



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	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
----------------------------	----------------------------	-------------------------

"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."	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Mobul prend bonne note de ce commentaire.
"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."	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Mobul prend bonne note de ce commentaire.
"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."	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Mobul prend bonne note de ce commentaire.



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 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 aissance 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>	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.
<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>	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.
<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>	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.
<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>	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.
<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>	Modification à introduire dans le PA5/PDA	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>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>	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.



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-Trême 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 Trême 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 œuvre (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 "rattachement 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
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	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche SUP.05 a été supprimée.
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.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche de mesure a été complétée (désormais SUP.05).
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.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	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.
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	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été coordonnée avec le SMO, et prise en compte.
IM.A.1 : Les TPF sont parties prenantes du projet et ne figurent pas sur la fiche	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La fiche a été complétée.
L'arrêt Echarlens, bif ne sera pas desservi par la ligne 201 en 2025 (cité à plusieurs reprises dans le rapport)	Modification à introduire dans le PA5/PDA	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.
Le plan de canopée prévoit l'arborisation de nombreux axes routiers, les arbres devront respecter les gabarits pour la bonne circulation des bus	Modification à introduire dans le PA5/PDA	La remarque a été prise en compte.



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-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-Saussy (itinéraire Suissemobile), 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 touristique 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
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.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Le volet touristique est planifié par le PDR.
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.	Modification à introduire dans le PA5/PDA	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.
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)	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Ces possibilités 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.
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.	Demande à traiter par une autre instance. Elle sera transmise.	Ces possibilités 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.