

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 examinée ». 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 LMob 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 Valtralog Riaz

La mesure du PA1 ayant pris du retard, une fiche de mesure a été créée et intégrée au PA5 pour le projet Valtralog 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