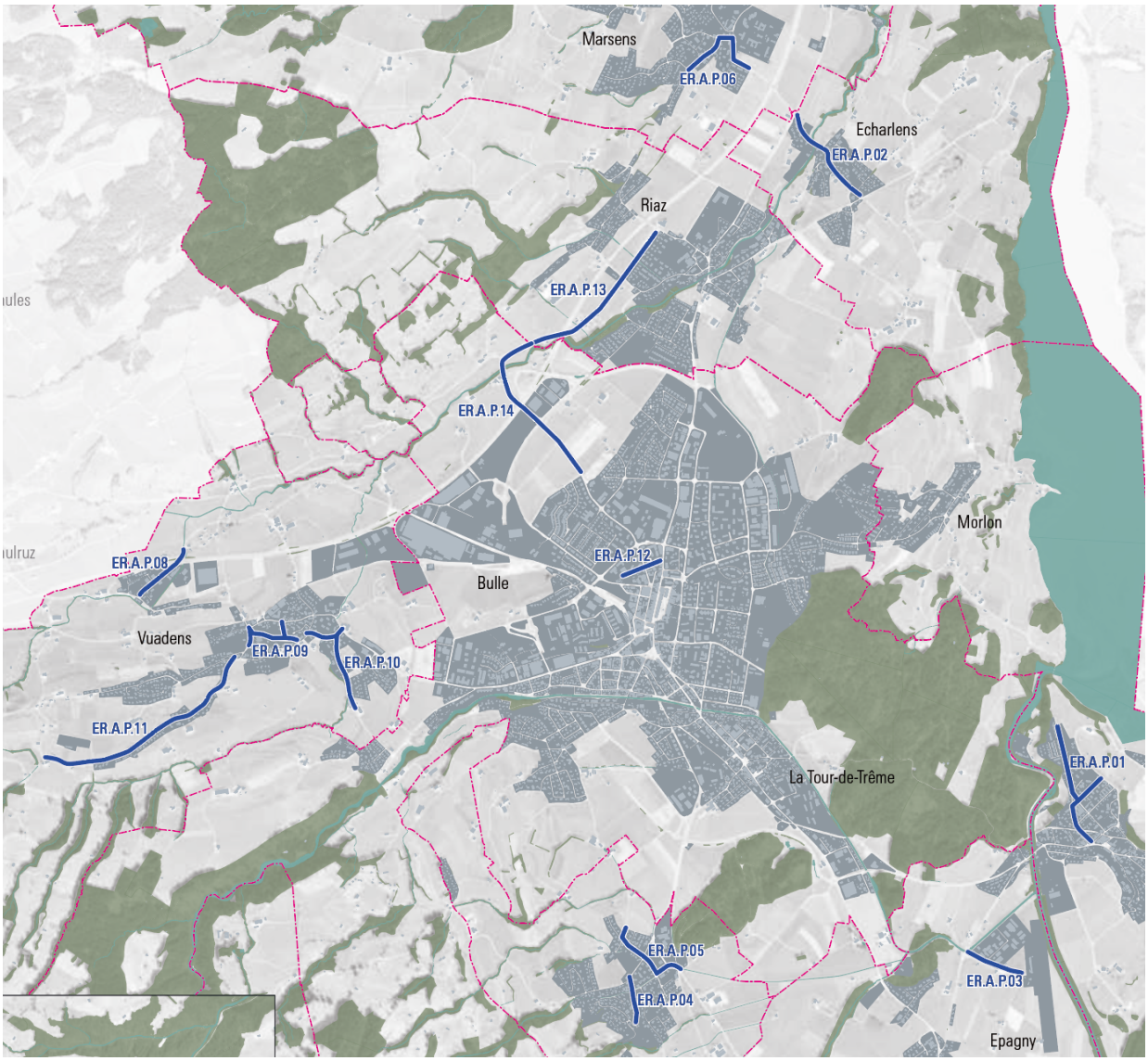
> Répartition des coûts entre le Canton et la Commune selon LMob.

Documents mis à disposition

> Premier avant-projet avec devis à +/- 20 %

Numéro **ER.A.P**	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires **Catégorie Valorisation et sécurité de l'espace routier**	
Priorité **A**	Coût HT : 20.491 Mio Avec demande de cofinancement	

DESCRIPTION



Description de la conception

Ce paquet sécurise les espaces publics en milieu urbain par l'amélioration qualitative de l'environnement et le rééquilibrage des surfaces en faveur d'une meilleure cohabitation des modes de transport selon la logique de priorisation des déplacements de l'agglomération piéton > vélo > TP > TIM. Les réaménagements projetés mettent en œuvre des infrastructures sécurisées piétonnes, cyclables ou mixtes, favorisent le rabattement vers les interfaces et leur attractivité, et modèrent le TIM pour réduire les nuisances sonores et les risques d'accidents. La thématique de la sécurisation du chemin de l'école est prioritaire au PA5, notamment à Broc, Echarlens, Le Pâquier, Marsens et Vuadens. Les mesures des communes nord concernent principalement les traversées des localités (réaménagement Valtraloc).

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût HT [CHF]
ER.A.P.01	Broc : Requalification de l'itinéraire rue Alexandre-Cailler - rue Nestlé - Chemin de Fin-Derrey (tronçon urbanisé)	Requalification de l'axe collecteur urbain rue Alexandre-Cailler - rue Nestlé – Chemin de Fin-Derrey pour favoriser la cohabitation des usagers en modérant le trafic (réduction de la largeur de chaussée), sécurisant les MD (perméabilité, itinéraires longitudinaux) et apporter une plus-value paysagère (végétation) pour améliorer la résilience des espaces publics à l'horizon de réfection des réseaux souterrains. Une limitation de vitesse à 30 km/h sera mise en œuvre dès 2025 par la Commune.	2.39 M
ER.A.P.02	Echarlens : Requalification de la route du Village et réaménagement de l'arrêt de bus « Echarlens, village »	Requalification de la route du Village pour tranquilliser les quartiers et sécuriser les MD (dont les écoliers de l'école primaire). La mesure comprend également la mise en zone 30 du tronçon et l'implantation d'un nouvel arrêt de bus « Echarlens, village » proche du centre pour faciliter les rabattements vers les TP. Le pont sur la Sionge doit être remplacé pour y faire passer les bus.	4.05 M
ER.A.P.03	Gruyères : Requalification multimodale de la route de l'aérodrome et aménagement du terminus de la ligne 201 Mobul	Requalification multimodale de l'axe collecteur du site stratégique régional d'activités « En Trême » (extension inscrite au PDR) afin de sécuriser les MD (emprises nécessaires) et intégrer la circulation et le terminus définitif de l'extension du réseau de bus urbain. Celle-ci permet aussi d'anticiper l'utilisation accrue des infrastructures et ce en amont de l'extension de la ZA (horizon C) et d'inclure une valorisation paysagère.	1.88 M
ER.A.P.04	Le Pâquier : Requalification de la Place du Centre et des abords de l'école	Afin de sécuriser le chemin des écoliers et tranquilliser les abords de l'école primaire, une requalification de la route du Carmel, entre l'école et le chemin Saint-Roch, et de la Place du Centre est prévue afin de modérer les TIM, sécuriser les MD et créer des lieux de vie attractifs et résilients pour la population locale.	0.50 M
ER.A.P.05	Le Pâquier : Sécurisation des MD sur l'itinéraire route des Granges – rue du Pommeret	Aménagement d'une zone 30 pour sécuriser les MD sur l'itinéraire route des Granges – rue du Pommeret : > Création d'un trottoir sur la rue du Pommeret pour sécuriser le chemin de l'école primaire et réduire le gabarit routier ; > Sécurisation du réseau cyclable structurant de l'agglomération entre la route des Granges et la gare (v7, cyclotourisme) avec si possible une priorisation aux carrefours selon le principe des rues cyclables (adaptations marquages) et la création d'une perméabilité entre la route des Granges et la route cantonale (Valtraloc en cours) via la route de la Croix.	0.50 M
ER.A.P.06	Marsens : Réaménagement de la route Saint-Ignace (Valtraloc), des Bugnons et des Gottes entre la route du Temple-Romain et Le Rafour	Réaménagement de la route des Gottes, de la route du Village entre la route du Temple-Romain et de la route des Bugnons (y.c. jonction entre la route du Village et la route des Gottes) afin de sécuriser les modes doux, modérer les TIM et valoriser le centre du village.	1.58 M

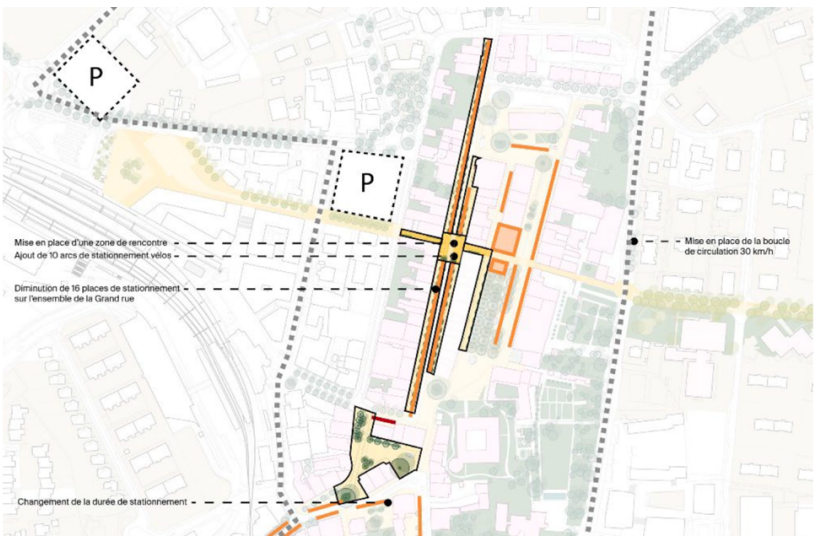
ER.A.P.08	Vuadens : Sécurisation des MD sur la route du Briez (ZA Maupas)	Sécurisation de la desserte piétonne le long du tronçon de la route du Briez sis au sein de la ZA Maupas (trottoir continu entre la route cantonale et le sentier public au nord de l'autoroute) et du rabattement vers le terminus de la ligne 202 Mobul (P+bus urbain).	0.60 M
ER.A.P.09	Vuadens : Requalification et sécurisation de la rue de l'École et de la rue de la Laiterie	Sécurisation et requalification de la rue de la Laiterie (zone 30), de la rue des École et d'une partie de la rue de l'Église (zone de rencontre) en réduisant les gabarits et l'accessibilité TIM au strict minimum nécessaire afin de sécuriser les abords de l'école et végétaliser une plus grande surface. Le stationnement TIM du cimetière sera avantageusement regroupé au sein du parking extérieur de la rue de la Laiterie. Cette mesure est concomitante à la mesure paysagère P4.4 de végétalisation de la cour d'école et du cimetière.	0.90 M
ER.A.P.10	Vuadens : Sécurisation de la route des Combes et la route des Colombettes	Sécurisation du chemin de l'école et tranquillisation du quartier par la création d'un cheminement piétons modérateur pour le trafic motorisé. La mesure comprend également la mise en œuvre d'une zone 30 qualitative sur la route des Combes.	0.90 M
ER.A.P.11	Vuadens : Sécurisation de la route de l'Adrey (chemin de l'école)	Sécurisation du chemin de l'école et tranquillisation du quartier par la création d'un cheminement piétons modérateur pour le trafic motorisé. L'aménagement sera moins conséquent sur le tronçon ouest où l'urbanisation est plus diffuse (cheminement unilatéral).	1.60 M
ER.A.P.12 *2125.3.021*	Bulle : Requalification de la rue de la Toula	Requalification de la rue de la Toula, pour améliorer la connexion piétonne et MD vers la gare, en créant un espace public de qualité. Inscrite au PA3 (6.2 – 2125.3.021), cette mesure est reportée pour être coordonnée à la densification du quartier de la Toula qui a pris du retard (voir fiche U2.URB7 Crêts-gare ouest).	0.93 M
ER.A.P.13 *2125.4.005, 2125.3.033*	Riaz : Valorisation multimodale de la route de la Sionge entre la route des Monts et la limite communale avec Bulle	Valorisation de l'itinéraire MD (piste MD continue et mixte de 3 m) le long de la route de la Sionge par un réaménagement visant à modérer les TIM (chaussée TIM entre 3.7 m et 5.9 m) et à apporter une qualité paysagère et environnementale pour le tronçon nord urbanisé (noue env. 1.3m). Cette mesure reprend les mesures VSR 8.2 (PA3) et ER.A4.2 (PA4) ; celle-ci est coordonnée entre les communes de Riaz et de Bulle (ER.A.P.14).	2.10 M
ER.A.P.14 *2125.4.004, 2125.3.033*	Bulle : Valorisation multimodale de la rue de la Léchère entre le chemin des Mosseires et la limite communale avec Riaz	Valorisation de l'itinéraire MD (piste MD continue et mixte de 3 m) entre le chemin des Mosseires et la route de la Sionge à Riaz par un réaménagement visant à modérer les TIM (chaussée TIM entre 3.9 m et 5.2 m) et à apporter une qualité paysagère et environnementale (noue env. 1.3m). Cette mesure reprend les mesures VSR 8.2 (PA3) et ER.A4.1 (PA4) ; celle-ci est coordonnée entre les communes de Bulle et de Riaz (ER.A.P.14).	2.21 M

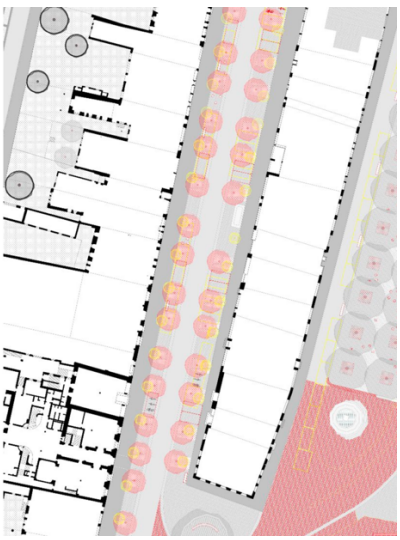
Numéro **ER.B.P**	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires **Catégorie Valorisation et sécurité de l'espace routier**	
Priorité **B**	Coût HT : 9.878 Mio Avec demande de cofinancement	

DESCRIPTION

Description de la conception

Ce paquet de mesures trouve son principal objectif dans l'amélioration de la sécurité des usagers de la voirie en favorisant une meilleure cohabitation entre les modes. L'accent est notamment porté sur les intérêts des usagers de la mobilité douce et des transports publics. Ainsi, les réaménagements proposés mettent en œuvre différents aménagement cyclables, piétons ou mixtes, favorisent le rabattement vers les TP et réduisent la part du TIM, tout en proposant une amélioration des espaces publics. Cet horizon correspond à celui de la mise en œuvre des étapes 2 à 4 de la valorisation des espaces publics du centre-ville (schémas ci-dessous issus de la présentation publique du 28 octobre 2024).



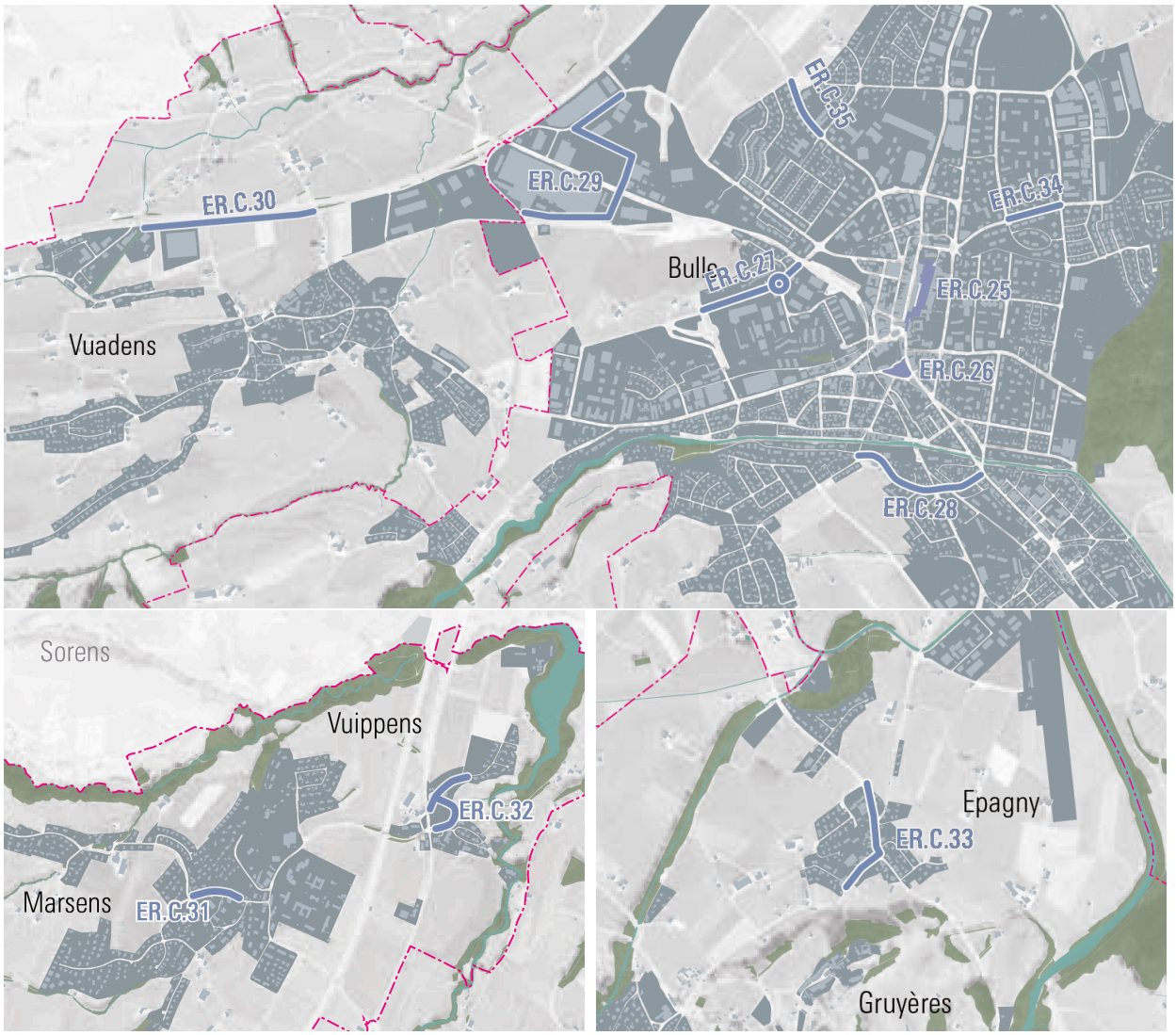


Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût HT [CHF]
ER.B.P.15	Bulle : Valorisation des espaces publics du MEP centre-ville – étape 2 à 4	Mise en œuvre du réaménagement du centre-ville de Bulle – étape 2 à 4, concernant les secteurs Grand-Rue, ruelle du Lion d'Or, rue de la Promenade Sud et Place des Alpes La zone de rencontre du milieu de Grand-Rue sera réalisée dans le cadre de l'étape 1 (GT.A.P.02).	2.62 M
ER.B.P.16 *2125.4.006, 2125.3.046*	Bulle : Réaménagement de la route de la Pâla entre le giratoire Sous-Crêt et le parking de la Pâla	Reprise du PA3 (2125.3.012) et décalée en C par la Confédération au PA4 (partie de 2125.4.006), cette mesure est adaptée au PA5 (emprise TIM moindre, pistes cyclables bilatérales, contournement cyclable des giratoires). Les conditions de circulation étant encore jugées satisfaisantes et permettant de garantir la progression de bus (giratoire Sous-Crêt réalisé en 2022), et les développements urbains planifiés s'échelonnant dans le temps, cette mesure est définie en priorité B en cohérence avec la densification du site stratégique de La Pâla (voir fiche U2.URB13) et l'étude SUP.01 sur le fonctionnement de la jonction et des giratoires de la H189.	1.93 M
ER.B.P.17 *2125.3.036*	Bulle : Réaménagement de la rue du Câro entre les carrefours de Vuippens et du Verdel	Requalification du tronçon pour réduire la vitesse des automobilistes, améliorer la qualité des aménagements paysagers et la sécurité des cheminements MD. Ce réaménagement est coordonné avec la réalisation du PAD Terraillet et doit être évalué en regard de l'étude sur le compartimentage routier (AGGLO.A.04).	1.19 M
ER.B.P.18	Vuadens : Sécurisation de la route des Colombettes entre le Rialet et le hameau des Craux	Sécurisation du chemin de l'école et tranquillisation du quartier en réaménageant la rue et en offrant partout *a minima* un gabarit de croisement PL / cycle en combinaison à des îlots paysagers modérateurs et réguliers, compatibles avec les conditions de visibilités et le trafic agricole.	1.29 M
ER.B.P.19	Bulle : Requalification de la place Condémine / Poterne et contrôle d'accès	Issue du MEP « Condémine, Morlon, Cité Pré-Vert », cette mesure comprend la reprise du carrefour et des accroches non comprises dans les mesures des PA précédents (PA1 M6 – 2125.012 sur la rue de la Condémine et PA3 9.2 - 2125.3.035 sur la route de Morlon). La mesure réorganise le carrefour et créée des espaces publics généreux, végétalisés et sécurisés au profit des MD. Celle-ci doit être évaluée selon l'étude sur le compartimentage routier AGGLO.A.04 en regard notamment de la progression des TP.	1.87 M
ER.B.P.20	Marsens : Réaménagement de la route de Saint-Ignace entre la route des Bugnons et la route de Montmasson (Valtraloc)	Réaménagement de la route de Saint-Ignace et de l'accroche de la route d'Humilimont afin de sécuriser les modes doux, modérer les TIM et valoriser le centre du village. La mesure comprend également l'aménagement définitif de l'arrêt de bus « Marsens, village » sur chaussée (extension bus Mobul).	0.97 M

Numéro **ER.C**	**Catégorie Valorisation et sécurité de l'espace routier**	
Priorité **C**	**Coût : -** **Sans demande de cofinancement à ce stade**	

DESCRIPTION



Description de la conception

Le contexte (coordination avec le développement des sites stratégiques), l'état d'avancement de ces mesures ou les planifications financières ne permettent pas de les inscrire de manière formelle (horizon A ou B) dans cette génération. Elles s'inscrivent ainsi à long terme afin d'annoncer la volonté de l'agglomération de poursuivre la sécurisation et la valorisation de ses espaces routiers. Ce paquet comprend notamment les étapes 5 à 7 de la valorisation des espaces publics du centre-ville bullois (MEP centre-ville).

Mesures partielles

N°	Désignation	Description
ER.C.25	Bulle : Valorisation des espaces publics du centre-ville – MEP centre-ville étapes 5 et 6	Mise en œuvre du réaménagement du centre-ville de Bulle – étape 5 et 6, concernant les secteurs du Marché, du passage de l'Union et de la place de l'Église.
ER.C.26	Bulle : Valorisation des espaces publics du centre-ville – MEP centre-ville étape 7	Mise en œuvre du réaménagement du centre-ville de Bulle – étape 7, concernant le secteur de la Place Saint-Denis.
ER.C.27 *2125.4.006*	Bulle : Réaménagement multimodal de la route de la Pâla entre le parking Pâla et le PI ferroviaire	Réaménagement multimodal de la route de la Pâla entre le parking Pâla et le PI ferroviaire comprenant l'aménagement de voies bus, l'amélioration de la continuité MD ainsi que l'équipement de pistes et traversées cyclables. L'évolution des parts modales et le suivi des conditions de circulation par suite de la réalisation des sites stratégiques permettra d'affiner les aménagements. Reprise du PA3 (3.3 - 2125.3.013) et décalée en C par la Confédération au PA4 (partie de 2125.4.006), l'horizon de réalisation de ce tronçon est ainsi inchangé au PA5 (pas de besoin d'action à ce stade car le giratoire de la gare a été rafraîchi en 2021, la circulation est fluide et les développements des grands quartiers ont pris du retard, tandis que les axes structurants MD n'y transitent pas).
ER.C.28 *2125.4.008*	Bulle : Valorisation multimodale de la route des Roseires / Joli-Site entre la rue de l'Harmonie et la rue de l'Ancien-Comté	Requalification de la route des Roseires / rue du Joli-Site en modérant les TIM au profit de la sécurisation et de l'amélioration du confort des cheminements MD et d'une qualité paysagère élevée. Inscrite au PA4 en B (ER.B2.2 – 2125.4.008), cette mesure est reportée en C par nécessité de priorisation des travaux (coordination avec réfection réseaux) ; une zone 30 sera équipée à court terme pour sécuriser les cycles.
ER.C.29	Bulle : Mise en œuvre des espaces publics de référence du masterplan Planchy	Aménagement d'espaces publics de référence (Mail de l'Industrie, L'interface, Place de Planchy etc.) au profit d'une réorganisation du stationnement TIM, d'un maillage MD offrant une bonne perméabilité (à coordonner avec les éventuelles haltes de Planchy SUP.02 et l'interface marchandise SUP.05) et au bénéfice d'une arborisation maximisée pour limiter les îlots de chaleur.
ER.C.30	Vuadens : Création de l'axe multimodal « Voie des industries » pour desservir le Ruban Vuadens	Aménagement d'espaces publics de référence au profit d'une réorganisation du stationnement et de l'accessibilité TIM (notamment la création le long de l'autoroute d'un axe multimodal « Voie des industries »), d'un maillage MD offrant une bonne perméabilité (à coordonner avec l'éventuelle amélioration de la gare de Vuadens SUP.03) et au bénéfice d'une arborisation maximisée pour limiter les îlots de chaleur, des espaces publics à haute qualité de séjour et gestion de l'accessibilité TIM. L'extension du Ruban Vuadens est un site stratégique d'activités (voir fiche U2.ZACT.7).
ER.C.31	Marsens : Requalification de la route des Bugnons entre le carrefour de la Croix et la route des Gottes	Requalification des abords de l'école primaire pour sécuriser le chemin de l'école, tranquilliser le quartier et apporter une plus-value paysagère. Par nécessité de priorisation des travaux, cette mesure s'inscrit à l'horizon C du PA5.
ER.C.32	Marsens : Requalification du centre de Vuippens	Sécurisation des modes doux et requalification paysagère de la place de Maison-de-Ville, de la rue des Châteaux et de la route de la Grand-fin. Ce site ISOS est traversé par un itinéraire cantonal de cyclotourisme.

ER.C.33	Gruyères : Réaménagement de la traversée du village d'Epagny (Valtraloc)	Réaménagement selon le principe Valtraloc de la route de l'Intyamon et de la route de Gruyères à Epagny pour sécuriser les MD (franchissement des carrefours, perméabilité, itinéraires longitudinaux et continuité aux réseaux attenants) et aménager les arrêts TP sur chaussée (ligne 1 Mobul et ligne régionale 260) avec des aires d'attente sécurisées et confortables.
ER.C.34 *2125.4P.047*	Bulle : Valorisation multimodale de la route de Morlon entre ses intersections avec la rue de Corbières et la route du Verdel	Requalification du tronçon afin de soulager le centre-ville en favorisant une accessibilité TIM via la route de Fribourg comme voulu par la hiérarchie du réseau planifiée (vision 2030). Aménagement d'un contrôle d'accès TIM pour favoriser les TP et MD en direction du centre-ville et tranquilliser le quartier (à doser selon les effets du compartimentage du centre-ville et du développement des grands quartiers, notamment Terraillet et Ferrage). Retenue en B au PA4 (ER.B2.1 - 2125.4P.047), la priorité est reportée à l'horizon C par suite du décalage dans le temps de la densification du Terraillet et sera évalué selon l'étude sur le compartimentage routier (AGGLO.A.04).
ER.C.35 *2125.4.002*	Bulle : Requalification multimodale de la rue de la Léchère - tronçon Dardens	En raison du retard pris par le projet d'agrandissement du centre de formation professionnel (EPAC), la requalification de ce tronçon de la mesure ER.A2 – 2125.4.002 du PA4 est reportée à l'horizon C du PA5 pour coordonner l'urbanisation et les transports.

Numéro **IM.A.01**	**Broc : Interface multimodale type 5 du Liaubon (rabattement TIM)**	
Priorité **A**	**Historique** -	**Coût HT : 1.654 Mio CHF** **Avec demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Interfaces multimodales		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Broc, Parc du Chocolat, TPF, Canton Territoire(s) concerné(s) Broc

DESCRIPTION

Description et faisabilité

Cette mesure consiste en l'aménagement d'une interface de transport mutualisée sur le futur parking du Liaubon à l'entrée sud-est de l'agglomération, à Broc. Cette interface comporte un arrêt de bus et un parc-relais (P+R) de 40 places. Ce P+R est directement intégré dans le parking mutualisé du Liaubon, en lien avec les différentes activités du secteur (Parc du chocolat Cailler, usines Cailler, gorges de la Jogne, musée de l'Automobile). Cette interface remplace le parking-relais "Village" prévu dans le plan sectoriel régional des parking relais (en cours de révision).

En captant une partie des flux TIM en provenance du Val-de-Charmey et au-delà, l'emplacement de ce P+R est pertinent pour capter les flux en provenance de l'est de l'agglomération et de les transborder sur les transports publics. Elle encourage un changement de mode de transport le plus en amont possible (accès direct depuis la route cantonale) en permettant un rabattement efficace vers les TP. En effet, l'interface sera connectée au réseau ferroviaire via la gare de Broc, Chocolaterie, accessible en contre-bas par une télécabine. Elle est également connectée aux lignes de bus régionales 260 (Charmey – Broc – Moléson) et 262 (Bulle – Corbières – Broc), grâce au nouvel arrêt de bus en connexion avec le site du Liaubon.

La liaison câblée reliant le parking au Parc du Chocolat a un usage public qui s'étend au-delà des activités du parc. Elle est compatible pour les vélos, permettant une perméabilité de ce mode dans le secteur (l'itinéraire « La Gruyère à vélo » passe en contre-bas du parking). Un chemin pédestre du Liaubon au Martinet est également intégré au projet du parc.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Favoriser un rabattement des usagers TIM vers le réseau TP d'agglomération en facilitant les modalités de transbordement ;
- Permettre aux habitants de la région de se rabattre sur les TP au plus proche de leur domicile.

L'aménagement planifié comprend les éléments suivants avec demande de cofinancement :

> Aménagement d'un parking pour voiture de 40 places de parc-relais (P+R). Ces places sont intégrées dans la conception d'ensemble des infrastructures qui seront financées par une entité privée ;
> Aménagement d'un arrêt de bus pour les lignes de bus régionales 260 et 262.

L'équipement d'une liaison câblée entre le parking et Broc Chocolaterie est en cours d'étude (procédure OFT déléguée au canton, sans demande de cofinancement).

Opportunité et utilité

> En favorisant le rabattement du TIM vers les réseaux TP et MD en direction de l'agglomération, la mesure permet d'améliorer la qualité globale du système de transport de l'agglomération ;
> En réduisant une partie du TIM au sein de l'agglomération, la mesure permet une réduction des atteintes à l'environnement.

Tâches de l'agglomération

> Soutien à la planification des transports publics et des interfaces multimodales.

Tâches des communes

> Participation à la réalisation et au financement de l'arrêt de bus et des places P+R.

Tâches du canton

> Coordination du projet, procédure liaison câblée, participation à la réalisation et au financement de l'arrêt de bus et des places P+R.

Lien avec d'autres mesures

> Mesure du PA5 en relation : GT.A.P.01 (jalonnement parking) ; MD.C.33 : Broc / Botterens : Liaison de mobilité douce le long de la route cantonale entre Broc et Botterens
> Pas de lien avec les générations antérieures (Broc a intégré Mobul à partir du PA5)

État de planification

> 1 (jusqu'à 10 Mio CHF)
> Liaison câblée : procédure en cours (compétence OFT déléguée au canton)

Impact sur l'environnement

> Le site fait l'objet d'un PAD qui doit répondre aux objectifs particuliers suivants : intégrer le parc dans son environnement naturel et soigner les franges, prendre en compte la notion de développement durable dans la conception du parc en cherchant notamment à limiter les dépenses énergétiques et en privilégiant l'usage des énergies renouvelables, gérer les dangers de crues liés à la Jogne, et favoriser la mobilité douce et minimiser l'impact des véhicules motorisés liés aux activités touristiques.

Coûts et clé de répartition du financement

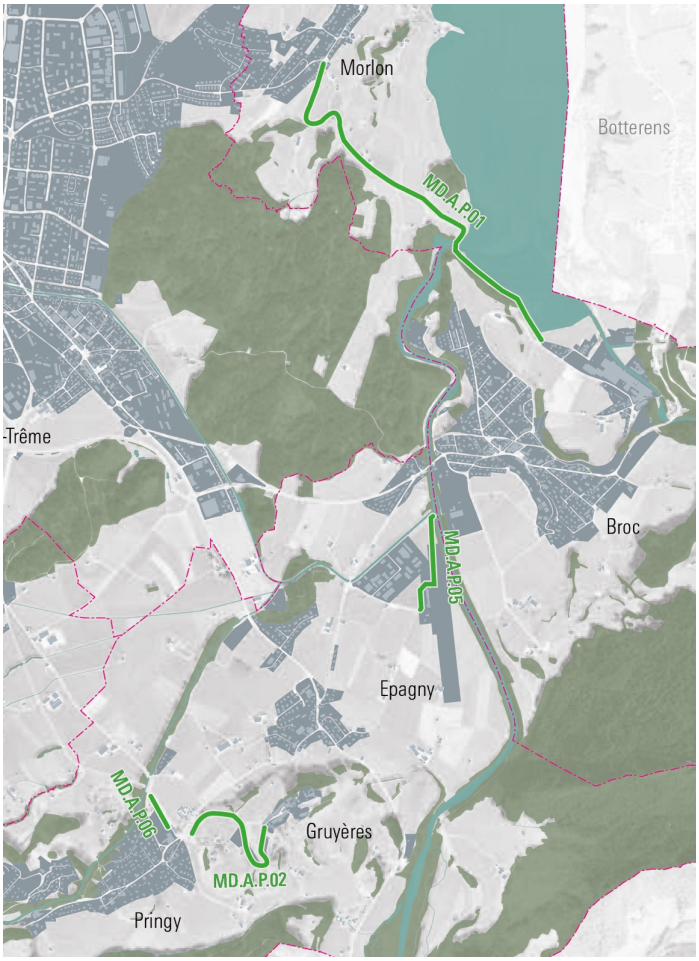
> 100 % Canton et/ou Commune (à déterminer selon révisions en cours PSV et plan sectoriel des parcs-relais)

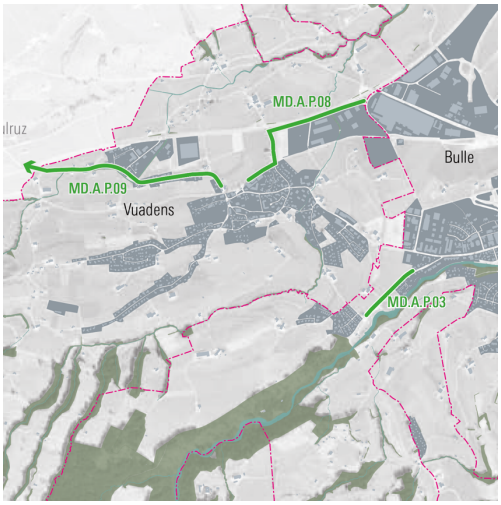
Documents mis à disposition

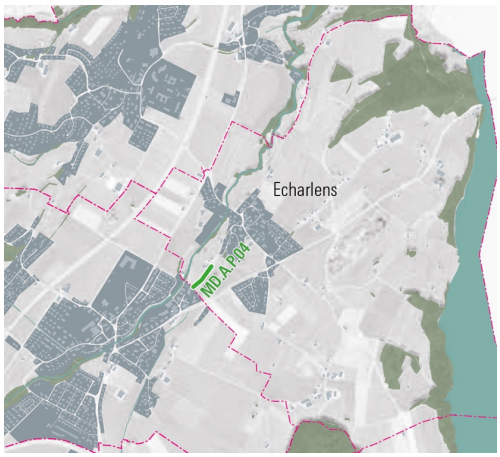
> Version provisoire du PAD « Parc du Chocolat Cailler » (février 2023)

Numéro **MD.A.P**	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires **Catégorie Mobilité douce**	
Priorité **A**	Coût HT : 10.692 Mio CHF Avec demande de cofinancement	

DESCRIPTION

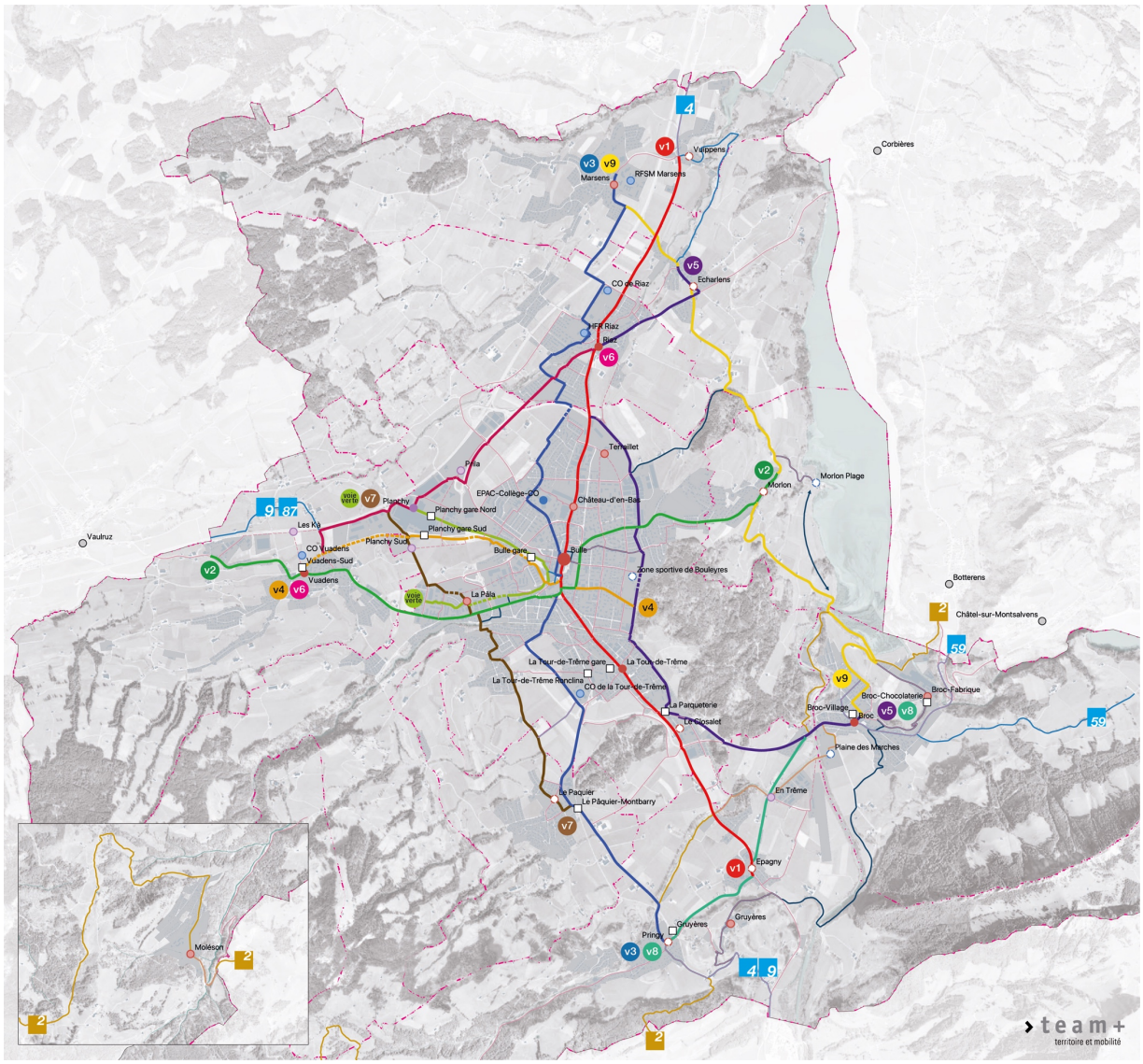






Description de la conception

Ce paquet concrétise les stratégies sectorielles du projet en développant des perméabilités, en améliorant le rabattement aux interfaces, la continuité et la sécurité de liaisons importantes pour la mobilité quotidienne et en déployant des itinéraires alternatifs aux routes orientées trafic, notamment pour les connexions entre les nouvelles communes de l'agglomération et les connexions vers les territoires attenants. Une série de mesure des générations précédentes est reportée au PA5 en raison de retards pris par les développements urbains ou les procédures. Enfin, la mesure MD.A.P.11 prévoit de poursuivre le développement de l'offre en stationnement vélo existante sur le territoire de l'agglomération et la mesure MD.A.P.10 inscrit l'étude et la mise en œuvre progressive d'un jalonnement cyclable d'agglomération ambitieux (projet pilote dans le contexte légal actuel) selon la vision conceptuelle présentée ci-après.



Jalonnement du réseau cyclable quotidien (existant / lacune)

Vision conceptuelle à consolider lors du développement de la mesure

- v1 Vuippens - Bulle - Epagny
- v2 Vuadens - Bulle - Morlon
- v3 Marsens - Bulle - Pringy
- v4 Vuadens - Bulle - Bouleyres
- v5 Echarlens - Bulle - Broc
- v6 Vuadens - Planchy - Rivtaz
- v7 Planchy - Le Pâquier
- v8 Pringy - Epagny - Broc
- v9 Marsens - Echarlens - Morlon - Broc
- voie verte Planchy - Bulle - La Pâla

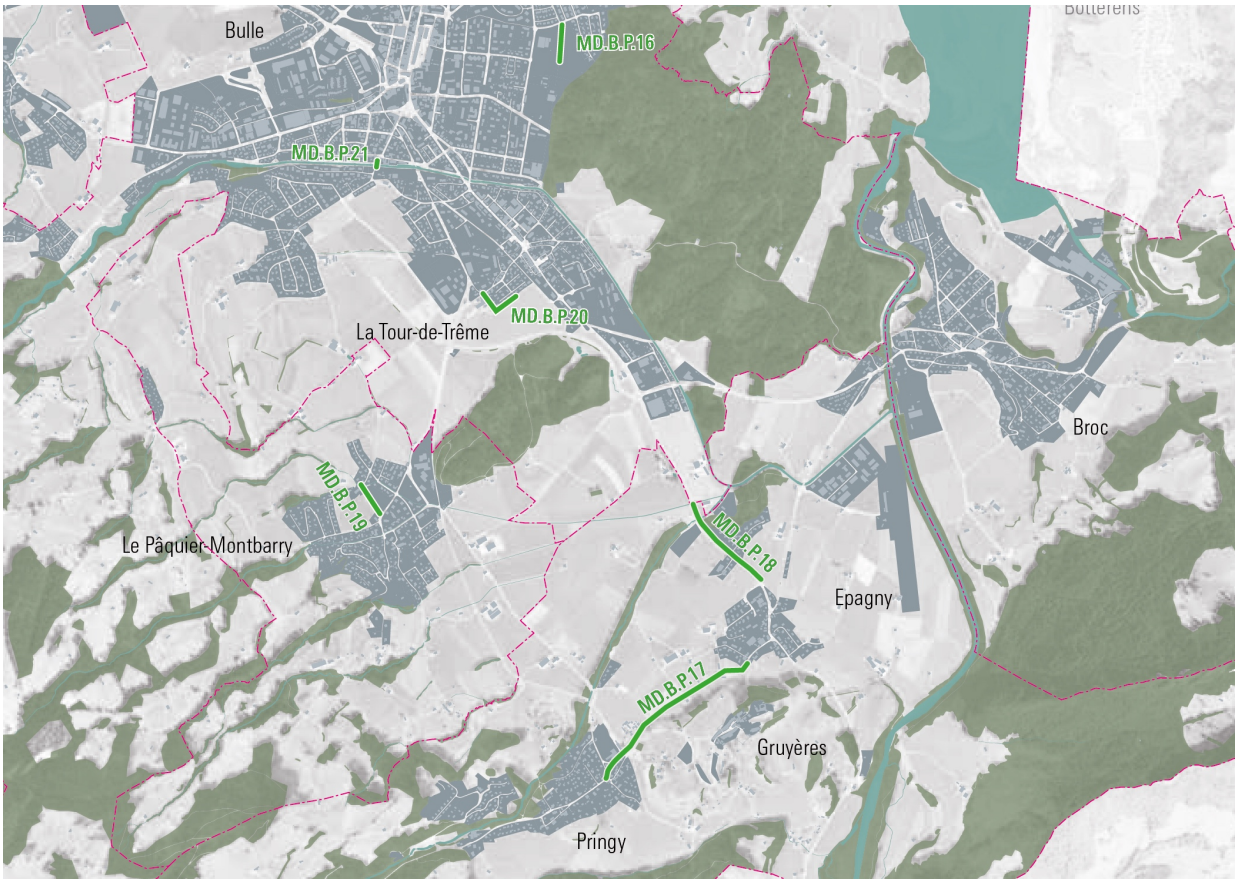
Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût HT [CHF]
MD.A.P.01 *2125.3.032*	Broc / Morlon : Liaison MD sur la route du Lac entre Broc et Morlon avec réalisation d'une passerelle	Sécurisation de la route du Lac par la fermeture de l'axe au transit TIM (excepté riverains de part et d'autre du pont sur la Sarine) et la valorisation du tronçon pour les MD entre la route de Bulle (Morlon) et la rue Nestlé (Broc). Le Pont sur la Sarine étant trop dégradé, une nouvelle passerelle MD est prévue (démantèlement de la passerelle actuelle). Cette liaison offre un itinéraire rapide et sécurisé sur l'axe Marsens – Echarlens – Morlon – Broc à destination des pendulaires et des touristes (Vélo'Gruyère).	2.24 M
MD.A.P.02	Gruyères : Liaison MD le long de la route de la Cité entre la route de Gruyères et la rue du Bourg	Amélioration de la liaison MD entre la gare et la Cité pour activer le report modal des pendulaires et flux touristiques sur ce tronçon à déclivité marquée. L'aménagement consiste à équiper une piste mixte unidirectionnelle de 3 m tenant compte de la complexité du terrain.	1.46 M
MD.A.P.03 *2125.3.028*	Bulle : Liaison MD sur la route de la Part-Dieu entre le quartier du Brésil et celui du Carry	Aménagement d'un cheminement MD mixte vélo/piéton large de 3 m, séparé de la chaussée par une fosse d'infiltration d'env. 1.5 m, pour offrir une continuité des réseaux MD au quartier du Carry et garantir une liaison vers le centre de Bulle. Cette mesure correspond à la mesure 7.2 du PA3 [2125.3.028], réinscrite au PA5 en raison de retard dans les procédures (recours en cours au TF).	0.56 M
MD.A.P.04	Echarlens / Riaz : Liaison MD intercommunale entre Echarlens et Riaz (ZA Epessous)	Adaptation du sentier public existant (revêtement et élargissement à 2.5 m) entre la route du Moulin à Echarlens et la zone d'activité des Epessous à Riaz (adaptation de la signalisation à travers la ZA pour y autoriser les cycles). Cet itinéraire en site propre est notamment fréquenté par les élèves du CO de Riaz (sécurité du chemin de l'école).	0.07 M
MD.A.P.05	Gruyères : Création d'une desserte pour MD sur la partie Est de la ZA "En Trême"	Aménagement d'une voie MD d'agglomération en site propre bidirectionnelle de 3.5 m mètres de large entre la route de l'Aérodrome et la passerelle sur la Trême, le long de l'aérodrome de la Gruyère (sans arborisation), pour desservir la ZA En Trême (U2. ZACT.6) et offrir un rabattement qualitatif entre Broc (zone sportive) et Epagny dans la continuité du chemin des Chaumiaux récemment sécurisé (zone 30), en attendant la sécurisation de la route de Broc (MD.C.43).	0.66 M
MD.A.P.06	Gruyères : Liaison MD entre la route du Pâquier et la gare de Pringy	Aménagement paysager d'une voie MD en site propre bidirectionnelle de 3.5 mètres de large via le site stratégique urbain « Pringy-gare et Maison du Gruyère » (U2.URB2) pour offrir un itinéraire de rabattement direct et sécurisé sur l'interface gare de Pringy dans la continuité de la mesure MD.A1.10 du PA4 (piste cyclable bidirectionnelle entre Le Pâquier et Pringy).	0.43 M

MD.A.P.08	Vuadens : Liaison MD sur l'itinéraire rue de Planchy - route du Briez entre la gare et la rue de l'Industrie (ZA Planchy)	Aménagement d'une voie MD mixte de 3.0 m de large entre la ZA de Planchy et la gare de Vuadens pour offrir un itinéraire sécurisé et direct (y compris création d'une perméabilité entre la gare et la route du Briez au sud des voies via le PAD Atlantis). Tel qu'identifié dans le masterplan Planchy, le tronçon de la route du Briez concerné sera interdit à la circulation motorisée excepté riverains pour sécuriser les cycles et rationnaliser l'ampleur de l'aménagement.	2.70 M
MD.A.P.09	Vuadens / Vaulruz : Liaison MD sur la route cantonale entre Vuadens et Vaulruz	Sécurisation des cycles le long de la route cantonale (Grand-Rue et Route Principale) depuis l'entrée nord-ouest de Vuadens (à proximité du passage à niveau), dans la continuité du Valtraloc de Vuadens, jusqu'à l'intersection entre la route cantonale et le chemin du Grésalley côté Vaulruz.	1.66 M
MD.A.P.10	Mobul : Jalonnement du réseau cyclable quotidien	Mise en valeur du réseau cyclable existant, ainsi que les investissements déjà réalisés, en orientant les cyclistes sur les itinéraires sécurisés et parfois méconnus. La mesure vise en particulier à accompagner les premières expériences à vélo des nouveaux cyclistes. Jalonnement à déployer avec la mise en œuvre progressive des aménagements et à coordonner avec le Plan sectoriel vélo cantonal en cours de révision. L'ajout d'une pastille colorée avec numérotation nécessite un projet pilote à coordonner entre Mobul / Canton / OFROU.	0.35 M
MD.A.P.11 *2125.3.044*	Mobul : Création de 375 places vélo sur l'agglomération	Dans la continuité des générations antérieures, aménagement de 375 places supplémentaires pour vélos dans l'espace public de l'ensemble de l'agglomération afin de compléter l'offre en cohérence avec la volonté de développer les trajets à vélo au quotidien, et ce en particulier dans les nouvelles communes de l'agglomération (y compris mesure 5.2 du PA3 – partie de 2125.3.044 reportée dans le temps pour être coordonnée avec la réalisation du PAD Vieux-Moulin qui a pris du retard).	0.56 M

Numéro **MD.B.P**	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Mobilité douce	
Priorité **B**	Coût HT : 4.956 Mio CHF Avec demande de cofinancement	

DESCRIPTION



Description de la conception

Ce paquet poursuit la même stratégie de développement du réseau MD que le paquet MD.A.P, excepté que son horizon est plus lointain en raison de l'échelonnage des développements urbains planifiés, de la priorisation des travaux ou d'autres opportunités qui correspondent à l'horizon B de cette génération.

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût HT [CHF]
MD.B.P.16 *2125.3.023*	Bulle : Liaison MD entre le chemin de la Pépinière et la rue de Champ-Barby (300 derniers mètres du chemin « 915 mètres de bonheur »)	Réalisation des 300 derniers mètres du chemin « 915 mètres de bonheur » (PA3 6.4 – 2125.3.023) compris entre le chemin de la Pépinière et la rue de Champ-Barby. La mise en œuvre de ce tronçon nécessite la relocalisation du manège, prévue à l'horizon B du PA5, d'où la nécessité de reporter une partie de la mesure du PA3 (solde réalisé).	0.96 M
MD.B.P.17	Gruyères : Liaison MD sur la route de Gruyères entre Epagny et la route de Saussivue à Pringy	Aménagement d'une voie cyclable bidirectionnelle Nord de 3.5 m de large sur la route de Gruyères entre les villages de Pringy et d'Epagny (chemin écolier), comprenant la sécurisation du carrefour de Gruyères (passage à niveau, traversées entre l'interface gare et le principal site touristique), puis zone modérée avec bande polyvalente de 2 m jusqu'au carrefour avec la route de Saussivue (traversée itinéraire SuisseMobile).	1.49 M
MD.B.P.18	Gruyères : Liaison de mobilité douce sur la route de l'Intyamon entre le ruisseau de Prâ Melê et l'entrée du village d'Epagny	Aménagement d'une voie cyclable bidirectionnelle continue de 3.5 m de large pour créer un itinéraire sécurisé, direct et paysager entre le ruisseau de l'Albeuve (y.c. passerelle) et l'entrée du village d'Epagny. La mesure s'inscrit en continuité de la mesure MD.A.9 - 2125.4.043 (liaison cyclable Closalet - Epagny) du PA4 et doit être idéalement coordonnée avec les mesures TP.B.P.04 (arrêt de bus Epagny, Camping) et ER.C.33 (Valtraloc Epagny).	1.73 M
MD.B.P.19	Le Pâquier : Liaison MD entre l'église et le quartier de Villarblanchin	Afin d'inciter à la pratique du vélo pour les déplacements de proximité, entre le quartier de Villarblanchin et l'école notamment, élargissement du sentier public piéton existant à 2.5 m (y.c. aménagement paysager) afin de créer une perméabilité cyclable qualitative en site propre vers le centre villageois et l'école du Pâquier en coordination avec la densification du quartier (U2.URB20).	0.22 M
MD.B.P.20 *2125.4.013*	Bulle : Liaison MD entre le chemin de Sautau et la rue Pierre-Nicolas-Cheneaux.	Amélioration de la traversée de la rue Pierre-Nicolas-Chenaux, puis connexion au tronçon existant du chemin de Sautau à l'arrière du quartier. Cette liaison complète l'axe structurant d'agglomération Trême-Sautau et contribue également localement au maillage du réseau MD. Inscrite au PA4 (MD.A1.5 [2125.4.013]), la mesure est adaptée et décalée dans le temps en coordination avec le déplacement de la halte Ronclina (voir SUP.04).	0.21 M
MD.B.P.21 *2125.4.021*	Bulle : Passerelle MD au-dessus de la Trême à côté du pont de l'Harmonie	Réalisation d'une passerelle MD de 3 m de large au-dessus de la Trême, à côté du pont de l'Harmonie existant dont le gabarit ne suffit pas à offrir un cheminement satisfaisant, afin d'offrir une liaison en site propre sécuritaire pour la MD en direction du centre-ville ; gestion également de part et d'autre de la réinsertion des cycles. Inscrite au PA4 (MD.B1.2 – 2125.4.021), cette mesure reste en priorité B au PA5 par nécessité de priorisation des travaux et dans l'attente de l'étude sur le compartimentage (AGGLO.A.04) et les passages à niveau (AGGLO.A.08).	0.35 M

Numéro **MD.C**	Catégorie Mobilité douce	
Priorité **C**	Coût HT : - Sans demande de cofinancement	

DESCRIPTION

Description de la conception

Tout comme les paquets MD.A.P et MD.B.P, ce paquet contribue à la planification des stratégies sectorielles du projet en développant des perméabilités, en améliorant la continuité et la sécurité de liaisons importantes et en déployant des itinéraires alternatifs aux routes orientées trafic, notamment pour les connexions avec l'extérieur de l'agglomération.

L'état d'avancement de ces mesures ne permet pas de les inscrire de manière formelle (horizon A ou B) dans cette génération. Elles s'inscrivent ainsi à long terme afin d'annoncer la volonté de l'agglomération de poursuivre l'amélioration de ses infrastructures de mobilité douce sans toutefois être exhaustives des mesures à réaliser à l'horizon C (p.ex. mise en œuvre détaillée du masterplan Planchy non représentée) et dans l'attente de la révision en cours du PSV cantonal.

Mesures partielles

N°	Désignation	Description
MD.C.30	Bulle : Création d'une perméabilité piétonne entre la place Saint-Denis et la rue de Vevey	Aménagement d'un nouveau cheminement piéton entre la place Saint-Denis et la rue de Vevey, permettant de créer un parc urbain (Parc Saint-Paul) en lien avec la requalification de la place Saint-Denis (ER.C.26) selon le projet lauréat du MEP centre-ville.
MD.C.31 *2125.4.020*	Bulle : Aménagement d'une branche de la voie verte entre la gare et Pâla	Partie de la mesure MD.B1.1 du PA4 (2125.4.020), ce tronçon est reporté à un horizon indéterminé car sa réalisation nécessite la relocalisation de la scierie (voir fiche U2.URB18). Le tronçon Ouest de la mesure du PA4 sera mis en œuvre et financé par le développement du PAD Arsenal.
MD.C.32	Riaz / Echarlens / Corbières : Liaison cyclable sur la route de Corbières entre la route des Epessous (Riaz) et Corbières, en passant par la route du Village (Echarlens)	Sécurisation des cycles entre Echarlens et Corbières afin d'activer un report modal des flux pendulaires en échange avec l'agglomération sur un itinéraire sécurisé (développement de la mobilité cyclable pour les trajets > 5 km).
MD.C.33	Broc / Botterens : Liaison MD le long de la route cantonale entre Broc et Botterens	Sécurisation des cycles par l'aménagement de voies cyclables bidirectionnelles de 3.5 m de large Ouest (côté gare) pour créer un itinéraire sécurisé et direct entre la route du Larret à Broc et Botterens en longeant la route cantonale (Bataille, itinéraire SwissMobile n°59), puis en site quasi-propre par le sentier à l'ouest de la centrale électrique afin d'éviter le carrefour Bataille/Botterens. Broc et Botterens font partie du même cercle scolaire (sécurisation du chemin de l'école). La traversée vers la rue du Martinet (accès gare Broc-Chocolaterie) doit aussi être intégrée.
MD.C.35	Bulle : Liaison MD entre le chemin de la Pépinière et le route de Morlon	Élargissement du sentier public existant entre le chemin de la Pépinière et la route de Morlon pour le confort et la sécurité des cycles, dans la continuité du chemin "915 mètres de bonheur" (MD.B.P.16) et de la rue de l'Etang (MD.C.37).
MD.C.36	Echarlens : Liaison piétonne le long de la Sionge entre Echarlens et Riaz	Aménagement d'un sentier piétonnier intercommunal, le long de la Sionge, entre la déchetterie actuelle de Riaz (rue des Epessous) et le terrain de foot d'Echarlens (Belle-Place), pour activer le potentiel de la marche pour les déplacements de mobilité quotidienne entre les centres d'Echarlens et Riaz (1 km) dans un cadre naturel et sans trafic motorisé.
MD.C.37 *2125.4.007, 2125.3.024*	Bulle : Aménagement de la rue de l'Étang	Aménagement d'un trottoir mixte bidirectionnel entre les carrefours Morlon/Étang et Étang/Fribourg pour créer une liaison cyclable structurante entre Riaz et le chemin « 915 mètres de bonheur » en passant par le Terraillet et la ZA Verdel. Initialement au PA3 (6.5 – 2125.3.024), l'ambition de cette mesure est revue à la hausse (aménagements paysagers de qualité nécessitant des emprises et adaptations de la chaussée) et reportée pour être coordonnée avec la densification du Terraillet (voir fiche U2.URB14) et les résultats de l'étude sur le compartimentage routier (AGGLO.A.04).
MD.C.38	Bulle / Le Pâquier : Liaison MD sur Pra Demindze entre Le Pâquier et la Ronclina	Remplacement des bandes cyclables par une voie cyclable bidirectionnelle de 3.5 mètres de large pour créer une continuité sécurisée entre le Valtraloc du Pâquier et la piste bidirectionnelle de la Ronclina, y compris l'évitement par l'est du giratoire de la Ronclina et la sécurisation des traversées de la route cantonale.

MD.C.39	Gruyères / Bas-Intyamon : Liaison MD sur la route de l'Intyamon entre Epagny et Enney	Aménagement de voies cyclables bidirectionnelles de 3.5 m de large pour créer un itinéraire sécurisé, direct et paysager entre la sortie d'Epagny et Enney (y.c. traversée de l'itinéraire touristique Gruyères – Pont-qui-branle et l'accroche à la ZA d'Enney). Cet aménagement sécurise le franchissement de la route cantonale pour les itinéraires SwissMobile n°4 et n°9 entre Saussivue et la ZA d'Enney, et doit être coordonné avec le projet de passage à faune de Saussivue.
MD.C.40	Marsens : Liaison MD sur la route de Saint-Ignace entre le Valtraloc de Marsens et le carrefour de Vuippens	Aménagement d'une voie MD mixte bidirectionnelle de 3.5 m de large avec arborisation pour sécuriser (chemin école) et valoriser la MD pour relier les deux villages de la commune, distants de moins d'1 km.
MD.C.41	Marsens : Liaison MD sur la route de Saint-Ignace entre le Valtraloc de Marsens et le carrefour d'Echarlens	Aménagement d'une voie MD mixte bidirectionnelle de 3.5 m de large avec arborisation pour sécuriser (chemin école) et activer le potentiel MD pour relier les deux villages distants de moins d'1 km.
MD.C.42	Bulle / Riaz : Passerelle au-dessus de la H189	Réalisation d'une passerelle de franchissement de la H189 pour réduire la césure de cette infrastructure routière et créer une liaison directe et attractive entre les communes de Bulle et de Riaz.
MD.C.43	Gruyères / Broc : Liaison MD sur la route de Broc entre Epagny et Broc	Aménagement d'une voie cyclable bidirectionnelle de 3.5 m de large pour sécuriser les vélos entre les pôles touristiques et d'emplois de Broc et Gruyères. La mesure comprend la sécurisation du carrefour d'accès à la ZA En Trême (accroche avec le chemin du Camping), le giratoire de la Salette et du pont du Pieuré. La mesure impliquera le réaménagement de l'arrêt de bus « Epagny, Prâ-Dêrê » sur chaussée (sur le pont reliant Gruyères et Broc) pour modérer les TIM, prioriser les TP et dégager les espaces nécessaires à la sécurisation des MD (piste cyclable).
MD.C.44	Riaz / Marsens : Liaison MD sur la rue de la Gruyère entre Riaz et Vuippens	Création d'une piste cyclable Ouest de 3.5 m de large entre le carrefour de Riaz (Michel-Corpataux) et celui de Vuippens (Châteaux) en prolongeant le chemin Fin de Plan entre la route du Temple-Romain (Riaz) et la route du Village (Marsens), dont la sécurisation du franchissement du giratoire d'Echallens et l'intégration de l'arrêt régional « Echarlens, bif. » pour offrir un itinéraire direct et sécurisé en direction du centre de l'agglomération.

Numéro **TP.A.01**	**Mobul (sauf Broc et Le Pâquier) : Électrification du réseau TP urbain**	
Priorité **A**	**Historique** -	**Coût HT : 2.49 Mio CHF** **Avec demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Infrastructures pour bus / TP Systèmes alternatifs à propulsion électrique	Maître d'ouvrage pilote de la mesure TPF, Canton, Mobul, toutes les communes sauf Broc et Le Pâquier **Territoire(s) concerné(s)** Toutes les communes sauf Broc et Le Pâquier	

DESCRIPTION

Description et faisabilité

L'électrification du réseau de transports publics urbains vise à améliorer la performance et l'impact environnemental du réseau de bus. La mesure prévoit l'acquisition de cinq véhicules électriques supplémentaires pour répondre à l'extension du réseau de bus aux nouvelles communes de l'agglomération (Gruyères, Echarlens et Marsens) et pour garantir une autonomie suffisante ainsi qu'une exploitation optimale du réseau. Les TPF ont réalisé des simulations en tenant compte des caractéristiques du matériel roulant et du réseau urbain projeté au PA5 qui ont démontré que des véhicules supplémentaires devaient être injectés sur le réseau pour assurer des temps de recharge suffisants et éviter ainsi toute rupture de service liée à l'autonomie du matériel roulant. L'investissement comprend également un surcoût pour l'adaptation du dépôt selon les besoins en recharge nocturne.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Réduire les émissions de CO2 et améliorer la qualité de l'air en remplaçant les véhicules thermiques par des bus électriques.
- Assurer une autonomie et une performance optimales grâce à l'acquisition de véhicules adaptés et l'installation d'infrastructures de recharge efficaces.

Les investissements planifiés par les TPF comprennent les éléments suivants :

- Acquisition de 5 bus électriques articulés pour renforcer la flotte prévue au PA4 (16 véhicules au total pour exploiter les 4 lignes urbaines à la cadence 15', plus 2 véhicules de réserve).
- Surcoût d'adaptations au dépôt pour la recharge nocturne de la flotte.

Opportunité et utilité

Cette mesure s'inscrit dans une démarche de transition énergétique et d'amélioration de la qualité de service des transports publics. L'électrification du réseau permet de réduire les émissions de CO2 et les nuisances sonores, tout en renforçant la robustesse du réseau et son attractivité (image rationnelle et durable).

En outre, cette modernisation aligne le réseau Mobul avec les objectifs de décarbonation fixés aux niveaux cantonal et fédéral, contribuant ainsi à une mobilité plus durable. L'optimisation des véhicules et des infrastructures offre également des perspectives d'économies à long terme, en améliorant les coûts d'exploitation et l'attractivité du réseau par une image rationnelle et durable.

Tâches de l'agglomération

- Coordination de la décarbonation avec les TPF et le Canton

Tâches des communes

- Amortissement des investissements TPF via la clé de répartition Mobul (sauf Le Pâquier et Broc)

Tâches du canton

- Coordination de la décarbonation avec les TPF et Mobul

Lien avec d'autres mesures

- PA4 TP.A1 [2125.004.026]
- PA5 TP.A.P.03 (terminus Vuippens)
- PA5 ER.A.P.03 (terminus En Trême)

État de planification

> 1 (jusqu'à 10 millions de francs hors TVA)

Étapes ultérieures :

> Horaire 2027 : 5 bus électriques mis en service
> Horaire 2029 : 11 bus électriques mis en service
> Horaire 2032 : 2 bus électriques mis en service

Impact sur l'environnement

> Diminution de la pollution de l'air et des nuisances sonores grâce à la technologie électrique et gain d'attractivité pour le report modal en faveur d'une technologie durable.

Coûts et clé de répartition du financement

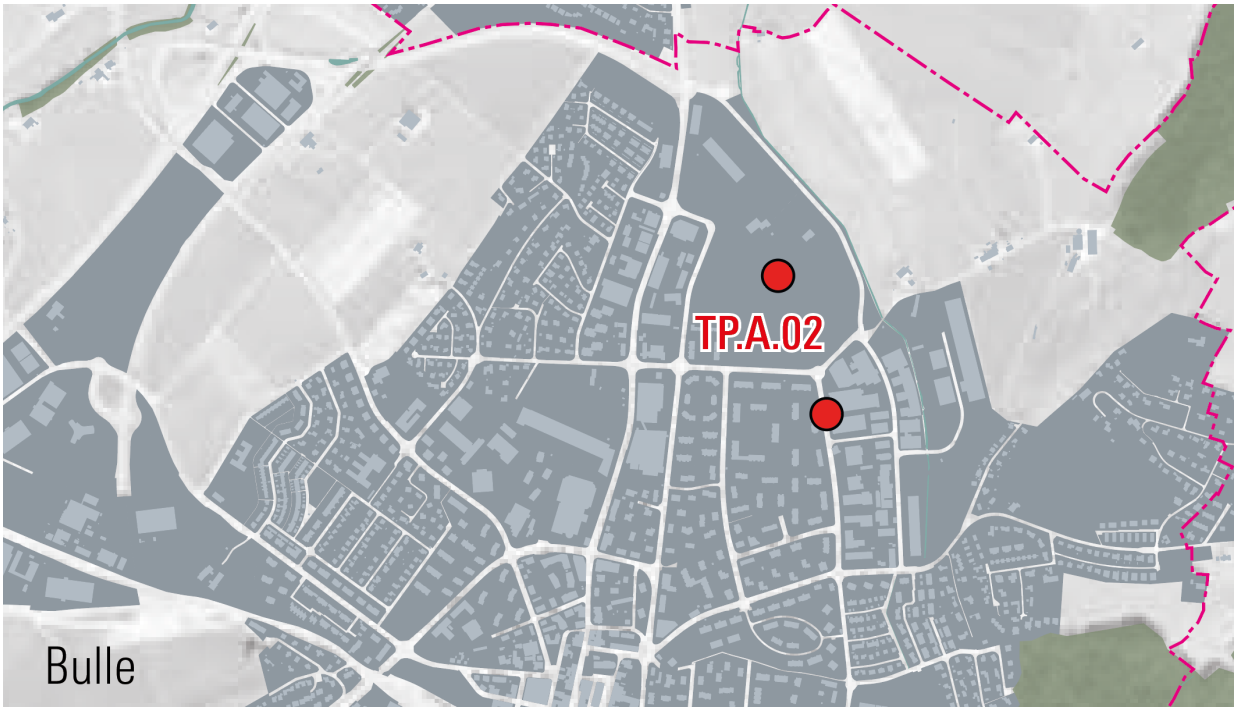
> CHF 2'490'000.- HT (investissement 100 % TPF, amortissement sur 12-14 ans refacturé aux communes concernées selon la clé de répartition Mobul)

Documents mis à disposition

> Décarbonation Mobul | Coûts d'investissement – PA4 et PA5 (TPF, 21 février 2025)

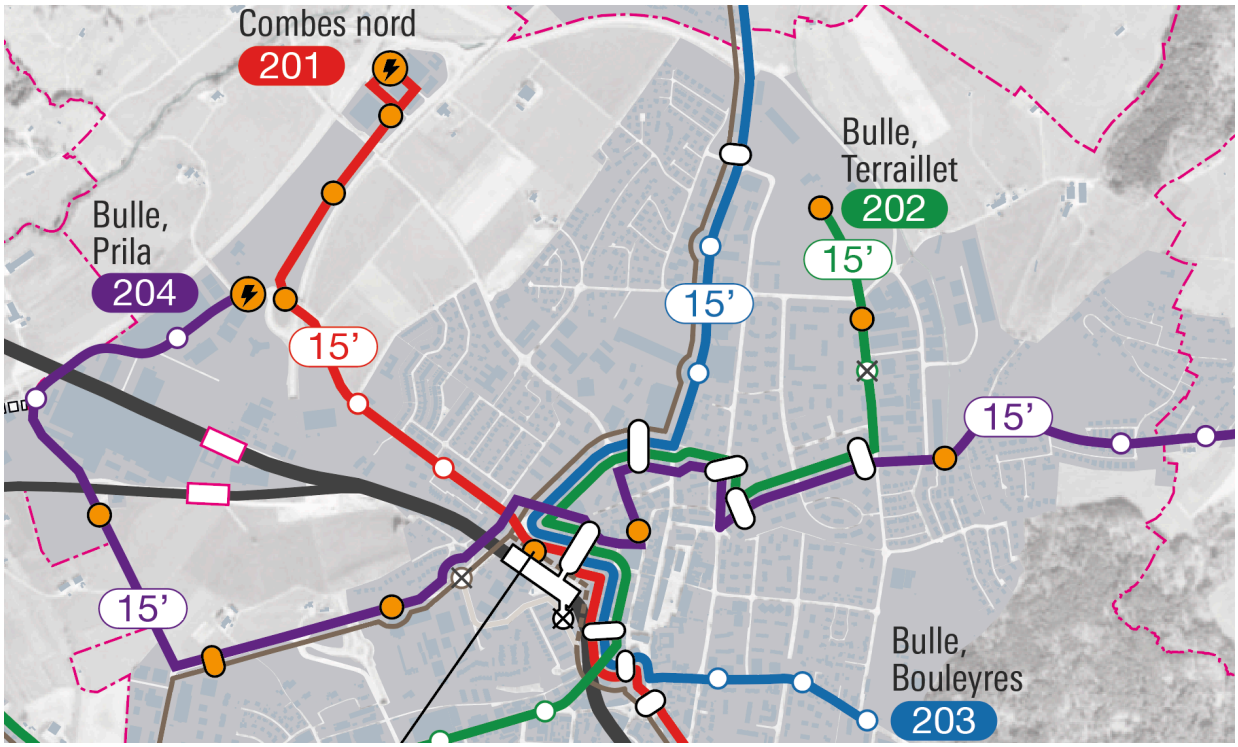
Numéro **TP.A.02**	**Bulle : Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain au Terraillet**	
Priorité **A**	**Historique** 2125.4.027 partiel	**Coût HT : 0.60 Mio CHF** **Avec demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Infrastructures pour bus / TP Construction / valorisation d'un arrêt de bus		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Bulle, Canton, TPF Territoire(s) concerné(s) Bulle

DESCRIPTION



Description et faisabilité

Cette mesure prévoit l'aménagement définitif de deux nouveaux arrêts, dont le terminus de la nouvelle branche du réseau Mobul, pour desservir le nouveau quartier du Terraillet. Partie de la mesure TP.A2.1 du PA4 (2125.4.027), cette mesure est reportée en A pour être coordonnée avec l'horizon de développement du site stratégique du Terraillet (voir fiche U2.URB13 Site stratégique urbain « Le Terraillet »). Semblables au PA4, les emplacements des arrêts ont toutefois été adaptés selon la dernière version du PAD Le Terraillet comme suit : l'implantation de l'arrêt terminus avec rebroussement au cœur du quartier, et le rapprochement de l'arrêt « Bulle, Verdel » afin d'offrir une distance inter-arrêt idéale en termes de desserte du territoire. Les arrêts seront intégrés de manière harmonieuse à leur environnement bâti, réalisés sur chaussée pour garantir la progression TP et avec des aires d'attente qualitatives pour le confort de la clientèle.



Opportunité et utilité

Ces deux arrêts sont requis pour l’exploitation du réseau TP urbain projeté à l’horizon A du PA5 (4 lignes urbaines à la cadence 15’, voir extrait ci-dessus de la stratégie TP A1.6.3), soit pour la branche nord de la future ligne 202 amenée à desservir le quartier du Terraillet (à terme : 2'200 habitants et 700 emplois) et la ZA du Verdel. En outre, cette stratégie aligne le réseau Mobul avec les objectifs de décarbonation fixés aux niveaux cantonal et fédéral, contribuant ainsi à une mobilité plus durable. L’optimisation des véhicules et des infrastructures offre également des perspectives d’économies à long terme, en améliorant les coûts d'exploitation et l'attractivité du réseau par une image rationnelle et durable.

Tâches de l’agglomération

> Coordination de la décarbonation avec les TPF et le Canton

Tâches des communes

> Planification et financement des arrêts de bus selon LMob

Tâches du canton

> Planification et financement des arrêts de bus selon LMob

Lien avec d’autres mesures

> PA4 TP.A1 [2125.4.026] : station de recharge projetée de l’autre côté de la future ligne 202 (Vuadens, Maupas)
> PA4 TP.A2.1 [2125.4.027] : la présente mesure se substitue à une partie de cette mesure du PA4

État de planification

> 1 (jusqu’à 10 millions de francs hors TVA)

Étapes ultérieures :

> Selon mise en œuvre du réseau urbain décarboné
> Selon mise en œuvre du PAD Le Terraillet (voir U2.URB13 Site stratégique urbain « Le Terraillet »)

Impact sur l’environnement

> Néant.

Coûts et clé de répartition du financement

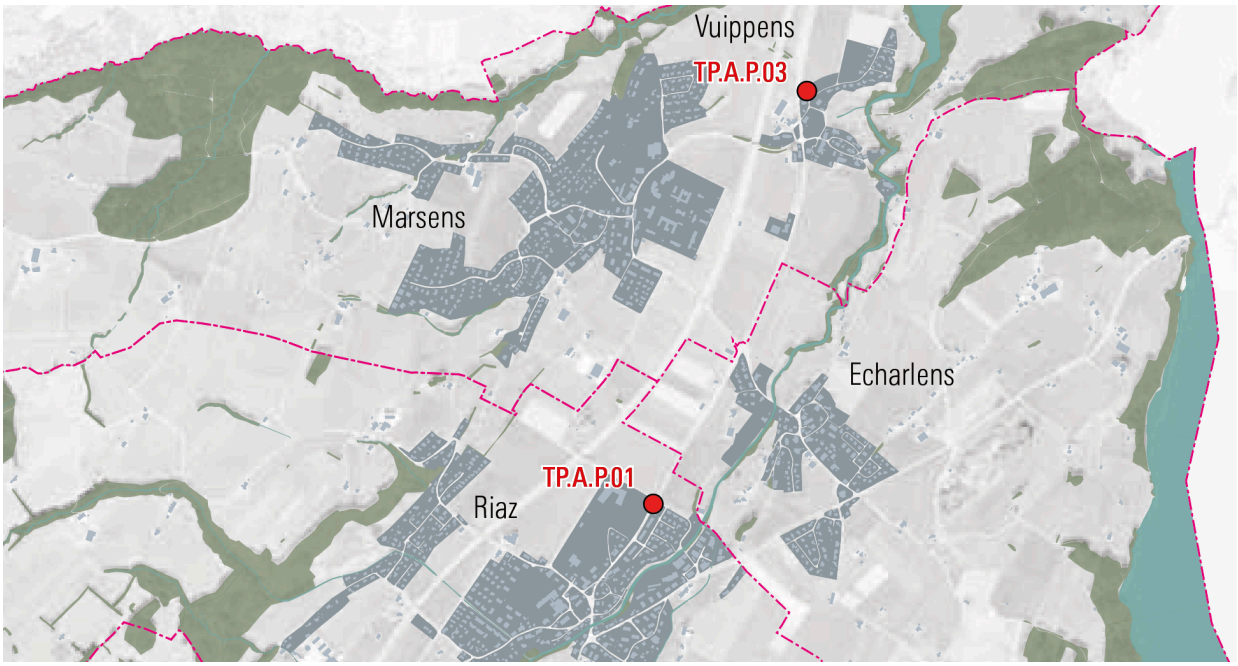
> CHF 600’000.- HT (répartition Canton / Bulle selon LMob, 125'000.- par quai et 75'000.- par abribus)

Documents mis à disposition

> Néant.

Numéro **TP.A.P**	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires **Catégorie Infrastructures pour TP**	
Priorité **A**	Coût HT : 0.736 M Avec demande de cofinancement	

DESCRIPTION



Description de la conception

Les mesures de ce paquet visent à mettre en place et développer les infrastructures nécessaires au réseau de transports publics desservant l'agglomération (d'autres arrêts sont intégrés directement dans les mesures ER et IM). Elles concernent le réaménagement d'arrêts de bus, notamment en termes d'équipement (attente confortable, franchissement cyclable, stationnement vélo, etc.) et de priorisation des TP (arrêt sur chaussée). A Vuippens, il s'agit d'un équipement utile à l'exploitation du réseau (place de rebroussement et remise à l'heure avec station de recharge cofinancée par le PA4), pas d'un nouvel arrêt.

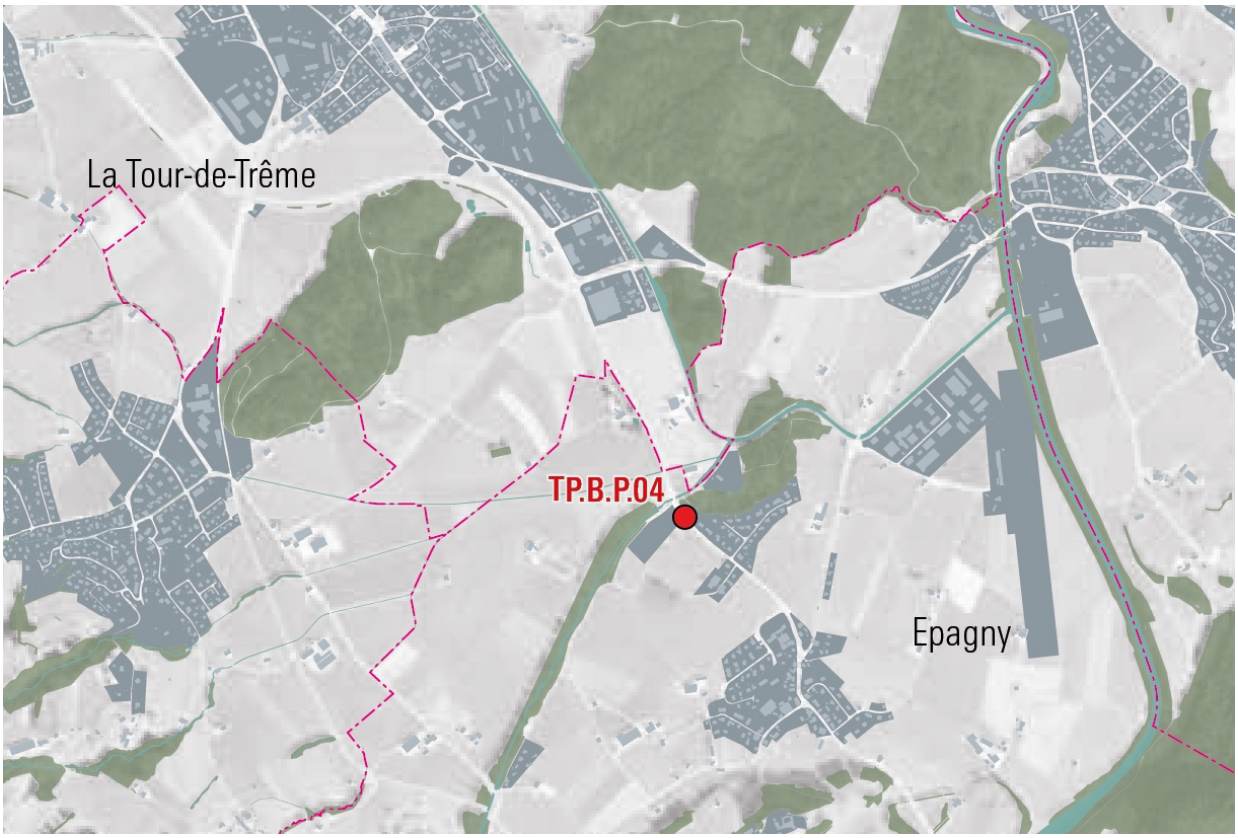
Ce paquet participe au développement général du réseau TP urbain, tel que présenté dans sa stratégie sectorielle. Afin de favoriser le report modal et d'encourager l'utilisation du réseau TP, il s'agit de valoriser le système en général par un traitement qualitatif des arrêts (dont l'aménagement sur chaussée) afin d'améliorer leur accessibilité et leur commodité.

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût HT [CHF]
TP.A.P.01	Riaz : Aménagement d'un arrêt de bus sur chaussée pour la ligne urbaine 203 au CO	Aménagement définitif de l'arrêt de bus sur chaussée pour la ligne urbaine 203 Mobul sur la route cantonale au droit du cycle d'orientation et des arrêts des bus régionaux (arrêts régionaux et Valtraloc réalisé d'ici là).	0.40 M
TP.A.P.03	Marsens : Nouveau terminus de bus pour la ligne urbaine 203 à Vuippens	Aménagement d'une nouvelle place de remise à l'horaire avec rebroussement à Vuippens, intégrant une station de recharge pour les bus électriques de la ligne urbaine (station bénéficiant d'un cofinancement PA4 via la mesure TP.A1 [2125.4.026]).	0.34 M

Numéro **TP.B.P**	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires **Catégorie Infrastructures pour TP**	
Priorité **B**	**Coût HT : 0.400 Mio CHF** **Avec demande de cofinancement**	

DESCRIPTION



Description de la conception

La mesure de ce paquet vise à mettre en place et développer les infrastructures nécessaires au réseau de transports publics desservant l'agglomération (d'autres arrêts sont intégrés directement dans les mesures ER). Celle-ci concerne le réaménagement de l'arrêt de bus, notamment en termes d'équipement (abribus, franchissement cyclable, qualité de séjour, etc.) de de priorisation des TP (arrêt sur chaussée).

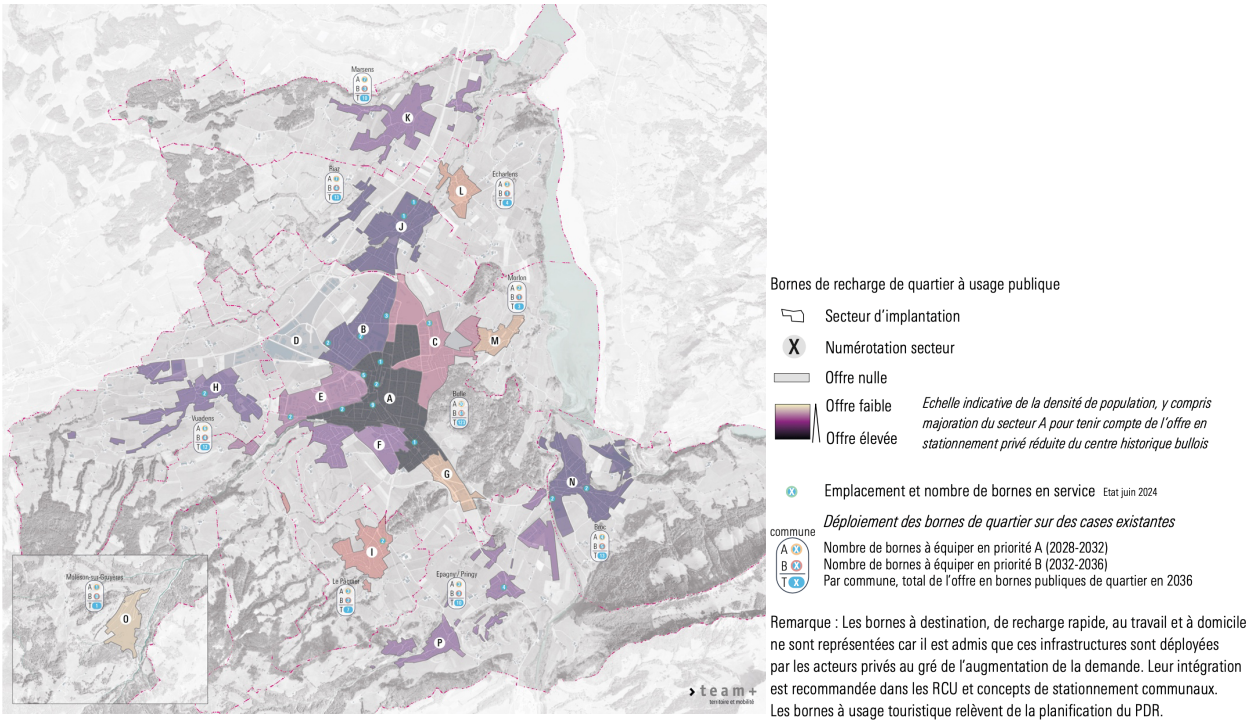
Ce paquet participe au développement général du réseau TP urbain, tel que présenté dans sa stratégie sectorielle. Afin de favoriser le report modal et d'encourager l'utilisation du réseau TP, il s'agit de valoriser le système en général par un traitement qualitatif des arrêts (dont l'aménagement sur chaussée) afin d'améliorer leur accessibilité et leur commodité.

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût HT [CHF]
TP.B.P.04	Gruyères : Aménagement de l'arrêt « Epagny, Camping »	Réaménagement de l'arrêt de bus « Epagny, Camping » sur chaussée, à coordonner avec la réalisation de la mesure MD.B.P.18 (sécurisation des cycles jusqu'au village d'Epagny dans la continuité de la mesure PA4 MD.A1.9 [2125.4P.023]).	0.40 M

Numéro **ME.A.01**	**Équipement de bornes de recharge publique de quartier – horizon A**	
Priorité **A**	**Historique** -	**Coût HT : 1.023 Mio CHF** **Avec demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Mobilité électrique		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Communes de Mobul **Territoire(s) concerné(s)** Mobul

DESCRIPTION



Description et faisabilité

Conformément à la volonté de la Confédération (cf. feuille de route pour la mobilité électrique 2025) et aux bases légales cantonales (LMob) de développer la mobilité électrique et d'accroître considérablement le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques à travers le pays, cette mesure identifie les besoins d'équipement de bornes de recharge électrique accessibles au public sur le territoire de l'agglomération en termes de bornes publiques de quartier.

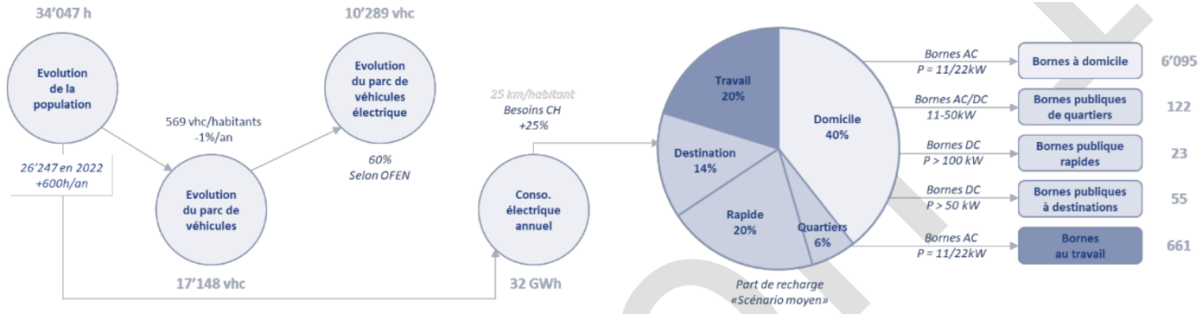
Actuellement et selon les données à disposition (map.geoadmin.ch et étude GESA/Ville de Bulle, état juin 2024), la majorité de l'offre publique se concentre sur la commune de Bulle : une huitantaine de bornes est disponible sur la commune (principalement au centre-ville et les principaux quartiers pour la trentaine de bornes publiques, aux abords de la jonction autoroutières pour les 25 bornes de recharge rapide ainsi qu'environ 25 bornes à destination réparties entre la zone d'activités de Combes nord, les centres commerciaux de Château-d'En-Bas et au Closalet). En ce qui concerne les autres communes, une dizaine de bornes à destination est à disposition sur le site touristique de la Cité à Gruyères, et pour les bornes de recharge de quartier quatre bornes à Epagny, quatre bornes à Broc, deux bornes à Riaz, deux bornes à Vuadens et deux bornes au Pâquier.

Pour consolider l'offre existante et accompagner l'essor de l'électromobilité, il est nécessaire d'ajouter un nombre cohérent de bornes de recharge publiques. Cette offre doit répondre à la diversité des différentes catégories de point de recharge privées (domicile, travail) et publiques (quartier, rapide, à destination). Après l'analyse de plusieurs scénarios d'évolutions (appelé « univers de recharge » par l'OFEN), une étude provisoire de la Ville de Bulle et Gruyère Energie SA (ci-après : GESA) identifie un scénario « moyen » comprenant un fort développement de la recharge à domicile et au

travail ainsi qu'un réseau de recharge publique complémentaire. Pour chaque catégorie de points de recharge, GESA a évalué les besoins en bornes récapitulés ci-dessous en fonction du nombre d'habitants et de la consommation énergétique qui serait requise à l'horizon 2035.

Besoin indicatif à l'horizon 2035 pour la ville de Bulle :

- 122 bornes publiques de quartiers ;
- 23 bornes publique rapide ;
- 55 bornes publiques à destination ;
- 6'095 bornes à domicile ;
- 661 bornes au travail.



L'agglomération planifie les bornes publiques de quartier. L'agglomération constate et considère que les autres catégories de bornes (à destination, de recharge rapide et à domicile), qui constituent la grande majorité des besoins, sont déployées par les acteurs concernés au gré de l'évolution de la demande et qu'il s'agit d'intégrer cet aspect dans les RCU et les concepts de stationnement des communes de l'agglomération. Les développements ultérieurs (> 2035) seront reconsidérés en temps voulu selon l'évolution de la demande. La stratégie de déploiement des bornes touristiques devrait être évaluée et dimensionnée à l'échelle régionale (gestion des flux touristiques selon PDR).

Bornes publiques de quartier

Les besoins en bornes publiques de quartiers ont été répartis dans les différents secteurs de l'agglomération (voir secteurs sur le plan plus haut) sur la base des besoins identifiés à Bulle (répartition proportionnelle à la population). Le secteur A de la commune de Bulle (centre historique) a été pondéré pour tenir compte de l'offre en stationnement sur domaine privé réduite en raison du bâti historique qui complique l'installation des bornes à domicile.

Les besoins en bornes publiques de quartier aux horizons A et B du PA5 sont récapitulés dans le tableau ci-dessous. Au total, **66 bornes doivent être mise en place sur le territoire à l'horizon A (2028 – 2032)**, respectivement 84 bornes à l'horizon B (2033 – 2036) selon le nombre de bornes retenu dans le cadre de la planification financière bulloise (ce qui explique la différence entre le besoin théorique et le financement projeté).

id	Localité	Population	2024 état actuel	A par secteur	Total A	B par secteur	Total B	Coefficient	Total 2036
			[borne]	[borne]	[borne]	[borne]	[borne]		[borne]
A	Bulle	13'883	20	36		24		1.20	80
B	Bulle	3'374	7	2		4		0.80	13
C	Bulle	2'097	3	3		2		0.80	8
D	Bulle	52	0	0	54 (30)*	0	37 (61)*	0.80	0
E	Bulle	2'403	2	4		3		0.80	9
F	Bulle	2'660	0	7		3		0.80	10
G	Bulle	890	0	2		1		0.80	3
H	Vuadens	2'582	2	6	6	4	4	1.00	12
I	Le Pâquier-Montbarry	1'369	2	3	3	2	2	1.00	7
J	Riaz	2'799	2	7	7	4	4	1.00	13
K	Marsens	2'096	0	7	7	3	3	1.00	10
L	Echarlens	864	0	3	3	1	1	1.00	4
M	Morlon	625	0	2	2	1	1	1.00	3
N	Broc	2'662	4	4	4	5	5	1.00	13
O	Moléson	204	0	1	4	0	3	1.00	1
P	Pringy / Epagny	2'119	4	3		3		1.00	10
	Total	**40'679**	**46**	**90**	**90 (66)***	**60**	**60 (84)***		**196**

*Nombre de bornes retenu selon la planification financière bulloise

Les bornes sont réparties par secteur, les communes déterminent les emplacements opportuns.
En termes de coûts de mise en œuvre, ceux-ci sont répartis comme suit :

- Avec demande de cofinancement : création d'un emplacement pour deux bornes : CHF 31'000.- (CHF 26'000.- pour génie civil, alimentation et buffet électrique ; CHF 5'000.- pour introduction électrique 40A).
- Sans demande de cofinancement : CHF 10'000.- pour deux bornes (interface véhicule)

La clé de répartition financière de ces infrastructures (exploitation) et la gestion du stationnement (durée et tarification) doivent être discutées et coordonnées entre les communes et les fournisseurs d'énergie.

Opportunité et utilité

- Depuis plusieurs années, la mobilité électrique (ou électromobilité) connaît un essor qui s'explique notamment par des objectifs environnementaux à différentes échelles (nationaux, cantonaux…) ainsi que par l'amélioration de l'offre (plus grand choix de véhicules électriques de la part des constructeurs automobiles, prix plus attractifs, meilleure autonomie des batteries…) ;
- Considérant un sourçage vertueux des matériaux et de l'énergie, la mobilité électrique offre un potentiel important de réduction des nuisances sonores, des émissions de CO_2 et de NOx ainsi que des diverses particules fines provenant de la combustion des moteurs thermiques. Ces véhicules sont toutefois plus lourds, générant plus de microplastiques par l'abrasion des pneus et d'usure des voiries ce qui ne permet aucunement de s'écarter de la nécessité de réduire les dimensions des véhicules et le volume des déplacements individuels motorisés.

Tâches de l'agglomération

- Mobul procède au suivi de la mise en place des bornes de recharge sur le territoire de l'agglomération ;

Tâches des communes

- Les communes planifient, mettent en œuvre et gèrent les bornes de recharge en partenariat avec les fournisseurs d'énergie ;
- Les communes intègrent dans leur RCU et Concept de stationnement les articles relatifs aux bornes de recharge.

Tâches du canton

- Feuille de route « mobilité électrique » en cours d'étude

Lien avec d'autres mesures

- PA5 ME.B.02

État de planification

- 1 (jusqu'à 10 millions de francs)

Impact sur l'environnement

- Aucun (bornes implantées sur des cases de stationnement existantes)

Coûts et clé de répartition du financement

- 100 % communes et/ou fournisseur d'énergie
- La clé de répartition financière de ces infrastructures (exploitation) et la gestion du stationnement (durée et tarification) doivent être discutées et coordonnées entre les Communes et les fournisseurs d'énergie.

Documents mis à disposition

- Mobilité électrique, analyse des besoins et objectifs communaux en matière d'infrastructure de recharge – Gruyère Energie SA (GESA), Ville de Bulle, 2023

Numéro **ME.B.02**	**Équipement de bornes de recharge publique de quartier – horizon B**	
Priorité **B**	**Historique** -	**Coût HT : 0.189 Mio CHF** **Avec demande de cofinancement**
Catégorie de mesures Mobilité électrique		Maître d'ouvrage pilote de la mesure Communes Territoire(s) concerné(s) Mobul

DESCRIPTION

Description et faisabilité

Tout comme la mesure ME.A.01, cette mesure identifie les besoins en termes d'équipement de bornes de recharges pour les voitures électriques. Plus de détails sont disponible sur la fiche ME.A.01.

Les besoins en bornes publiques de quartier aux horizons A et B du PA5 sont récapitulés dans le tableau ci-dessous. Au total, 66 bornes doivent être mise en place sur le territoire à l'horizon A (2028 – 2032), respectivement **84 bornes à l'horizon B (2033 – 2036)**. selon le nombre de bornes retenu dans le cadre de la planification financière bulloise (ce qui explique la différence entre le besoin théorique et le financement projeté).

id	Localité	Population	2024 état actuel	A par secteur	Total A	B par secteur	Total B	Coefficient	Total 2036
			[borne]	[borne]	[borne]	[borne]	[borne]		[borne]
A	Bulle	13'883	20	36		24		1.20	80
B	Bulle	3'374	7	2		4		0.80	13
C	Bulle	2'097	3	3		2		0.80	8
D	Bulle	52	0	0	54 (30)*	0	37 (61)*	0.80	0
E	Bulle	2'403	2	4		3		0.80	9
F	Bulle	2'660	0	7		3		0.80	10
G	Bulle	890	0	2		1		0.80	3
H	Vuadens	2'582	2	6	6	4	4	1.00	12
I	Le Pâquier-Montbarry	1'369	2	3	3	2	2	1.00	7
J	Riaz	2'799	2	7	7	4	4	1.00	13
K	Marsens	2'096	0	7	7	3	3	1.00	10
L	Echarlens	864	0	3	3	1	1	1.00	4
M	Morlon	625	0	2	2	1	1	1.00	3
N	Broc	2'662	4	4	4	5	5	1.00	13
O	Moléson	204	0	1	4	0	3	1.00	1
P	Pringy / Epagny	2'119	4	3		3		1.00	10
	Total	**40'679**	**46**	**90**	**90 (66)***	**60**	**60 (84)***		**196**

*Nombre de bornes retenu selon la planification financière bulloise

Les coûts de mise en œuvre à l'horizon B sont largement inférieurs à ceux de l'horizon A car le principal poste de coûts est la création des sites qui est prévue à l'horizon A. Les besoins de l'horizon B pourront également être réévalués en fonction de l'évolution de la demande et de celle du parc automobile.
En termes de coûts de mise en œuvre, ceux-ci sont répartis comme suit :

- Avec demande de cofinancement : ajout de deux bornes sur un emplacement existant : CHF 4'500.- pour l'introduction électrique.
- Sans demande de cofinancement : CHF 10'000.- pour deux bornes (interface véhicule)

Opportunité et utilité

> Depuis plusieurs années, la mobilité électrique (ou électromobilité) connaît un essor qui s'explique notamment par des objectifs environnementaux à différentes échelles (nationaux, cantonaux…) ainsi que par l'amélioration de l'offre (plus grand choix de véhicules électriques de la part des constructeurs automobiles, prix plus attractifs, meilleure autonomie des batteries…) ;
> Considérant un sourçage vertueux des matériaux et de l'énergie, la mobilité électrique offre un potentiel important de réduction des nuisances sonores, des émissions de CO_2 et de NOx ainsi que des diverses particules fines provenant de la combustion des moteurs thermiques. Ces véhicules sont toutefois plus lourds, générant plus de microplastiques par l'abrasion des pneus et d'usure des voiries ce qui ne permet aucunement de s'écarter de la nécessité de réduire les dimensions des véhicules et le volume des déplacements individuels motorisés.

Tâches de l'agglomération

> Mobul procède au suivi de la mise en place des bornes de recharge sur le territoire de l'agglomération ;

Tâches des communes

> Les communes planifient, mettent en œuvre et gèrent les bornes de recharge en partenariat avec les fournisseurs d'énergie ;
> Les communes intègrent dans leur RCU et Concept de stationnement les articles relatifs aux bornes de recharge.

Tâches du canton

> Feuille de route « mobilité électrique » en cours d'étude

Lien avec d'autres mesures

> PA5 ME.B.02

État de planification

> 1 (jusqu'à 10 millions de francs)

Impact sur l'environnement

> Aucun (bornes implantées sur des cases de stationnement existantes)

Coûts et clé de répartition du financement

> 100 % communes et/ou fournisseur d'énergie
> La clé de répartition financière de ces infrastructures (exploitation) et la gestion du stationnement (durée et tarification) doivent être discutées et coordonnées entre les Communes et les fournisseurs d'énergie.

Documents mis à disposition

> Mobilité électrique, analyse des besoins et objectifs communaux en matière d'infrastructure de recharge – Gruyère Energie SA (GESA), Ville de Bulle, 2023

BROC | BULLE | ECHARLENS | GRUYÈRES | LE PÂQUIER
MARSENS | MORLON | RIAZ | VUADENS

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5e GÉNÉRATION | PA5

MESURE AGGLO.A.04 : Étude pour le compartimentage du réseau TIM

Légende

- Zone à bâtir 15 LAT en vigueur (selon PAL, dernière enquête publique)
- Limite communale

- Autoroute
- Réseau cantonal principal
- Réseau cantonal secondaire
- Réseau d'agglomération principal
- Réseau d'agglomération collecteur
- Jonction autoroutière
- Principaux carrefours
- Axe du centre-ville à priorité TP
- Traversée de village réaménagée
- Poches d'accessibilité
- Compartimentage / Gestion du trafic de transit (filtre modal)
  - Existant
  - Projeté
  - A étudier :
    - filtre modal (vélos et piétons autorisés, borne escamotable si besoin TP ou autre, barrage temporaire aux HP)
    - interdiction excepté riverains (y.c. trafic agricole si besoin)
    - modification du schéma de circulation (mise en sens unique avec contre-sens cyclable, etc.)

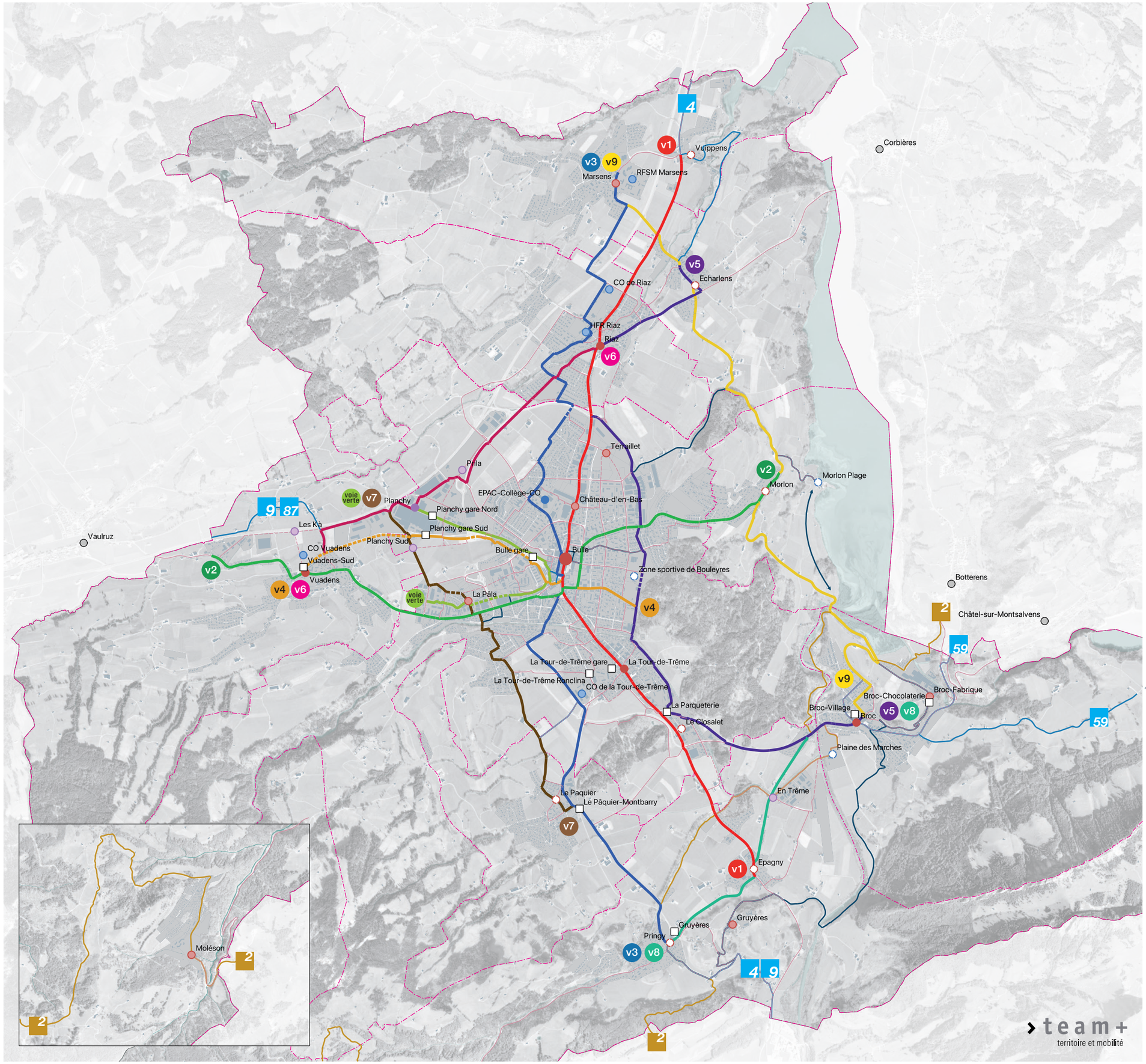
0 250 750 1500 m

N

Echelle : 1 : 40'000
Format : A3

[Juin 2025]

team+ territoire et mobilité



mobul

BROC | BULLE | ECHARLENS | GRUYÈRES | LE PÂQUIER
MARSENS | MORLON | RIAZ | VUADENS

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5e GÉNÉRATION | PA5

MESURE MD.A.P.10 : Jalonnement du réseau cyclable quotidien

Légende

Zone à bâtir 15 LAT en vigueur (selon PAL, dernière enquête publique)

Limite communale

Urbanisation (Localités / Activités / Équipements publics)

- Ville-centre
- Pôle centre
- Pôle régional
- Pôle local
- Gare / Halte
- Pôle hors périmètre Mobul
- Pôle touristique

Jalonnement du réseau cyclable quotidien (existant / lacune)

Vision conceptuelle à consolider lors du développement de la mesure

- v1 Vuippens - Bulle - Epagny
- v2 Vuadens - Bulle - Morlon
- v3 Marsens - Bulle - Pringy
- v4 Vuadens - Bulle - Bouleyres
- v5 Echarlens - Bulle - Broc
- v6 Vuadens - Planchy - Rivtaz
- v7 Planchy - Le Pâquier
- v8 Pringy - Epagny - Broc
- v9 Marsens - Echarlens - Morlon - Broc
- voie verte Planchy - Bulle - La Pâla

Réseau cyclable quotidien (existant / lacune)

voir C.1.6.3A stratégie mobilité cyclable pour la vie quotidienne pour la plannification détaillée

- Réseau cyclable quotidien

Réseau structurant de loisirs

voir C.1.6.3B stratégie mobilité cyclable pour les loisirs pour la plannification détaillée

- Itinéraires SuisseMobile « La Suisse à VTT »
- Itinéraires SuisseMobile « La Suisse à vélo »
- Boucle « La Gruyère à vélo »

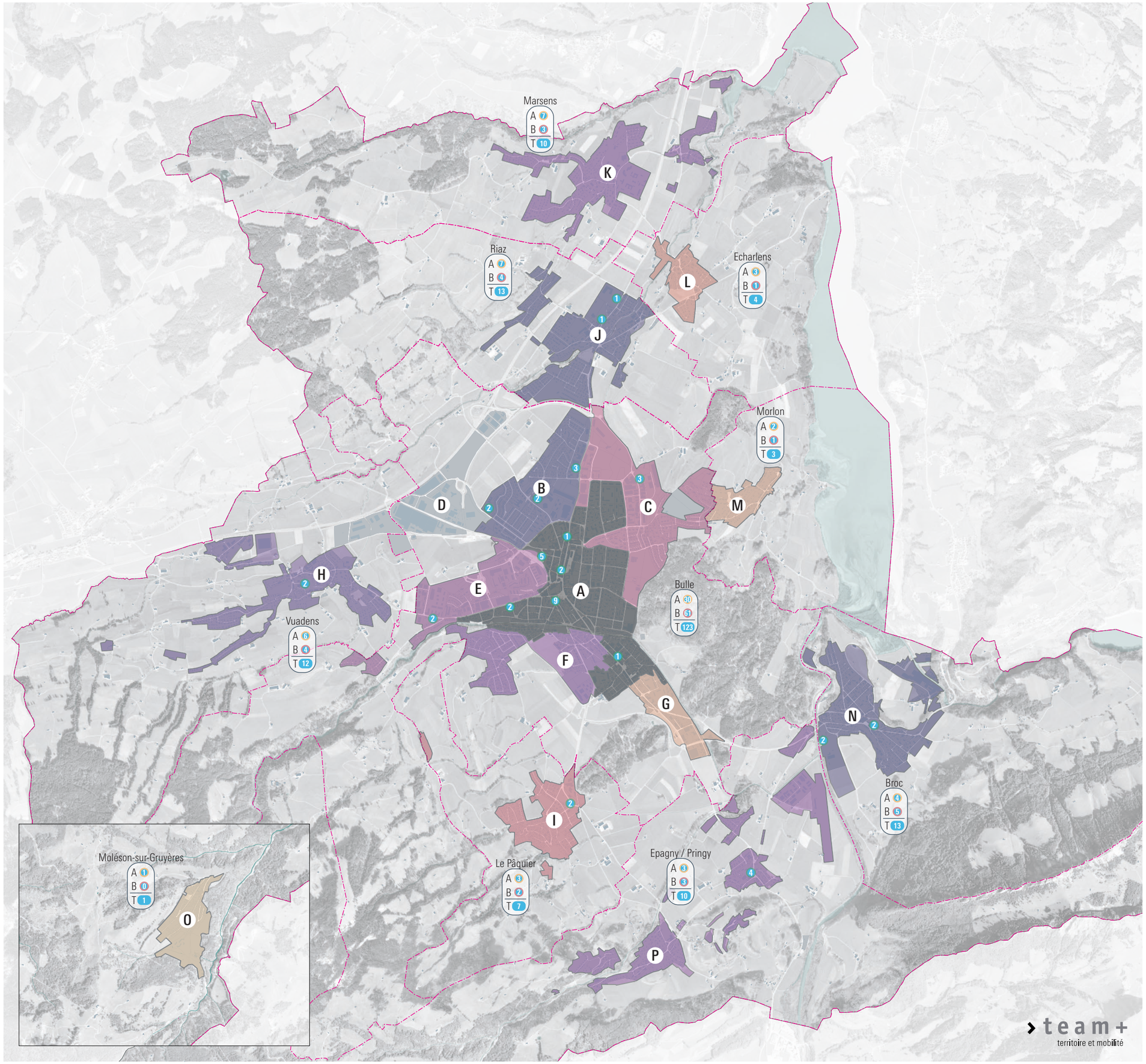
team+ territoire et mobilité

0 250 750 1500 m

N

Echelle : 1 : 40'000
Format : A3

[Juin 2025]



mobul

BROC | BULLE | ECHARLENS | GRUYÈRES | LE PÂQUIER
MARSENS | MORLON | RIAZ | VUADENS

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5e GÉNÉRATION | PA5

MESURES ME.A.01 ET ME.B.01 : Déploiement des bornes de recharge publique de quartier

Légende

Zone à bâtir 15 LAT en vigueur (selon PAL, dernière enquête publique)

Limite communale

Bornes de recharge électrique de quartier à usage publique

Secteur d'implantation

X Numérotation secteur

Offre nulle

Offre faible

Offre élevée

échelle indicative de la densité de population, y compris majoration du secteur A pour tenir compte de l'offre en stationnement privé réduite du centre historique bullois

X Emplacement et nombre de bornes en service état juin 2024

commune
A X
B X
T X

Nombre de bornes à équiper en priorité A (2028-2032)
Nombre de bornes à équiper en priorité B (2032-2036)
Par commune, total de l'offre en bornes publiques de quartier en 2036

Déploiement des bornes de quartier sur des cases existantes

Remarque : Les bornes à destination, de recharge rapide, au travail et à domicile ne sont pas représentées, car il est admis que ces infrastructures sont déployées par les acteurs privés au gré de l'augmentation de la demande. Leur intégration est recommandée dans les RCU et concepts de stationnement communaux.
Les bornes à usage touristique relèvent de la planification du PDR.

0 250 750 1500 m N

Echelle : 1 : 40'000
Format : A3

[Juin 2025]

PROJET D'AGGLOMERATION DE 5E GENERATION

MESURE U2 - NOTE METHODOLOGIQUE SUR LES INDICATEURS URBANISATION-TRANSPORT DES SITES STRATEGIQUES

L'ARE établi une méthodologie pour évaluer la qualité de desserte TP. La présente note décrit la méthodologie appliquée pour l'évaluation des sites stratégiques sous une perspective multimodale, de densité et de paysage. C'est-à-dire qu'en complément de la desserte TP, l'évaluation donne un indicateur pour la densité, le paysage, la marche à pied, le vélo et les TIM.

Ces indicateurs donnent une vision succincte des défis et opportunité des sites stratégiques. Chaque mode de transport a des usages et objectifs différents. Par conséquent, la comparaison directe entre indicateurs n'est pas toujours appropriée. Toutefois, la comparaison relative des sites stratégiques urbains permet d'attirer l'attention sur d'éventuels besoins d'action, ou de vigilance, en fonction des objectifs. Pour exemple, il n'y a pas d'objectif de renforcement du réseau TIM pour les sites stratégiques. Un indicateur TIM très bon en comparaison avec les autres modes de transport incite à la vigilance et à des actions pour améliorer les indicateurs TP, piétonnier et cyclable pour atteindre un équilibre.

Méthodologie pour l'indicateur de densité

Site stratégique urbain

Les notations sont attribuées selon des tranches de nombre d'habitants et d'emplois par hectare

HE par hectare	Indicateur de densité
300 à 400+ HE par hectare (IBUS >1,6)	Très Bon
150 à 299 HE par hectare (IBUS 0,99 à 1,59)	Bon
123 à 149 HE par hectare (IBUS 0,8 à 0,98)	Moyen
92 à 123 HE par hectare (IBUS = 0,6 à 0,8)	Faible
Non concerné : IBUS min. légal 0,6	Très Faible

Site stratégique activité

Les notations sont attribuées selon des tranches de nombre d'emplois par hectare

Emplois par hectare	Indicateur de densité
129 à 190 Emplois par hectare	Très Bon
85 à 129 Emplois par hectare	Bon
60 à 84 Emplois par hectare	Moyen
30 à 60 Emplois par hectare	Faible
0 à 30Emplois par hectare	Très faible

Méthodologie pour l'indicateur du paysage

L'indicateur se base sur l'amélioration de la qualité des espaces extérieurs. Pour l'état actuel la notation de « moyen » est attribuée.

État 2024	Note
Non concerné	*Très bon*
Non concerné	*Bon*
État actuel	Moyen
Non concerné	*Faible*
Non concerné	*Très faible*

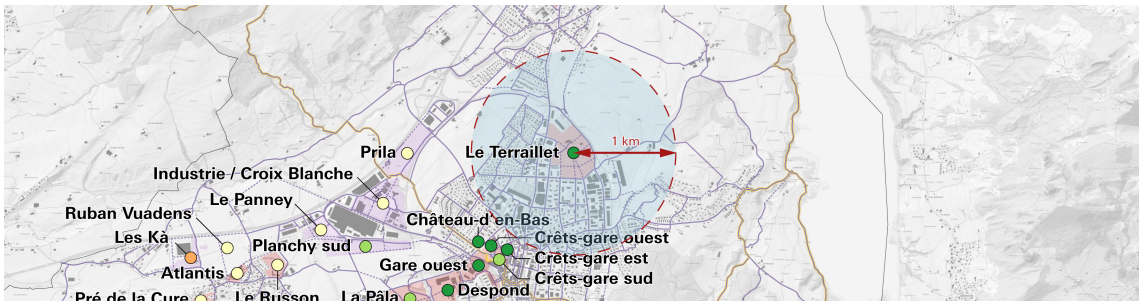
Pour l'état futur, la notation « Très bon » est attribuée lorsque des espaces verts importants ont été planifiés sur le site, la notation « Bon » est attribuée lorsque le projet ne prévoit pas d'espaces verts important mais que des aménagements extérieurs de qualité sont prévu.

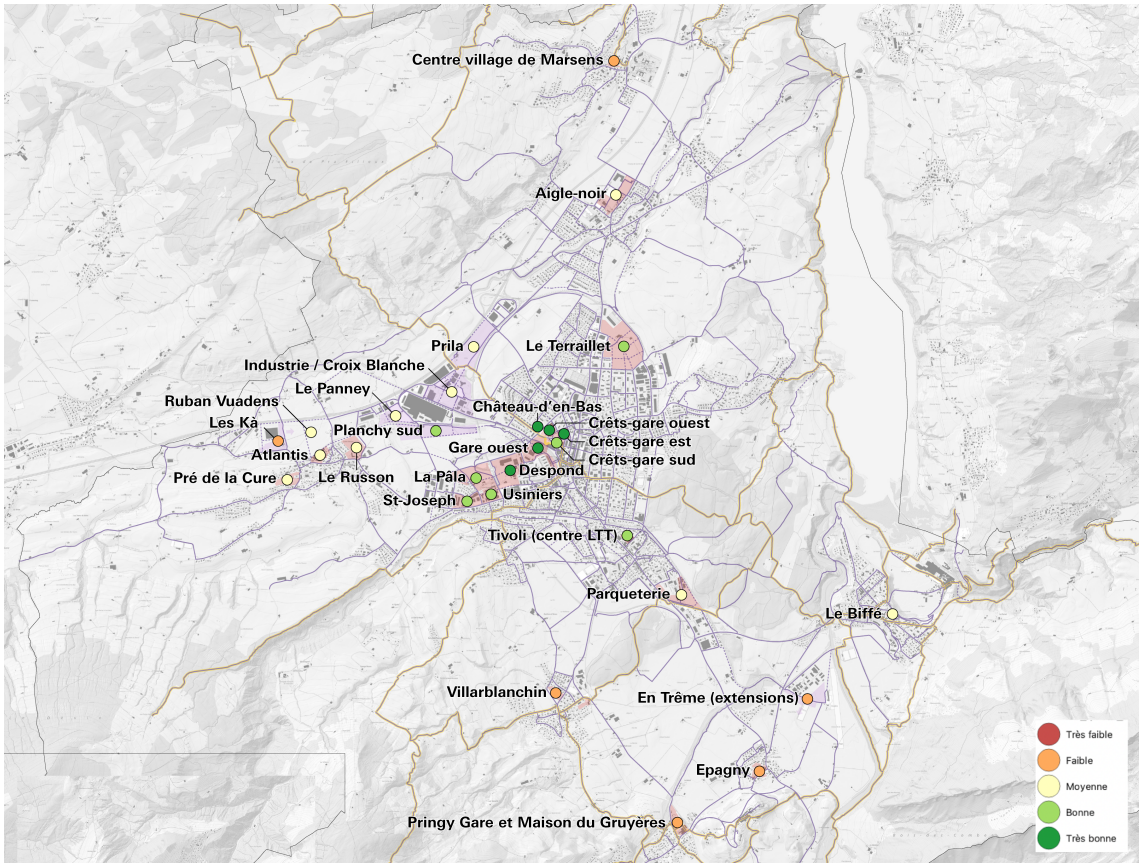
État 2040	Note
Espaces verts importants	Très bon
Aménagements extérieurs de qualité	Bon
Non concerné	*Moyen*
Non concerné	*Faible*
Non concerné	*Très faible*

Méthodologie pour l'indicateur piétonnier

L'indicateur piétonnier identifie un potentiel pour la marche. Les habitants considérés sont STATPOP 2023 et les emplois STATENT de 2022 pour l'état actuel.

Le potentiel piétonnier est évalué en fonction du nombre d'habitants et d'emplois à 1 km du centre (en ligne droite) du site stratégique, ce qui correspond à approximativement 15 minutes à pied. Il est estimé que plus il y a d'habitants et d'emplois à proximité, plus le potentiel de la marche à pied est élevé.





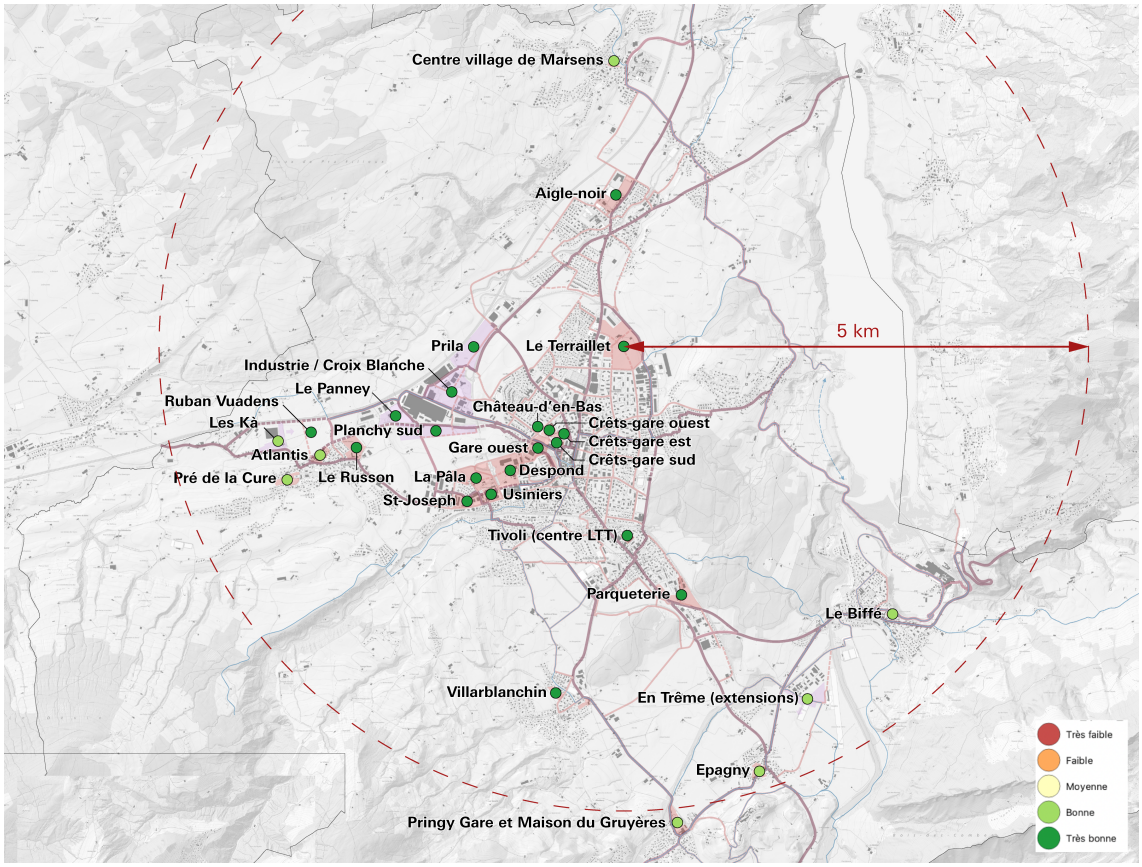
Exemple indicateur piétonnier – état 2024

Nombre d'habitants et d'emplois (HE)	Potentiel piétonnier
> 15'000 HE	Très bon
7'000 à 15'000 HE	Bon
3'000 à 7'000 HE	Moyen
1000 à 3'000 HE	Faible
< 1000 HE	Très faible

Méthodologie pour l'indicateur cyclable

La planification du réseau cyclable est en cours d'étude dans de nombreux secteurs et le réseau cyclable comporte encore des lacunes. Par conséquent, l'indicateur cyclable évalue le potentiel du vélo et non pas les infrastructures. Les habitants considérés sont STATPOP 2023 et les emplois STATENT de 2022 pour l'état actuel.

Le potentiel cyclable est évalué en fonction du nombre d'habitants et d'emplois à 5 km du centre du site stratégique, ce qui correspond à approximativement 15 minutes à vélo. Il est estimé que plus il y a d'habitants et d'emplois à proximité, plus le potentiel du vélo est élevé.



Exemple indicateur vélo – état 2024

Nombre d'habitants et d'emplois (HE)	Potentiel cyclable
> 60'000 HE	Très bonne
35'000 à 60'000 HE	Bonne
15'000 à 35'000 HE	Moyenne
5'000 à 15'000 HE	Faible
< 5000 HE	Très faible

Méthodologie pour l'indicateur TP

La méthodologie d'évaluation de qualité de desserte TP de ARE est utilisée.

Méthodologie l'indicateur TIM

La méthodologie d'évaluation de qualité de desserte TIM du PDCant est utilisée.

Synthèse des résultats

- Les indicateurs TP, TIM et de paysage sont liés à la qualité d'infrastructure et d'offre indépendamment du potentiel d'usage
- Les indicateurs de densité, piétonniers et cyclables sont liés au potentiel d'usage indépendamment du type d'infrastructure disponible

Bulle, le 25 février 2025