



Fribourg, le 27 mai 2025

Arrêté du Conseil d'Etat (ACE)

2025-634

Projet d'agglomération de cinquième génération de Mobul (PA5)

Approbation

Vu la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT) ;

Vu la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) ;

Vu la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo) ;

Vu les Statuts de l'Association de communes MOBUL du 20 mars 2024 ;

Vu le dossier ;

Considérant :

L'association de communes Mobul a procédé à l'élaboration de son projet d'agglomération de cinquième génération (PA5) en suivant la procédure définie dans le canton de Fribourg pour les plans directeurs régionaux. Cette démarche est conforme à la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC, art. 27), entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019, qui considère les projets d'agglomération comme des plans directeurs régionaux pour les aspects liés à l'aménagement du territoire.

Sur proposition de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement,

Arrête :

Art. 1

¹ Le PA5 de Mobul est approuvé, en rappelant que le PA lie les communes dès son approbation par le Conseil d'Etat et sous réserve de la mise en œuvre des conditions suivantes par Mobul d'ici au 30 juin 2025 :

- > Remplacer le terme « périmètre d'urbanisation » par « territoire d'urbanisation » ;
- > Modifier le principe des extensions des zones d'intérêt général selon les règles de la planification supérieure ;
- > Restreindre le principe des modifications du territoire d'urbanisation à la teneur du droit fédéral et à son application définie dans le PDCant ;
- > Maintenir la desserte de l'arrêt hôpital à Riaz par la ligne 203 ;
- > Retravailler les cartes conformément aux préavis annexés.

² Mobul est chargé de remettre à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement une version actualisée des documents, tenant compte de la mise en œuvre des conditions précitées.

Art. 2

Le PA5 remplace et abroge le PA4 de Mobul du 17 mai 2021.

Art. 3

Le PA5 est transmis à l'Office fédéral du développement territorial d'ici le 30 juin 2025.

Art. 4

Communication :

- a) à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle, le Service des constructions et de l'aménagement, le Service de la mobilité, le Service des ponts et chaussées et le Service de l'environnement ;
- b) aux autres Directions ;
- c) à l'Association de communes Mobul, pour elle, et les communes concernées ;
- d) à l'Office fédéral du développement territorial, 3003 Berne ;
- e) à la Préfecture de la Gruyère, le Château, case postale 92, 1630 Bulle ;
- f) à la Chancellerie d'Etat.

La présente décision d'approbation fait l'objet d'une publication par la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement dans la Feuille officielle dans un délai de 30 jours.

Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Arrêté non signé. Une version signée peut être obtenue sur demande à la Chancellerie d'Etat.

MOBUL

PA5

Note explicative des modifications suite à l'approbation

Contenu

1. Cadrage	1
2. Corrections	1
2.1 Urbanisation	2
2.2 Mobilité	4

1. Cadrage

Le PA5 est approuvé par le Conseil d'État le 27.05.2025, avec quelques conditions nécessitant des corrections en vue du dépôt à la Confédération le 30.06.2025.

Sur l'avis de la DIME (M. Michael Blanchard, coordinateur des agglomérations), ces corrections sont jugées mineures et ne changent pas les intentions de planification. En ce sens, elle estime qu'il n'est pas nécessaire de passer par une adoption formelle de l'Assemblée des délégués.

Le présent rapport explique les modifications apportées par rapport au dossier approuvé par l'Assemblée des délégués le 14 mars 2025.

2. Corrections

Les corrections ci-après sont présentées dans l'ordre du préavis de synthèse de la DIME.

Elles portent sur les thèmes de l'urbanisation et la mobilité.

Les thèmes du paysage et de l'environnement ne font pas l'objet de modification.

2.1 Urbanisation

Périmètre d'urbanisation et territoire d'urbanisation

Le PA5 et les générations antérieures utilisaient le terme de « périmètre d'urbanisation » pour signaler les secteurs où le développement urbain était possible à long terme. Ce terme est antérieur au PDCant qui a introduit la notion de « territoire d'urbanisation ».

Ces deux termes revêtant la même signification et étant parfaitement coordonnés, la DIME demande que le PA5 soit corrigé pour reprendre la terminologie du PDCant.

En conséquence, la légende du plan et le rapport est modifié.

Extension des zones d'intérêt général hors du territoire d'urbanisation

Le texte liant du territoire d'urbanisation mentionnait :

- > En général, des extensions de zone à bâtir hors du périmètre d'urbanisation ne sont pas possibles. Des cas exceptionnels suivants peuvent se présenter.
 - Des extensions des zones d'intérêt général au-delà du périmètre d'urbanisation sont possibles le long des franges urbaines, dans les parcs agricoles de proximité et dans les parcs intégrant des équipements publics bâtis, afin d'équiper ces parcs de façon adaptée, dans le respect des principes définis également par les planifications liées (PDR, PDCant).

Ce principe est antérieur à l'application du PDCant. Bien qu'il ait été approuvé encore au PA4 (2021), il doit être supprimé, puisqu'en principe aucune extension n'est possible hors du territoire d'urbanisation, même pour des zones d'intérêt général.

Modifications du territoire d'urbanisation

Le texte liant du territoire d'urbanisation mentionnait :

- > Le périmètre d'urbanisation peut être modifié lorsque des changements de circonstances majeurs interviennent. De telles modifications, sous réserve de leur conformité, nécessitent une coordination et le report du périmètre d'urbanisation dans les planifications liées (PDR et PDCant).

Ce principe est antérieur à l'application du PDCant. Bien qu'il ait été approuvé encore au PA4 (2021), il doit être supprimé : le territoire d'urbanisation ne peut pas faire l'objet de modifications pendant toute la durée de validité de la planification cantonale.

Secteurs à densification limitée

Le texte liant de ce principe est modifié comme suit

- > ~~De manière générale, la densification des secteurs à densification limitée n'est pas souhaitable.~~ Les valeurs paysagères priment sur les aspects quantitatifs de la densification.
- > A l'intérieur de ces secteurs, les communes doivent examiner l'opportunité de déclasser (dézonage, mise en zone de verdure ou autre règle d'aménagement visant le renforcement des valeurs paysagères d'une part et la limitation de la densification d'autre part) les parcelles libres de construction, voire construites dans des cas particuliers.
- > Le secteur concerné par une continuité paysagère (voir également le thème « paysage et nature ») doit au minimum :
 - Conserver cette dernière en répartissant les droits à bâtir afin de permettre des secteurs libres et une intégration paysagère du projet.

- Permettre une desserte tous modes adaptées, en particulier pour les mobilités douces et leur rabattement sur les transports publics ;
- Passer par un processus d'étude à même d'assurer une grande qualité urbaine, tel que des MEP.

La DIME estime que ces formulations étaient insuffisamment claires et insuffisamment coordonnées au T103 du PDCant (Densification et requalification).

Pour le surplus, le SeCA estime que le principe d'examiner l'opportunité de déclasser les parcelles libres, voire construites dans des cas particuliers, s'applique dans l'entier du secteur. Ainsi, la distinction en légende du plan n'a pas de sens et est supprimée.

Secteurs à densification limitée : remarques sans modification

La DIME demandait également que la notion de MEP (dernier principe) était trop restreint et que d'autre processus (concours par ex.) pouvait également être adapté. Elle demandait donc de changer la formulation. Cette correction n'a pas été apportée, puisque le MEP est terminé et que la planification de détail est une procédure en cours qui se réfère strictement au PA.

Par ailleurs, le SeCA estime que le « secteur à densification limitée » doit être renommé en « secteurs où l'affectation à la zone à bâtir doit être examiné ». Dans la mesure où l'arrêté du Conseil d'État n'a pas repris cette remarque, qu'elle a été approuvée en 2021, qu'il ne s'agit que d'une nomenclature sans en toucher le principe liant, que des procédures et études sont en cours (PAD, études de densification, modification partielle de PAL) et qu'elles relaient ce vocabulaire, il n'est pas modifié.

Mesures d'urbanisation : remarque sans modification

Dans la mesure U2 « Suivi et mise en œuvre des sites stratégiques » il est expliqué que « l'étude d'un PAD est en tous les cas l'occasion d'adapter le PAL selon les nécessités ». Le SeCA estime que ceci n'est possible que dans des cas exceptionnels et dûment justifiés quant au changement notable de circonstances et à la conformité à la stratégie globale du PAL qu'une telle modification est envisageable. Ainsi, le SeCA est défavorable à cette mention.

Dans la mesure où l'arrêté du Conseil d'État ne reprend pas cette remarque, que les conditions possibles pour adapter le PAL sont clairement formulées par le SeCA, que cette mention existe depuis le PA3 (2016), qu'elle a été reprise dans le PA4 (2021) et qu'aucune difficulté n'a été identifiée depuis en relation avec cette mention, il n'est pas utile de la modifier.

2.2 Mobilité

Mobilité douce : Plan sectoriel vélo et nouveau plan du réseau cantonal des voies cyclables

Le Plan sectoriel vélo (PSV) étant en révision et le nouveau plan du réseau cantonal des voies cyclables étant prévu en 2026 conformément à l'art. 206 LMob, l'éventuelle participation financière de l'Etat aux mesures cyclables pour la vie quotidienne a été clarifiée dans le tableau de synthèse des coûts (partie B3) : la distinction entre un tronçon déjà inscrit dans le PSV et ceux qui le seraient potentiellement dans le nouveau plan du réseau cantonal des voies cyclables PA5 a été précisée dans la colonne des remarques ; les coûts des mesures concernées sont indiqués dans la colonne « Canton et/ou Commune(s) » ; le futur plan du réseau cantonal des voies cyclables n'étant pas connu, il ne paraît dès lors pas pertinent d'exclure des mesures et les champs ont été renseignés en cohérence avec la planification du PA5. Des précisions ont été apportées dans le rapport conformément aux demandes du préavis de synthèse.

Mobilité douce : tracé « La Gruyère à vélo »

L'état indicatif et provisoire du tracé de la boucle touristique « La Gruyère à vélo » a été intégré au rapport et à la carte A1.6.2B conformément aux indications du SMO. Les précisions demandées ont été apportées au rapport.

Concernant les précisions souhaitées par le SMO sur les coûts (année de référence du calcul des coûts, indication de quel acteur porte la mesure et de quelle manière la mesure est financée hors subventions fédérales), les fiches de mesure sont conformes aux exigences des DPTA fédérales, qui listent de manière explicite les informations à indiquer par type et catégorie de mesure ; les fiches des mesures forfaitaires n'ont dès lors pas été complétées. La majorité des incertitudes en termes de financement sont associées aux révisions en cours des planifications cantonales.

Mobilité douce : axe fort vélo longue distance

Concernant la vision d'ensemble 2040, le préavis du SPC mentionne que les liaisons cyclables de longue distance dépassent le périmètre Mobul et sont de compétence cantonale, dès lors l'axe fort vélo longue distance n'est pas à évoquer dans la vision du PA5.

Selon les DPTA (p.18), la vision intègre « Les défis spécifiques des agglomérations ayant un impact sur la structure urbaine et sur le système de transport peuvent également être abordés (même en dehors du périmètre VACo). » La vision n'étant pas liante, et l'analyse des potentiels axes forts de la Confédération l'identifiant, Mobul souhaite maintenir cet axe fort au sein de son PA5 car celui-ci paraît utile pour accroître la part modale des déplacements pendulaires régionaux en échange avec l'agglomération. La vision d'ensemble n'a dès lors pas été modifiée.

Mobilité douce : hiérarchie du réseau cyclable de mobilité quotidienne

Le préavis du SPC évoque que les niveaux hiérarchiques d'importance cantonale selon la LMob (voies cyclables de liaison et voies cyclables collectrices à fort trafic) ne sont pas à représenter sur la figure de la p. 197 et dans l'annexe A1.6.2a "Stratégie thématique mobilité cyclable", et que les niveaux hiérarchiques définitifs seront précisés dans le plan du réseau cantonal des voies cyclables qui entrera en vigueur dès 2026.

La hiérarchisation des réseaux pour chaque mode de transport étant demandée par les DPTA, la planification cantonale étant indiquée "en révision" et le réseau cyclable étant "provisoire", Mobul ne souhaite pas effectuer ces modifications.

Transport public : ligne régionale par Echarlens

Le préavis du SMO mentionne qu'aucun passage de lignes de bus par le centre du village d'Echarlens n'est planifié, et que le tracé actuel est à indiquer.

L'agglomération a corrigé la coquille qui a soulevé cette remarque sur le plan A1.6 Stratégie multimodale de transport : le tracé de la ligne régionale le long de la route de Corbières à Riaz a été ajouté sur ce dernier, comme cela a été fait sur le plan A1.6.3 Stratégie transports publics et convenu avec le SMO. Bien que non planifié à ce stade, l'agglomération maintient l'intérêt du passage d'une ligne régionale de bus par le village d'Echarlens, sans toutefois préciser à ce stade laquelle et à quelle fréquence.

Transport public : arrêt hôpital de Riaz

L'arrêté exige le maintien de la desserte de l'arrêt hôpital à Riaz par la ligne 203. Cette modification a été apportée sur les plans stratégiques A1.6 et A1.6.3.

Transport public : haltes ferroviaires La Parqueterie et Planchy

Le préavis du SMO évoque que les nouveaux arrêts ferroviaires à La Parqueterie (La Tour-de-Trême) et à Planchy ne sont en l'état pas planifiés, et que ces arrêts sont donc à indiquer comme à étudier.

Ces arrêts ferroviaires sont indiqués comme "à étudier" dans les planches stratégiques, sauf sur la planche A1.6 où les interfaces étaient mentionnées comme "à créer" ; cela a été corrigé en retirant les trois interfaces en question.

Concept de stationnement

Le préavis du SMO recommande les éléments suivants : « Comme mentionné au dernier examen, l'ensemble des communes comprises dans le périmètre du PA5 sont soumises à l'obligation de réaliser un concept de stationnement. Comme demandé lors de notre dernier examen et sur la base du Rapport d'examen de la Confédération pour le PA4 du 22.02.2023, nous recommandons la prise en compte dans le cadre de ces concepts, d'une harmonisation à l'échelle de l'agglomération des dispositions concernant le dimensionnement du stationnement privé (coefficients de réduction) et la gestion du stationnement. Est notamment demandé l'élaboration, pour toutes les communes signataires du projet d'agglomération, d'une carte précisant par secteur le coefficient de réduction à appliquer, par analogie avec le système en place pour la commune de Bulle. Le but est également de disposer d'un cadre à la hauteur des enjeux et objectifs définis dans la LMO et la loi cantonale sur le climat. »

L'agglomération précise que cet aspect est intégré au PA5 dans le cadre de la mesure AGGLO.A.03 - Étude d'harmonisation de la gestion et du dimensionnement du stationnement, en vue d'une intégration au PA6 dans la continuité de la mesure M10 du PDR (recensement et harmonisation de la gestion du stationnement à l'échelle de la Région), ce qui laisse aussi le temps d'une part aux communes de Marsens et Echarlens d'élaborer leur concept de stationnement (désormais obligatoire en tant que commune intégrée à un projet d'agglomération), et d'autre part, pour la validation des concepts de Broc et Gruyères.

Parkings relais

La planification cantonale étant en cours de révision (plan sectoriel à l'étude), il a été précisé explicitement dans le rapport et les cartes que le plan sectoriel cantonal est en révision, en particulier en ce qui concerne les parkings relais (localisation, nombre de places, etc.). Ce plan sectoriel n'étant pas encore validé, ses dispositions (notamment le dimensionnement des places) restent réservées.

Mesure SUP.03 : améliorations de la gare de Vuadens

L'enjeu des connexions de mobilité douce entre la gare et le futur CO devront être précisées dans le cadre des futures études, tel que mentionné dans la fiche de mesure SUP.03.

Mesure Valtraloc Riaz

La mesure du PA1 ayant pris du retard, une fiche de mesure a été créée et intégrée au PA5 pour le projet Valtraloc de Riaz (mesure ER.A.01). Celle-ci remplacera la majorité de la mesure M10a du PA1 (excepté le tronçon 5a entre la rue du Pays-des-Oiseaux et la rue de la Comba).

Autres mesures ajoutées

Les mesures ci-après ont été ajoutées au PA5. Celles-ci remplacent des mesures forfaitaires des générations antérieures, qui font l'objet de recours et qui ne peuvent bénéficier d'une suspension de délai en termes de cofinancement fédéral :

- > ER.A.P.13 : Riaz - Valorisation multimodale de la route de la Sionge entre Bulle et Riaz (remplacement des mesures 8.2 du PA3 et ER.A4.2 du PA4)
- > ER.A.P.14 : Bulle - Valorisation multimodale de la rue de la Léchère entre Bulle et Riaz (remplacement des mesures 8.2 du PA3 et ER.A4.1 du PA4)
- > MD.A.P.03 : Bulle - Liaison MD sur la route de la Part-Dieu (remplacement de la mesure 7.2 du PA3)

Auteurs : team+ | DJ / SC / EAN

Consultation publique - Projet d'agglomération de 5e génération (PA5) - MOBUL

5.1 - Tableaux de suivi - Examen préalable (services cantonaux)



Préavis - Consultation publique - Acteurs publics			
N° interne	Contact	Complément	Date de transmission
PB01	Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement DIME Rue des Chanoines, Fribourg Jean-François Steiert	DIME	6.01.2025
PB02	Service de la mobilité SMO Grand-Rue 32, 1701 Fribourg Fabian Schwab, Rémi Clément	SMo	18.12.2024
PB03	Direction des institutions, de l'agriculture, et des forêts DIAF Ruelle de Notre-Dame 2, 1701 Fribourg Didier Castella	DIAF	5.11.2024
PB04	Service des biens culturels Rue des Chanoines 17 1700 Fribourg Mélicca Joseph	SBC Pas de remarques	4.11.2024
PB05	Service archéologique de l'Etat de Fribourg SAEF Planche-Supérieure 13 1700 Fribourg Reto Blumer	SAEF	23.10.2024
PB06	Service des ponts et chaussées SPC Section Projets routiers cantonaux PRo Rue des Chanoines 17, 1701 Pedro Lopez, Rolf Loosli	SPC / PRo	4.11.2024
PB07	Service de l'environnement SEn Impasse de la Colline 4, 1762 Givisiez Gilles Guignars	SEn	29.11.2024
PB08	Promotion économique PromFR Bd de Pérolles 25, Case postale, 1701 Fribourg Jerry Krattiger	PromFR	4.11.2024
PB09	Service de l'énergie SdE Bd de Pérolles 25, Case postale, 1701 Fribourg Eric Rast	SdE	14.10.2024
PB10	Etablissement cantonal de promotion foncière, ECPF Bd de Pérolles 25, 1701 Fribourg André Schoenenweid	ECPF	8.11.2024
PB11	Direction des finances, DFIN Rue Joseph-Piller 13, 1701 Fribourg Jean-Pierre Siggen	DFIN	31.10.2024
PB12	Union fribourgeoise du Tourisme Route de la Glâne 107, 1701 Fribourg Marie-Christine Repond	UFT	31.10.2024
PB13	Service des constructions et de l'aménagement SeCA Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg Giancarla Papi, Melissa Joseph	SeCA	3.12.2024
PB14	Association régionale la Gruyère Rue de la Condémine 56 Case postale 2175 - 1630 Vincent Bosson, Nadine Gobet	ARG	09.01.2025



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement DIME Rue des Chanoines, Fribourg Jean-François Steiert	Canton
		Date de transmission de l'avis 6.01.2025
		Numéro interne PB01

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>Le PA5 propose une vision d'ensemble caractérisée par une structure multipolaire ainsi qu'une hiérarchisation identifiant plusieurs pôles de développement différents (pôle centre, pôle régional, pôle local) connectés à la ville-centre de Bulle. La hiérarchisation des polarités vise notamment à répartir de manière cohérente le développement attendu. Or, le volet stratégique du plan directeur cantonal définit une organisation du territoire répartissant l'enveloppe globale de la croissance démographique selon la priorisation suivante: 45% en priorité 1, 25% en priorité 2, 15% en priorité 3 et 15% en priorité 4. Dans cette classification, les cinq communes faisant historiquement partie du périmètre de MOBUL appartiennent à la priorité 1, tandis que les nouvelles communes avec leurs entités urbanisées différentes appartiennent à la priorité 3 (tissus urbains hors des centres) et 4 pour Vuippens et Moléson-sur-Gruyères. La cohérence entre la hiérarchisation opérée dans le PA5 et les priorités d'urbanisation attribuées par le PDCant ne paraît pas toujours assurée. Par exemple, la commune de Broc est identifiée comme un pôle centre d'importance cantonale et fait partie du centre multipolaire urbain à densifier dans le PA5 alors qu'elle est classée en priorité 3 dans le PDCant. La hiérarchisation du PA5 ne peut pas contredire les critères de dimensionnement relatif à la structure urbaine fixée dans le volet stratégique du plan directeur cantonal, et le PA5 ne peut pas être plus permissif que le PDCant en vigueur. La modification des priorités d'urbanisation pourrait être envisagée au plus tôt dans le cadre de la prochaine révision du PDCant. Ceci doit apparaître plus clairement et être explicité dans le PA5.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La hiérarchisation des pôles du PA s'appuie sur le PDCant mais n'est pas identique. Cette hiérarchisation, nécessairement plus fine, structure la multipolarité. Elle permet également d'orienter les besoins d'action, en particulier pour la mobilité. Elle constitue ainsi un indice pour le dimensionnement de la zone à bâtir, mais celui-ci reste néanmoins uniquement basé sur le PDCant. La vision s'accorde avec le dimensionnement du PDCant. Les polarités ont été définies pour les lignes de désir en lien avec le réseau viaire (surtout MD) et sur la base de la méthodologie du canton pour la révision en cours du PSV (vélo). Les points de polarité sont généralement situés à des carrefours du réseau viaire. De petits ajustement ont été fait en ce sens sur les cartes et le rapport a été clarifié.</p>
<p>On constate d'ailleurs une certaine incohérence entre la vision "pour les déplacements internes à l'agglomération, les mobilités douces sont la norme" et la vision du report modal qui prévoit 11% des trajets en mobilité douce (MD) et 27% en transports publics (TP) à terme. Pour réaliser cette vision, des mesures plus conséquentes sont nécessaires.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>L'agglomération ambitionne d'atteindre les parts modales annoncées. Le développement conséquent de l'offre TP, des interfaces attractives et les nombreuses infrastructures MD planifiées permettront, en combinaison avec la gestion du stationnement progressivement renforcée (voir fiche AGGLO.A.03) et la concrétisation du compartimentage du réseau routier à l'échelle de l'agglomération (voir fiche AGGLO.A.04), de réduire la part modale TIM pour les déplacements internes et entrants dans l'agglomération. L'indicateur MOCA se basant sur le nombre de kilomètres parcourus, celui-ci n'évoluera que sensiblement s'il s'agit d'un déplacement interne à l'agglomération, tandis que le report modal pour les déplacements de plus longue distance dépend plutôt de l'évolution des TP régionaux / nationaux et de la gestion des TIM à l'échelle régionale / nationale (combiné également aux déplacements à vélo > 10 km dont l'essor est constaté dès lors que des infrastructures attractives existent).</p>
<p>Les chiffres pour le critère MOCA 1 part modale doivent être complétés avec les chiffres inscrits au PA4 et la répartition actuelle afin d'avoir une vue d'ensemble.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>L'état actuel et les objectifs du PA4 ont été rappelés pour l'indicateur MOCA 1 de la vision.</p>
<p>Par rapport au réseau ferroviaire, il faut systématiquement utiliser le nom officiel de la halte "Broc, Chocolaterie".</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>La priorisation des axes d'action nous semble très complète cependant l'ordre de ces axes ne nous semble pas optimal ou est au moins à clarifier. Il est certes important de lutter contre les îlots de chaleur, mais vu la situation de l'agglomération (problématique semble moins prononcée que dans les grandes et moyennes agglomérations - part de TIM parmi les plus élevées de Suisse), la priorité doit être donnée aux objectifs 5 à 9 (TP, MD, maîtrise TIM). Ainsi la réduction du trafic automobile et la densification du réseau MD méritent d'être citées plus haut sur la liste des besoins d'action et pas seulement à la fin</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La numérotation des BA n'est pas une priorisation, celle-ci suit l'organisation générale du document paysage > urbanisation > transport. Le rapport a été clarifié.</p>
<p>Il est important de compléter les différents chapitres avec les mesures concrètes qui sont envisagées.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Les corridors à faune méritent d'être mieux intégrés, ainsi que les travaux sur l'infrastructure écologique cantonale (IE) en voie de consolidation, dans le volet nature et paysage. Nous vous renvoyons au préavis de la DIAF.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Pour éviter des soucis d'interprétation du droit une fois le PA en force, les principes du PA5 doivent réduire le plus possible la marge d'interprétation lors de l'examen des plans d'aménagement local. Pour ce faire, ils doivent être formulés de manière précise et expliciter clairement par quels instruments les communes doivent les mettre en œuvre. Le PA5 répond globalement à cette exigence. Nous estimons toutefois que le contenu concernant certaines stratégies mériterait des informations complémentaires ou que la formulation manque de clarté par moments. Nous renvoyons au préavis du SeCA et nous vous proposons de coordonner ces éléments avec ce service avant l'examen final. Aussi, il n'est pas toujours clair quand les mesures obligatoires doivent être mises en œuvre. De plus, la référence aux "stratégies mentionnées ci-après" dans les parties obligatoires introductives n'est pas claire. Il est nécessaire de préciser s'il s'agit des stratégies mentionnées dans les encadrés gris.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Des précisions relatives aux encadrés gris ont été ajoutées.</p>
<p>Le territoire d'urbanisation comprend la zone à bâtir légalisée et des secteurs d'extension à l'intérieur desquels de futures mises en zone peuvent être étudiées. La possibilité a été donnée aux régions de retravailler ces secteurs d'extensions via les plans directeurs régionaux. C'est une fois que les plans directeurs régionaux auront été approuvés et que la carte de synthèse du plan directeur cantonal aura été adaptée que ces nouveaux secteurs entreront en vigueur</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Concernant les extensions potentielles de zone : le thème 102 du PDCant demande de situer toute extension de la zone à bâtir au sens de l'article 15 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) à l'intérieur du territoire d'urbanisation. Des extensions de la zone à bâtir (y compris zone d'intérêt général) ne sont donc pas possibles au-delà du territoire d'urbanisation, hormis si celles-ci font l'objet d'une fiche de projet inscrite dans le PDCant en tant que projet à fort impact sur le territoire et l'environnement. Selon le droit fédéral, le territoire d'urbanisation du PDCant est un contenu qui ne peut pas faire l'objet de modification pendant toute la durée de validité de la planification cantonale. En raison des délais très courts que la révision du PDCant a dû respecter, une seule possibilité d'adaptation du territoire d'urbanisation par région a été admise, à titre exceptionnel par la Confédération, pour toute la durée de validité du PDCant. Il n'est donc pas possible de faire référence à une modification ultérieure du territoire d'urbanisation.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le PU peut être adapté sous réserve du PDCant et du PDR.</p>
<p>Les extensions proposées dans le secteur "En Trème" (secteur sud) ont été conformément reprises du PDR approuvé. L'extension à Vuadens, au nord de la gare, correspond aussi au PDR approuvé par le Conseil d'Etat. Pour Planchy, dans le PDR, le Conseil d'Etat a approuvé la délimitation du territoire d'urbanisation, mais pas la typologie des zones d'activités (notamment la distinction entre régionale ou cantonale stratégique). Cela pourrait entraîner des conséquences sur l'attribution de potentiel d'extension sur les différentes parcelles. En résumé, la délimitation du territoire d'urbanisation dans le PA est conforme au PDR, néanmoins les potentiels d'extension sont susceptibles d'évoluer.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Le PA5 définit des densités à viser pour les sites ayant du potentiel. Nous attirons l'attention sur le fait que ces densités ne sont pas encore forcément transposées dans les plans d'aménagement locaux et qu'en vertu de la jurisprudence, cette transposition devra se faire dès la première modification du PAL. Le plan directeur cantonal ne se base pas sur la notion de densité. Cependant, les communes de l'agglomération doivent veiller à ce que leur rapport explicatif, accompagnant leur planification locale, inclut une analyse détaillée et démontre de manière précise comment les densités visées seront atteintes grâce aux mesures et dispositions prévues.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Nous comprenons que les secteurs à densification limitée sont des secteurs dans lesquels la densification n'est pas adéquate au regard de différents critères, bien que dans certains cas particuliers, il serait tout de même pertinent de construire. La phrase suivante, qui a pour but de retranscrire ce principe, est toutefois mal formulée et peu claire : "de manière générale, la densification des secteurs à densification limitée est indésirable". Elle nécessite d'être reformulée. Les communes doivent être conscientes que ce principe sera dès lors appliqué dès l'approbation du PA5 par le canton, dans tous les dossiers de PAL, et ceci quel que soit le stade de la procédure.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le texte du rapport a été reformulé de manière plus claire.
Il est indiqué que les principes d'aménagement ainsi que les conditions-cadres précisées dans le masterplan ont un caractère liant. Pourtant, un masterplan ne dispose pas d'un caractère liant. Pour ce faire il devrait être transposé dans le PAL. Ce point doit être adapté.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La formulation a été revue.
Nous rendons attentif que selon le PDCant, le niveau de desserte D selon la classification cantonale est nécessaire pour une mise en zone. Pour une densification, le niveau de desserte C selon la classification cantonale est requis. Les niveaux de desserte de l'ARE se déterminent différemment de ceux du canton et les dernières sont à considérer pour les communes fribourgeoises. Ce point est à expliciter davantage dans le document.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	En accord avec le SMO, les niveaux de desserte selon PDCant ont été retirés des plans indicatifs et maintenus au sein des fiches de mesure urbanisation. Ma méthode de calcul cantonale a été retirée des plans d'urbanisation.
La DIME salue les démarches sur les principes paysagers et environnementaux ainsi que l'étude du périmètre plus vaste du PA5 et estime qu'elles vont dans le bon sens. Les différentes stratégies prévues dans le présent PA5 devront être coordonnées avec le PDR de Gruyère. Les parcs urbains doivent être affectés en zone à bâtir. Nous précisons que la formulation "en principe" est protestative et ne constitue donc pas une obligation légale.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Pas de modification nécessaire.
Concernant les parcs agricoles de proximité, qui sont essentiellement en zone agricole, voire sur des surfaces d'assolement, nous rappelons que leur définition dans le PA5 ne garantit pas que les projets hors zone qui y sont prévus pourront être réalisés. Ceux-ci devront respecter la législation fédérale en matière de constructions hors de la zone à bâtir. Une attention spéciale est à apporter aux franges urbaines et aux potentiels de conflits entre les zones de "respiration urbaine" et les fonctions paysagères et agricoles des espaces ouverts et forestiers. Notamment les itinéraires de mobilité douce à travers la forêt doivent correspondre aux itinéraires officiels de loisirs.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les itinéraires de mobilité douce sont en adéquation avec itinéraires officiels de loisirs. Certains ajouts ont été demandés par les communes (ex. Broc – La-Tour-de-Trême par forêt) ou sont un report d'autre planifications (ex. PDR). La donnée "MD à caractère biologique et paysager" a été revue et est en adéquation avec les itinéraires officiels de loisirs.
Pour les espaces publics, la thématique de l'esthétisme figure dans les principes liants. Il s'agit pourtant d'un élément subjectif et non vérifiable au niveau de l'aménagement du territoire. Il convient donc de le retirer des principes liants.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le texte de l'encadré gris a été reformulé de manière plus claire.
Il est à saluer que les cours d'eau sont prévus afin d'être valorisés. Il convient de souligner que les espaces autour des cours d'eau et des lacs doivent être respectés et que les tronçons classés en priorité 1 doivent être intégrés dans le plan C1.4	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les tronçons classés en priorité 1 ont été ajoutés au plan A1.4.
Avec le PA5 plusieurs corridors à faune sont concernés. Ils ne sont que représentés schématiquement, leur intégration dans les PAL est ainsi prévue dans la mesure P1. Il est important de les reporter correctement dans les plans directeurs communaux selon les remarques de la DIAF.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Dans le périmètre du PA5 de MOBUL il y a plusieurs milieux naturels sensibles. Il est important que MOBUL soutienne et aide les communes à intégrer les dispositions contraignantes et nécessaires dans les planifications communales. Il est indispensable de mettre en évidence les milieux naturels et les paysages protégés sur les cartes. Pour les détails, nous vous renvoyons au préavis de la DIAF.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les milieux naturels et les paysages protégés ont été ajoutés sur le plan des éléments naturels.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Nous saluons la volonté du PA5 de MOBUL de positionner les enjeux climatiques au cœur du projet, notamment la volonté de décarboner les flottes TP et la mise en place de plans de mobilité obligatoires dès 30 EPT. Nous recommandons cependant d'explicitier plus clairement le lien entre les objectifs et les actions entreprises dans le domaine de la mobilité. Globalement, nous proposons à MOBUL d'aller au-delà de l'encouragement des démarches volontaires en visant un accompagnement plus concret et contraignant de ces démarches lorsque c'est possible.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Il convient de saluer le fait que MOBUL ait inclus la nécessité d'infrastructures de recharge dans sa planification. D'autres initiatives dans le secteur de l'énergie (chauffage à distance, énergie solaire ou éolienne, géothermie, bois et biomasse) seraient également les bienvenus.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Les initiatives dans les secteurs évoqués sont hors DPTA et relèvent du PDR.
Nous rappelons que les PDR ont pour compétence le traitement du tourisme et l'identification des faiblesses et améliorations éventuelles des infrastructures de mobilité douce et de leur signalétique. Tous les aspects liés au tourisme doivent être coordonnés ainsi avec le PDR. Il faut mentionner les bases, normes et recommandations nationales au niveau de la MD et les prendre en compte comme base de travail. Il convient aussi de mentionner les différents projets d'itinéraires cantonaux (p.ex. itinéraires de VTT, la planification du réseau randonnée).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (renvois au PDR).
La stratégie et le Plan sectoriel vélo du canton de Fribourg sont en cours d'adaptation pour y intégrer les exigences de nouvelles bases légales (LMob). Le nouveau plan du réseau cantonal des voies cyclables est prévu pour en 2026 conformément à l'art. 206 LMob. Certains itinéraires actuellement représentés comme liaisons cyclables cantonales dans le plan sectoriel vélo ne figurent pas dans le nouveau plan provisoire et ne sont par conséquent pas prévus pour le réseau cantonal. Ces liaisons devront être prises en charge par le réseau régional ou communal. Il est nécessaire de mieux distinguer ces deux réseaux dans le document. Pour les détails, nous vous renvoyons au préavis du SPC et du SMO.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mention « cantonale » a été retirée de la stratégie de mobilité cyclable du PA5, dans l'attente du nouveau plan du réseau cantonal des voies cyclables. À ce stade, l'agglomération maintient son interprétation de la LVC et de la LMob en ce qui concerne le réseau cantonal présenté durant la consultation publique et se réserve la possibilité de solliciter des adaptations du plan sectoriel vélo lorsque celui-ci sera mis en consultation. La répartition du financement des axes concernés est, pour l'instant, considérée comme relevant à la fois du canton et des communes.
La boucle de "La Gruyère à vélo" fera partie du réseau cantonal de cyclotourisme et l'itinéraire est à indiquer dans les documents. Nous vous renvoyons aux autres remarques de détail du SMO concernant le réseau de cyclotourisme et loisir.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	"La Gruyère à vélo" était indiqué sur les documents, mais pour plus de clarté une carte mobilité cyclable de loisirs a été créée.
Le jalonnement des liaisons cyclables fait surtout sens pour les visiteurs et les besoins du loisir. Il convient de se coordonner avec le SMO pour trouver les meilleures solutions et adapter les documents en conséquence.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Nous visons également les premières expériences à vélo. Maintenu après échange avec SPC-SMO en précisant qu'il s'agit d'une illustration conceptuelle.
Nous saluons la stratégie et le développement du TP local qui repose sur une continuité de proportions réalistes, sans manquer d'une certaine ambition. En particulier l'étape vers la décarbonation est à saluer.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Mobul en prend bonne note.
Les différentes compétences au niveau de la commande de TP et des concessions sont à respecter. Nous vous renvoyons au préavis du SMO pour les détails.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Le détournement de la ligne TRV par le centre d'Echarlens n'est pas planifié pour le moment, cet élément est à adapter.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La future ligne 203 ne dessert plus l'hôpital de Riaz. Cette décision n'est pas prise et n'a pas à figurer dans le PA5.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Le nouvel arrêt ferroviaire à "La Parqueterie" n'est pas planifié pour le moment, il doit être clairement identifié comme idée à long terme.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Un projet de ligne de bus express entre Bulle et Vevey est à l'étude dans le cadre du PA5 de Rivelac Il convient de se coordonner avec ce projet. Pour plus d'informations veuillez-vous adresser au SMO	La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	Cette ligne est évoquée à l'horizon B dans le PA5 Rivelac, et en cours de coordination avec le SMO. N'étant pas suffisamment aboutie à ce stade (itinéraire, cadence, etc.), celle-ci n'est pas intégrée dans le PA5.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Concernant le TIM, certains axes cantonaux ne correspondent pas aux définitions de la LMob et sont à corriger selon le préavis du SPC et du SMO.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La sécurité du trafic est un élément important du PA. La promotion des plans de mobilité scolaire est à saluer. Pour les cyclistes tout carrefour est important et pas uniquement les giratoires. Il est judicieux de retravailler le volet dans ce sens. Pour les zones à accumulation d'accidents (ZAA) nous vous renvoyons aux remarques du SPC et du SMO. Il n'est pas de la responsabilité d'un PA de développer un système de suivi ni de valoriser les nouveaux outils numériques pour la collecte des données d'accidentologie ; ces tâches relèvent de la compétence cantonale.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Conformément au thème T202 du PDCant, les communes situées dans un périmètre d'une agglomération ont l'obligation d'élaborer un concept de stationnement. Les nouvelles communes au périmètre PA5 devront donc réaliser un tel concept qui est à intégrer dans le dossier directeur du PAL. Nous recommandons vivement une harmonisation à l'échelle de l'agglomération des dispositions concernant le dimensionnement du stationnement et la gestion du stationnement. Il est nécessaire d'élaborer une carte qui précise ces éléments par secteur afin de répondre aux objectifs définis dans la loi cantonale sur le climat. De surcroît, l'assainissement du stationnement sur le domaine public (suppression et mutualisation) permettrait de réaliser des mesures d'aménagements pour la MD et de la requalification de l'espace public, ce qui est aussi attendu d'être examiné plus précisément.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Echarlens et Marsens : concept de stationnement à étudier et intégrer dans le PAL. Broc et Gruyères : concept étudié, à légaliser. Harmonisation dimensionnement et gestion du stationnement : Mesure inscrite au PDR : M10 « Recensement de toutes les méthodes de gestion du stationnement sur le district. Proposition d'harmonisation de cette gestion selon les principes du PDR », délai d'un an à partir de l'approbation, par la Commission ARG – Tourisme et patrimoine, coordinateur PDRet Commission ARG – Transport et énergie Adaptation du PA5 : étude Mobul ajoutée (AGGLO.A.03) pour concrétiser l'étude PDR à l'échelle de l'agglomération (gestion et dimensionnement).
La stratégie relative à l'électromobilité est à coordonner avec la stratégie cantonale en cours de développement.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Ce point a été coordonné avec le SMO (pas de modification).
La stratégie des parc relais nécessite encore une coordination avec le SMO et le plan sectoriel en cours d'adaptation. Le but doit être de capturer les utilisateurs le plus possible en amont, de sorte que le transbordement de voiture privé à un autre mode se fasse le plus proche du domicile possible. Dans ce sens nous sommes sceptiques sur la nécessité des installations à "Bulle Cârô" et "Bulle Closalet".	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Ce point a été coordonné avec le SMO et les documents ont été adaptés.
Certaines fiches de mesures n'ayant pas encore été abouties, l'ensemble des fiches complètes sera examiné dans le cadre de l'examen final.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
A ce stade nous observons quelques 130 mesures. Une synthèse des coûts sera élaborée avant la transmission du dossier à la Confédération. Nous partons du principe que le canton aura l'occasion de se prononcer sur ces éléments chiffrés dans le cadre de l'examen final. Le tableau et les fiches de mesures du PA5 ne précisent pas la nature et les instances impliquées. En l'état, il est difficile de savoir quelle instance porte la responsabilité et quelle est l'implication de l'Etat. Les mesures nécessitant une participation financière de l'État, conformément à la LMob, doivent être explicitement définies et la répartition des coûts doit être effectuée en fonction des bases légales existantes. Pour la fiche SUP.03 "Améliorations de la gare de Vuadens" il faut impliquer le SMO dans l'étude. Les conditions de desserte TP et MD sont cruciales pour un nouveau site d'un CO.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Une synthèse des coûts a été élaborée et jointe au dossier. Les financements relevant de révision en cours des planifications cantonales ont été listés en tant que financement par "Canton et / ou Communes" en accord avec le SMO et le SPC.
Le déplacement de la halte de "la Ronclina" (SUP.04) ne se justifie pas sur la base des normes de la LHand qui sont respectées. Il faut adapter la mesure et une coordination étroite avec le SMO est importante.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>La mesure SUP.05 "Etude d'opportunité pour la future desserte de Gruyères" n'est pas incluse dans la stratégie "Vision ferroviaire 2050+" de l'Etat de Fribourg. Cette mesure concerne le trafic local.</p> <p>De plus, il est nécessaire de mettre à jour la fiche de mesure SUP.07 sur la base du document publié (Vision ferroviaire 2050+).</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La mesure SUP.05 a été supprimée. La vision ferroviaire 2050+ a été complétée.</p>
<p>Les fermetures des passages à niveau au sud de la gare de Bulle causent des problèmes de trafic. Nous vous proposons de réfléchir à établir une mesure ou une stratégie pour atténuer cette problématique.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Une étude Mobul est inscrite pour traiter de cette problématique (fiche AGGLO.A.08).</p>
<p>Nous vous invitons à réfléchir à la possibilité de réaliser des fiches de mesures non-cofinancées pour des mesures de promotion du vélo.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte (fiches AGGLO.A.05 et 06).</p>
<p>Dans la fiche de mesure U2 "Suivi et mise en oeuvre des sites stratégiques", les communes sont chargées de rendre les plans d'aménagement de détail obligatoires dans les sites stratégiques (sauf exception justifiée par des études détaillées). Pourtant, dans le contenu liant du rapport, il est seulement recommandé d'élaborer un PAD. En effet, les éventuels PAD à élaborer sont de la compétence des communes. Ce sont elles qui décident quels périmètres doivent faire l'objet d'un PAD (art. 63 al.1 LATeC) et non l'agglomération. De plus, il est important de garder à l'esprit que l'élaboration d'un PAD vise un but particulier, c'est pourquoi il n'est pas adéquat de le rendre obligatoire de manière systématique. Pour ces raisons, ce point doit être supprimé, ou du moins reformulé. Dans cette fiche de mesure, il est également expliqué que "l'étude d'un PAD est en tous les cas l'occasion d'adapter le PAL selon les nécessités". Nous ne comprenons pas cette phrase. Les PAD doivent tenir compte des PAL et non l'inverse. Il convient de corriger ce passage qui est non conforme à la hiérarchie des plans</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La mention de PAD obligatoire a été retirée de la fiche U2. Nous pensons néanmoins que les PAD permettent d'adapter les PAL selon les nécessités, cette mention est ainsi maintenue.</p>
<p>Sur toutes les fiches de mesure relatives aux secteurs stratégiques, il est mentionné que les maîtres d'ouvrage pilotes de la mesure sont la commune et les propriétaires. Un projet d'agglomération n'est toutefois pas liant pour les propriétaires privés.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Mobul en prend bonne note. Les propriétaires étant néanmoins concernés en premier lieu par la construction des sites, ils restent mentionnés à titre informatif.</p>
<p>Compléter et préciser les principes liants des stratégies afin d'éviter au maximum toute marge d'interprétation lors de l'examen des PAL</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Expliciter et garantir la cohérence de la hiérarchisation d'urbanisation entre le PA5 et le PDCant</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La cohérence de la hiérarchisation est précisée dans le rapport.</p>
<p>Enlever la formulation liante du masterplan Planchy et remplacer par une formulation qui demande sa reprise dans les PAL</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La formulation a été revue.</p>
<p>Respecter la hiérarchie des voies cyclables selon les planifications cantonales en vigueur et en cours d'élaboration</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision.</p>
<p>Respecter et reprendre la hiérarchie du réseau routier cantonal et l'identification des zones à accumulation d'accidents</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Assurer que toutes les communes comprises du périmètre du PA5 réalisent un concept de stationnement</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Respecter les compétences au niveau de la commande et la planification supérieure du TP</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC.</p>
<p>Préciser, compléter et adapter les fiches de mesures selon les remarques des différents préavis, notamment avec les instances responsables et les indications financières</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Clarifier les niveaux de desserte TP, soit par une utilisation conséquente de la classification cantonale, soit avec une annexe explicative</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été coordonnée avec le SMO et les documents ont été adaptés.</p>
<p>Retravailler les cartes conformément aux préavis annexés.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Service de la mobilité SMO Grand-Rue 32, 1701 Fribourg Fabian Schwab, Rémi Clément	Canton
		Date de transmission de l'avis 18.12.2024
		Numéro interne PB02

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
De manière générale, il convient de faire ressortir dans les documents de quelle manière la stratégie et les mesures proposées permettent d'aller dans le sens des objectifs définis dans la loi cantonale sur le climat. A ce titre, le volet stationnement du PA5 est à questionner et à adapter en conséquence.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (ajout de liens entre les parties dans le document et fiches AGGLO).
La commande du trafic régional de voyageurs (TRV) est de la compétence de l'Etat de Fribourg en collaboration avec la Confédération	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO.
La commande du trafic grande ligne (TGL) est de la compétence de la Confédération et les lignes de TGL ne reçoivent aucune indemnité des pouvoirs publics et doivent en conséquence être financés entièrement par les recettes.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO.
L'aménagement d'infrastructure ferroviaire est de la compétence de la Confédération	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO.
Nous rendons attentif que selon le Plan directeur cantonal (PDCant), le niveau de desserte D selon la classification cantonale est nécessaire pour une mise en zone. Pour une densification, le niveau de desserte C selon la classification cantonale est requis. Les niveaux de desserte de l'ARE se déterminent différemment de ceux du Canton, des problèmes pourraient survenir lors de la légalisation de certaines zones à bâtir. Ceci notamment, si une zone dispose de la desserte D ARE mais non de la desserte D cantonale. Les niveaux de desserte du PDCant sont donc à considérer pour les communes fribourgeoises.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et les documents adaptés.
Au niveau des zones d'activités, celles-ci sont traitées dans le Plan directeur régional (PDR) de la Gruyère, notamment sous l'aspect des critères liés à la mobilité. La SMO renvoie à la procédure de la planification régionale, et notamment aux préavis issus dans cette procédure. Une coordination avec le PDR doit être assurée pour ces thématiques.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Le détournement des lignes TRV 234 et 262 par le centre du village d'Echarlens n'est pas planifié. Cet élément est à adapter.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et les documents adaptés.
La future ligne 203 ne dessert plus l'arrêt Riaz, hôpital alors que le canton souhaite le maintien de cette desserte. Cette information est à intégrer.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et les documents adaptés.
Les cadences des lignes régionales sont indicatives ; le plan cantonal des transports publics, en cours de réalisation, les fixera. Il convient de préciser cet aspect.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et les documents adaptés.
Un nouvel arrêt ferroviaire à La Parqueterie (La Tour-de-Trême) est indiqué ; en l'état, il n'existe aucune étude sur un tel arrêt et il n'est pas planifié. Cet arrêt est donc à retirer des documents.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et les documents adaptés.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Le réseau grandes lignes est défini par la Confédération et les produits InterRegio (IR) relèvent de la concession du TGL accordée par la Confédération aux CFF (la concession actuelle est valable jusqu'à 2029) ; la conversion du RE Broc-Berne en IR et son intégration dans le TGL est donc de la compétence de la Confédération. Le PA5 n'est donc pas le document adéquat pour ce type de demande. Nous pouvons toutefois vous confirmer que le Canton consultera les communes lorsqu'arrivera le moment du renouvellement des concessions pour le TGL.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et les documents adaptés.
Un projet de ligne de bus express Bulle-Vevey est à l'étude dans le cadre du PA5 de l'agglomération de Rivelac. Il convient de se coordonner avec ce projet et le cas échéant intégrer dans le PA5 la ou les mesures liées.	La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	La remarque a été coordonnée avec le SMO.
De manière générale, il convient de renforcer le diagnostic entre la planification et les points problématiques sur le réseau afin de faire ressortir le lien avec les mesures proposées.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le fil rouge a été amélioré et explicité.
De manière générale, dans un souci pratique et de lisibilité, il convient également de distinguer clairement les réseaux cantonaux des réseaux communaux. Les documents sont à adapter en ce sens.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision.
Le PA5 ne doit pas définir le réseau cantonal des voies cyclables. La décision finale concernant le plan du réseau cantonal des voies cyclables appartient au Conseil d'Etat. Les documents sont à adapter en conséquence.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision.
Les liaisons qui ne figurent pas dans le Plan sectoriel vélo et qui ne sont pas prévues dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables ne doivent pas être représentées en tant qu'itinéraires cyclables d'importance cantonale. La Stratégie vélo et le Plan sectoriel vélo du canton de Fribourg sont en cours d'adaptation pour intégrer les exigences des nouvelles bases légales entrées en vigueur au 1er janvier 2023 (loi fédérale sur les voies cyclables et loi cantonale sur la mobilité - LMob). La proposition du réseau cyclable cantonal (non validée à ce stade) est sujette à une approbation par le Conseil d'Etat du canton de Fribourg. Le nouveau plan du réseau cantonal des voies cyclables paraîtra en 2026 conformément à l'art. 206 LMob. Les documents sont à adapter en conséquence.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision.
La hiérarchie des voies cyclables cantonales (proposition non validée à ce stade) n'est pas à représenter sur les cartes du PA5. Nous recommandons néanmoins qu'une hiérarchie complémentaire soient maintenue. Les documents et cartes sont à adapter.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision.
Certains itinéraires représentés en tant que liaisons cyclables cantonales sur la carte de la vision d'ensemble 2040 (p.102), la carte de la Stratégie de transport (p.150) et le plan de synthèse de la Stratégie de mobilité cyclable (p.165) ne figurent pas dans le Plan sectoriel vélo et ne sont pas prévues dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables. Ces liaisons sont à assurer par le réseau des voies cyclables communales, qui complète le réseau cyclable cantonal selon l'art. 44 al.2 LMob. Ainsi, les liaisons suivantes sont à intégrer dans les documents au réseau des voies cyclables communales : > L'axe fort longue distance le long de l'autoroute A2 > Les liaisons Planchy Vuadens (le long de l'autoroute) et Pâla Planchy > Les liaisons Riaz Vuippens Par Marsens et Morlon Echarlens Marsens	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision. La notion d'axe fort (LVC voie express vélo) est intégrée dans la vision car celle-ci reprend l'étude OFROU. Toutefois, aucun axe fort vélo n'est défini à ce stade dans les stratégies.
Selon l'art. 26 LMob, le réseau cantonal des voies cyclables comporte deux niveaux hiérarchiques : les voies cyclables de liaison et les voies cyclables collectrices à fort trafic. Il n'y a pas de niveau hiérarchique "voies cyclables de liaison - axes forts". La hiérarchie des itinéraires cyclables d'importance cantonale étant en cours de révision, il est préférable de ne pas la représenter sur le plan de synthèse de la Stratégie de mobilité cyclable du PA5 (p.165):	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision. La notion d'axe fort (LVC voie express vélo) est intégrée dans la vision car celle-ci reprend l'étude OFROU. Toutefois, aucun axe fort vélo n'est défini à ce stade dans les stratégies.
En lien avec l'entrée en vigueur du nouveau cadre légal au niveau fédéral (LVC) et cantonal (LMob), le réseau cantonal de cyclotourisme est en révision. Celle-ci se fait par le Service de la mobilité en collaboration avec l'UFT, et en étroite coordination avec SuisseMobile. Le nouveau plan de réseau sera mis à l'enquête en 2025. Cette planification reste réservée. Les documents seront à adapter le cas échéant.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
La boucle de "La Gruyère à Vélo" issu du concours d'idée mené dans le cadre du plan de relance économique sera intégrée dans le futur réseau cantonal de cyclotourisme. Cet itinéraire est à indiquer dans les documents. La réalisation de cette boucle se fait conjointement entre le canton, l'UFT et les communes concernées. Il convient pour l'instant d'utiliser dans les documents le titre de travail "La Gruyère à vélo". Par rapport au tracé de la boucle, l'analyse de faisabilité en cours donne plus de précisions sur certains tronçons. Une coordination avec le team vélo est préconisée.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision. Une carte mobilité cyclable de loisirs a été ajoutée pour mieux mettre en valeur les réseaux touristiques et de loisirs.
En termes de mobilité douce pour les loisirs, il convient de mentionner que le canton, en étroite collaboration avec l'UFT est en train d'élaborer le plan de réseau cantonal du VTT.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Par rapport aux usages pour la mobilité cyclable de loisirs, les données de l'application Strava sont mentionnées. Il est important dans ce contexte d'être conscient que cette application ne représente qu'une partie spécifique des publics cibles que le cyclotourisme veut atteindre. Les limites de cette application en relation avec le public potentiel sont ainsi à indiquer dans le rapport.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Le plan sectoriel vélo a été approuvé en 2018 et non en 2011. Cet aspect est à corriger dans le rapport p.76.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
A la page 165 du rapport traitant de l'attractivité du vélo, il convient d'adapter la formulation de "possible circulation côte-à-côte", de sorte à ne pas entrer en conflit avec le cadre légal en vigueur.	Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière	La remarque n'est pas prise en compte, car conforme au cadre légal : la circulation de cycles de front est autorisée dans certains contextes, notamment sur les pistes cyclables, zones de rencontre et routes secondaires, ainsi que lorsque le trafic des cycles est dense (Art. 43 OCR).
Concernant la proposition de jalonnement des liaisons cyclables, le SMO tient à remarquer que celle-ci devra suivre les normes et recommandations en vigueur. Il est sceptique quant à la proposition de créer des itinéraires cyclables en analogie avec le réseau TP, principalement pour la raison que le vélo offre justement beaucoup plus de liberté quant à un itinéraire que des lignes de TP. Au niveau de la communication, ce point est à considérer. A priori, il y a uniquement un intérêt de prévoir un jalonnement supplémentaire à la signalisation rouge "trafic lent" si l'itinéraire est thématique (ex. boucle cyclotourisme La Gruyère à vélo pour l'usage loisirs) ou dispose d'une marque ou statu particulier (ex. Voie Verte). Le SMO invite l'agglo à se coordonner avec le team vélo et à adapter les documents en conséquence.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le projet s'intègre dans les normes et recommandations actuelles qui donnent d'ores et déjà la possibilité de jalonner le réseau cyclable quotidien avec des panneaux directionnels rouges indiquant les destinations. Un projet pilote sera uniquement nécessaire pour l'identification des axes vélo avec des chiffres (ou des lettres) pour la mobilité quotidienne. L'intégration dans le jalonnement existant (de loisirs) sera précisée dans le cadre du développement de la mesure.
Le SMO est sceptique par rapport aux besoins retenus en termes de parcs relais, notamment à Bulle Cârô et Bulle Closalet. En effet, ces aspects ne sont pas cohérents avec la stratégie cantonale du plan sectoriel des parcs relais. Le but de ces installations est de capturer les pendulaires en amont, de sorte que le transbordement de voiture privé à transport en commun se fasse le plus proche du domicile. De manière générale, la planification des parcs relais sur le territoire de l'agglomération reste réservée. Une coordination sur ce point avec le SMO est requise et les documents seront à adapter en conséquence.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et les documents adaptés (parcs relais retirés à Bulle Cârô, Bulle Closalet et Bulle giratoire Riaz).
L'ensemble des communes comprises dans le périmètre du PA5 sont soumises à l'obligation de réaliser un concept de stationnement. Dans le cadre de ces concepts, nous recommandons une harmonisation à l'échelle de l'agglomération des dispositions concernant le dimensionnement du stationnement (coefficients de réduction) et la gestion du stationnement. Est notamment demandé l'élaboration pour toutes les communes concernées d'une carte précisant par secteur le coefficient de réduction à appliquer, par analogie avec le système en place pour la commune de Bulle. Le but est de disposer d'un cadre à la hauteur des enjeux et objectifs définis dans la loi cantonale sur le climat. Des propositions en ce sens sont attendues dans les documents	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Echarlens et Marsens : concept de stationnement à étudier et intégrer dans le PAL. Broc et Gruyères : concept étudié, à légaliser. Harmonisation dimensionnement et gestion du stationnement : Mesure inscrite au PDR : M10 « Recensement de toutes les méthodes de gestion du stationnement sur le district. Proposition d'harmonisation de cette gestion selon les principes du PDR », délai d'un an à partir de l'approbation, par la Commission ARG – Tourisme et patrimoine, coordinateur PDR et Commission ARG – Transport et énergie Adaptation du PA5 : étude Mobul ajoutée (AGGLO.A.03) pour concrétiser l'étude PDR à l'échelle de l'agglomération (gestion et dimensionnement)."
L'assainissement du stationnement sur le domaine public (suppression et mutualisation de places de parc publiques) pourrait permettre de réaliser certaines mesures d'aménagements, notamment à l'intention de la MD. Des opportunités en ce sens sont à étudier.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Ces démarches sont déjà en cours au sein de l'agglomération (p. ex. valorisation du centre-ville bullois). Une étude est inscrite (fiche AGGLO.A.03) et devrait permettre le cas échéant d'identifier des opportunités supplémentaires.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
La hiérarchie des routes cantonales figurant sur la carte du réseau routier structurant - Hiérarchie d'agglomération (p.81) et le plan de synthèse de la stratégie sectorielle transports individuels motorisés (p.168) ne correspond pas entièrement aux définitions de la LMob. Les axes reliant Bulle à Vaulruz et Riaz à Gumefens sont des routes principales. Le PA5 doit reprendre la hiérarchie du réseau des routes cantonales selon la LMob. Les documents sont à adapter.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Le PA5 identifie une zone à accumulation d'accidents (ZAA) sur la route cantonale entre Broc et Charmey, au niveau du virage à proximité des ruines du château de Montsalvens. Le Service des ponts et chaussées ne prévoit pas d'insérer une mesure à ce sujet dans le cadre du PA5 de Mobul. Les documents sont à adapter en conséquence.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (l'analyse Mobul se concentre sur le milieu urbanisé, la ZAA sur la route cantonale entre Broc et Charmey a été retirée à la demande du SMO et du SPC.
Le sous-chapitre concernant la mise en conformité des giratoires pour les cyclistes (p. 157 du rapport du PA5) recommande l'insertion d'un volet spécifique dans le futur programme de construction des voies cyclables cantonales. Nous rappelons que la sécurisation des cyclistes est importante à tout carrefour, indépendamment de sa typologie. De ce fait, il ne paraît pas pertinent de prévoir un volet pour la mise en conformité des giratoires uniquement. Ce sous-chapitre est à supprimer ou à compléter	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Dans les volets concernant le monitoring et la valorisation des nouveaux outils numériques (p.55 et p.157 du rapport), des remarques sont émises sur les méthodes de travail de l'Etat en matière de récolte et d'exploitation des données d'accidentologie. Ces contenus ne sont pas nécessaires dans le PA5, qui doit avoir pour vocation de développer la stratégie de l'agglomération en matière de monitoring.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte. La fiche AGGLO.A.02 inscrit des analyses complémentaires de sécurité à réaliser par les communes en sus des analyses du PA5.
Les mesures concernant les zones à accumulation d'accidents sont à revoir en tenant en compte du fait qu'il n'y a pas de mesure cantonale pour le virage des ruines de Montsalvens dans le cadre du PA5	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et prise en compte.
Les recommandations relatives au programme de construction des voies cyclables ne sont pas à évoquer dans le PA5	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et prise en compte.
Le tableau et les fiches de mesures du PA5 ne précisent pas la nature des instances impliquées. En l'état, il est difficile de savoir quelle instance porte la responsabilité d'une mesure et quelle est l'implication de l'Etat ; notamment, les mesures qui demandent une participation financière de l'Etat selon la LMob ne sont pas explicitées en tant que telles. Il convient ainsi de préciser quel acteur porte la mesure et comment la mesure est financée hors subventions fédérales	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et prise en compte.
L'année de référence du calcul des coûts doit être explicitement indiqué dans les fiches (enjeu de l'inflation depuis la réalisation des estimations)	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les fiches de mesure répondent aux informations demandées par les DPTA.
SUP.03 Améliorations de la gare de Vuadens : la SMO doit être impliqué dans l'étude d'accessibilité des trois sites potentiels pour l'implantation d'un futur CO. Nous questionnons l'implantation retenue pour un futur CO en rapport avec le futur bassin de recrutement des élèves. Une analyse comparative entre plusieurs sites doit nous être transmise. Il conviendra de préciser les conditions de desserte TP et le mode (train et / ou bus). Dans l'attente de ces compléments (analyse territoriale et démonstration compatibilité implantation et mobilité), notre avis reste réservé.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Le SMO est désormais intégré aux études d'implantation du futur CO, menées par l'association des CO de Gruyère.
SUP.04 Déplacement de la halte de la Ronclina : la gare actuelle respecte les normes de la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) ; un déplacement justifié par la mise aux normes LHand ne semble pas adéquat. Cette mesure est à adapter ou supprimer.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche de mesure a été adaptée.
SUP.05 Etude d'opportunité pour la future desserte de Gruyères : ce projet n'est pas inclus dans la vision ferroviaire 2050+ de l'Etat de Fribourg ; il relève à priori du trafic local.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche de mesure a été supprimée.
SUP.07 La fiche est à mettre à jour sur la base du document publié (lien : Vision-ferroviaire-2050+-du-canton-de-fribourg.pdf)	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche, désormais SUP.06, a été mise à jour.
Concernant les TP, nous relevons qu'il manque des mesures permettant d'atténuer les effets des fermetures des passages à niveau au sud de la gare de Bulle. Il est nécessaire de déterminer quel acteur est à l'origine de ces fermetures et devra donc porter l'étude des conséquences sur le réseau routier (Commune, TPF, OFT, SMO, etc.). Si les réflexions des acteurs concernés ne sont pas assez avancées concernant cette thématique, il conviendra alors de mettre une mesure en horizon C.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Bien que les communes et Mobul ne soient pas les acteurs à l'origine de ce besoin d'étude, Mobul inscrit une étude pour étudier les impacts de l'augmentation des cadences ferroviaires et routières également (fiche AGGLO.A.08).

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Nous invitons l'agglomération à réfléchir sur la possibilité de réaliser des fiches de mesures non-cofinancées pour des mesures de promotions du vélo (marketing et promotion, équipement édilitaire comme pompe à vélo en libre-service, etc.).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (fiches AGGLO.A.05 et 06).



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Direction des institutions, de l'agriculture, et des forêts DIAF Ruelle de Notre-Dame 2, 1701 Fribourg Didier Castella	Canton
		Date de transmission de l'avis 5.11.2024
		Numéro interne PB03

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

De manière identique à notre examen du plan d'agglomération de génération précédente, nous remarquons dans le PA5 que l'agriculture est souvent réduite à sa fonction paysagère alors que les différentes bases juridiques (cantonales ou fédérales) encadrant l'agriculture, ont pour but de maintenir sa fonction productive	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fonction productive de l'agriculture est déjà mentionnée dans le rapport.
<p>Nous saluons la planification de "Parcs agricoles d'agglomération" ou de "Parcs agricoles des proximités" qui favorise, selon le PA5, une reconnexion de la ville et de l'agriculture. Nous constatons toutefois que ces parcs sont principalement conçus comme des zones de "respiration urbaine" ou des zones à "usage différent, plus orienté vers les besoins d'une population urbaine" ce qui risque d'affaiblir la séparation stricte entre zone constructible et non-constructible. Il est selon nous essentiel de distinguer les constructions agricoles des constructions urbaines. Contrairement à la teneur du passage suivant : "certaines constructions agricoles dans ces secteurs peuvent présenter un risque. Elles peuvent être perçues, à côté d'espaces soumis à une forte pression urbaine, comme les prémices de l'urbanisation, notamment en réduisant la lisibilité des grands espaces", nous estimons que la principale pression sur la zone agricole n'est pas celle des bâtiments économiques nécessaires à l'agriculture mais bien celle de l'étalement périurbain, caractéristique du développement de l'agglomération bulloise.</p> <p>En favorisant des espaces de mixité ou de porosité entre espace urbain et espace agricole, nous craignons un empiètement insidieux sur la zone agricole et ses qualités productives. Compte-tenu des limitations du droit de la construction hors zone à bâtir ces espaces ont peu de chance de pouvoir trouver un encadrement en zone agricole.</p>	Modification à introduire dans le PA5/PDA	MOBUL prend bonne note de ce commentaire.
Le PA5 étant d'abord un plan de mobilité intercommunale nous abordons sur le fait que la zone agricole, le long des franges urbaines, est généralement très sollicitée pour des usages sportifs, de délassement ou de loisirs (promenade, course à pied, vélo, etc.). Nous saluons la volonté de "régler les conflits d'usages futurs en valorisant et en qualifiant ces secteurs, en particulier en intégrant l'ensemble des usages dans une conception paysagère". Cependant, nous regrettons que le thème de la mobilité douce en zone agricole n'ait pas fait l'objet d'un volet de planification à part entière dans la mesure où toutes mobilités, même non-motorisées, sans délimitation et planification claire, engendrent un risque de dommage pour l'agriculture.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Une carte mobilité cyclable de loisirs a été ajoutée, même si le PA cible avant tout la mobilité quotidienne. Le texte en lien avec le réseau MD à caractère biologique a été complété.
Nous relevons des extensions de zones d'activité sur des surfaces d'assolement. Celles-ci s'inscrivent toutefois dans une planification supérieure. Tout comme la planification des "parcs agricoles", la planification de ces zones d'activités doit tenir compte de la préservation et de l'intégration des espaces agricoles de même que la gestion et valorisation des sols. Ces éléments devront se retranscrire dans les Masterplan ad hoc (masterplan "Planchy-Sud" et "Ruban-Les Kâ").	Modification à introduire dans le PA5/PDA	MOBUL prend bonne note de ce commentaire.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Finally, we regret that the agricultural zone of the Marches plain is an objective of extension of the zone to build in the long term taking into account the quality of the land in place (SDA).</p>	<p>Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière</p>	<p>Cette extension figure dans les planifications supérieures et est approuvée depuis les générations de PA précédentes.</p>
<p>Si la forêt a une importance particulière comme espace de détente et de loisirs pour la population, il convient de veiller à ce que le développement du PA5 permette la création d'un continuum entre les espaces hors forêt et en forêt pour les activités de détente et de loisirs pour éviter une accentuation de la pression humaine sur ce milieu naturel. Par ailleurs si de nouvelles infrastructures ou itinéraires de mobilité sont prévus en forêt ou en bordure immédiate de celle-ci, il convient de veiller en amont que leur planification ne contrevienne pas aux intérêts de la conservation de la forêt ainsi qu'à sa gestion et son exploitation</p> <p>Conditions Les itinéraires de mobilité douce indiqués, qui passent à travers la forêt, doivent correspondre aux itinéraires officiels existants. En cas de volonté de prévoir de nouveaux itinéraires de mobilité ou infrastructures en forêt ou en bordure immédiate de celle-ci, le Service des forêts et de la nature (SFN), par l'intermédiaire du 3ème arrondissement forestier, devra être consulté pour préciser en amont dans quelle mesure ceux-ci pourront remplir les conditions en termes d'autorisations spécifiques dépendant de la législation forestière. Par exemple, il est pris note du projet de liaison de cyclotourisme régional entre La Tour-de-Trême et Broc à travers la forêt de Bouleyres : les éventuelles adaptations nécessaires de l'infrastructure (un éclairage ne serait par exemple pas envisageable) ou contraintes pour l'exploitation forestière devront être précisées.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Il n'est pas prévu d'éclairage ni infrastructures particulières dans la forêt. La donnée MD à caractère biologique et paysager a été revue et est en adéquation avec les itinéraires officiels de loisirs (révision cantonale en cours).</p>
<p>The PA5 wishes to value the water courses. It will be necessary to take into account the natural dynamics of the water courses and the space dedicated to them and not to take measures that would hinder this natural dynamic and reach the aquatic fauna.</p> <p>Conditions L'espace réservé aux cours d'eau et aux lacs doit être respecté. En ce sens, toute construction ou mesure dans cet espace doit faire l'objet d'une consultation du Service de l'environnement (SEn). Si des interventions techniques ou des remises à ciel ouvert sont prévues pour les cours d'eau, une autorisation en matière de pêche devra être demandée via une procédure de permis de construire ou une procédure coordonnée par le SEn. L'octroi de cette autorisation demeure réservé. Toute atteinte à la dynamique naturelle du cours d'eau entraînant une détérioration du milieu de vie devra faire l'objet d'une compensation.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>The perimeter of the PA5 includes corridors for fauna of suprarregional, regional and local importance, which have been taken into account in the agglomeration project. These corridors are represented schematically in the landscape strategy plan and addressed in the report. Their integration in the PAL of the concerned municipalities is also provided for in the P1 measure.</p> <p>Conditions Les périmètres des corridors à faune doivent être correctement reportés dans les plans directeurs communaux sous forme de surfaces, en utilisant la terminologie du guichet cartographique cantonal. Aucune mesure d'urbanisation ne doit compromettre la fonctionnalité de ces corridors, que ce soit à l'intérieur ou à proximité de leur périmètre.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Nous prenons note de l'extension du périmètre d'agglomération (Broc, Gruyères, Marsens, Echarlens). Ces communes possèdent plusieurs milieux naturels et paysages de grandes valeurs qui doivent être pris en compte dans le PA5.</p> <p>Sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération il importe que les milieux naturels sensibles soient prioritairement et impérativement préservés. Ces milieux doivent être mis en évidence sur les cartes, ce qui n'est pas le cas actuellement.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les milieux naturels et paysage protégés ont été intégrés selon les indications du SFN.</p>
<p>La transcription dans le PAL des aspects (paysage et nature > de la vision et des stratégies liantes du PA5 (mesure P1) exigera un travail conséquent de la part de chaque commune lors de la révision i modification du PAL. En effet, les communes devront intégrer des dispositions contraignantes dans le RCU/PAZ pour tous les secteurs, sites, zones concernées (p. ex : Plaine des Marches, parc agricole Montcalia, etc.). Le PDCom devra également intégrer les mesures à réaliser telles que le renforcement de l'arborisation, la préservation des points de vue, etc. La définition de ces mesures devra s'appuyer également sur la typologie des paysages qui se trouvent dans le périmètre de l'agglomération. Ces données sont disponibles sur le guichet cartographique sous la thématique paysage. Afin d'assurer une cohérence d'ensemble, il est très important que l'agglomération apporte un soutien technique aux communes lors des révisions/modifications du PAL.</p> <p>Une bonne coordination entre les communes devra être assurée afin de bien prendre en compte les objectifs spécifiques des PICs. Le PA5 peut jouer un rôle clé dans l'application de certains objectifs car l'échelle d'une agglomération est peut-être tout à fait adaptée. Le cas échéant, des fiches de mesures pourraient être réalisées pour certains de ces objectifs.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>MOBUL prend note de la remarque.</p> <p>Concernant les PIC, ceux-ci étant d'importance cantonale et faisant déjà l'objet de fiches de projet au PDCant, une fiche supplémentaire à l'échelle de l'agglomération alourdit les planifications et est superflue.</p>
<p>Le plan canopée (P3) permettra de renforcer l'arborisation de l'espace urbain qui est une mesure phare pour la biodiversité et le réchauffement climatique. Nous prenons note que ce travail sera réalisé par toutes les communes qui n'ont pas encore mené ces réflexions afin que les plantations puissent être réalisées au plus tard à partir de 2030.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Le canton finalise la planification de l'infrastructure écologique (IE). Cette IE devra être intégrée dans le PA5. Le SFN reste à disposition pour définir la manière de la prendre en compte puisque pour l'instant les données ne sont pas encore disponibles.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte sur la base des informations du SFN.</p>
<p>Conditions Mettre en évidence sur les cartes concernées, les milieux naturels et les paysages protégés.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les milieux naturels et paysage protégés ont été intégrés selon les indications du SFN.</p>
<p>Conditions Pour la mesure P1, préciser que les communes doivent s'appuyer notamment sur la typologie des paysages fribourgeois pour définir les dispositions/mesures à intégrer au PAL.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La mention a été ajoutée.</p>
<p>Conditions Contacter le SFN, section nature et paysage, afin de prendre en compte l'infrastructure écologique qui est en cours d'élaboration dans le PA5. Une fiche spécifique à ce thème devra éventuellement être réalisée.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les milieux naturels et paysage protégés ont été intégrés selon les indications du SFN.</p>
<p>Conditions Analyser la pertinence de faire des fiches de mesures pour certains objectifs des PICs qui touchent le périmètre du PA5. Le cas échéant, élaborer les fiches des mesures.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>MOBUL prend note de la remarque.</p> <p>Concernant les PIC, ceux-ci étant d'importance cantonale et faisant déjà l'objet de fiches de projet au PDCant, une fiche supplémentaire à l'échelle de l'agglomération alourdit les planifications et est superflue.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Service archéologique de l'Etat de Fribourg SAEF Planche-Supérieure 13 1700 Fribourg Reto Blumer	Canton
		Date de transmission de l'avis 23.10.2024
		Numéro interne PB05

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>Comme déjà mentionné dans les examens du Plan directeur d'agglomération de 3ème et 4ème générations, nous constatons que les aspects liés à l'archéologie sont totalement absents dans le rapport et les documents soumis à examen. Nous tenons à rappeler qu'en plus du patrimoine culturel bâti (périmètre archéologique englobant la vieille ville de Bulle et le château et le bourg médiévaux de Gruyères notamment), l'agglomération renferme de nombreux périmètres archéologiques, dont un grand nombre sont touchés par des aménagements liés au programme. Certains sites liés à ces périmètres sont inscrits à l'Inventaire suisse des biens culturels d'importance régionale ou nationale. Dès lors, il est utile de noter que dans le cadre de tout grand projet comprenant de multiples mesures, la sauvegarde des biens culturels archéologiques peut engendrer pour l'Etat des coûts très conséquents qui ne peuvent facilement être absorbés dans le cadre budgétaire annuel courant. Une anticipation des risques réalisée en collaboration avec le Service archéologique de l'Etat de Fribourg (SAEF) en amont du développement du projet et/ou des mesures individuelles permet souvent d'optimiser le potentiel de subventionnement existant auprès de l'Office fédéral de la culture (OFC) pour la sauvegarde des biens culturels archéologiques.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>MOBUL prend note de la remarque. Cet aspect ne relève pas des DPTA.</p>
<p>Concernant les mesures envisagées dans le cadre de ce PA5, nous signalons que plusieurs d'entre elles touchent des périmètres archéologiques et auront un impact non négligeable sur le patrimoine archéologique. Suivant les cas, des suivis archéologiques, des sondages d'évaluation archéologique et des fouilles de sauvetage devront être entrepris préalablement à la réalisation des mesures. Il est donc primordial que le SAEF soit intégré au plus tôt dans le processus d'élaboration des mesures. Lors des demandes de permis ou d'autorisations de construire, les prescriptions particulières légales et réglementaires liées aux périmètres archéologiques et aux biens culturels archéologiques permettront les interventions nécessaires, au fur et à mesure de la planification et de la réalisation des mesures envisagées dans le cadre du projet d'agglomération de 5ème génération PA5.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>MOBUL prend note de la remarque. Cet aspect ne relève pas des DPTA.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Service des ponts et chaussées SPC Section Projets routiers cantonaux PRo Rue des Chanoines 17, 1701 Pedro Lopez, Rolf Loosli	Canton
		Date de transmission de l'avis 4.11.2024
		Numéro interne PB06

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Le tableau et les fiches de mesures du PA5 ne précisent pas la nature des instances impliquées. En l'état, il est difficile de savoir quelle instance porte la responsabilité d'une mesure et quelle est l'implication de l'Etat ; notamment, les mesures qui demandent une participation financière de l'Etat selon la LMob ne sont pas explicitées en tant que telles.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et prise en compte.
Certains itinéraires représentés en tant que liaisons cyclables cantonales sur la carte de la vision d'ensemble 2040 (p.102), la carte de la Stratégie de transport (p.150) et le plan de synthèse de la Stratégie de mobilité cyclable (p.165) ne figurent pas dans le Plan sectoriel vélo et ne sont pas prévues dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables. Ces liaisons sont à assurer par le réseau des voies cyclables communales, qui complète le réseau cyclable cantonal selon l'art. 44 al.2 LMob : o L'axe fort longue distance le long de l'autoroute A12. o Les liaisons Planchy - Vuadens (le long de l'autoroute) et Pâla - Planchy. o Les liaisons Riaz - Vuippens (par Marsens) et Morlon - Echarlens - Marsens.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision. La notion d'axe fort (LVC voie express vélo) est intégrée dans la vision car celle-ci reprend l'étude OFROU. Toutefois, aucun axe fort vélo n'est défini à ce stade dans les stratégies.
Selon l'art. 26 LMob, le réseau cantonal des voies cyclables comporte deux niveaux hiérarchiques : les voies cyclables de liaison et les voies cyclables collectrices à fort trafic. Il n'y a pas de niveau hiérarchique "voies cyclables de liaison - axes forts". La hiérarchie des itinéraires cyclables d'importance cantonale étant en cours de révision, il est préférable de ne pas la représenter sur le plan de synthèse de la Stratégie de mobilité cyclable du PA5 (p.165):	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Selon coordination avec le SMO, les légendes du réseau ont été adaptées et sont définies comme provisoires étant donné que le PSV est en révision. La notion d'axe fort (LVC voie express vélo) est intégrée dans la vision car celle-ci reprend l'étude OFROU. Toutefois, aucun axe fort vélo n'est défini à ce stade dans les stratégies.
La hiérarchie des routes cantonales figurant sur la carte du réseau routier structurant - Hiérarchie d'agglomération (p.81) et le plan de synthèse de la stratégie sectorielle transports individuels motorisés (p.163) ne correspondent pas entièrement aux définitions de la LMob. Les axes reliant Bulle à Vaulruz et Riaz à Gumefens sont des routes principales.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Le PA5 identifie une zone à accumulation d'accidents (ZAA) sur la route cantonale entre Broc et Charmey, au niveau du virage à proximité des ruines du château de Montsalvens. Le Service des ponts et chaussées ne prévoit pas d'insérer une mesure à ce sujet dans le cadre du PA5 de Mobul.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (l'analyse Mobul se concentre sur le milieu urbanisé, la ZAA sur la route cantonale entre Broc et Charmey a été retirée à la demande du SMO et du SPC).
Le sous-chapitre concernant la mise en conformité des giratoires pour les cyclistes (p. 157 du rapport du PA5) recommande l'insertion d'un volet spécifique dans le futur programme de construction des voies cyclables cantonales. Nous rappelons que la sécurisation des cyclistes est importante à tout carrefour, indépendamment de sa typologie. De ce fait, il ne paraît pas pertinent de prévoir un volet pour la mise en conformité des giratoires uniquement.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Dans les volets concernant le monitoring et la valorisation des nouveaux outils numériques (p.55 et p.157 du rapport), des remarques sont émises sur les méthodes de travail de l'Etat en matière de récolte et d'exploitation des données d'accidentologie. Ces contenus ne sont pas nécessaires dans le PA5, qui doit avoir pour vocation de développer la stratégie de l'agglomération en matière de monitoring.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte. La fiche AGGLO.A.02 inscrit des analyses complémentaires de sécurité à réaliser par les communes en sus des analyses du PA5.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Dans le tableau et les fiches de mesures, une distinction doit être faite entre les instances responsables et les instances concernées. Les mesures de responsabilité communale qui concernent l'Etat au niveau d'une participation financière doivent être aisément identifiables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC, et prise en compte.
La liste et les fiches de mesures correspondant aux voies cyclables doivent être adaptées selon les remarques figurant dans le tableau des mesures, version datée du 15 octobre (Mobul - PA5 - Mesures - consultation publique - examen préalable automne 2024).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC, et prise en compte.
le SPC demande qu'une coordination soit faite après l'examen préalable avec la liste de mesures actualisée	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC, et prise en compte.
Le PA5 ne doit pas définir le réseau cantonal des voies cyclables. La décision finale concernant le plan du réseau cantonal des voies cyclables appartient au Conseil d'Etat.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC, et prise en compte.
Les liaisons qui ne figurent pas dans le Plan sectoriel vélo et qui ne sont pas prévues dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables ne doivent pas être représentées en tant qu'itinéraires cyclables d'importance cantonale.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC, et prise en compte.
La hiérarchie des voies cyclables cantonales (proposition non validée à ce stade) n'est pas à représenter sur les cartes PA5	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC, et prise en compte.
Le PA5 doit reprendre la hiérarchie du réseau des routes cantonales selon la LMob.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Les mesures concernant les zones à accumulation d'accidents sont à revoir en tenant compte du fait qu'il n'y a pas de mesure cantonale pour le virage des ruines de Montsalvens dans le cadre du PA5.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (l'analyse Mobul se concentre sur le milieu urbanisé, la ZAA sur la route cantonale entre Broc et Charmey a été retirée à la demande du SMO et du SPC.
Les recommandations relatives au programme de construction des voies cyclables ne sont pas à évoquer dans le PA5	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Voir avec SMO (concerne plusieurs mesures SUP.02 SUP.03, SUP.04, SUP.05, SUP.06, SUP.07, GT.A.P.01, GT.A.P.02, GT.A.P.03, GT.A.P.04, ER.A.P.08)	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC, et prise en compte.
GT.B.P.01, GT.B.P.02, ER.A.P.02 : Implication du Canton à préciser, pilotage communal à priori. Pas de coûts à disposition. Le statut de voie cyclable cantonale dépend de l'approbation du plan du réseau cantonal des voies cyclables par le Conseil d'Etat.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et le SPC, et prise en compte.
ER.A.P.01 : Implication du Canton à préciser, pilotage communal à priori. Pas de coûts à disposition.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
ER.A.P.04 et ER.A.P.05 : Pour mettre en priorité A, il faut un concept validé par le bureau Valtraloc si des aménagements sont prévus sur la route cantonale. Pas de coûts à disposition.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
ER.A.P.06 : Implication du Canton à préciser, pilotage communal à priori. Pas de coûts à disposition.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
ER.A.P.09 : Le tronçon concerné n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
ER.A.P.10 : Le tronçon concerné hors route cantonale n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
ER.B.P.16 : y.c. giratoire d'accroche. Le tronçon concerné hors route cantonale n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte. Le giratoire d'accroche (Pâla inférieur et bretelle) étant compris dans le périmètre de l'étude d'assainissement de la jonction, celui-ci n'a pas été ajouté à la mesure ER.
ER.B.P.19 : Implication du Canton à préciser, pilotage communal à priori. Pas de coûts à disposition. Le statut de voie cyclable cantonale dépend de l'approbation du plan du réseau cantonal des voies cyclables par le Conseil d'Etat.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
ER.C.21 : giratoire gare refait en 2021, pas possible de retoucher tout de suite.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	MOBUL prend bonne note de ce commentaire (horizon C = horizon long terme).
ER.C.23 : Le tronçon concerné hors Voie Verte n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Le tronçon concerné n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Riaz / Marsens : Liaison MD sur la rue de la Gruyère entre Riaz et Vuippens) : Pas d'étude préliminaire disponible, pas en priorité A. Le lancement de cette étude et d'un projet interviendront ultérieurement. Priorité C.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Gruyères : Liaison MD sur la route de Gruyères entre Epagny et la route de Saussivue à Pringy) : Etude préliminaire réalisée en 2023, concept disponible. Lancement de projet pas prévu à court terme pour des questions de ressources: priorité B.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Vuadens / Vaulruz : Liaison MD sur la route cantonale entre Vuadens et Vaulruz) : Etude préliminaire réalisée en 2023, concept disponible. Lancement de projet prévu à court terme. Laisser en priorité A.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Bulle / Le Pâquier : Liaison MD sur Pra Demindze entre Le Pâquier et la Ronclina) : Etude préliminaire réalisée en 2023, concept disponible (variante à long terme). Projet à lancer ultérieurement: priorité B.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Gruyères / Broc : Liaison MD sur la route de Broc entre Epagny et Broc et réaménagement de l'arrêt de bus sur chaussée) : Etude préliminaire réalisée en 2023, concept disponible (variante à long terme). Aménagements cyclables existants, projet à lancer ultérieurement: priorité C.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Broc / Botterens : Liaison MD le long de la route cantonale entre Broc et Botterens) : Pas d'étude préliminaire à disposition. Le lancement de cette étude et d'un projet interviendront ultérieurement. Priorité C.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Vuadens : Liaison MD sur l'itinéraire rue de Planchy - route du Briez entre la gare et la rue de l'Industrie (ZA Planchy) : La partie du tronçon concerné le long de l'autoroute A12 et sur la route du Briez n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Broc / Morlon : Liaison MD sur la route du Lac entre Broc et Morlon avec réalisation d'une passerelle) : Implication du Canton à préciser, pilotage communal à priori. Pas de coûts à disposition. Le statut de voie cyclable cantonale dépend de l'approbation du plan du réseau cantonal des voies cyclables par le Conseil d'Etat.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Riaz / Echarlens : Liaison MD sur la route de Corbières entre la route des Epeussos (Riaz) et la route du Village (Echarlens)) : Pas d'étude préliminaire à disposition. Une étude préliminaire sera lancée ultérieurement, en coordination avec les études d'assainissement du pont de Corbières. Priorité C.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Gruyères : Liaison de mobilité douce sur la route de l'Intyamou entre le ruisseau de Praz-Melley et l'entrée du village d'Epagny) : Etude préliminaire réalisée en 2023, concept disponible. Lancement de projet pas prévu à court terme pour des questions de ressources: priorité B.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Mobul : Création de XXX places vélo sur l'agglomération) : voir avec SMO	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO.
(Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne) : voir avec SMO	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO.
(Marsens : Liaison MD sur la route de Saint-Ignace entre le Valtraloc de Marsens et le carrefour de Vuippens) : Le tronçon concerné n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Marsens : Liaison MD sur la route de Saint-Ignace entre le Valtraloc de Marsens et le carrefour d'Echarlens) : Le tronçon concerné n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Bulle : Liaison MD entre le chemin de la Pépinière et la rue de Champ-Barby (300 derniers mètres du chemin "915 mètres de bonheur")) : Implication du Canton à préciser, pilotage communal à priori. Pas de coûts à disposition.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Gruyère : Liaison MD le long de la route de la Cité entre la route de la Gruyère et la rue du Bourg) : voir avec SMO	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
(Gruyères / Bas-Intyamont : Liaison MD sur la route de l'Intyamont entre Epagny et Enney) : ok pour priorité B (étude préliminaire réalisée et concept disponible, mais pas de lancement de projet à court terme pour une question de ressources). A coordonner avec le projet du passage à faune de Saussivue.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Bulle : Aménagement de la rue de l'Etang) : Implication du Canton à préciser, pilotage communal à priori. Pas de coûts à disposition.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Bulle : Passerelle MD au-dessus de la Trême à côté du pont de l'Harmonie) : voir avec SMO	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
(Marsens / Sorens : Liaison cyclable sur la route Principale entre Vuippens et Sorens) : Le tronçon concerné hors route cantonale n'est pas prévu dans la proposition du réseau cantonal des voies cyclables. Sur l'axe 1300, un projet est en cours sur le carrefour du Gérignoz (périmètre jusqu'à l'entrée de Vuippens), sera réalisé avant 2028.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
TP.A.P.01 : Pas dans le message, donc pas de mise en conformité prévue. S'il doit être repriorisé, une justification est nécessaire.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (arrêt au sein de l'agglomération).
TP.A.P.02 : Pas au PA5, sera réalisé avant (début des travaux prévu en 2025).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (potentiel arrêt sur chaussée selon la disponibilité des quais des bus régionaux).
TP.A.P.03 : Implication du Canton à préciser, pilotage communal à priori. Pas de coûts à disposition.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
TP.A.P.04 : Pas au PA5, sera réalisé avant	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (projet mise en attente par le SMO d'ici à la réalisation de l'infrastructure cyclable selon PSV).
Pas dans le message, donc pas de mise en conformité prévue. S'il doit être repriorisé, une justification est nécessaire.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
TP.A.P.06 : voir avec SMO	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO.



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Service de l'environnement SEn Impasse de la Colline 4, 1762 Givisiez Gilles Guignars	Canton
		Date de transmission de l'avis 29.11.2024
		Numéro interne PB07

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>Le chapitre « air » du rapport (page 34) reprend correctement la situation et les références au plan de mesure pour la protection de l'air sont existantes. Nous vous remercions de nous avoir transmis un rapport annuel sur la qualité de l'air est publié sur notre site internet (Documentation - Air Etat de Fribourg), qui vous permet d'avoir toujours les informations les plus récentes.</p> <p>Faisant partie également partie du domaine « air », nous nous permettons de vous informer que la thématique de la pollution lumineuse pourrait également être traitée dans le PA5. L'agglo de Fribourg a par exemple ajouté un chapitre concernant cette thématique. Pour le PA5 de MOBUL, il serait par exemple possible d'ajouter la pollution lumineuse en tant que source nuisible dans les aspects « biodiversité ».</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Pollution air : le document a été mise à jour et complété (PM10 et PM2.5). Pollution lumineuse : Pas de mesure liée à la pollution lumineuse, nous n'estimons pas nécessaire de détailler cela. De plus la pollution lumineuse ne fait pas partie des sujets à traiter dans les DPTA.</p>
<p>Le chapitre « bruit » du rapport (page 34) est en principe correct, mais il serait certainement bien pour la version finale de contacter la ville de Bulle, car nous menons actuellement des discussions concernant la mise à jour du cadastre du bruit routier. De plus, nous nous permettons de vous rendre attentifs au fait qu'en règle générale, la densification entraîne toujours de gros problèmes de bruit (constructions plus proches du bord de la route, plus d'espaces « calmes » pour les habitants, etc. Cela n'est pas mentionné sous la densification et nous vous proposons de l'ajouter.</p> <p>Notre proposition serait d'aborder cette thématique également sous l'angle de la « conception d'espaces sonores » (informations à ce sujet sur différentes pages du Cercle Bruit, notamment sur klangraumarchitektur.ch - pour l'instant seulement en allemand). La révision de la LPE (art. 22/24 - entrée en vigueur prévue en 2025) exigera alors également des espaces libres de bonne qualité acoustique dans une zone exposée au bruit. Ceci pourrait être ajouter dans la thématique « améliorer la qualité des espaces publics ».</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La mention des espaces libres de bonne qualité acoustique n'a pas été ajoutée car il n'y a pas de stratégie dédiée spécifiquement au bruit. Cependant le diagnostic sur le bruit a été complété (mention ajoutée dans le diagnostic concernant la densification).</p>
<p>Nous demandons que les tronçons en priorité 1 (horizon 20 ans) de revitalisation soient repris sur le plan C1.4 Stratégie paysage.</p> <p>La carte des dangers pour le phénomène de crues de l'ondine et de la Sionge (secteurs Bulle et Riaz), ainsi que les secteurs d'Echarlens et de Vuadens sont en cours de révision.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les tronçons classés en priorité 1 ont été ajoutés au plan A1.4</p>
<p>Nous tenons à faire remarquer que d'éventuelles densifications le long des axes routiers et des entreprises assujettis à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) peuvent conduire à une augmentation des risques. Dans de tels cas, une procédure de coordination, conformément à l'art. 11a OPAM, entre l'aménagement du territoire et la protection contre les accidents majeurs doit être réalisée.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Nous recommandons de prendre en considération suffisamment tôt la problématique des sites pollués lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie d'urbanisation.</p> <p>Nous saluons en conséquence le fait que la présence de sites pollués soit mentionnée dans les fiches de sites stratégiques.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Nous saluons la volonté du PA5 de MOBUL de positionner les enjeux climatiques au cœur du projet. Les questions d'adaptation aux changements climatiques sont mises en avant dans les fiches de projet et nous saluons le travail de planification sur ces thématiques. La volonté de décarboner les flottes de véhicules communaux et la mise en place de plans de mobilité obligatoires dès 30 EPT dans l'agglomération sont particulièrement intéressantes pour agir sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire et des administrations. Nous recommandons d'explicitier plus clairement le lien entre les objectifs et les actions entreprises dans le domaine de la mobilité (notamment la qualité de l'air, la diminution de la quantité de TIM, l'augmentation de la part emplois/habitants) et les objectifs de réduction des émissions de GES inscrits dans la loi cantonale sur le climat (LClim ; RSF 815.1).</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Globalement, et en particulier concernant le secteur de l'atténuation, nous proposons à l'agglomération d'aller au-delà de l'encouragement des démarches volontaires en visant un accompagnement plus concret et contraignant de ces démarches lorsque c'est possible. Un bon exemple est la volonté de l'Agglomération d'imposer un plan de mobilité obligatoire dès 30 EPT au lieu des 50 EPT prévus par la législation. Cela s'applique en particulier concernant le projet du Parc du Chocolat. Le projet conduira à une augmentation significative des émissions directes de GES dans le canton. Les principales sources d'émission sont liées à la mobilité individuelle et à la phase de construction (dans la réponse à la question parlementaire 2022-CE-475, cette estimation représenterait pour les émissions directes liées aux transports 500 000 tCO₂ par an selon le bilan carbone du Plan Climat cantonal établi en 2018) une hausse de 0,4 à 0,7 % initiale, et une hausse de 1 % à la longue). Nous saluons les mesures déjà prises qui favorisent l'accès au Parc par les transports publics et en car. L'accès pour les véhicules individuels devrait être limité au maximum. Nous nous interrogeons sur la marge encore disponible pour prendre des mesures complémentaires afin de renforcer cette stratégie.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte. S'agissant des flux touristiques, le PDR traite de cette problématique et a notamment inscrit une étude visant à harmoniser la gestion du stationnement à l'échelle de la région (M10).</p>
<p>Concernant les îlots de chaleur urbains, nous relevons qu'il est possible d'obtenir une cartographie de ceux-ci en lien avec les zones de vulnérabilité via le Plan Climat cantonal. Par ailleurs un catalogue d'actions types, ainsi que des subventions pour soutenir l'action communale en faveur des projets d'adaptation aux fortes chaleurs de certains projets d'aménagement du territoire peuvent être octroyées via la mesure S.2.1 du Plan Climat cantonal.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le BA 2 a été complété avec la mention de la mesure S.2.1 du Plan Climat cantonal.</p>
<p>Finalement, nous relevons également l'art. 17 LClim selon lequel les communes sont incitées à définir dans un plan climat les mesures qu'elles entendent mettre en œuvre et qu'à ce titre elles bénéficient de soutien financier et technique. Ces éléments seront réglés dans le règlement d'exécution de la loi actuellement en élaboration. Il est possible de contacter la section climat pour plus d'informations.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>L'art. 17 LClim a été mentionné dans le BA2.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Promotion économique PromFR Bd de Pérolles 25, Case postale, 1701 Fribourg Jerry Krattiger	Canton
		Date de transmission de l'avis 4.11.2024
		Numéro interne PB08

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>En préambule, il convient de rappeler que les zones d'activités sont dédiées au développement d'activités économiques. Certes, la qualité d'intégration de ces zones dans le tissu bâti et la qualité environnemental au sein de ces zones sont des éléments d'attractivité. Mais la vocation première des zones d'activités est de permettre aux entreprises de développer, de produire et de créer de la valeur.</p> <p>Plus les contraintes préétablies sont importantes, moins les chances de réalisation de projets d'implantation ou d'extension sont grandes. Par exemple, il semble tout-à-fait prématuré d'indiquer sur un plan la localisation d'un parc urbain dans le secteur Croix-Blanche (p. 135, Rapport), qui plus est sur un terrain privé. Les sociétés concernées ne peuvent être mises devant le fait accompli. Des discussions préalables sont nécessaires, afin de connaître leurs projets, leurs intentions et leurs ambitions et de définir en commun les meilleures options de développement pour l'ensemble des partenaires. L'association Planchy 2050 récemment créée doit en ce sens être un partenaire privilégié avec lequel un dialogue régulier et constructif doit être mis en place.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le PA5 reprend le masterplan établi. L'emprise des parcs est indicative et nécessite une étude de détail; le principe est cependant liant, comme cela est mentionné dans le rapport. Par ailleurs, le masterplan oblige la commune à intégrer ce secteur dans un PAD, qui permettra une étude de détail et une clarification des planifications des espaces ouverts.</p>
<p>Dans le même ordre d'idée, il est souhaitable de minimiser le nombre de déplacements en transports individuels et de favoriser les transports publics, la mobilité douce ou les alternatives de type covoiturage. Cependant, un équilibre raisonnable doit être trouvé afin que les entreprises présentes dans les zones d'activités puissent rester des employeurs attractifs, capables de recruter le personnel nécessaire à la réalisation de leurs activités. Dans un contexte de marché de l'emploi particulièrement tendu, la capacité de recrutement devient un élément décisionnel fondamental lorsqu'il s'agit de choisir une localisation pour le développement d'activités. Un problème récurrent surgit régulièrement lorsqu'il s'agit de transports individuels motorisés (TIM) : des restrictions sont mises en place (principalement parking) alors que les alternatives de type transport public (TP) ne sont pas encore en place. Une approche évolutive avec des ratios tenant compte du développement effectif des TP serait probablement une solution raisonnable pour tenir compte des besoins de tous les acteurs.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les alternatives TP sont coordonnées avec l'urbanisation et la gestion du stationnement s'adapte en fonction.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Concernant les zones d'activités et tel que spécifié dans les procès-verbaux des différentes séances du groupe d'accompagnement (GRAC), la Promotion économique du canton (PromFR) est toujours d'avis qu'un développement simultané des secteurs Prila-Planchy, Les Kâ-Ruban Vuadens et Planchy-Sud devrait être privilégié. En effet, un développement simultané de ces secteurs permettrait de respecter la typologie des zones d'activités définie dans le Plan directeur cantonal, à savoir un secteur stratégique, une zone d'importance cantonale et une zone régionale.</p> <p>Une disponibilité simultanée de surfaces constructibles dans chacun des types de secteurs permettrait de répondre à l'objectif de cette typologie de zones, à savoir placer la bonne entreprise au bon endroit en fonction de ses spécificités. Or, selon la fiche C2.1, le secteur Ruban Vuadens n'est pas intégré dans le périmètre d'urbanisation, ce qui empêche son développement à court terme.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le ruban est intégré sous forme de flèches, comme dans le PDR et le PDCant. La planification des sites d'activités et les étapes des mesures sont coordonnées.</p>
<p>Nous partageons le constat selon lequel les surfaces disponibles en zones d'activités sont insuffisantes pour répondre aux besoins de l'économie « productive ». Les surfaces actuellement non construites sont des réserves d'entreprises et ne doivent en aucun cas être considérées comme disponibles. Il s'agit d'éléments stratégiques pour le développement futur des entreprises concernées. A ce sujet, le PA5 prévoit la mise en place de processus à définir en lien avec la qualité urbaine de secteurs impactant notamment les entreprises UCB Farchim et Liebherr. Des discussions préalables avec les propriétaires concernés doivent impérativement avoir lieu avant de définir le type de processus qui sera mis en place.</p> <p>Plusieurs entreprises envisagent actuellement divers développements dans la zone de Planchy. Il est essentiel que la procédure du PA5 soit coordonnée avec ces développements afin d'éviter une remise en question de ces derniers. Nous souhaitons dès lors que des séances de coordination avec l'Association Planchy 2050 et la PromFR aient lieu avant chacune des étapes du processus susceptible de modifier les possibilités de développement.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Service de l'énergie SdE Bd de Pérolles 25, Case postale, 1701 Fribourg Eric Rast	Canton
		Date de transmission de l'avis 14.10.2024
		Numéro interne PB09

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>Nous tenons à relever la volonté de l'Agglomération d'analyser les besoins en matière d'infrastructures de recharge (étude en cours) et de mettre en œuvre les actions qui en découlent à travers les mesures (ME.A.1 Équipement de bornes publique de quartier et touristiques – horizon A et ME.B.2 Équipement de bornes publiques de quartier et touristiques – horizon B).</p> <p>Une planification énergétique à l'échelle d'une agglomération n'est pas une obligation au sens des dispositions légales en matière d'énergie, mais peut permettre aux communes de l'agglomération de disposer d'éléments d'importance pour la réalisation de leur plan communal des énergies (art.8 LEn). Afin de donner un cadre clair aux communes, la région pourrait également établir une étude qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> •procède à un état des lieux des infrastructures énergétiques, par exemple les installations de production d'énergie et les chauffages à distance présentant un certain intérêt au niveau de la région; •analyse le potentiel des ressources valorisables à son échelle, comme par exemple le bois ou autre biomasse, le solaire, les rejets de chaleur des STEP ou industriels et la géothermie profonde; •permette de définir des principes afin de favoriser le développement des chauffages à distance et des énergies renouvelables et d'assurer une coordination de ceux-ci au-delà des frontières communales; •permette de définir des périmètres favorables au développement de ces ressources valorisables et de définir des principes qui leur sont associés. <p>Ces différents éléments pourraient ainsi servir de référence lors de l'élaboration des plans communaux des énergies et des plans d'aménagement local.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>MOBUL prend bonne note de ce commentaire. La planification énergétique relève du PDR et non des DPTA (excepté décarbonation TP et bornes de recharge publiques).</p>
---	--	---



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Etablissement cantonal de promotion foncière, ECPF Bd de Pérolles 25, 1701 Fribourg André Schoenenweid	Canton
		Date de transmission de l'avis 8.11.2024
		Numéro interne PB10

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

L'ECPF souligne la qualité du travail et des réflexions menées, notamment sur la valorisation et les propositions des sites stratégiques d'activités, notamment le cadre des fiches de mesures U2. ZACT 1 à 5-7. Toutefois, l'ECPF note que le Site «ruban Vuadens »présente le même planning ambitieux (2026 à 2028) pour un horizon de planification «C» que les sites voisins d'un horizon Aet B. Cela étant, l'ECPF tient à préciser son intérêt en qualité de partenaire dans le cadre des MEP et processus de développement des sites stratégiques de l'agglomération et plus particulièrement sur les sites de Vuadens.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Mobul prend bonne note de ce commentaire. Le ruban est intégré sous forme de flèches, comme dans le PDR et le PDCant. La planification des sites d'activités et les étapes des mesures sont coordonnées.
--	---	--



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Direction des finances, DFIN Rue Joseph-Piller 13, 1701 Fribourg Jean-Pierre Siggen	Canton
		Date de transmission de l'avis 31.10.2024
		Numéro interne PB11

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>A ce stade, nous nous contentons pour l'essentiel de prendre acte des indications figurant dans la section 7.2 du rapport, selon lesquelles chacune des quelque 130 mesures incluses dans le PA5 de Mobul fera l'objet d'une estimation financière au début 2025 et une synthèse des coûts sera élaborée avant la transmission du dossier à la Confédération. Nous partons de l'idée que l'AFin aura l'occasion de se prononcer sur ces éléments chiffrés dans le cadre de l'examen final. Nous nous permettons de rappeler, à l'instar de ce qui est habituellement fait pour les PA, qu'il sera également nécessaire de préciser la répartition du coût de chacune des mesures et des coûts totaux entre les acteurs impliqués (communes, Agglomération, Etat, Confédération). Des explications sur l'échelonnement temporel des dépenses devront en plus être fournies.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les coûts ont été renseignés et un tableau de synthèse présente la répartition de ceux-ci conformément à la coordination effectuée avec le SMO et le SPC par suite de l'examen préalable.</p>
<p>La répartition des coûts est à effectuer en fonction des bases légales existantes. Nous nous permettons de souligner à ce titre qu'il appartient aux services spécialisés de veiller à ce que les dispositions légales en vigueur soient interprétées correctement et de formuler les observations nécessaires pour assurer la défense des intérêts de l'Etat par rapport à Mobul et aux communes qui la composent, y compris sur les aspects financiers. Dans cette optique, il serait particulièrement important que le SMO s'oppose le cas échéant à d'éventuelles surinterprétations des dispositions de la nouvelle loi sur la mobilité et des obligations financières qu'elle implique pour l'Etat. Il conviendrait en outre qu'il fasse preuve d'une certaine modération dans la délimitation du plan du réseau cantonal des voies cyclables, qui est en cours d'élaboration et auquel Mobul entend apparemment se référer pour déterminer la répartition des coûts dans ce domaine.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte. Mobul maintient son interprétation de la LVC et LMob dans la définition du plan du réseau cyclable et reste en attente de la consultation publique et du PSV dont l'approbation par le Conseil d'Etat est prévue en 2026.</p>
<p>Sans vouloir préjuger des informations qui seront fournies par l'Agglomération dans le cadre des documents de référence qui seront préparés pour l'examen final, nous signalons en outre qu'il sera selon toute vraisemblance nécessaire qu'un ou des tableaux récapitulatifs complémentaires soient préparés à l'intention du Conseil d'Etat par le Coordinateur de la politique des agglomérations, à l'instar de ce qui avait été fait pour les PA précédents. Afin d'éviter d'éventuels blocages de dernière minute, nous suggérons que ces tableaux soient transmis suffisamment tôt à la DFin pour information et discussion.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les coûts ont été renseignés et un tableau de synthèse présente la répartition de ceux-ci conformément à la coordination effectuée avec le SMO et le SPC par suite de l'examen préalable.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Union fribourgeoise du Tourisme Route de la Glâne 107, 1701 Fribourg Marie-Christine Repond	Canton
		Date de transmission de l'avis 31.10.2024
		Numéro interne PB12

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

L'UFT salue la volonté d'améliorer la mobilité douce et la prise en compte notamment de Vélo Gruyère. Dans le cadre du développement des mesures, il conviendra de tenir compte de la coordination avec le réseau officiel d'itinéraires de loisirs, soit pédestre, VTT, cyclotourisme, Suisse à vélo et équestre. Dans ce contexte, prière de se référer également aux directives de l'OFROU, SuisseMobile et Suisse Rando : - Mobilité douce et loisirs de proximité - La mobilité douce au fil de l'eau	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Une carte mobilité cyclable de loisirs (vélo et VTT) a été ajoutée pour améliorer la coordination.
Pôles touristiques / trésors touristiques L'UFT se tient à disposition pour la bonne nomenclature au niveau des pôles touristiques figurant dans PDcant. Il en va de même des trésors touristiques à compléter à l'exemple d'Espace Gruyère, du Moléson ou autre lieu de visite.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Espace gruyère a été intégré en tant que trésor touristique.
Tableau des mesures Les remarques de l'UFT sont intégrées directement dans le tableau ci-joint. Voir PB12.08 et suivant	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Carte jalonnement cyclable de mobilité quotidienne Prendre en compte le futur réseau officiel VTT et sa mise à l'enquête imminente.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Une carte mobilité cyclable de loisirs (vélo et VTT) a été ajoutée pour améliorer la coordination. Le jalonnement prendra en compte plus en détail les coordination avec les réseaux de loisirs (vélo et VTT) dans le cadre du développement de la mesure.
Fiche SUP. 05 Etude d'opportunité pour la future desserte de Gruyères Outre la fréquentation du musée du Château, celle du musée H.R. Giger, du Tibet Museum, de la Maison du Gruyère sont également à prendre en compte. Mentionner la rénovation et la construction « d'hébergement » et non seulement d'hôtels.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche a été supprimée, et le rapport a été complété.
Fiche IM.A.1. Broc : Interface multimodale type 5 du Liaubon (rabattement TIM) Tenir compte du nouvel itinéraire de loisirs en lien avec le développement du site Cailler.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Sentier des pauvres Cet itinéraire offre un accès entre Bulle et le site touristique de la Part-Dieu ainsi que la région de la Chia. A noter qu'une réflexion est en cours avec la commune de Bulle afin que ce sentier soit intégré au réseau officiel d'itinéraires de loisirs.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	L'itinéraire pourra être ajouté à la carte piéton et/ou vélo lorsqu'il sera défini.
(Echarlens / Riaz : Liaison MD intercommunale entre Echarlens et Riaz (ZA Epeessous)) : A coordonner avec le réseau d'itinéraires de loisirs et/ou la Suisse à vélo.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Itinéraire piétonnier uniquement, pour les vélos les tracés parallèles sont privilégiés. Tronçon identifié sur la stratégie piétonne en tant que lacune du maillage piétonnier. Inscription sur un itinéraire de randonnée pédestre non prévue à ce stade, le tronçon a toutefois un intérêt pour les loisirs piétonniers de proximité.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
(Gruyères : Liaison de mobilité douce sur la route de l'Intyamont entre le ruisseau de Praz-Melley et l'entrée du village d'Epagny) : Entre arrivée de l'aérodrome et Gruyères : traversée de la route cantonale problématique - envisager l'utilisation du tunnel existant pour les piétons. Dans la même idée, un tunnel pourrait être créé entre la route de Saussivue et celle de Grandvillard, l'emplacement d'arrêt créé améliore la situation mais reste dangereux - profitable aux locaux comme aux hôtes.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Ces éléments de projet relèvent du PSV cantonal (mesure à l'horizon C).
(Mobul : Jalonnement d'itinéraires cyclables pour la mobilité quotidienne) : Au niveau balisage, il n'est pas nécessaire d'avoir un marquage trop accentué au sol.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	OK, il a été précisé dans la fiche qu'il s'agit de signalisation verticale ou de marquage léger.
(Marsens : Liaison MD sur la route de Saint-Ignace entre le Valtraloc de Marsens et le carrefour d'Echarlens) : Coordination avec le réseau officiel de randonnée pédestre nécessaire en prolongeant les itinéraires vers Echarlens, Marsens et Vuippens.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le tronçon de la mesure correspond à la stratégie piétonne.
(Gruyère : Liaison MD le long de la route de la Cité entre la route de la Gruyère et la rue du Bourg) : Très important pour le flux des touristes arrivant à la gare de Gruyères. Des places vélos sont à prévoir dans ce projet.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le stationnement vélo est déjà intégré à la mesure MD.A.P.17. La gestion de flux touristiques est traitée par le PDR.
(Gruyères / Bas-Intyamont : Liaison MD sur la route de l'Intyamont entre Epagny et Enney) : Entre arrivée de l'aérodrome et Gruyères : traversée de la route cantonale problématique - envisager l'utilisation du tunnel existant pour les piétons. Dans la même idée, un tunnel pourrait être créé entre la route de Saussivue et celle de Grandvillard, l'emplacement d'arrêt créé améliore la situation mais reste dangereux - profitable aux locaux comme aux hôtes.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Ces éléments de projet relèvent du PSV cantonal (mesure à l'horizon C).
(Echarlens / Corbières : Liaison cyclable sur la route de Corbières entre Echarlens et Corbières) : Etudier une liaison pédestre entre Riaz et Echarlens afin de faciliter l'accès au lac de la Gruyère.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La piste cyclable bidirectionnelle souhaitée est autorisée aux piétons (sous réserve de la révision en cours du PSV).
(Marsens / Sorens : Liaison cyclable sur la route Principale entre Vuippens et Sorens) : Penser à intégrer la mobilité douce pour les traversées de la route cantonale - rte de Jérignoz et la rue des Châteaux à Vuippens.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Cette problématique est connue par la Commune, un assainissement est prévu sur la traversée de Vuippens (projet hors PA).
(Bulle : Aménagement d'une branche de la voie verte entre la gare et le PAD Arsenal) : Important dans l'optique de la création de l'hôtel de la Pâla tout en tenant compte du développement d'Espace Gruyère.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Mobul prend bonne note de ce commentaire, la remarque a été prise en compte.



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Service des constructions et de l'aménagement SeCA Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg Giancarla Papi, Melissa Joseph	Canton
		Date de transmission de l'avis 3.12.2024
		Numéro interne PB13

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>Grâce à son ancrage dans les générations précédentes, le PA5 de Mobul répond globalement aux attentes du SeCA au niveau de la forme ainsi que de la prise en compte des thématiques du PDCant relatives à l'urbanisation.</p> <p>Nous rappelons que la conformité au PA5 sera analysée dès son approbation par le canton, dans tous les dossiers de plans d'aménagement local (PAL), et quel que soit le stade de la procédure. Il est par conséquent important d'identifier les conséquences du PA pour les PAL. Ces parties liantes figurent dans les encadrés gris de la partie 6. Stratégies sectorielles du rapport.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Nous souhaitons rappeler quelques principes généraux relatifs à la hiérarchie des plans et à la conformité du PA aux planifications supérieures. Les PA doivent être conformes au PDCant et ne peuvent en aucun cas changer les critères inscrits dans ce dernier.</p> <p>En matière de territoire d'urbanisation, le PDCant est l'outil qui fait foi et auquel il convient de se référer, bien que les régions, à travers les PDR, ont exceptionnellement eu la possibilité de procéder à des adaptations du territoire d'urbanisation, à une reprise. Une partie des modifications proposées dans le PDR de la Gruyère ont été approuvées par le Conseil d'Etat le 29 août 2023, mais celles-ci doivent encore être reportées dans le PDCant. De plus, certains ajouts de territoire d'urbanisation n'ont pas été approuvés, c'est pourquoi la région a la possibilité de venir avec de nouvelles propositions dans le cadre d'un dossier d'adaptation aux conditions d'approbation. Ainsi, dans tous les cas, la délimitation du territoire d'urbanisation qui fait foi reste celle représentée sur la carte de synthèse du PDCant. Nous comprenons toutefois qu'à des fins de cohérence avec les travaux régionaux, le PA fait référence au territoire d'urbanisation tel que défini dans le PDR de la Gruyère. Afin de ne pas créer de confusion, il serait judicieux de clarifier cet aspect.</p> <p>En ce qui concerne la gestion des zones d'activités, celle-ci est de la compétence des régions et doit être définie à travers les PDR, conformément au PDCant. Le PA5 doit par conséquent impérativement être coordonné avec le PDR de la Gruyère et se conformer à la stratégie pour la gestion des zones d'activités qui y est établie. Le 29 août 2023, le Conseil d'Etat a approuvé une partie de cette stratégie, mais sur certains aspects, la région doit établir un dossier d'adaptation aux conditions d'approbation.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les mentions "sous réserve de leur conformité" et "coordination avec les planifications liées" ont pour but de respecter les planifications supérieures qui forcément s'appliquent. D'une part, cette mention existait préalablement et a été approuvée, d'autre part si la planification rend peu probable une telle extension à court terme, elle ne la rend pas impossible à long terme.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Le PAS propose une vision d'ensemble caractérisée par une structure multipolaire ainsi qu'une hiérarchisation identifiant plusieurs pôles de développement différents (pôle centre, pôle régional, pôle local) connectés à la ville-centre de Bulle. La hiérarchisation des polarités vise notamment à répartir de manière cohérente le développement attendu en termes d'habitants, emplois, services et infrastructures, selon leurs rôles et fonction dans le réseau.</p> <p>Les pôles centres (Broc, La Tour-de-Trême, Riaz, Vuadens, Léchère, Planchy) sont définis comme étant d'importance cantonale, tandis que d'autres pôles intermédiaires sont d'importance régionale. Or, le volet stratégique du PDCant définit une organisation du territoire répartissant l'enveloppe globale de la croissance démographique selon la priorisation suivante: 45% en priorité 1, 25% en priorité 2, 15% en priorité 3 et 15% en priorité 4. La répartition proposée permet de renforcer le poids relatif du tissu urbain des projets d'agglomération (priorité 1) et des centres régionaux (priorité 2) à long terme. Dans cette classification, les entités urbanisées des cinq communes faisant historiquement partie du périmètre de Mobul appartiennent à la priorité 1, tandis que les entités urbanisées des nouvelles communes appartiennent à la priorité 3 (tissus urbains hors des centres) et 4 pour Vuippens et Moléson-sur-Gruyères.</p> <p>Ainsi, nous constatons que la cohérence entre la hiérarchisation opérée dans le PA5 et les priorités d'urbanisation attribuées par le PDCant ne paraît pas toujours assurée. Par exemple, la commune de Broc est identifiée comme un pôle centre d'importance cantonale et fait partie du centre multipolaire urbain à densifier dans le PA5, alors qu'elle est classée en priorité 3 dans le PDCant. Au vu de cette divergence, les implications de la classification opérée dans la vision d'ensemble du PA5 n'apparaissent pas suffisamment clairement. L'intention de Mobul est-elle de modifier, à l'avenir, les priorités d'urbanisation du PDCant ? Si tel est le cas, nous précisons que comme la définition des priorités d'urbanisation constitue l'un des socles de la stratégie du PDCant, celle-ci ne peut pas être modifiée dans le cadre d'une simple mise à jour. La modification des priorités d'urbanisation pourrait éventuellement être envisagée dans le cadre de la prochaine révision du PDCant. La possibilité de le faire n'est toutefois pas garantie à ce stade, puisque des critères de densité et de continuité du tissu construit par rapport au centre d'agglomération devront être analysés. Dans tous les cas, à l'heure actuelle, la hiérarchisation du PA5 ne peut pas contredire les critères de dimensionnement relatif à la stratégie d'urbanisation fixée dans le volet stratégique du PDCant et le PA5 ne peut pas être plus permissif que le PDCant en vigueur. Ceci doit apparaître plus clairement et être explicité dans le PA5.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La hiérarchisation des pôles du PA s'appuie sur le PDCant mais n'est pas identique. Cette hiérarchisation, nécessairement plus fine, structure la multipolarité. Elle permet également d'orienter les besoins d'action, en particulier pour la mobilité. Elle constitue ainsi un indice pour le dimensionnement de la zone à bâtir, mais celui-ci reste néanmoins uniquement basé sur le PDCant. La vision s'accorde avec le dimensionnement du PDCant.</p> <p>Les polarités ont été définies pour les lignes de désir en lien avec le réseau viaire (surtout MD) et sur la base de la méthodologie du canton pour la révision en cours du PSV (vélo). Les points de polarité sont généralement situés à des carrefours du réseau viaire. De petits ajustements ont été fait en ce sens sur les cartes et le rapport a été clarifié.</p>
<p>Concernant les parcs agricoles de proximité, qui sont essentiellement en zone agricole, voire sur des surfaces d'assolement, nous rappelons que leur définition dans le P A ne garantit pas que les projets hors zone qui y sont prévus pourront être réalisés. Ceux-ci devront respecter la législation fédérale en matière de constructions hors de la zone à bâtir. Par ailleurs, si des mises en zone sont nécessaires, les critères de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et du PDCant sont réservés.</p> <p>Pour ce qui est de l'encadré liant au sujet des parcs urbains et des parcs intégrant des équipements publics bâtis, nous précisons que la formulation "en principe" est potestative et ne constitue donc pas une obligation légale.</p> <p>Pour les espaces publics, la thématique de l'esthétisme figure dans les principes liants. Il s'agit pourtant d'un élément subjectif et non vérifiable au niveau de l'aménagement du territoire. Il convient de le retirer des principes liants.</p>	<p>Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière</p>	<p>Diverses publications professionnelles ou scientifiques utilisent cette notion. De même, ce terme est utilisé dans la loi sur l'aménagement cantonal vaudois. Il semble donc possible de considérer que l'esthétisme répond à des critères observables. Le texte du principe liant de la stratégie a été complété.</p>
<p>Comme mentionné ci-dessus, la délimitation du territoire d'urbanisation qui fait foi est celle représentée sur la carte de synthèse du PDCant. Ainsi, afin de ne pas créer de confusion, il faudra préciser cela dans l'encadré liant de la page 142, qui mentionne actuellement uniquement que "le périmètre d'urbanisation est coordonné avec le PDR et a valeur obligatoire pour les communes".</p>	<p>Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière</p>	<p>Les mentions "sous réserve de leur conformité" et "coordination avec les planifications liées" ont pour but de respecter les planifications supérieures qui forcément s'appliquent. D'une part, cette mention existait préalablement et a été approuvée, d'autre part si la planification rend peu probable une telle extension à court terme, elle ne la rend pas impossible à long terme.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Dans les principes liants, il est écrit que "des extensions des zones d'intérêt général au-delà du périmètre d'urbanisation sont possibles le long des franges urbaines, dans les parcs agricoles de proximité et dans les parcs intégrant des équipements publics bâtis, afin d'équiper ces parcs de façon adaptée, dans le respect des principes définis également par les planifications liées (PDR, PDCant)". Toutefois, le thème 102 du PDCant demande de situer toute extension de la zone à bâtir au sens de l'art. 15 de la LAT à l'intérieur du territoire d'urbanisation. Des extensions de la zone à bâtir (y compris zone d'intérêt général) ne sont donc pas possibles au-delà du territoire d'urbanisation, hormis si celle-ci fait l'objet d'une fiche de projet inscrite dans le PDCant, en tant que projet à fort impact sur le territoire et l'environnement.</p>	<p>Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière</p>	<p>Les mentions "sous réserve de leur conformité" et "coordination avec les planifications liées" ont pour but de respecter les planifications supérieures qui forcément s'appliquent. D'une part, cette mention existait préalablement et a été approuvée, d'autre part si la planification rend peu probable une telle extension à court terme, elle ne la rend pas impossible à long terme.</p>
<p>Aussi, il est indiqué que "le périmètre d'urbanisation peut être modifié lorsque des changements de circonstances majeurs interviennent. De telles modifications, sous réserve de leur conformité, nécessitent une coordination et le report du périmètre d'urbanisation dans les planifications liées (PDR et PDCant)". A ce propos, nous précisons que, selon la teneur du droit fédéral, le territoire d'urbanisation du PDCant est un contenu qui ne peut pas faire l'objet de modification pendant toute la durée de validité de la planification cantonale. En raison des délais très courts que la révision du PDCant a dû respecter, une seule possibilité d'adaptation du territoire d'urbanisation par région a été admise, à titre exceptionnel, par la Confédération, pour toute la durée de validité du PDCant. Il n'est donc pas opportun de faire référence à une modification ultérieure du territoire d'urbanisation. Le PA5 doit donc être modifié et supprimer toute référence à des modifications ultérieures du territoire d'urbanisation.</p>	<p>Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière</p>	<p>Les mentions "sous réserve de leur conformité" et "coordination avec les planifications liées" ont pour but de respecter les planifications supérieures qui forcément s'appliquent. D'une part, cette mention existait préalablement et a été approuvée, d'autre part si la planification rend peu probable une telle extension à court terme, elle ne la rend pas impossible à long terme.</p>
<p>Par ailleurs, le PA5 détermine que des mises en zone à bâtir destinées principalement à l'habitat ne sont possibles que lorsque toutes les planifications des sites stratégiques urbains de l'agglomération sont approuvées afin qu'ils puissent être réalisés et que leur potentiel ne suffit pas pour répondre aux besoins de l'agglomération. Les communes doivent être conscientes que ce principe sera dès lors appliqué dès l'approbation du PA5 par le canton, dans tous les dossiers de PAL, et quel que soit le stade de la procédure. Enfin, nous rappelons que toute mise en zone est soumise aux principes de l'art. 15 al. 4 de la LAT ainsi qu'aux principes du PDCant. Leur inscription au sein d'un site stratégique défini dans le PA5 ne suffit pas à elle seule à justifier une mise en zone.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Mobul prend bonne note de ce commentaire. En tous les cas, le PA5 ne se substitue à aucune loi ni planification supérieure, c'est un fait qu'il n'est pas forcément utile de rappeler systématiquement.</p>
<p>Le PA5 définit des densités à viser pour les sites ayant du potentiel en zone à bâtir, les sites stratégiques urbains de la ville centre, les sites stratégiques urbains dans les villages ainsi que les sites stratégiques d'activités. Nous attirons l'attention sur le fait que ces densités ne sont pas encore forcément transposées dans les PAL et qu'en vertu de la jurisprudence, cette transposition devra se faire dès la première modification du PAL. Comme le PDCant ne travaille pas avec cette notion de densité, les communes de l'Agglomération doivent être conscientes que leur rapport explicatif accompagnant leur planification locale devra spécifiquement faire une analyse et démontrer comment il est prévu d'atteindre ces densités grâce aux dispositions planifiées.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Dans les principes liants pour les sites stratégiques et les potentiels en zone à bâtir, il est mentionné que "le développement des sites doit passer par un processus d'études à même d'assurer une grande qualité urbaine, tel que des MEP". Le MEP est un processus et non un instrument prévu par le droit cantonal ou fédéral. Nous vous proposons à ce stade d'être plus souples, afin que le processus permettant d'assurer la qualité urbaine puisse être adapté au contexte spécifique de chaque secteur. Par exemple, en reformulant le paragraphe de cette manière: "le développement des sites doit passer par un processus d'études à même d'assurer une grande qualité urbaine, tel que par exemple des MEP, des concours, des études-test ou d'autres démarches équivalentes". En outre, pour imposer un MEP à un propriétaire privé, le règlement communal d'urbanisme devra le prévoir et le propriétaire devra avoir eu la possibilité de s'exprimer sur cette disposition. La commune devra donc motiver dans son PAL en quoi le secteur présente des enjeux justifiant un MEP.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La mention des MEP a été reformulée selon la suggestion.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Concernant le site stratégique d'activités En Trême, constitué d'un secteur d'extension vers le sud, celui-ci est prévu dans le PDR de la Gruyère et a été approuvé par le Conseil d'Etat le 23 août 2023. Nous n'avons donc pas de remarque à formuler.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Pour le pôle d'activités de Planchy, celui-ci fait l'objet d'un secteur stratégique défini dans le PDCant, à travers la fiche P0105 Secteur stratégique "Planchy". Toutefois, le PDR de la Gruyère proposait des adaptations concernant sa délimitation ainsi que sa typologie. En raison des échanges encore nécessaires entre le canton et la région, l'arrêté du Conseil d'Etat sur l'approbation du PDR de la Gruyère (29 août 2023) a émis une réserve sur l'approbation de la typologie des zones d'activités du secteur de Planchy jusqu'au dossier d'adaptation aux conditions d'approbation du PDR. Il n'est donc pour l'heure pas possible de vérifier la conformité du PAS à la stratégie établie dans le PDR. Dans ce contexte, nous rappelons que la mise en œuvre des sites stratégiques d'activités devra respecter la stratégie du PDR	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Il est indiqué que les principes d'aménagement ainsi que les conditions-cadres précisées dans le masterplan ont un caractère liant. Pourtant, le masterplan n'a suivi aucune procédure; li n'est donc pas possible de lui conférer un caractère liant. Pour ce faire, li doit être transposé dans le PAL des communes concernées. Ce point doit être adapté.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La formulation a été revue.
Nous comprenons que les secteurs à densification limitée sont des secteurs dans lesquels la densification n'est pas adéquate au regard de différents critères, bien que dans certains cas particuliers, il serait tout de même pertinent de construire. La phrase suivante, qui a pour but de retranscrire ce principe, est toutefois mal formulée et peu claire: "de manière générale, la densification des secteurs à densification limitée est indésirable". Ele nécessite d'être reformulée et explicitée dans ses conséquences pour les PAL des communes.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La formulation a été revue.
Dans la fiche de mesure U2 "Suivi et mise en œuvre des sites stratégiques", les communes sont chargées de rendre les plans d'aménagement de détail (PAD) obligatoires dans les sites stratégiques (sauf exception justifiée par des études détaillées). Pourtant, dans el contenu liant du rapport, li est seulement recommandé d'élaborer un PAD. En effet, les éventuels PAD à élaborer sont de la compétence des communes. Ce sont elles qui décident quels périmètres doivent faire l'objet d'un PAD (art. 63 al. 1 LATeC), et non l'agglomération. De plus, li est important de garder à l'esprit que l'élaboration d'un PAD vise un but particulier, c'est pourquoi il n'est pas adéquat de le rendre obligatoire de manière systématique. Pour ces raisons, ce point doit être supprimé, ou au moins reformulé. Dans cette fiche de mesure, li est également expliqué que "l'étude d'un PAD est en tous les cas l'occasion d'adapter le PAL selon les nécessités". Nous ne comprenons pas cette phrase. Les PAD sont des instruments de précision du plan d'affectation de zones (PAZ). Ils font partie du dossier d'affectation du PAL. Dans la grande majorité des cas, un PAD doit être conforme au PAZ en vertu de la hiérarchie des plans. Ce n'est que dans des cas exceptionnels et dûment justifiés quant au changement notable de circonstances et à la conformité à la stratégie globale du PAL (conformité au dossier directeur et au dossier d'affectation) qu'une modification des éléments du PAL est envisageable. Il convient de corriger ce passage qui est non conforme à la hiérarchie des plans définies dans les bases légales fédérales et cantonales en matière d'aménagement du territoire.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mention de PAD obligatoire a été enlevée dans la fiche U2. Nous pensons néanmoins que les PAD permettent d'adapter les PAL selon les nécessités, cette mention est ainsi maintenue.
Sur toutes les fiches de mesure relatives aux secteurs stratégiques, il est mentionné que les maîtres d'ouvrage pilotes de la mesure sont la commune et les propriétaires. Un projet d'agglomération n'est toutefois pas liant pour les propriétaires privés. Ce n'est que par sa transposition dans le PAL que ces derniers peuvent être liés.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Mobul prend bonne note de ce commentaire.



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Association régionale la Gruyère Rue de la Condémine 56 Case postale 2175 - 1630 Vincent Bosson, Nadine Gobet	Canton
		Date de transmission de l'avis 09.01.2025
		Numéro interne PB14

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
La carte et la numérotation des besoins d'actions facilite la lecture du document et la compréhension des enjeux. Ceci permet de faire le lien entre la vision et les stratégies et mesures développées par la suite. A ce titre, nous suggérons que les besoins d'action BA1.1 et BA 1.2 soient renumérotés BA4.1 et BA4.2 réant donné qu'ils font partie du besoin d'action BA4. La distinction des stratégies vélo et piétons permet d'apporter une réelle plus-value pour cette génération car elle permet d'apporter des mesures plus ciblées sur ces deux moyens de déplacement.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Concernant la mobilité douce, la Région étudiera l'opportunité d'indiquer dans une prochaine adaptation du PDR les liaisons Riaz - Planchy - (- Vuadens) et Marsens - Echarlens - Morlon - Broc en tant que réseau régional complémentaire. Ceci pouvant être justifié par leur caractère intercommunal et l'apport au maillage du réseau cyclable régional.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Mobul prend bonne note de ce commentaire.
Concernant le stationnement, la Région constate qu'un parking d'échange en moins à la sortie de la route contournement à La Tour-de-Trême (CO2) par rapport au PDR, ainsi que 3 parkings d'échange en plus à Marsens, à la sortie de la route de contournement à Riaz (horizon C) et à Bulle Terraillet. Cette donnée étant indicative dans le PDR, elle pourra être mise à jour lors d'une prochaine adaptation en fonction également de l'évolution de la planification cantonale	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Mobul prend bonne note de ce commentaire.
Au niveau du territoire d'urbanisation, nous constatons que la zone d'activité située à Echarlens à la limite de Riaz est sortie du territoire d'urbanisation dans le PA5, alors qu'elle avait été indiquée comme changeant d'affectation de la zone d'activité vers un autre type de zone à bâtir dans le plan directeur régional. Si la sortie du territoire d'urbanisation est confirmée, l'ARG pourra retirer cette surface dans le bilan du TU afin de la réaffecter ailleurs.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Lors de l'adaptation du PDR aux conditions d'approbation, une surface a été ajoutée au TU au sud-est de l'Hôpital de Marsens (RFSM). Cet ajout a pour but de pouvoir créer une zone d'intérêt général pour l'accueil de différentes infrastructures intercommunales, en particulier la nouvelle déchetterie et une future caserne des pompiers en remplacement de celle située dans le périmètre de l'hôpital. L'ARG invite MOBUL à ajouter cette surface dans le périmètre d'urbanisation.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La surface mentionnée a été ajoutée.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>La stratégie régionale des zones d'activités est reprise dans le PA5, en particulier les zones d'activités de Vuadens et En Trême. Elles font d'ailleurs l'objet des besoins d'action BA3, BA4 et BA5. Les besoins d'action BA1.1 et BA1.2 regroupent l'ensemble des zones d'activités cantonales et régionales. En revanche, la priorisation n'est pas très compréhensible en l'état. En effet, plusieurs secteurs sont mentionnés à divers stades de priorité, en particulier la mise en œuvre du masterplan Planchy (A-B-C), la zone d'activités En Trême (A-C) et les zones d'activités de Vuadens (A-C). Ces secteurs ne font pourtant l'objet que d'un seul périmètre de concept urbanistique dans les stratégies. À ce titre, l'ARG souligne que la représentation des extensions par des flèches ou des surfaces ne correspond pas à une priorisation temporelle, seule la surface chiffrée indiquée dans le PDR étant déterminante. La gestion des zones d'activités étant de compétence régionale, la région demande de ne pas distinguer les zones d'activités dans les priorités du besoin d'action et de mettre l'entier de la planification en priorité A, les mises en zones effectives pouvant ensuite s'étaler en priorités B et C en fonction des besoins concrets. Ceci est également valable pour la mesure U2.ZACT7 Ruban Vuadens, qui doit être inscrite également en priorités A et B, en cohérence avec les délais indicatifs indiqués. Pour la mesure U2.ZACT6, il n'y a pas lieu de distinguer l'horizon de réalisation selon la représentation par une flèche.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Mobul prend bonne note de ce commentaire. La planification des sites d'activités et les étapes des mesures infrastructurelles de transport sont coordonnées.</p>
<p>Pour le besoin d'action BA5 qui identifie une interface TP à créer à En Trême, le prologement planifié de la ligne 201 répond à cet objectif. De plus, en lien avec l'importante surface concernée par la future extension d'En Trême, l'ARG demande de vérifier s'il y a lieu de mentionner celle-ci dans le chapitre sur les surfaces d'assolement en page 17. Finalement, le périmètre d'extension pour En Trême a légèrement évolué permettant désormais également une extension vers le nord</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte. Le périmètre a été revu, l'extension a été mentionnée dans le chapitre sur les surfaces d'assolement.</p>



Préavis - Consultation publique - Acteurs publics			
N° interne	Contact	Complément	Date de transmission
PB15	Ville de Bulle Grand-Rue 7, Case postale Bulle 1630 Cédric Jungo	Bulle	7.01.2025
PB16	Commune de Broc Bourg de l'Auge 9 1636 Broc Yan Schorderet	Broc	7.01.2025
PB17	Commune de Echarlens 1646 Route du village 3 1646 Echarlens Laurence Buchs, Laurent Gremaud	Echarlens	10.01.2025
PB18	Commune de Gruyères Rue du Bourg 33 1663 Gruyères Jean-Pierre Doutaz, Daniel Weber	Gruyères	10.01.2025
PB19	Le Pâquier Place du Centre 6, CP 43 1661 Le Pâquier Nicolas Gremaud, Jean-Claude Duriaux	Le Pâquier	20.01.2025
PB20	Marsens Route des Gottes 16, Marsens 1633 Pierre-Joseph Demierre	Marsens	17.01.2025
PB21	Commune de Morlon Au Village 46, Morlon 1638 Françoise Scyboz Secrétaire communale	Morlon	21.01.2025
PB22	Commune de Riaz Rue de la Gruyère 60 CP - 1632 Diana Sauteur	Riaz	10.01.2025
PB23	Commune de Vuadens Place de la Gare 20 CP 12, 1628 V. Marqueron, N. Rey	Vuadens	8.01.2025



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Ville de Bulle Grand-Rue 7, Case postale Bulle 1630 Cédric Jungo	Commune
		Date de transmission de l'avis 7.01.2025
		Numéro interne PB15

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Encadré 5 : La Ville de Bulle demande de différencier les parc urbains publics des parcs aménagés privés (ex. : site de la Prila, PAD Industrie – Croix-Blanche).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mention "public" a été retirée et le rapport précisé.
La Ville de Bulle demande de prendre également en compte le parc urbain situé dans le PAD Château-d'En-Bas.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le parc urbain Château d'En Bas a été ajouté.
Il est demandé de requestionner et / ou de mieux expliquer l'introduction de la route de Morlon dans la catégorie « Espace public ». Il en va de même pour le périmètre considéré.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La route de morlon a été enlevée de la catégorie espace public.
Concernant la mesure P1 : le PAL de Bulle a été approuvé en 2021 et non en 2023	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Concernant la mesure P3 et P4 : une étude sera réalisée en 2025 pour définir la stratégie sur l'ensemble du territoire et définir les priorités. Les horizons mentionnés sont a priori conformes. Pour la mesure P3, les premières mesures sont prévues à 2026. Il s'agit également de préciser la question des coûts dans la fiche de mesure.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Des précisions ont été apportées.
Concernant la mesure P4.5, mentionner dans la description que la végétalisation de la cour collège / CO a été réalisée en 2024	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure a été supprimée car déjà réalisée.
Pour la mesure P4.6, préciser que la Ville n'est pas majoritairement décideur	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Des précisions ont été apportées.
Mesure P4.7 : cet aménagement sera réalisé en 2025 en même temps que l'extension de l'école	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Des précisions ont été apportées.
Pour la mesure 4.8 ,mentionner qu'il y a eu une étude préliminaire et la mettre en horizon C. Préciser également que de grandes surfaces ont été transformées en prairie ces dernières années.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Des précisions ont été apportées et la mesure est à l'horizon C.
La Ville de Bulle demande par ailleurs d'ajouter 4 mesures : > Réaménagement du Centre de la Tour-de-Trême, prévu en 2025 > Etapes 1 à 8 du centre-ville au niveau de l'arborisation et de l'imperméabilisation (horizons A, B et C), > Renouvellement des places de jeux comprenant une désimperméabilisations et végétalisation (80'000.-/année dès 2026 - Crédit voté pour l'étude 12.2024), > Rénovation éclairage public (Plan directeur de l'éclairage public en cours, réalisation tenant compte d'économies d'énergie et de la faune dès 2027).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les nouvelles mesures ont été intégrées.
Le plan de la stratégie urbanisation (p.141) est cohérent avec les planifications de la Ville.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Le plan de la p.36 relatif aux processus de développement ainsi que sa légende doit être modifié sur la base de la dernière version de l'étude de densification.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le plan a été vérifié.
Il en va de même pour le tableau relatif aux sites stratégiques urbains (p.39). Il doit également se baser sur la dernière version de l'étude de densification. Certaines légendes sont erronées et il manque des secteurs (ex. PAD ferrage).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le tableau a été vérifié, il s'agissait d'indiquer les sites stratégiques et non les PAD.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Le PAD Ferrage manque également sur le Plan d'affectation des zones.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les PAD ont été enlevé du plan d'affectation des zones.
Pour le PAD Industrie - Croix-Blanche, il s'agit de reprendre le périmètre et la terminologie du Masterplan	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les PAD ont été enlevé du plan d'affectation des zones.
La mesure U2.URB7 – Site stratégique urbain «Crêts-gare ouest» doit passer aux horizons B et C.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les horizons ont été modifiés.
<p>Mesure U2.URB12 : Le PA5 mentionne un «Pôle centre» dans le secteur de la Pâla, à l'endroit de la place de la Pâla définie par le PAD 43 en cours d'étude.</p> <p>L'évolution du projet, notamment en lien avec les demandes du SBC, tant par rapport à la transformation des deux bâtiments protégés que par rapport à leur situation dans une surface souhaitée végétalisée, de même que les conclusions de l'étude OPAM relative à la position de l'école, a conduit les concepteurs du PAD 43 de reconsidérer tant l'affectation des bâtiments que la position de l'école et la pertinence de la place de la Pâla en tant que porte d'entrée du quartier.</p> <p>L'affectation en structures d'intérêt général, ainsi que la localisation de l'école dans le parc ont dû être revues et la position du « Pôle centre » apparaissant notamment sur les plans C 1 6.2 et C 1 6.3 paraît aujourd'hui mal localisée.</p> <p>Bien que ce « Pôle centre » n'apparaisse pas dans le chapitre Urbanisme ou sur le plan de synthèse du PA5, les porteurs du projet estiment que la réponse aux demandes du SBC et de l'OPAM implique le déplacement de ce pôle vers l'angle Nord-Ouest du PAD, dans l'environnement de la place Landi. Ce lieu, situé à proximité de l'arrêt de bus projeté sur la route de la Pâla, d'une entrée principale du quartier, de la Halle Landi réhabilitée, des commerces projetés et de l'école éloignée du secteur de danger OPAM, justifie beaucoup mieux ce statut de « Pôle centre ».</p>	Modification à introduire dans le PA5/PDA	<p>La hiérarchisation des pôles du PA s'appuie sur le PDCant mais n'est pas identique. Cette hiérarchisation, nécessairement plus fine, structure la multipolarité. Elle permet également d'orienter les besoins d'action, en particulier pour la mobilité. Elle constitue ainsi un indice pour le dimensionnement de la zone à bâtir, mais celui-ci reste néanmoins uniquement basé sur le PDCant. La vision s'accorde avec le dimensionnement du PDCant.</p> <p>Les polarités ont été définies pour les lignes de désir en lien avec le réseau viaire (surtout MD) et sur la base de la méthodologie du canton pour la révision en cours du PSV (vélo). Les points de polarité sont généralement situés à des carrefours du réseau viaire. De petits ajustement ont été fait en ce sens sur les cartes et le rapport a été clarifié.</p>
Mesure U2.URB16 – Site stratégique urbain «Usiniers» : le périmètre est à revoir en relation avec le PAD rue de Vevey.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le périmètre a été vérifié.
- Mesures U1 et U2 : il s'agira de préciser les coûts à charge des communes.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les fiches ont été adaptées.
- Mesures U2.URB9 / U2.URB10 / U2.URB12 : leurs horizons s'arrêtent en A et B.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les horizons ont été modifiés.
- Mesure U2.URB11 / U2.URB17 : Horizons B et C.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les horizons ont été modifiés.
Encadré 3 : La position des interfaces manifestations dans le secteur de Planchy est trop précise. La Ville de Bulle demande que cette problématique figure de manière plus générale sur le secteur (p. ex. en figurant un périmètre autour de la zone d'activités).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le plan a été adapté selon la suggestion.
La notion d'interfaces P+Marche doit être mieux explicitée. Il s'agit de parkings plus éloignés du centre-ville mais accessible à pied, sur lesquels il est possible de se stationner sur une plus longue durée. Dans ce sens, la Ville de Bulle estime que les secteurs de stationnement du centre-ville ne doivent pas apparaître dans cette catégorie (Grand-Rue, place du Marché, St- Denis).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La Ville de Bulle demande que le tableau de la page 153 soit un peu plus clair au niveau des haltes/arrêts concernés par les différentes interfaces, notamment en ce qui concerne la notion de « sans TIM ». Par exemple, les haltes de Planchy doivent être mentionnées « sans TIM ».	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Après réflexion, les P+Bus Cârô et Migros LTdT peuvent figurer sur la stratégie multimodale. Il s'agit toutefois de les rendre plus « crédibles » en portant leur capacité à 30 places au lieu de 10. Par ailleurs, il s'agit de préciser qu'il s'agit de solutions transitoires profitant d'une mutualisation de parkings existants sous-utilisés en semaine.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	En accord avec le SMO et la Ville de Bulle, ces interfaces ont été retirées de la stratégie d'agglomération.
Remplacer la dénomination «Moya» pas «Motta».	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Mesure AGGLO.A.03 : d'après la Ville de Bulle, la stratégie d'accessibilité au centre-ville est connue et établie depuis de nombreuses années et ne doit pas être remise en cause. Elle peut néanmoins être améliorée par les autres stratégies proposées dans la mesure (compartimentage et filtres modaux, concrétisation/gestion des parkings d'échange en coordination avec le canton, stationnement).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La stratégie d'accessibilité n'est pas remise en cause. L'étude sur le compartimentage (fiche AGGLO.A.04) est inscrite pour étudier les étapes ultérieures visant à concrétiser la vision 2030 bulloise.
En page 156 du rapport, il est mentionné qu'un seul giratoire sur territoire bullois est cycloconforme. La Ville de Bulle demande que la rédaction de ce paragraphe soit modifiée en précisant que les normes en la matière sont récentes et que les aménagements réalisés respectaient les normes alors en vigueur. La mise en conformité sera donc faite au gré des opportunités d'entretien.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Dans le chapitre «Sécurité sur le chemin de l'école » (p.56), il s'agirait de mentionner que les abords de l'école primaire de la Condémine ont été sécurisés ces dernières années (zone interdite à la dépose-minute et renforcement du service de bus scolaires pour les écoliers plus petits) et qu'un Plan de mobilité scolaire a été réalisé pour le site de la Léchère aboutissant à la définition de mesures de sécurisation qui seront mises en place en 2025.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le rapport a été complété.
Le chapitre « Promouvoir une approche systématique de la prise en compte de la sécurité dans les nouveaux projets » (p. 157) doit être modifié. La Ville de Bulle s'oppose à la rédaction d'une directive qualité et à la mise en place de commissions ad hoc pour gérer l'évaluation des projets en matière de sécurité. Elle estime en effet que cette manière de faire va à l'encontre du principe de subsidiarité qui doit primer dans ce domaine. Il incombe donc à chaque commune de définir la procédure ad hoc pour que les projets respectent la charte d'aménagement et soient exemplaires en termes de sécurité. Le rôle de Mobul doit rester identique à aujourd'hui en tant qu'organe de contrôle de conformité des projets au PA.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mention "directive qualité" était une coquille, il s'agit de la "charte" inscrite depuis le PA4.
La même remarque que ci-dessus s'applique également pour les Plans de mobilité des entreprises (chapitre « Accompagnement de la mutation de la mobilité » p. 158). Il incombe à chaque commune de gérer la procédure qu'elle entend pour faire respecter la LMob à ce sujet.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Mobul prend bonne note de ce commentaire.
La ville de Bulle note qu'il faudra profiter de la révision du PAL pour mettre à jour les emplacements des arrêts selon PA5.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Mobul prend bonne note de ce commentaire.
En relation avec la vision 2050+ du Canton prévoyant un RER à la cadence 15' dans l'agglomération sur la voie normale et la voie métrique, la Ville de Bulle s'inquiète des conséquences en termes de fonctionnement et de financement des autres réseaux urbains TP et MD (doublons, perte de clientèle et d'usagers, ...) ainsi que des mesures d'accompagnement y relatives (passages sous voies, déviation de trajectoires TP ou MD, perte de capacité des autres réseaux, ...).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Une étude Mobul est inscrite pour traiter de cette problématique (fiche AGGLO.A.08).
Encadré 2 : Ajouter une perméabilité à créer à travers le parc du Vieux-Comté selon MEP du Centre-ville.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La perméabilité a été ajoutée.
Encadré 3 : Ajouter maillage « à créer » selon Masterplan Planchy notamment entre/vers les gares et à Planchy Sud.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le réseau a été complété conformément au Masterplan Planchy.
Encadré 4 : Modifier le tronçon derrière Espace Gruyère en « à créer ».	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le tronçon a été ajouté aux "lacunes" (terminologie du guide OFROU) du réseau.
Encadré 5 : Modifier le tracé de la liaison longeant la voie tpf et la mentionner comme « à créer ».	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le tronçon a été modifié et ajouté aux "lacunes" (terminologie Guide OFROU).
Encadrés 6 : Modifier le tronçon en haut de Jéricho et celui en direction de la Part-Dieu en « à créer ».	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le tronçon en haut de Jéricho a été ajouté aux lacunes, mais pas celui de la Part-Dieu il est aujourd'hui déjà praticable (pas une "lacune" selon définition OFROU).
De manière générale, la Ville de Bulle demande que toutes les liaisons piétonnes figurant au Plan directeur des circulations C (et qui ne sont pas déjà mentionnées dans le maillage structurant) figurent dans la stratégie piétonne. Il s'agit également de refaire une vérification de l'ensemble des tronçons lacunaires du réseau.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le réseau a été complété.
Le tracé de la liaison « chemin des Marais » entre la Pépinière et la route de Morlon est correct. Voir si une mesure en horizon C est nécessaire pour son élargissement.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Une mesure a été ajoutée pour l'élargissement du tronçon à l'horizon C.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Encadré 2: la légende du plan stratégique fait apparaître la notion de «collectrice d'agglomération ». Cette dénomination devrait être mieux explicitée en référence au tableau de la LMob en précisant que cette catégorie correspond au cumul des « collectrices communales ».	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les légendes ont été adaptées en cohérence avec le Guide pratique OFROU et la LMob.
De manière générale, la Ville de Bulle demande que toutes les liaisons cyclables figurant au Plan directeur des circulations C (et qui ne sont pas déjà mentionnées comme liaisons ou collectrices cantonales) figurent comme « collectrice d'agglomération ».	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le réseau a été complété.
Encadré 3 : un maillage plus fin que les voies cantonales doit être ajouté dans le secteur de Planchy, conformément au Masterplan établi.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le réseau a été complété conformément au Masterplan établi, notamment à Planchy Sud.
Contrairement aux piétons, les lacunes du réseau ne sont pas identifiées (par exemple passerelle Riaz). Par souci d'uniformité, celles-ci devront l'être dans la version finale du document (en cohérence avec le guide de planification OFROU).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les lacunes (terminologie Guide OFROU) ont été ajoutées sur tous les plans stratégiques MD.
Une distinction sur les contrôles d'accès doit être introduite pour distinguer les carrefours à feux des modérations fortes.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La distinction a été ajoutée.
En pages 72 et 77 (« Modération du trafic » et « Qualité des aménagements et sécurisation en localité »), il s'agit d'être plus nuancé quant à l'extension des zones à vitesse modérée. Il ne s'agit en effet pas de « l'ensemble du réseau routier » mais des quartiers et de l'extension de la zone du centre-ville.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La mesure « ER.A.P.02 Bulle : Requalification de la place Condémine / Poterne » doit vraisemblablement passer en horizon B.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La Ville de Bulle demande que les mesures relatives au centre-ville (résultat du MEP) soient effectivement intégrées dans les mesures de la manière suivante : > GT.A.P.XX : Mise en œuvre du centre-ville – étape 1 : mesure transitoire à introduire en horizon A même si le risque existe que celle-ci soit réalisée avant le délai du PA5. > ER.A.P.01 Bulle : Mise en œuvre du centre-ville – étapes 2 à 4 : Grand-Rue, ruelle du Lion d'Or, rue de la Promenade Sud et place des Alpes, à introduire en horizon B. > ER.B.P.XX Bulle : Mise en œuvre du centre-ville – étapes 5 et 6 : secteur du Marché, passage de l'Union et place de l'Église, à introduire en horizon C. > ER.C.P.XX Bulle : Mise en œuvre du centre-ville – étape 7 : place Saint-Denis, à introduire en horizon C. > MD.C.P.XX Bulle : Création d'une perméabilité piétonne entre la place Saint-Denis et la rue de Vevey, à introduire en horizon C.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les remarques ont été prises en compte.
La mesure ERC23 sera financée par les propriétaires privés dans le cadre des PAD. Elle peut donc être supprimée.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure a été supprimée.
Le graphisme du plan et la légende pourraient être simplifiés. Les doublons « P » et les taches de couleur pourraient mener à penser que le nombre de parkings est élevé.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Encadré 1 : Après réflexion, les P+Bus Cârô et Migros LTdT peuvent figurer sur la stratégie multimodale. Il s'agit toutefois de les rendre plus « crédibles » en portant leur capacité à 30 places au lieu de 10. Par ailleurs, il s'agit de préciser qu'il s'agit de solutions transitoires profitant d'une mutualisation de parkings existants sous-utilisés en semaine.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	En accord avec le SMO et la Ville de Bulle, ces interfaces ont été retirées de la stratégie d'agglomération.
Encadré 3 : La Ville de Bulle a déjà élaboré un concept de jalonnement pour les parkings Bulle - Centre et de la gare. Celui-ci sera mis à jour avec les nouveaux parkings à jalonner. La Ville de Bulle ne veut pas changer les principes de ce concept qui tient compte de la signalisation générale mise en place d'accès au centre-ville et estime donc que le jalonnement dès la sortie de l'autoroute n'est pas nécessaire. Dans ce contexte, elle ne souhaite par ailleurs pas jalonner le parking du Tennis qui a un rôle particulier.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Encadré 6 : La position des parkings mutualisés dans le secteur de Planchy est trop précise. La Ville de Bulle demande que cette problématique figure de manière plus générale sur le secteur (p. ex. en figurant un périmètre autour de la zone d'activités).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
La notion d'interfaces P+Marche doit être mieux explicitée. Il s'agit de parkings plus éloignés du centre-ville mais accessible à pied, sur lesquels il est possible de se stationner sur une plus longue durée. Dans ce sens, la Ville de Bulle relève qu'il pourrait y avoir des contradictions entre ce plan et la stratégie transport générale.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La Ville de Bulle estime que les vignettes « employés » ne doivent pas nécessairement être supprimées partout à terme. Ce type de stationnement doit effectivement être éloigné du centre-ville (dans les secteurs i) mais des possibilités pour les employés du centre historique doivent encore subsister.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La modification de la tarification du stationnement étant désormais actée, la Ville de Bulle demande d'en faire mention dans le PA comme « mesure prise ».	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
De manière générale, la Ville de Bulle demande que toutes les liaisons cyclables figurant au Plan directeur des circulations C (et qui ne sont pas déjà mentionnées dans le maillage structurant ou comme liaisons ou collectrices cantonales) figurent dans les stratégies piétonne et cyclable.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Accrochages au pluriel. D'autre part, il s'agirait d'adapter le graphisme en étendant le périmètre de réflexion pour la future jonction le long de l'autoroute (idem nouveau PDir Bullois) Intégrer également la Région qui doit s'engager sur la solution à long terme.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
De manière générale et pour toutes les mesures, reprendre les remarques faites dans la prise de position de la Ville sur le PA5.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
N'est-ce pas un doublon avec le réseau urbain MOBUL? Le produit entre Planchy et la gare de Bulle n'est-il pas suffisant?	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Il ne s'agit pas d'un doublon avec le réseau urbain Mobul qui remplit le rôle de la desserte fine en complément de la desserte ferroviaire.
GT.A.P : Il serait opportun de travailler avec un concept à deux niveaux, soit un pour la Ville selon concept de base et un deuxième avec un niveau pour les manifestations. Le premier suivra le principe déjà existant pour les deux parkings signalés. Il est d'ailleurs utile de se poser la question si les deux concepts peuvent être cofinancés. Si non, faire deux mesures.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte. Le document est adapté pour avoir un concept de base pour la Ville (avec cofinancement). Pour les manifestations, il est proposé de poursuivre comme aujourd'hui avec des panneaux (mesure de police) qui se superposent au concept de base, sans cofinancement. Il n'y a donc qu'une mesure.
GT.B.P.02 : Faut-il également parler du calendrier pour le Ferrage?	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
GT.B.P.02 : Ne faudrait-il pas ajouter une mesure de gestion de trafic à l'horizon C, soit Liaison routière Part-Dieu - Vevey	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Une mesure a été ajoutée à l'horizon C.
ER.C.23 : Uniquement Bulle	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
IM.A.2 : Le MO est les TPF et le Canton, fond ferroviaire. La Ville de Bulle ne participe que pour une part de MD.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure a été supprimée et son contenu intégré à la mesure SUP.04.
IM.A.2 : Opportunité et utilité : "Il faudrait dire de la Région?"	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
IM.A.2 : Tâches des communes : "Voir remarque plus haut"	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Il est nécessaire de mentionner la MD entre le PI et la zone de Planchy (report PA3). Dans la zone, ce sera les propriétaires qui financent.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	En accord avec la Ville, cette remarque n'a pas été intégrée.
MD.A.P.08 : Cette mesure devrait être scindée. Pour le tronçon nord, il doit faire partie de la mesure de déplacement de la Halte Ronclina et à charge des TPF avec la fermeture du PN Rochetta. Pour le deuxième tronçon côté sud, il s'agirait de le mettre en B si possible (pas urgent).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
MD.A.P.09 : A charge du canton	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La Ville de Bulle prévoit 15 emplacements (30 bornes publiques de quartier) à l'horizon A.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
ME.A.1 : page 3, Génie civil"e" sans e	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
ME.A.1 : "Tâches du canton" : Cette affirmation est contradictoire au nombre fixé par nos soins.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche a été adaptée.
Intégrer Mobul En particulier, intérêt pour le giratoire Riaz avec la ligne 201. "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)."	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
"Le déplacement de la halte n'implique aucune adaptation du réseau TP d'agglomération. Un passage sous-voie, franchissable par les vélos en roulant et adapté aux itinéraires piétonniers en direction du CO et du futur centre sportif régional, est prévu." -> Supprimer cette précision -> supprimer "en roulant"	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche de mesure a été adaptée.
"La mesure MD.A1.5 [2125.4.013] du PA4 est décalée au PA5 (MD.A.P.08) pour être coordonnée au réaménagement de la gare ; celle-ci restituera, combinée au nouveau PI, une continuité cyclable à l'est des voies ferrées suite à la fermeture des passages à niveau" -> "une continuité cyclable" -> remplacer par "piéton cyclable (mixte)"	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche de mesure a été adaptée.
L'offre ferroviaire cadence 15' est intéressante dans l'agglomération, notamment pour Broc, Le Pâquier et Pringy qui ne disposeront jamais d'un bus à cette cadence. L'offre ferroviaire doit primer et le réseau de bus urbain s'adapter. Il y aura peut-être certains ajustements à prévoir à l'horizon 2050 sur le réseau de bus urbain, notamment en ce qui concerne la desserte de Planchy. Jusqu'à 2040 (horizon planification PA5), le réseau TP proposé est cohérent.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche de mesure a été complétée (désormais SUP.06).
Ajouter mesure AGGLO pour PN	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche de documentation AGGLO.A.08 a été créée pour identifier l'étude, pilotée par l'agglomération en coordination avec le Canton, qui doit être menée pour évaluer les mesures de gestion associées aux passages à niveau par suite de l'augmentation des cadences ferroviaires (passages dénivelées, etc.).
Le réseau Mobul décarboné est planifié (et amorti bus+infra) sur 12 ans, donc à l'horizon 2040. Il faudra ensuite planifier la suite, en tenant compte de l'évolution de l'offre ferroviaire. Cela concernera essentiellement les deux lignes qui desservent Planchy. Il faudra éventuellement revoir le système pour donner des correspondances train/bus à Planchy.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche de mesure a été complétée (désormais SUP.06).
GT.B.P : Intégration de l'arrêt de bus dans l'aménagement du carrefour à ajouter dans le texte (ou mesure séparée TP) Lien Remarque 15.64	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Corrections à faire sur fiche ER.A.P Les horizons seront transmis par VdB (tableau excel) ER.A.P.02 : Horizon B Pas correct, double sens maintenu Quelle typologie de carrefour? Priorité importante pour les TP avec à terme 2 lignes de bus. Volonté de réduire l'attractivité de Poterne et Condémine mais pas de volonté de favoriser Morlon. Compartimentage à étudier? Il s'agit d'un carrefour clé et la stratégie n'est pas claire. ER.A.P.06 de la ligne 1 Mobul -> ligne 201 ER.A.P.10 de la ligne Mobul 1 -> ligne 203	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les remarques ont été prises en compte.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Correction à faire sur fiche ER.B.P.17</p> <p>Terrailler à l'horizon B du PA5 Généraliser dans tous les documents Supprimer la parenthèse étude pour compartimentage "entre la rue du Verdell et la rue de Corbières"</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les remarques ont été prises en compte.</p>
<p>IM.A.2 : selon les précédentes discussions, il s'agissait de créer une zone de rencontre devant la halte et de placer du stationnement vélo. Le sous-voie ne fait pas partie de cette mesure. Supprimer mesure.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La mesure a été supprimée et son contenu intégré à la mesure SUP.04.</p>
<p>MD.A.P.08 : Tronçon nord en A / Tronçon sud en C</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>MD.A.P.17</p> <p>Toutes les communes Team+ estime le nombre et VdB donne un prix unitaire</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>MD.A.P.13 : Reporter la mesure entière (+ Toula entier)</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>MD.B.P.26 : Mettre en C ou supprimer ?</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>MD.C - Carte Mettre itinéraire direct à travers quartier Ajouter MD Marais ?</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>MD.C.30 - Renommer mesure : Pâla - Gare</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>TP.A.P.01 Corriger ligne 1 en ligne 201 Désormais desservi par une ligne urbaine Mobul -> corriger "à terme"</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>Corriger fiche TP.A.P.03 Nouvelle branche du réseau -> "de la ligne 202" Il s'agit d'une demande de Mobul dans le cadre de l'examen final du PAD, supprimer précision</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>TP.A.P.06 - Coordination avec Laura Amaudruz nécessaire pour les montants liés aux chargeurs du dépôt</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
<p>ME.A.1 VdB : Clarification différence à destination/quartier</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Commune de Broc Bourg de l'Auge 9 1636 Broc Yan Schorderet	Commune
		Date de transmission de l'avis 7.01.2025
		Numéro interne PB16

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>3.1 Mesures-paysages :</p> <p>Fiche P4.1 Cours de l'école primaire à Broc :</p> <p>Description et faisabilité</p> <p>> Végétalisation et désimperméabilisation de la cour de l'école primaire.</p> <p>> En 2024, un concours a été réalisé. Le projet paysager garde un maximum d'arbres existants notamment la présence d'un remarquable noyer, et complète le dispositif paysager par de nouvelles plantations telles que des arbustes, des prairies et des arbres fruitiers très apprécié</p> <p>A supprimer car cet arbre se situe dans le périmètre de terrassement du parking souterrain projet, demande d'abattage planifié par la Cne de Broc.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La mention a été supprimée.</p>
<p>Pour la catégorie « Valorisation et sécurité de l'espace routier », la Commune de Broc a pris la décision, en décembre 2024, d'étudier le réaménagement du tronçon Chemin de Fin-Derrey yc Rue de l'Abbé-Bovet jusqu'à l'intersection avec la Rue Nestlé. Ce projet peut-il intégrer le PA5 ? (voir figure sur mail)</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le tronçon a été intégré à la mesure.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Commune de Echarlens 1646 Route du village 3 1646 Echarlens Laurence Buchs, Laurent Gremaud	Commune
		Date de transmission de l'avis 10.01.2025
		Numéro interne PB17

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

La commune d'Echarlens, avec la collaboration du bureau Team ,+ prévoit un projet pour la traversée de notre village avec le concept Valtraloc. Notre assemblée communale a validé l'investissement pour un crédit d'étude dans ce sens. C'est pourquoi, le Conseil communal d'Echarlens vous demande de vérifier que la route du vilage d'Echarlens soit bien intégrée au projet d'agglomération de 5ème génération.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le Valtraloc est intégré au PA5.
De plus, après consultation des documents, le Conseil communal d'Echarlens émet la même réflexion que la commune de Riaz concernant la mobilité douce sur la route cantonale Riaz/Echarlens via Corbières. Hormis ce point de détail, le Conseil communal rend un préavis favorable après examen préalable.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure est décalée à l'horizon C et sera réalisée en fonction du PSV cantonal.



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Commune de Gruyères Rue du Bourg 33 1663 Gruyères Jean-Pierre Doutaz, Daniel Weber	Commune
		Date de transmission de l'avis 10.01.2025
		Numéro interne PB18

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>Selon le bureau team+, dans le cadre de l'élaboration du PA4, il était prévu deux passerelles dont une sur le ruisseau de l'Albeuve.</p> <p>Sur la base des dernières informations en notre possession, il semblerait que l'aménagement des pistes cyclables s'arrêterait, dans un premier temps, à la limite communale de la commune de Bulle, ce que nous regrettons. En effet, le Conseil communal craint fort que cette option ne génère un conflit entre les cyclistes et le trafic automobile sur la passerelle de l'Albeuve.</p> <p>Aussi, le Conseil communal demande que la mesure de MD prévue dans le PA4 puisse être construite jusqu'à la route d'accès au camping ou au besoin reportée dans le PA5.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Une mesure a été ajoutée à l'horizon B du PA5.</p>
---	--	---



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Le Pâquier Place du Centre 6 , CP 43 1661 Le Pâquier Nicolas Gremaud, Jean-Claude Duriaux	Commune
		Date de transmission de l'avis 20.01.2025
		Numéro interne PB19

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>A cet effet, nous vous informons que le Conseil communal du Pâquier n'a pas de remarque particulière à formuler suite à la consultation du PA5 ainsi que du PDA, et qu'il émet donc un préavis favorable.</p> <p>Extrait des échanges du 1.10.24 et 31.10.24, en pièce jointe Il a toutefois été constaté avec surprise que l'affectation de certaines zones (secteurs Parc du Chervi et de la place de jeux de Sautaux) ne correspond pas au plan d'aménagement local (PAL).</p> <p>Réponse team+ 31.10.24 La correction suivante a été effectuée : - la place de jeux de Sautaux a été désignée comme parc urbain. Selon notre analyse, le périmètre désigné en parc urbain dans le PA5 pour le parc du Chervy correspond au PAL en cours d'adoption. Nous n'avons pas intégré la déchèterie qui ne correspond pas à la définition du parc urbain dans le PA5.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La place de jeux de Sautaux a été désignée comme parc urbain. Selon notre analyse, le périmètre désigné en parc urbain dans le PA5 pour le parc du Chervy correspond au PAL en cours d'adoption. Nous n'avons pas intégré la déchèterie qui ne correspond pas à la définition du parc urbain dans le PA5.</p>
---	--	--



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Marsens Route des Gottes 16, Marsens 1633 Pierre-Joseph Demierre	Commune
		Date de transmission de l'avis 17.01.2025
		Numéro interne PB20

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

Mesure : du carrefour de la route des Bugnons et la route de St-Ignace, jusqu'à Vuippens, route cantonale (trait jaune sur schéma annexé). Passage en priorité B. Voir schéma dans le fichier de l'opposition	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure a été adaptée et décalée à l'horizon C.
Mesure : du rond-point de la croisée d'Echarlens au carrefour route des Gottes – Rafour (trait rouge sur schéma annexé). Passage en priorité A. Voir schéma dans le fichier de l'opposition Complément courriel du 22.01.25 : Par ailleurs, s'agissant de la mesure qui concerne le tronçon du rond-point d'Echarlens au carrefour de la route des Gottes, nous complétons les remarques du précédent courriel en soulignant que l'aménagement prévu dans le descriptif de la mesure proposée MD.B.P.19, à savoir l'aménagement d'un trottoir mixte bidirectionnel de 3.5 m de large avec arborisation est disproportionné par rapport au gabarit de la route et la situation de celle-ci (bordée par 2 talus puis traversant le pont sur l'autoroute).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les mesures ont été adaptées sur la base des informations reçues de la part de la Commune de Marsens.
Centre Vuippens : réaménagement du centre de Vuippens (y.c. route cantonale) et aménagement du terminus de la ligne Mobul 1. Suite à la proposition du bureau Team+ de réaliser un MEP, la décision a été prise par le Conseil Communal lors de sa séance du 20.01.25 de choisir la variante "Standard recommandée". La variante choisie propose : MEP / Concours Périmètre noir : à l'échelle du site avec intégration de la route cantonale et des places publiques de part et d'autre Avec la participation du canton (SBC / SMO) ect... (voir plan du périmètre)	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les mesures ont été adaptées sur la base des informations reçues de la part de la Commune de Marsens.



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Commune de Riaz Rue de la Gruyère 60 CP - 1632 Diana Sauteur	Commune
		Date de transmission de l'avis 10.01.2025
		Numéro interne PB22

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
C1.3 Stratégie urbanisation Le Conseil communal demande d'inclure l'Espace Libellule dans la liste des parcs urbains et de mentionner les arrêts de bus de l'HFR et de la Route de Corbières qui ne figurent pas sur le plan.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les remarques ont été prises en compte. La question de la représentation des arrêts de bus dans les plans stratégiques a été validée avec le SMO.
C1.5.3 Stratégie mobilité cyclable L'Exécutif demande de classer la Route de la Sionge en liaison cantonale vu qu'elle accueille un flux de cyclistes similaire à celui de la Route de la Sionge.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les légendes ont été adaptées et la mention de "cantonal" a été enlevée sur demande du Canton. Ce réseau est provisoire et les axes cantonaux seront définis pas le PSV en cours de révision
C1.5.5 Stratégie stationnement Le Conseil communal demande de supprimer le point concernant l'équipement en bornes électriques, à l'exception de celles prévues au CO de Riaz.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le PA5 ne détermine par l'emplacement des bornes.
P. 19 - P4.10 Réaménagement des cours d'école à Riaz La proposition sera complétée d'ici la fin octobre en fonction du retour de l'étude.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les mesures ont été adaptées sur la base des informations reçues de la part de la Commune de Riaz.
p. 22 - P4.15 Aménagement des espaces extérieurs HFR à Riaz Le Conseil communal retire la mesure.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure a été supprimée.
MD.A.P.15 Riaz / Echarlens Liaison de mobilité douce sur la Route de Corbières entre la Route des Epeussous et la Route du village : aménagement d'un trottoir mixte bidirectionnel de 3.60 m de large connecté au ValTraLoc de Riaz et celui d'Echarlens. Sur ce point, le Conseil communal propose une coordination avec la Commune d'Echarlens.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure est maintenue mais décalée à l'horizon C (selon volonté cantonale, révision en cours du PSV).
MD.B.P 26 Bulle/Riaz : Passerelle au-dessus de la H 189 La Commune de Riaz ne souhaite pas inscrire cette mesure au PA5 (consulter courriel du 9 juillet 2024 du service technique à Monsieur Simon Coquoz du bureau Team +). Cette mesure est à retirer également du plan synoptique des mesures	La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	La mesure est maintenue à l'horizon C (liaison inscrite dans les PAL de Bulle et Riaz, au PA3 et au PA4).
ME.A.1 et ME.B.2 Le Conseil communal souhaite conserver cette mesure, mais pour autant qu'elle n'engendre aucun impact contraignant.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure est maintenue, le PA5 ne détermine pas les emplacements.
Page 7 du document (état PAL) : La dernière approbation date de 2019, et la dernière enquête a eu lieu en 2024.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le tableau a été actualisé.
Pages 10-11 du document (plan canopée) : La Commune de Riaz, selon les projets envisagés, sera attentive au concept d'arborisation. Cependant, elle ne souhaite pas s'engager de manière contraignante dans cette mesure.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Après discussion avec la Commune, Riaz est maintenue dans la fiche du plan canopée.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Page 6 du document (site stratégique urbain Aigle-noir) : Le site de l'Aigle-noir est identifié comme un site stratégique urbain important pour le territoire communal. Toutefois, la Commune entend se donner le temps nécessaire pour étudier et développer un projet à son rythme, en fonction des priorités locales.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	L'horizon C est confirmé.
Page 32 du document (MD.A.P.15) : Comme indiqué dans notre courriel du 18 septembre 2024, après concertation avec les autorités communales d'Echarlens, les Communes de Riaz et d'Echarlens souhaitent retirer la mesure MD.A.P.15 Riaz / Echarlens Liaison de mobilité douce sur la Route de Corbières entre la Route des Epessous et la Route du village : aménagement d'une voie cyclable bidirectionnelle de 3.0 m (y.c. espace tampon de 0.5 m) de large connecté au ValTraLoc de Riaz et celui d'Echarlens.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La mesure est maintenue mais décalée à l'horizon C (selon volonté cantonale, révision en cours du PSV).
Page 36 du document (MD.C.27) : La Commune de Riaz ne souhaite pas la réalisation de la passerelle prévue par cette mesure (se référer à notre courriel du 17 septembre 2024).	La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	La mesure est maintenue à l'horizon C (liaison inscrite dans les PAL de Bulle et Riaz, au PA3 et au PA4).
Page 37 du document (TP.A.P.02) : Les plans d'enquête pour le projet ValTraLoc lot 4a, concernant l'arrêt de bus, prévoient que les accès pour les bus soient situés en dehors de la route cantonale.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Ce point a été coordonné avec le SMO et le SPC. La mesure prévoit la réalisation d'un arrêt sur chaussée en sus des quais des bus régionaux au cas où ceux-ci ne pourraient accueillir le bus urbain.
Page 40 du document (bornes électriques) : La Commune de Riaz ne s'engage pas à réaliser les 13 bornes de recharge prévues à l'horizon 2036.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Sous réserve de l'acceptation de cette mesure par la Confédération, la Commune pourra bénéficier de subventions fédérales pour les infrastructures liées aux bornes qui seront mises en oeuvre à l'horizon A (2028-2032).



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Commune de Vuadens Place de la Gare 20 CP 12, 1628 V. Margueron, N. Rey	Commune
		Date de transmission de l'avis 8.01.2025
		Numéro interne PB23

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>En ce qui concerne la stratégie d'urbanisation, la Commune s'interroge sur les critères choisis par MOBUL pour déterminer, à l'intérieur des secteurs à densification limitée, les surfaces inscrites avec un « Déclassement à examiner ». Il semble que ces surfaces soient déterminées d'un point de vue purement quantitatif.</p> <p>Quoi qu'il en soit, certaines surfaces figurant encore avec cette mention dans le PA5 ont toutefois, depuis le PA4, été construites et/ou maintenues en zone dans le cadre de la révision du PAL de Vuadens, avec validation de la DIME dans sa décision d'approbation du 8 novembre 2023 sans que cela soit contesté par recours. Il s'agit des parcelles art. 1456 à 1462 RF, art. 677 (partiel), 1451 et 1468 RF, art. 676 et 736 (partiels) RF, art. 556 RF, art 1188 (partiel) et 1189 RF, ainsi que art. 376 RF.</p> <p>Il est ainsi respectueux demandé que les cartes soient adaptées selon ce qui précède et notamment que la mention « Déclassement à examiner » soit supprimée pour ces surfaces.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le plan a été modifié selon les instructions de la Commune.</p>
<p>S'agissant des autres parcelles de ce secteur à densification limitée, marquée avec un « Déclassement à examiner », le Conseil communal a étudié l'opportunité de leur déclassement dans le cadre de la révision générale du PAL et est arrivé à la conclusion qu'aucun dézonage ne se justifiait. Outre le fait que la Commune n'est pas surdimensionnée et qu'un dézonage entraînerait une obligation d'indemnisation, le Conseil communal estime que ces quelques parcelles encore non construites sont totalement équipées et constructibles, qu'elles constituent des brèches dans un territoire déjà fortement urbanisé, formant le plus grand ensemble résidentiel du territoire communal, et que leur construction permettra de finaliser cet ensemble de manière cohérente. De plus, la Commune a réalisé une étude de densification, dont il ressort une capacité d'accueil de 1'260 habitants-emplois (H/E) en considérant la mobilisation de ces parcelles, pour une croissance cible de 1'274 H/E. La construction de ces parcelles est donc nécessaire pour accueillir l'évolution démographique. Enfin, la construction de ces parcelles ne se heurte à aucun intérêt prépondérant contraire qui ressortirait d'une planification directrice cantonale ou régional ; en particulier, ce secteur n'a aucun intérêt paysager particulier inscrit. Au contraire, le Plan directeur régional de la Gruyère (PDR-Gruyère) prévoit la mise en place d'une desserte complémentaire fine en transports publics pour améliorer la desserte.</p> <p>Il s'agit des art. 132 (partiel), 363 (partiel), 387 (partiel), 1331, 1384, 1449 RF (pour lequel une demande de permis de construire a été déposée), et 1471 RF.</p> <p>Compte tenu de ce qui précède, le Conseil communal demande également que les autres parcelles ne figurent plus avec la mention « Déclassement à examiner » dans les cartes du PA5, l'opportunité d'un déclassement ayant déjà été étudiée et devant être écartée.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le plan a été modifié selon les instructions de la Commune.</p>

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Encore sous l'angle de la stratégie d'urbanisation, le Conseil communal a renoncé au dézonage des art. 1476 et 1477 RF. Ces parcelles ne sont certes pas encore construites, mais se trouvent à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, entourées du secteur urbain, et sont donc bien desservies et propres à la construction. Dans le PDR-Gruyère, lequel lie l'association MOBUL, ces deux parcelles figurent d'ailleurs dans la zone bâtie.</p> <p>Par conséquent, il est également requis qu'elles soient placées dans le « secteur urbain » dans les cartes du PA5, comme cela était d'ailleurs déjà le cas dans le PA3.</p> <p>Par ailleurs, les art. 104 (partiel), 1478 et 1479 RF, également sans fonction propre dans le PA5, peuvent être placés en « Parc urbain ».</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le plan a été modifié selon les instructions de la Commune.</p>
<p>Dans le PA4, l'art. 816 RF, destiné à accueillir l'EMS de la Sionge, était entièrement placé en site stratégique urbain, ce malgré la présence déjà d'une continuité paysagère au Nord-Est de la parcelle. Dans le PA5, la partie Nord de cette parcelle, bien que maintenue dans le périmètre d'urbanisation, n'est plus considérée comme site stratégique urbain et se retrouve sans fonction propre. Le rapport du PA5 ne justifie pas cette réduction du site stratégique urbain, alors qu'il s'agit d'une parcelle très bien desservie et idéalement placée.</p> <p>Par conséquent, il est requis que le site stratégique soit maintenu tel qu'il figurait dans le PA4, sur l'entier de l'art. 816 RF.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le plan a été modifié selon les instructions de la Commune.</p>
<p>Suite à une réunion au sein de la commune dans le cadre du Masterplan, nous avons remarqué que la « continuité paysagère » sur la colline du Briez est plus large que les autres et mord sur le projet de Grisoni. Serait-il possible de diminuer le nombre de traits à cet endroit ?</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La continuité paysagère a été modifiée.</p>
<p>S'agissant de la stratégie Transport public, celle-ci doit être adaptée au Plan directeur régional de la Gruyère adopté en décembre 2022 et liant MOBUL.</p> <p>En ce qui concerne la Commune de Vuadens, le PDR-Gruyère prévoit notamment la création d'un parking d'échange multimodal au centre de la localité, ainsi que la création d'une ligne de transports publics le long de la Route des Colombettes et de la Route de l'Adrey, desservant des arrêts de bus à créer et la gare au centre du village. Le rapport du PDR-Gruyère détaille que cette mesure vise la « création d'une desserte fine complémentaire », pour les habitants, par un bus ou une navette autonome. Ces dessertes fines concernent « des territoires fortement occupés mais mal desservis » (PDR-Gruyère, mesure M7, p. 75 s.)</p> <p>L'association MOBUL étant liée par le PDR-Gruyère, il convient d'intégrer cette desserte fine complémentaire, notamment en l'ajoutant sur les cartes idoines. En vue d'un éventuel cofinancement fédéral, une mesure correspondante pourrait être intégrée dans le PA6 en priorité C.</p>	<p>La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure</p>	<p>Les dessertes identifiées dans le PDR ne sont pas pertinentes pour l'instant (technologie inexistante). Cela pourra être réévalué dans le futur. A noter que le PDR n'a pas de compétence de planification TP, celle-ci est à Mobul uniquement.</p>

Consultation publique - Projet d'agglomération de 5e génération (PA5) - MOBUL

5.3 - Tableaux de suivi - Acteurs privés



Consultation publique - Acteurs Privés			
N° interne	Contact	Complément	Date de transmission
PR01	Acteur privé (anonymisé)	-	10.12.2024
PR02	Acteur privé (anonymisé)	-	9.12.2024
PR03	Acteur privé (anonymisé)	-	10.12.2024
PR04	Acteur privé (anonymisé)	-	9.12.2024
PR05	Acteur privé (anonymisé)	-	9.12.2024
PR06	Acteur privé (anonymisé)	-	10.12.2024
PR07	Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA Secrétariat général Route du Vieux-Canal 6 – 1762 Givisiez	Olivier Jolissaint, Secrétaire général Membre de la Direction générale	10.12.2024
PR08	Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut Place du village 6, 1660 Château-d'Oex Bruno Clément, Directeur	-	12.12.2024



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Acteur privé (anonymisé)	Acteur Privé
		Date de transmission de l'avis 10.12.2024
		Numéro interne PR01

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>"Monsieur xxxx, agriculteur et propriétaire de la parcelle article XXX RF de la Commune de Vuadens, est directement concerné par le périmètre tel que défini dans le cadre du Plan directeur d'agglomération et du projet d'agglomération de 5ème génération actuellement soumis à consultation. En effet, selon les derniers plans, le périmètre du PA5/PDA susmentionné engloberait la totalité de sa parcelle article XXX RF Vuadens. Or, mon client tient à ce que cette parcelle reste intégralement maintenue en zone agricole, afin de garantir la poursuite de son exploitation. En effet, cette parcelle constitue un élément clé de son exploitation agricole, étant une vaste superficie de terre arable de qualité A1. Par ailleurs, étant donné que ses fils, jeunes pères de famille, s'apprennent à reprendre l'exploitation, cette parcelle est d'autant plus cruciale pour assurer la pérennité de leur activité agricole."</p>	<p>Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.</p>	<p>Mobul prend bonne note de ce commentaire.</p>
<p>"Il est également important de souligner que cette parcelle figure dans le Plan directeur cantonal en tant que surface d'assolement, un point auquel il convient de prêter une attention toute particulière. En effet, la jurisprudence n'admet que de manière très restrictive l'utilisation de surfaces d'assolement à des fins autres qu'agricoles. Une pesée d'intérêts complète et transparente devrait donc être effectuée, tenant compte notamment du fait que la part cantonale de surfaces d'assolement doit être garantie à long terme. Un examen des sites alternatifs doit avoir lieu. Il y a en outre lieu d'évaluer dans quelle mesure le terrain concerné pourrait à nouveau être cultivé et, lorsque la surface minimale cantonale n'est pas atteinte ou ne l'est que de peu, une compensation doit être opérée. A noter que cette évaluation doit être effectuée à chaque étape de la planification et pour toute prise de décision."</p>	<p>Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.</p>	<p>Mobul prend bonne note de ce commentaire.</p>
<p>"Par ailleurs, il semblerait que le futur cycle d'orientation soit envisagé sur la parcelle voisine, soit l'article 759 RF Vuadens. En effet, tel que cela ressort notamment du plan de synthèse C1.3 (cf. Cahier des annexes A.C1), il apparaît un périmètre d'urbanisation sur cette parcelle précitée. De manière plus spécifique, le plan C1.2 intitulé "besoin d'action" indique précisément l'emplacement envisagé pour ce cycle d'orientation. Or, cette localisation se trouve bien trop proche de la ferme de mon mandant, située sur l'article XXX RF Vuadens. L'implantation d'une telle école à proximité immédiate de sa ferme rendrait toute cohabitation harmonieuse impossible et compromettrait inévitablement le fonctionnement de son exploitation agricole. Il est donc impératif d'éloigner de sa parcelle le périmètre destiné au cycle d'orientation afin de préserver l'exploitation agricole de mon mandant et d'assurer la pérennité de son activité agricole."</p>	<p>Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.</p>	<p>Mobul prend bonne note de ce commentaire.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Acteur privé (anonymisé)	Acteur Privé
		Date de transmission de l'avis 9.12.2024
		Numéro interne PR02

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>Afin de préserver les espaces agricoles et d'éviter un étalement urbain, il est préférable de densifier le tissu bâti existant. La parcelle n°1 se trouvant dans une zone à faible densité, le dégagement et la respiration qu'elle procure au quartier ne semble pas utile. Il est préférable, comme le veut le PA5, de construire vers l'intérieur de manière dense, mixte, et qualitative.</p> <p>Dans une optique de gestion qualitative du territoire et de lutte contre l'étalement urbain, il semble peu pertinent de générer dans une zone à bâtir des espaces inutilisables pour la construction et inaccessibles.</p> <p>La parcelle n°1 est enclavée dans un secteur urbain et se trouve près du réseau de transport public Mobul. C'est une zone stratégique pour le développement du centre de Morlon. La réalisation d'habitations sur cette parcelle s'inscrit dans une continuité paysagère et bâtie qui ne porte pas préjudice à la qualité du site. De plus, la tranche de terrain appartenant à la parcelle XXX au Nord-Ouest de l'article n°1 constitue une surface constructible dont le potentiel est inexploitable. Ainsi, la mise en zone constructible à faible densité de la parcelle n°1 permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le développement d'un projet d'habitation dans une zone adaptée et déjà construite - de regrouper les surfaces constructibles et densifier la zone bâtie - d'optimiser la gestion des surfaces constructibles avec une meilleure organisation du territoire en évitant son gaspillage 	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>
--	--	---



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Acteur privé (anonymisé)	Acteur Privé
		Date de transmission de l'avis 10.12.2024
		Numéro interne PR03

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

"XXXX s'est d'ailleurs opposée au projet d'aménagement d'un chemin de mobilité douce « Industrie – Crêts » car celui-ci ne tient pas suffisamment compte de la sécurité des cyclistes et piétons, pour les mêmes raisons dont votre rapport ne fait pas état, à savoir la mobilité industrielle."	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Mobul prend bonne note de ce commentaire et s'engage à poursuivre la sécurisation des piétons et des cycles (concrétisation du Masterplan établi).
"Le trafic dans une zone industrielle ne peut être considéré sous le seul angle de la mobilité individuelle. La zone industrielle de Planchy n'est accessible que par la rue de l'Industrie qui absorbe quotidiennement un trafic important et dense, en particulier de camions et de poids lourds, qui augmentera encore avec l'arrivée de nouvelles entités. Aussi, nous aimerions attirer votre attention sur les risques qu'engendrent un mélange des différents modes de transports et vous encourager à imaginer des voies dites vertes pour que chacun et chacune puisse se rendre à son travail avec le moyen de transport de son choix en toute sécurité, mais aussi pour que les collaborateurs et collaboratrices qui conduisent des poids lourds, des véhicules de livraison, des chariots élévateurs puissent exercer leur activité de manière sereine. Nous vous invitons également à considérer toute solution qui pourrait diminuer le trafic dans la zone, comme la création de parkings communs en périphérie urbaine reliés à la zone industrielle par le réseau des transports en commun par exemple."	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Mobul prend bonne note de ce commentaire et s'engage à sécuriser les piétons et les cycles (concrétisation du Masterplan établi).
"Comme annoncé en préambule, XXXX se veut force de proposition et il nous semble que nul n'est mieux placé pour connaître les besoins en mobilité, tant pendulaire qu'industrielle, que les entreprises elles-mêmes. Aussi, nous nous permettons de vous demander de bien vouloir solliciter XXXX pour tout aménagement futur dans la zone industrielle. Dans le cas d'une sollicitation individuelle, nous vous invitons à un signalement systématique à XXXX"	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Mobul prend bonne note de ce commentaire, qui sera transmis aux communes concernées (Bulle et Vuadens).



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Acteur privé (anonymisé)	Acteur Privé
		Date de transmission de l'avis 9.12.2024
		Numéro interne PR04

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>La présente note s'inscrit dans le cadre de la consultation publique du projet d'agglomération de 5ème génération (PA5), qui n'intègre pas certaines mesures évoquées dans les générations précédentes. Notamment la mesure concernant le réaménagement du giratoire entre la H189 et la route cantonale de la Pâla, présente dans la 3ème génération du projet d'agglomération (PA3), est supprimée. Pourtant, l'aménagement de deux bypass permet d'assainir la saturation de ce giratoire, dont le fonctionnement actuel et futur n'est pas garanti avec sa géométrie actuelle. Malgré la mise en oeuvre de mesures encourageant le report modal, la densification du territoire engendre une augmentation de trafic sur la H189 que le giratoire ne peut absorber sans réaménagement. Parmi les projets connexes se trouve le PAD 43 " La Pâla", dont XXXX est mandataire et qui sera prochainement mis à l'enquête. {voir étude}</p> <p>L'absence de la mesure concernant le réaménagement du giratoire H189 - Route de la Pâla N12 dans le PA5 compromet le fonctionnement du réseau routier. Cette mesure, présente dans le PA3, incluait la construction de deux bypass visant à assainir le giratoire. Malgré son importance démontrée, cette mesure n'a pas été reconduite dans le PA4, ni dans le PA5. Or elle est indispensable pour garantir la fluidité du réseau, le giratoire étant déjà saturé à l'état actuel. L'augmentation de trafic sur la H189 engendrée par l'urbanisation du territoire ne fera qu'aggraver la situation, avec des remontées de files conséquentes et des possibles problèmes de sécurité. Il est ainsi demandé de réexaminer le maintien de cette mesure dans le PA5.</p>	<p>La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure</p>	<p>Les PA ne mentionnent pas systématiquement toutes les mesures acceptées des générations antérieures. Le carrefour a été intégré à la mesure SUP.01 sur le fonctionnement de la jonction, dont l'étude devra déterminer les aménagements adaptés pour gérer le trafic TIM.</p>
--	---	--

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Cette présente note s'inscrit dans le cadre de la consultation publique du projet d'agglomération de 5ème génération (PA5). Ce nouveau projet propose des modifications importantes du réseau cyclable par rapport à l'ancienne génération (PA4). Ces modifications ont des impacts sur le projet du PAD n°43 "La Pâla" qui sera prochainement mis à l'enquête, et dont XXXX est mandataire.</p> <p>Le commentaire porte sur le tronçon de l'itinéraire v7 "Planchy - Le Pâquier", empruntant la route de la Pâla et traversant le PAD 43. Le tronçon en question est illustré sur la figure 1 ci-dessous.</p> <p>Les porteurs du projet du PAD 43 la Pâla, accompagné de ses mandataires, proposent de déplacer cet itinéraire à l'intérieur du quartier, comme représenté sur la figure 2 ci-dessous. Il conservera la hiérarchie des voies et des usages à toutes échelles du quartier (voir figure dans rapport)</p> <p>Plusieurs éléments contribuent à cette proposition. Ils sont évoqués ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du confort de l'itinéraire {voir rapport} - Amélioration du carrefour d'accroche {voir rapport} - Sécurisation de l'itinéraire {voir rapport} - Potentiel d'animation, de confort et de services {voir rapport} - Longueur de l'itinéraire {voir rapport} <p>L'itinéraire vélo v7 "Planchy - Le Pâquier" du PA5, actuellement en consultation, prévoit d'emprunter la route de la Pâla. Cette présente note propose de déplacer ce tronçon à l'intérieur du nouveau quartier de la Pâla (PAD 43), entre le parc et l'îlot A2, pour des raisons de confort, de couture urbaine, et de sécurité. Le déplacement limite les conflits et les temps d'attente, tout ne ne péjorant pas la longueur du tracé.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte. Néanmoins, la mesure jalonnement cyclable de mobilité quotidienne est une vision conceptuelle à consolider lors du développement de la mesure.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Acteur privé (anonymisé)	Acteur Privé
		Date de transmission de l'avis 9.12.2024
		Numéro interne PR05

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>En tant que propriétaire de l'article XXX de la commune de Vuadens, je remarque être directement concerné par un périmètre d'urbanisation qui a été ajouté sur ma parcelle, soit l'article XXX (voir illustration ci-dessous, zone avec croix rouge) : {voir figure}</p> <p>Je m'oppose catégoriquement à ce périmètre d'urbanisation ainsi qu'à la route d'accès, tous deux accolés à mon habitation.</p> <p>Je rappelle que, selon une brève rencontre avec notre syndic, un périmètre d'urbanisation se situait à 150 mètres de mon habitation avec un accès du côté de la Route du Margy (côté Bulle). Ce périmètre d'urbanisation, tel que présenté, n'a jamais été abordé et en l'état, je ne peux rentrer en discussion.</p> <p>Je rappelle aussi que selon nos échanges, il est indispensable que les conditions d'aménagement du territoire de la surface bâtie et adjacente de ma ferme ancienne, sur cette même parcelle, soient modifiées afin que je puisse la valoriser librement et en mon nom propre (démolir, reculer, reconstruire, mêmes volumes ou volumes différents, ...). En effet, la protection actuelle ainsi que l'absence de zone sont très contraignants et bloquent toutes possibilités.</p> <p>Il est évident que si je cherche à démolir et reconstruire plus en arrière mon ancienne ferme pour créer une aisanse vis-à-vis de la route cantonale, ce n'est pas pour être accolé à un cycle d'orientation.</p> <p>Je tiens à rappeler que ce qui est proposé sur ce plan ne m'a jamais été montré, que je n'y ai donc jamais donné d'accord et que s'il n'est pas possible de positionner ce périmètre d'urbanisation plus éloigné de mon habitation, avec une route d'accès coté Bulle et avec la possibilité de reculer mon bâtiment pour en construire un autre, je ne rentre même pas en discussion.</p>	<p>Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.</p>	<p>Mobul prend bonne note de ce commentaire, qui sera transmis à la Commune de Vuadens.</p>
--	---	---



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Acteur privé (anonymisé)	Acteur Privé
		Date de transmission de l'avis 10.12.2024
		Numéro interne PR06

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
Carte C1.1 : Flèche « Réseau MD » : Il n'y aura pas de possibilité de rejoindre la rive droite comme mentionné.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La flèche est indicative, il ne paraît pas nécessaire d'adapter celle-ci étant donné qu'une liaison piétonne subsiste.
Carte C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement.	Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière	L'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la localisation du stationnement au Liaubon.
Carte C1.3 : Il y a un tracé « Maillage piétonnier » en rive droite qui ne sera plus accessible. Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement. Le tracé de la télécabine ne descend pas jusqu'au Martinet. L'arrêt de bus « Le home » a disparu des cartes mais il n'a jamais été question de le supprimer. L'arrêt de bus du Liaubon viendrait en sus.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les remarques ont été prises en compte, excepté celle sur le parking visiteurs car l'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la relocalisation du stationnement au Liaubon.
Carte C1.4 : Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement.	Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière	L'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la localisation du stationnement au Liaubon.
Carte C1.4.1 : Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement. Même remarque que C1.3 : L'arrêt de bus « Le home » a disparu des cartes mais il n'a jamais été question de le supprimer. L'arrêt de bus du Liaubon viendrait en sus.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les remarques ont été prises en compte, excepté celle sur le parking visiteurs car l'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la relocalisation du stationnement au Liaubon.
Carte C1.5 : Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement. Même remarque que C1.3 : L'arrêt de bus « Le home » a disparu des cartes mais il n'a jamais été question de le supprimer. L'arrêt de bus du Liaubon viendrait en sus. Même remarque que C1.3 : Le tracé de la télécabine ne descend pas jusqu'au Martinet.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les remarques ont été prises en compte, excepté celle sur le parking visiteurs car l'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la relocalisation du stationnement au Liaubon.
Carte C1.6 : Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement. Même remarque que C1.3 : L'arrêt de bus « Le home » a disparu des cartes mais il n'a jamais été question de le supprimer. L'arrêt de bus du Liaubon viendrait en sus. Même remarque que C1.3 : Le tracé de la télécabine ne descend pas jusqu'au Martinet. Dans la légende, la liaison câblée en projet est mentionnée comme « procédure OFT » alors que l'OFT a délégué cette procédure au canton (l'OFT restera compétente pour les aspects technique et l'autorisation d'exploiter) mais il s'agira d'une demande de permis de construire et non d'une procédure d'approbation des plans (PAP).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Les remarques ont été prises en compte, excepté celle sur le parking visiteurs car l'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la relocalisation du stationnement au Liaubon.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Carte C1.6.1 :</p> <p>Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement. L'arrêt de bus « Le Home » est mentionné comme supprimé mais il n'a jamais été question de le supprimer. L'arrêt de bus du Liaubon viendrait en sus.</p> <p>Même remarque que C1.3 : Le tracé de la télécabine ne descend pas jusqu'au Martinet.</p> <p>Même remarque que C1.6 : Dans la légende, la liaison câblée en projet est mentionnée comme « procédure OFT » alors que l'OFT a délégué cette procédure au canton (l'OFT restera compétente pour les aspects technique et l'autorisation d'exploiter) mais il s'agira d'une demande de permis de construire et non d'une procédure d'approbation des plans (PAP).</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les remarques ont été prises en compte, excepté celle sur le parking visiteurs car l'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la relocalisation du stationnement au Liaubon.</p>
<p>Carte C1.6.2 :</p> <p>Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement. Il manque le chemin pédestre du Liaubon au Martinet.</p> <p>Il y a un tracé piéton en rive droite qui ne sera plus accessible.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les remarques ont été prises en compte, excepté celle sur le parking visiteurs car l'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la relocalisation du stationnement au Liaubon.</p>
<p>Carte C1.6.3 :</p> <p>RAS, si ce n'est : Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement.</p>	<p>Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière</p>	<p>L'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la localisation du stationnement au Liaubon.</p>
<p>Carte C1.6.4 :</p> <p>RAS, si ce n'est : Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement.</p>	<p>Requête non retenue. Le comité n'entre pas en matière</p>	<p>L'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la localisation du stationnement au Liaubon.</p>
<p>Carte C1.6.5 :</p> <p>Même remarque que C1.2 : Il manque le parking actuel visiteur qui est en zone constructible actuellement. Il y a mention d'un parking couvert et d'un parking P+R, est-ce juste de l'indiquer comme ceci ?</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Les remarques ont été prises en compte (simplification des parkings mentionnés), excepté celle sur le parking visiteurs car l'information n'est pas utile sur ce plan, et la stratégie considère la situation "à terme" avec la relocalisation du stationnement au Liaubon.</p>
<p>Remarques générales :</p> <p>Le chemin pédestre du Liaubon au Martinet n'est mentionné nulle part.</p> <p>Globalement, les données du projet du Parc du chocolat Cailler ont été prises en compte correctement.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA Secrétariat général Route du Vieux-Canal 6 – 1762 Givisiez	Acteur Privé
		Date de transmission de l'avis 10.12.2024
		Numéro interne PR07

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

<p>Remarques générales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nous constatons qu'aucune mesure concrète (par exemple : voies de bus, suppression des passages à niveau, priorisation aux carrefours) n'a été proposée afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus dans l'agglomération, ce qui permettrait de réduire les temps de parcours et d'améliorer la ponctualité, surtout aux heures de pointe. Cela constitue un enjeu clé pour la décarbonation et le transfert modal. A titre indicatif, seuls 5% du réseau MOBUL disposent de voies de bus dédiées. - Il est essentiel d'avoir une vision globale de l'ensemble des mesures sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. - Une coordination avec les TPF doit être menée dans le cadre des projets et avant-projets concernant la suppression, la mise en conformité ou la création de nouveaux arrêts et infrastructures routières. - TPF INFRA constate qu'il n'existe aucune mesure finançable par le PA5 visant l'une ou l'autre suppression de(s) passage(s) à niveau en Ville de Bulle (PN La Poste, Rte de Vevey, St-Denis, Moléson). 	<p>La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure</p>	<p>Réponses remarque 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour du chapitre 3.8.4 : diagnostic montre une vitesse commerciale satisfaisante, pas de point noir en termes de circulation du bus. Mobul invite les TPF à transmettre les éléments de diagnostic utiles à étayer les manques évoqués. - Constat que l'axe de Riaz ne fonctionne pas pour les bus, giratoire devant Migros surchargé : La ville de Bulle est en train d'améliorer le fonctionnement de l'axe de Riaz, avant la mise en oeuvre du PA5, avec notamment une priorité au feu. - Constat que l'axe de Vevey ont des retards, cause travaux, théoriquement résolu dès fin de ceux-ci : constat que les retards sur l'axe de la Tour-de-Trème sont largement causés par les travaux en cours, analyses effectuées après la fin des travaux, et mesures complémentaires éventuellement introduites <p>Réponse remarque 2 : Mesures déjà prévues dans PA précédents ou au PA5 qui participeront à prioriser les TP dans le cadre de réaménagements routiers (arrêts sur chaussée, etc.), p. ex. carrefour Condémine-Morlon</p> <p>Réponse remarque 3 : ok, pour info, coordination sera menée en temps opportun</p> <p>Réponse remarque 4 : Etude sur les passages à niveau sera lancée prochainement (découle de la vision 2050+ cantonale, voir fiche AGGLO.A.08)</p>
L'augmentation de cadences des lignes régionales doit être confirmée par le Canton de Fribourg.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Ce point a été coordonné avec le SMO et le SPC.
Ligne 234 : cadence 30' aux HP et non pas aux HPS uniquement.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La desserte de la ZA En Trème sera complétée dès 2029 en lien avec la décarbonation du réseau MOBUL.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
« A l'exception de la gare, la fréquentation des bus régionaux est relativement faible ». Il serait intéressant de savoir sur quelles données se basent cette affirmation	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La texte a été reformulé.
« Des mesures de gestion du trafic sont en cours de mise en oeuvre (vision 2030 et mesures PA3) afin de diminuer l'impact du trafic individuel au centre-ville et de donner la priorité aux TP. Ces mesures permettront de réduire la pression du trafic sur les différents carrefours à l'intérieur du périmètre urbain. Elles permettront également d'améliorer la circulation des transports publics et de dissuader l'utilisation de la voiture pour se rendre en ville ». TPF s'interroge sur les mesures dont il s'agit concrètement.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	L'objectif central du PA5 est de maîtriser les TIM et de développer les modes de transport alternatifs à la voiture, dont les TP. Mobul se tient à disposition des TPF pour passer en revue l'ensemble des mesures prises ou à venir.

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
« L'offre est étendue aux nouvelles communes de manière complémentaire à l'offre ferroviaire (Marsens, Echarlens et Epagny n'auront pas de gare desservie au moins à la demi-heure). » Cette phrase manque selon nous de clarté.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La texte a été reformulé.
Il n'est pas clairement décrit de ce qui est entendu par le principe de tram-train entre Planchy-Broc. Toutefois cette relation doit s'inscrire dans le concept d'offre voulu par le Canton et validé par l'OFT. Il doit être clarifié si des infrastructures ferroviaires nouvelles ou modifiées sont nécessaires.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La principe de tram-train fait référence au PDR. L'adaptation des infrastructures dévoile de la vision 2050+ cantonale. Mobul inscrit une étude pour évaluer les infrastructures requises (voir fiche AGGLO.A.08).
« Le temps de trajet du RE entre Bulle et Fribourg sera amélioré grâce à PRODES EA 2035. Par ailleurs, la liaison Broc-Chocolaterie – Bulle – Fribourg – Berne sera renommé en IR19, ancrant ainsi l'inter-régionalité de la liaison. » Ce point est à coordonner avec TPF et les commanditaires. Point d'attention : les trains grandes lignes sont auto-financés.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO et prise en compte.
La liaison de mobilité entre Planchy sud et Planchy-nord est à exclure dans sa configuration actuelle. En effet, il est proposé d'introduire de la mobilité douce tout public sur un site industriel interdit au public, sur lequel devrait à terme circuler des véhicules de transbordement fret voie métrique, des camions, des véhicules légers et des véhicules bétonniers (Béton Frais Gruyères SA).	La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	La liaison a été maintenue en cohérence avec le masterplan Planchy établi.
L'arborisation prévue doit respecter les distances minimales avec le domaine ferroviaire. Une coordination avec TPF INFRA est nécessaire.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
La thématique des park and rail doit être davantage explorée car la situation reste préoccupante pour l'avenir. En effet, la position prévue des P+R sur le plan est peu efficace et incite les automobilistes à se concentrer vers la gare de Bulle, alors qu'il serait davantage préférable de parquer les véhicules en périphérie de la ville et proche d'un point d'arrêt ferroviaire (exemple pour les besoins du parc d'attraction futur Broc chocolaterie).	La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	La stratégie du PA5 est conforme à la stratégie cantonale (principe du "rabattement sur le TP au plus proche du domicile"). La gestion des flux touristiques est réalisée au niveau de la région qui a intégré une étude dans le cadre de la mesure M10 du PDR.
L'assainissement de la jonction autoroutière et de la H189 ne prend pas en compte les infrastructures dédiées au bus en particulier sur la Route de Riaz au niveau du giratoire. De plus, selon le développement prévu dans le projet de l'Agglomération Rive-Lac, un produit bus rapide par l'autoroute entre Vevey et Bulle est envisagé	La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	Les études inscrites au PA5 doivent être menées afin de déterminer les infrastructures nécessaires.
Les points d'arrêt de Planchy-sud et Planchy-nord sont présentés dans le plan de situation transport public. Or il est à relever que les deux points d'arrêt ne sont pas encore inscrits dans quelconques étapes d'aménagement pour obtenir un financement via le fond infrastructure ferroviaire (FIF). L'horizon temporel de réalisation entre la vision ferroviaire cantonale et la vision MOBUL pourrait s'avérer bien différent. Nous invitons par cette occasion les politiques locales à aller de l'avant pour pousser au niveau cantonal le début des études de ces 2 points d'arrêt à introduire sur le réseau ferroviaire. L'amélioration des temps de parcours entre Fribourg et Bulle n'est pas prévue avant 2029.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Mobul prend bonne note de ce commentaire.
Le plan de synthèse met en évidence la réintroduction de l'arrêt ferroviaire de la Parqueterie. Ce point d'arrêt n'est pas mis en évidence dans la vision ferroviaire 2050+ du Canton de Fribourg, la réintroduction n'a d'ailleurs pas été rediscutée avec TPF avant cette consultation.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (halte "à étudier").
L'amélioration de la gare de Vuadens avancée par MOBUL dépendra du développement de la zone et des fréquentations futures. Les interfaces de mobilité vers la zone ferroviaire doivent être coordonnées avec les TPF. TPF se réserve le droit de réserver les emprises pour la construction d'un point de croisement avec quai à 120m. Cette mesure doit être coordonnée de manière étroite entre les différents protagonistes du secteur (y compris le projet Atlantis-Center et la Commune). L'infrastructure devrait être justifiée et accompagnée d'un besoin lié à un développement de l'offre avec une gare de croisement. Pour le moment, aucun développement n'est envisagé pour Vuadens. Pour répondre à la demande, un concept de passage sous-voie devrait être étudié.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Mobul inscrit l'étude (voir fiche SUP.03) qui vise notamment à coordonner les besoins des acteurs concernés.
Le déplacement de la halte de la Ronclina fait l'objet de discussions entre TPF et la Ville de Bulle. Il concerne également l'intégration des mesures IM.A.2 et MD.A.P.08. La réalisation du déplacement de la halte de la Ronclina dépend des financements de TPF INFRA (OFT) et de la Ville de Bulle au travers d'une clé de répartition	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte (fiche IM.A.2 supprimée, contenu couplé à la fiche SUP.04).

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>SUP.05 : Actuellement, la ligne 260 relie la gare à la cité de Gruyères avec une cadence horaire. Le développement de l'offre prévu dans les années venir permettront à termes d'avoir une meilleure offre. Dans le cas du déplacement de la gare de Gruyères en souterrain sous la cité, une coordination avec les TPF sera nécessaire</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La fiche SUP.05 a été supprimée.</p>
<p>Le développement de la zone de Planchy devra se faire avec le maintien de l'interface de marchandise. Le PLUR prévoit 0.5 sillons par heure sur la ligne 254. Actuellement, aucune indication concernant le trafic de marchandise n'est prévue dans la planification long terme du Canton de Fribourg.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La fiche de mesure a été complétée (désormais SUP.05).</p>
<p>ER.A.P : Les mesures d'aménagements cyclistes sur cet axe engendrent des entraves à la circulation des bus. Un concept sur le développement des voies bus doit accompagner les mesures d'aménagements cyclistes.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Le principe de priorisation des modes au sein de l'agglomération est, dans l'ordre : piéton - vélo - TP - TIM. L'étude sur le compartimentage routier (voir fiche AGGLO.A.04), couplée à celle sur les passages à niveau (voir fiche AGGLO.A.08), permettra d'établir un plan d'action pour fluidifier la circulation des vélos et des TP en agissant prioritairement sur la maîtrise de l'accessibilité TIM.</p>
<p>Concernant ER.A.P.04 Echarlens La modification de l'itinéraire des bus à travers le village n'a pas encore été discutée avec le canton de Fribourg. Si cette condition est confirmée, nous nous verrons contraints d'émettre préavis défavorable sur la limitation de la vitesse ou zone à 30 km/h en raison des allongements de temps de parcours qui affectent l'exploitation et les correspondances. Une éventuelle adaptation de l'horaire nécessite l'accord du canton de Fribourg. Pour avoir vision globale des impacts de cette limitation de vitesse sur l'horaire de la ligne, une coordination entre TPF, les communes et le commanditaire est nécessaire</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été coordonnée avec le SMO, et prise en compte.</p>
<p>IM.A.1 : Les TPF sont parties prenantes du projet et ne figurent pas sur la fiche</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La fiche a été complétée.</p>
<p>L'arrêt Echarlens, bif ne sera pas desservi par la ligne 201 en 2025 (cité à plusieurs reprises dans le rapport)</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>L'arrêt Echarlens, bif. sera desservi par la ligne 201 à terme. Dans les planches du PA5, l'arrêt est desservi dès l'horizon A.</p>
<p>Le plan de canopée prévoit l'arborisation de nombreux axes routiers, les arbres devront respecter les gabarits pour la bonne circulation des bus</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>La remarque a été prise en compte.</p>



Les remarques ci-dessous ont été émises par :

Service / Commune / Acteur	Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut Place du village 6, 1660 Château-d'Oex Bruno Clément, Directeur	Acteur Privé
		Date de transmission de l'avis 12.12.2024
		Numéro interne PR08

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
----------------------------	----------------------------	-------------------------

Ch. 3.3 / C1.1 : Comme remarque préliminaire nous trouverions utile de mentionner dans ce PA5 (carte C 1.1. et rapport chap 3.3) la présence du Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut en bordure immédiate de l'agglomération bulloise, surtout que la commune de Gruyères en fait intégralement partie. Nous n'avons trouvé aucune référence dans les documents. Au niveau coordination, la présence du Parc est mentionnée dans les plans directeurs (niveaux cantonal, régional et communal). Il est donc cohérent qu'elle le soit également au niveau du projet d'agglomération.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut est déjà intégré à la stratégie paysage, il n'est pas opportun de l'indiquer dans la vision.
Pourquoi le Plan canopée n'inclut-t-il pas les agglomérations alentours, notamment celles de Pringy, Epagny, Gruyères, Moléson et Broc ?	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Toute les communes sont concernées dans la phase II.
Des propositions de mesures de végétalisation et désimperméabilisation ont été faites en 2024 par le Parc Gruyère Pays-d'Enhaut, l'école a accepté quelques plantations.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Ce parking est actuellement perméable. La commune est en réflexion pour le rénover (imperméabiliser). Des propositions de plantations ont déjà été faites par le Parc.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.
Il ferait sens d'intégrer le tronçon Pringy-Saussivue (itinéraire Suisse mobile), tout comme celui entre la Tour-de-Trême et Broc par la forêt de Bouleyres (très utilisé par les piétons et cyclistes).	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte, les itinéraires MD à caractère paysager et biologique ont été revus.
Remarque : La mise en place de prairies fleuries et un entretien extensif des talus (mesures que nous préconisons également) permettent également de favoriser la biodiversité qui pourraient compléter ce qui est prévu.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Le rapport a été complété.
La mise en place d'une ligne directe Bulle – Pays-d'Enhaut (voir Gstaad) fait partie à notre connaissance de la planification PRODES à moyen terme. Il serait important de veiller à améliorer les temps de transbordement à Montbovon avec le MOB en direction du Pays-d'Enhaut dans les deux sens. Car en effet, il y a un potentiel de report modal du trafic pendulaire et de loisirs entre l'agglomération bulloise et le Pays-d'Enhaut-Saanenland.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	MOBUL prend bonne note de ce commentaire.
Dans ce même sens il nous semble important d'assurer une fréquence de 30' toute la journée sur la ligne Montbovon-Bulle (S50) ainsi que sur la ligne de bus Pringy-Jaun (en continuité du RER jusqu'à Broc). L'amélioration de cette dernière ligne est importante non seulement pour garantir une desserte de la vallée de la Jogne à demi-heure avec connexion sur le RER, mais aussi pour une liaison touristiques entre pôles et attractions touristiques majeures, dont 3 qui se trouvent dorénavant dans le PA (Chocolaterie de Broc et Cité-château de Gruyères et Maison du Gruyère).	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Ce qui est demandé est déjà prévu jusqu'à Charmey. Pour la ligne ferroviaire Montbovon-Bulle, il s'agit surtout d'une utilisation touristique. Donc à priori, peu d'enjeu nécessitant une augmentation de cadence. Pour la ligne de bus régional Charmey-Jaun, celle-ci est déjà prévue dans la planification cantonale des bus régionaux, avec un renforcement de la cadence de la ligne 260 (Charmey-Jaun) à la demi-heure à l'horizon C. Le PA5 ne se prononce pas sur la planification ferroviaire.
L'accès au Château de Gruyères devrait être assuré par une ligne compétitive entre la halte de Pringy et le bourg afin de favoriser l'utilisation des transports publics	Modification à introduire dans le PA5/PDA	Une amélioration de la ligne régionale est prévue dans la planification cantonale des bus régionaux (cadence 30').

Extrait du texte de l'avis	Prise de position du CoDir	Prise de position MOBUL
<p>Une coordination avec le canton de Fribourg et l'UFT devrait être recherchée dans le cadre du projet mise en tourisme des hubs de mobilité avec deux gares pressenties dans le périmètre Mobul (Pringy et Broc). Projet dans lequel le Parc est également intégré.</p>	<p>Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.</p>	<p>Le volet touristique est planifié par le PDR.</p>
<p>Un itinéraire direct hors trafic avec traversée de giratoire sécurisée nous semble important entre Epagny et Bulle (potentiel pendulaire sur l'axe routier principal vers l'Intyamon), Idem entre Broc et Bulle pour le bassin versant de la Jogne, même s'il a été en partie amélioré. Ceci en complémentarité avec l'itinéraire mobilité douce en triangle entre Bulle, Pringy et Broc prévu dans la planification cantonale et qui aurait un rôle davantage orienté sur la mobilité touristique.</p>	<p>Modification à introduire dans le PA5/PDA</p>	<p>Des itinéraires directs hors trafic sont prévus, au PA4 ou au PA5 (provisoire, en attente de la révision du PSV cantonal en cours) dans l'ensemble du "triangle" entre Bulle, Broc et Pringy.</p>
<p>A notre connaissance il n'est pas fait allusion aux possibilités de car-sharing dans les P+R ou P+B. Ces solutions relativement faciles à mettre en place pourraient contribuer à un plus grand transfert modal vers les TP (visiteurs extérieurs avec dernier kilomètre possible en car-sharing p.ex., abandon de la deuxième voiture voire de la voiture pour les habitants)</p>	<p>Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.</p>	<p>Ces possibilité devraient être évaluées dans le cadre de l'étude M10 du PDR sur la gestion du stationnement. Cela ne correspond pas à la stratégie cantonale des parcs-relais.</p>
<p>Des parkings dédiés au co-voiturage pourraient également favoriser une utilisation rationnelle des véhicules privés. Nous pensons que pour l'Intyamon la place de l'ancienne gare d'Estavannens pourrait constituer un bon emplacement.</p>	<p>Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.</p>	<p>Ces possibilité devraient être évaluées dans le cadre de l'étude M10 du PDR sur la gestion du stationnement. Cela ne correspond pas à la stratégie cantonale des parcs-relais.</p>