

VILLE DE BULLE

DÉMARCHES PARTICIPATIVES ■ RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE
DU MARCHÉ COUPLÉ À UN PROJET DE PARKING SOUTERRAIN

rapport de synthèse



GEA valotton et chanard SA
architectes - urbanistes FSU
rue de bourg 28
CP6326 1002 Lausanne
tél + 41 21 310 01 40
fax + 41 21 310 01 49
info@geapartners.ch
www.geapartners.ch

19031 TC EG SH

MANDATS\Bulle\19031_ream_place_
marche\08_rapports_gea\19031_
rapport_synthese_v7.indd

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	1
1.1	Préambule	1
1.2	Objectifs	1
1.3	Périmètre d'étude et contexte	2
1.4	Etudes spécialisées	11
1.5	Planifications supérieures	13
1.6	Diagnostic	19
2	MÉTHODOLOGIE	20
2.1	Méthodologie	20
2.2	Groupe de travail	20
2.3	Démarche	21
3	SYNTHÈSE DE L'ATELIER I	23
3.1	Définition d'un espace public	23
3.2	Perceptions	23
3.3	Convergences et divergences	26
3.4	Arbitrages, orientations et recommandations	27
4	SYNTHÈSE ATELIER II	34
4.1	Variantes élaborées	34
4.2	Conclusions des ateliers	42
4.3	Offre et bilan de stationnement	43
4.4	Localisation du parking souterrain	45
5	MISE EN OEUVRE ET PERSPECTIVES	46
5.1	Recommandations	46
5.2	Cahier des charges	48
5.3	Communication	48
5.4	Méthodologie de valorisation des espaces publics	49
6	CONCLUSION	50
7	ANNEXES	53

1 INTRODUCTION

1.1 Préambule

La ville de Bulle est un site d'importance nationale selon l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS). Comme tout le bourg, la place du Marché fait partie d'un périmètre construit d'importance nationale. En application du plan directeur cantonal, il s'agit d'un périmètre construit à protéger de catégorie 1. Recensée aux parcs et jardins historiques de l'ICOMOS et dont les aménagements sont protégés par une mesure du PAL, la place du Marché fait l'objet de diverses vellétés de développement. Certains acteurs soutiennent l'idée de construire un parking souterrain, sous la place du Marché, afin de supprimer les places de stationnement en surface et ainsi libérer l'espace public pour un réaménagement complet au profit des usagers. Alors que d'autres estiment la situation actuelle suffisante et qu'il ne serait pas possible de faire vivre une place d'une telle dimension, sans l'activité générée par son accessibilité automobile.

La place du Marché se trouve dans un périmètre archéologique, qui renferme dans ses souterrains les vestiges de la cité médiévale et des constructions d'avant l'incendie de 1805. Les alentours de l'église pourraient même compter des vestiges carolingiens et romains. De fait, la Commission des Biens Culturels (CBC) a transmis le 8 juin 2017, un préavis défavorable concernant une pré-étude de faisabilité pour la construction d'un parking de deux niveaux en sous-sol sous la place et la rue du Marché, proposé en novembre 2016 par un acteur privé et présenté en janvier 2017 à la Municipalité. La CBC se basait notamment sur l'avis de la Commission fédérale des monuments historiques de 2001, stipulant que les constructions souterraines en milieu historique devaient être systématiquement refusées, car elles porteraient une atteinte grave à la qualité historique et à la substance archéologique des sites protégés.

Dans le cadre de ces discussions, deux études sont réalisées. La première prétend que les places actuelles sont suffisantes et conditionne la création d'un parking en sous-sol à la suppression de places en surface. La seconde conclut, quant à elle, que la circulation en ville fonctionne bien et met en avant que la suppression de places de stationnement risque de générer une place vide. Il ressort de ces deux études qu'il n'y aurait, à l'heure actuelle, pas d'éléments justifiant l'absolue nécessité de construire un parking en souterrain, si ce n'est de créer, en surface, un espace public de qualité dont l'usage et la fonctionnalité restent à déterminer.

Ces divergences de points de vue sur le futur de la place du Marché ont conduit le Conseil communal à créer un groupe de travail, dans le but de lancer une réflexion approfondie sur son réaménagement, qui puisse aboutir à une vision commune et partagée par l'ensemble des acteurs concernés, et accompagner cette démarche.

Dès lors, le Conseil communal a mandaté le bureau GEA Vallotton et Chanard, architectes-urbanistes FSU à Lausanne, pour mettre en oeuvre une démarche participative et guider la réflexion.

1.2 Objectifs

Les démarches proposées et mises en oeuvre doivent répondre aux objectifs suivants :

- faire ressortir le potentiel de réaménagement de la place du Marché, en lien avec un projet de parking souterrain,
- se prononcer sur la pertinence de réaliser un parking souterrain,
- définir les orientations relatives aux espaces publics du centre-ville (périmètre élargi),
- forger une vision commune de l'aménagement du centre historique, et plus spécifiquement de la place du Marché,
- introduire des critères de réflexion sur les options d'aménagement, dans le but d'atteindre une solution favorable et partagée,
- définir les principales recommandations à inclure dans le futur cahier des charges, en vue d'un concours de projets.

1.3 Périmètre d'étude et contexte

1.3.1 Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude initial se focalise sur la place du Marché. Toutefois, il a rapidement été discuté d'élargir ce périmètre et d'ouvrir la réflexion à l'ensemble du centre-ville, en particulier pour les thématiques ayant trait à la mobilité et au stationnement.

L'illustration ci-dessous représente les trois périmètres d'intervention, à savoir le périmètre de la place du Marché, le périmètre du centre historique et le périmètre du centre-ville ou périmètre élargi.

Périmètres d'intervention

-  *périmètre de la place du Marché*
-  *périmètre du centre historique*
-  *périmètre du centre-ville ou périmètre élargi*



 *sans échelle*

source : Office fédéral de topographie, Etat de Fribourg

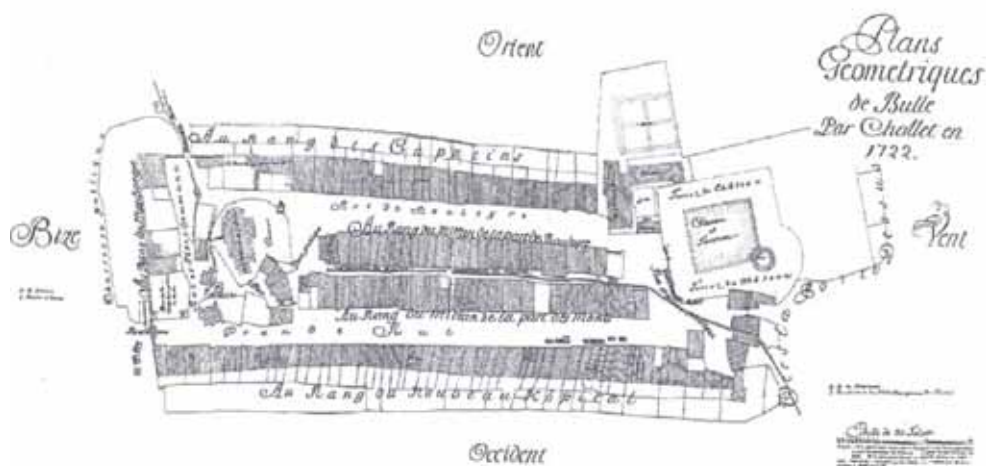
1.3.2 Contexte historique

La place du Marché se situe en plein coeur du noyau historique bullois. Elle est ainsi confrontée à de nombreuses contraintes patrimoniales et se trouve dans un périmètre archéologique impliquant des fouilles lors de travaux.

Avant l'incendie de 1805, qui détruisit la majeure partie de la ville, un rang bâti se trouvait sur l'actuelle place du Marché, dans le prolongement du bâtiment des Halles. Lors de la reconstruction, le conseil bullois décide de supprimer ce rang de maisons pour dégager une esplanade et réduire les risques d'incendies futurs.

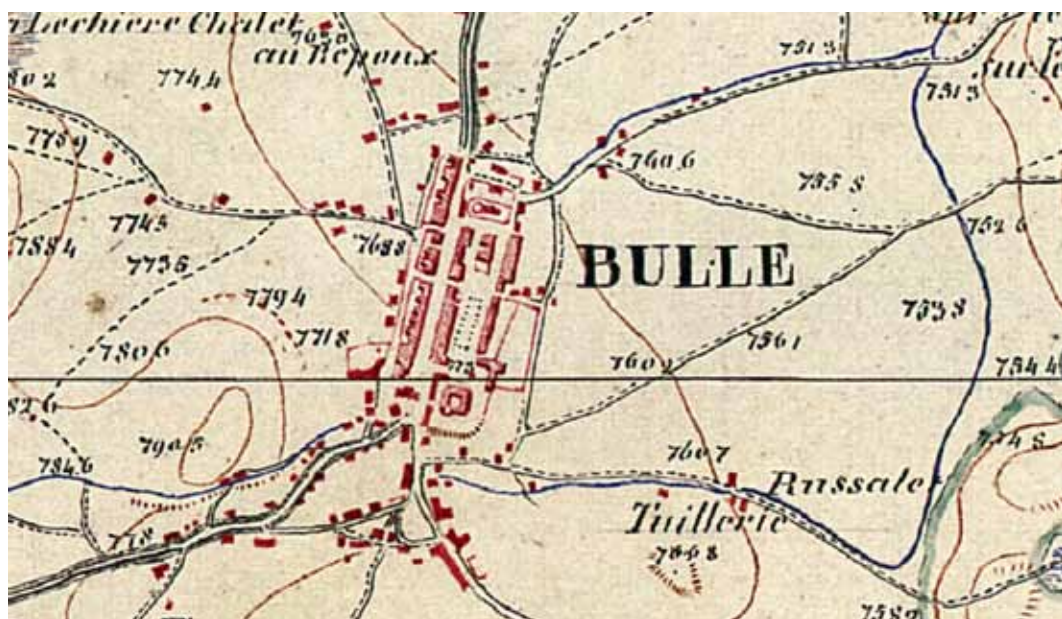
La place du Marché est dès lors une volonté urbanistique et non un espace résiduel.

Plan géométrique de la ville de Bulle dessiné en 1722 par Chollet



source : R. Flückiger, 1980

Plan de la ville de Bulle vers 1850



source : Stryiński

Vues historiques de la place du Marché



source : vue photographique, analyse historique, team+, 2007



source : vue photographique in Pro Fribourg, n° 152, 2006

Photographies actuelles de la place du Marché



source : images actuelles de la place du Marché, GEA, 2019



source : images actuelles de la place du Marché, GEA, 2019

1.3.3 Contraintes

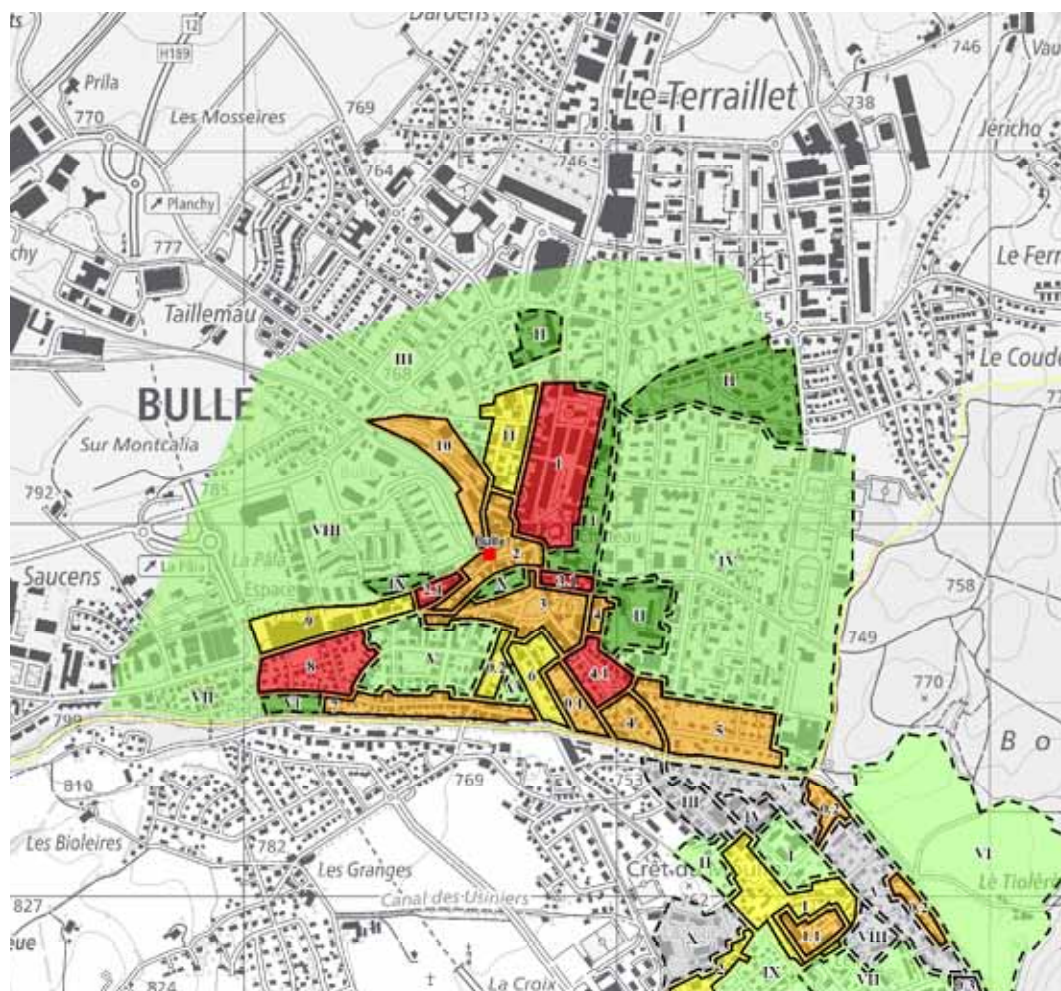
Le secteur du centre historique, qui comprend la place du Marché, est un site construit d'importance nationale (inventaire ISOS) et un périmètre à protéger de catégorie 1. La place du Marché est, de plus, recensée à l'ICOMOS et se trouve dans un périmètre archéologique, au vu des vestiges présents en souterrain.


Dès lors, en raison de son classement à différents inventaires et au patrimoine, d'une part, et des risques de surcoût important lié aux fouilles archéologiques nécessaires en cet endroit, d'autre part, les possibilités de construction de la place du Marché s'avèrent limitées.

Le terre, ainsi que les objets historiques qui composent la place (kiosque à musique, fontaine et monument Nicolas Chenux, Colonne Morris) sont recensés et doivent être conservés.

Inventaire ISOS

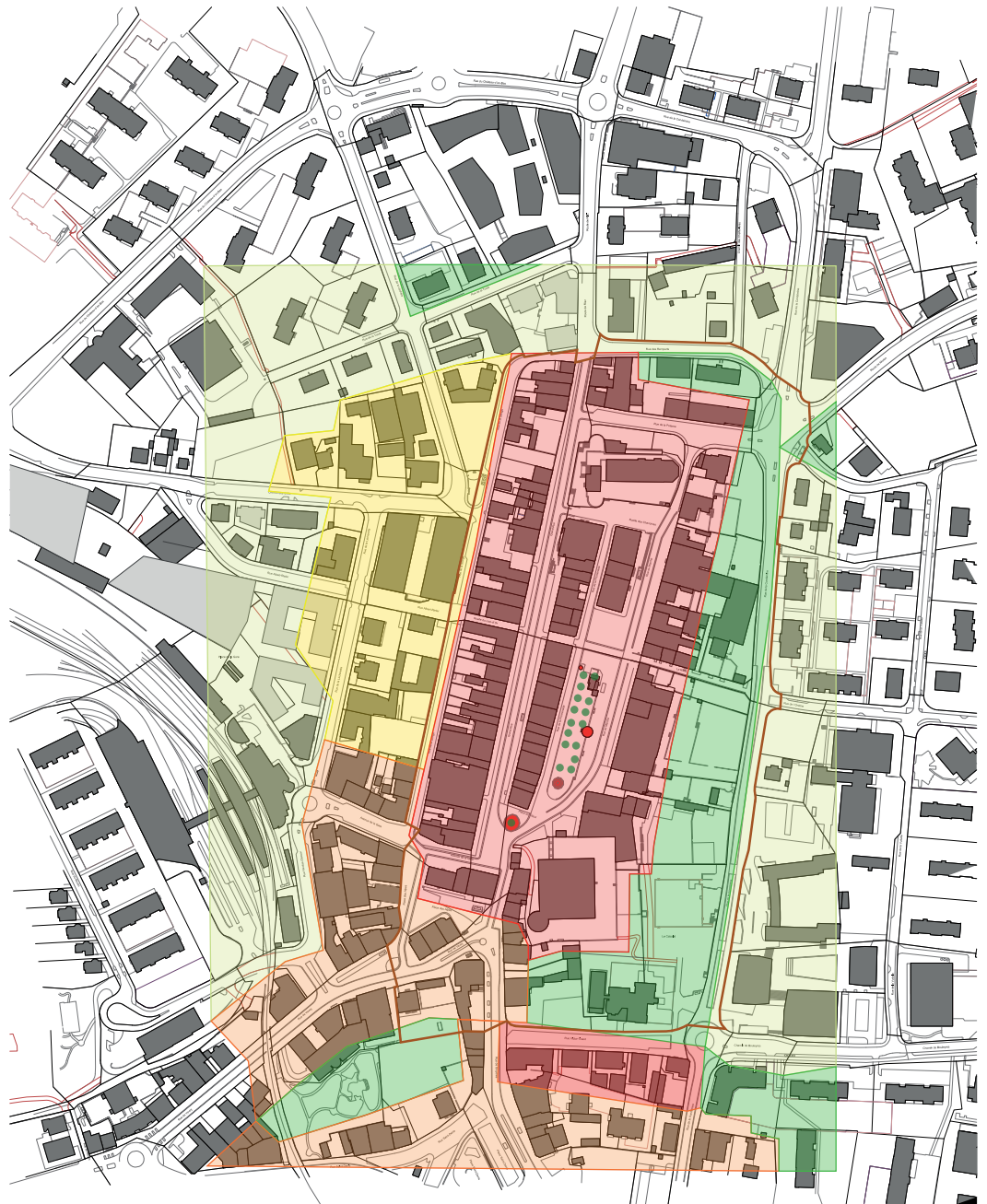
- Sites basés sur l'ISOS
- Importance nationale
 - Importance régionale
 - ▲ Importance locale
 - Non évalué
- Type d'objet ISOS - Polygone
- ▭ Périmètre environnant (PE)
 - ▭ Périmètre construit (P)
 - ▭ Ensemble construit (E)
- Catégorie de protection
- Périmètre construit de catégorie 1
 - Périmètre construit de catégorie 2
 - Périmètre construit de catégorie 3
 - Périmètre environnant de catégorie 1
 - Périmètre environnant de catégorie 2
 - Périmètre sans catégorie
- Limite cantonale



 sans échelle

source : portail cartographique du canton de Fribourg, périmètres ISOS, 2019

Plan des contraintes



Patrimoine

- Place classée au recensement des parcs et jardins historiques de l'ICOMOS

● **Objet recensé par le SBC**

● **Arborisation**

ISOS

■ Périmètre construit catégorie 1

■ Périmètre construit catégorie 2

■ Périmètre construit catégorie 3

■ Périmètre environnant catégorie 1

■ Périmètre environnant catégorie 2

■ **Périmètre archéologique recensé**

source : GEA, 2019

1.3.4 Place du Marché

En 2005, un processus de mandats d'étude parallèles (MEP) est initié par la ville de Bulle avec l'objectif de développer un concept d'aménagement des espaces publics. A cela s'ajoute l'avant-projet technique des mesures d'accompagnement de la route de contournement (H189) en mars 2005, qui présente notamment l'aménagement d'une zone de rencontre pour le périmètre du centre historique. Visant l'opportunité de garantir le mélange des divers usagers de l'espace public, le réaménagement consiste en une surface unitaire sur un même niveau, qui s'étend sur toute la surface publique, soit de façade à façade. La signalisation routière et les démarcations au sol sont réduites au strict nécessaire, pour que l'automobiliste qui traverse l'espace de rencontre reste attentif aux autres usagers de la route. Ces mesures d'accompagnement traitent également des axes internes ayant une fonction de transition entre les routes d'accès principales au centre-ville et le centre historique. Alors que la surface de circulation y reste séparée de l'espace réservé aux piétons, la vitesse de circulation du trafic motorisé est réduite pour garantir un maximum de mobilité entre les deux côtés de la rue. Selon les besoins, les bandes latérales destinées aux piétons peuvent également servir pour des étals de vente ou d'exposition, ou encore pour des terrasses de cafés.

La mise à l'enquête du projet de réaménagement du centre-ville, en septembre 2006, fait émerger de nombreuses oppositions, notamment de la part des milieux sensibles à la conservation du patrimoine. En découle, en février 2007, l'établissement d'une convention tripartite (Conseil communal, Pro Fribourg et Patrimoine Gruyère-Veveysse) visant :

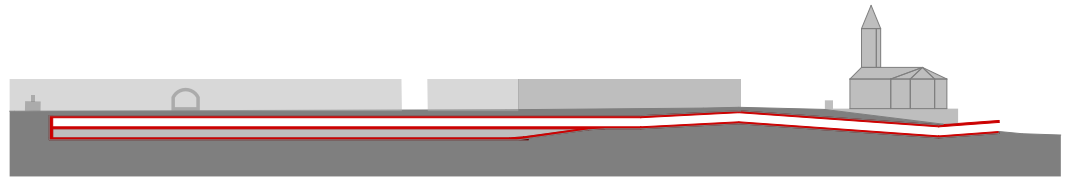
- la modification du projet de réaménagement du centre-ville pour une présence plus marquée d'éléments historiques, à l'instar des socles et des bandes pavées,
- la création d'une Commission d'experts incluant des représentants des associations signataires de la convention,
- la concordance entre les projets de la Grand-rue et de la place du Marché.

En accord avec la convention, le projet de réaménagement est révisé à la lumière d'une étude historique du lieu, puis réalisé en 2009.

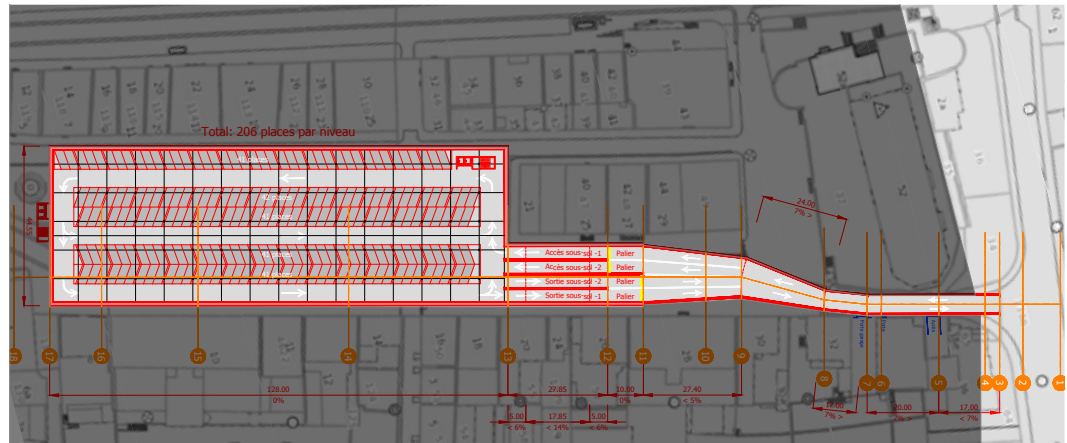
Le Conseil communal demeure toutefois régulièrement sollicité en matière de réaménagement du centre-ville. En 2010, MM. Denis Grangier et Nicolas Rime demandent d'étudier la piétonnisation d'une partie de la Grand-rue. Celle-ci fait alors l'objet d'une fermeture expérimentale en été 2011, tant du point de vue de l'appropriation de l'espace par les usagers que du point de vue des reports de trafic. S'ensuit en 2015 le postulat de M. Jacques Morand sollicitant une étude d'envergure pour la réalisation de parkings et leurs accès au centre-ville et en périphérie. Puis deux postulats en 2017 de MM. Baptiste Pasquier et Malik Seydoux, demandant respectivement un concept réaliste à long terme du centre-ville élargi et une étude de faisabilité, accompagnée d'un avant-projet, d'une estimation de capacité et de coût, pour la réalisation d'un parking sous la place du Marché, sous les jardins de Sainte-Croix et sous la place Saint-Denis. La Commission d'aménagement propose encore en 2017 de réaménager le centre-ville, notamment en rendant la rue de la Promenade piétonne. Celle-ci est partiellement fermée à la circulation pour une durée d'une année (25 juin 2018 - 25 juin 2019), visant à expérimenter la plus-value en termes d'attractivité de cet espace pour les commerces et les déplacements en mobilité douce.

La question d'un parking souterrain sous la place du Marché est apparue avec la proposition d'un projet citoyen en novembre 2016, présenté officiellement aux autorités en janvier 2017. Pensé sur deux niveaux sous l'ensemble de la place du Marché, il totalise 412 places de stationnement, soit 206 par niveau. Les accès (entrées et sorties) de l'ouvrage se font depuis la rue de la Poterne, en profitant de la différence de niveau. La surface de la place est par conséquent entièrement libérée des places de parc et de la circulation actuelles, et peut dès lors être repensée.

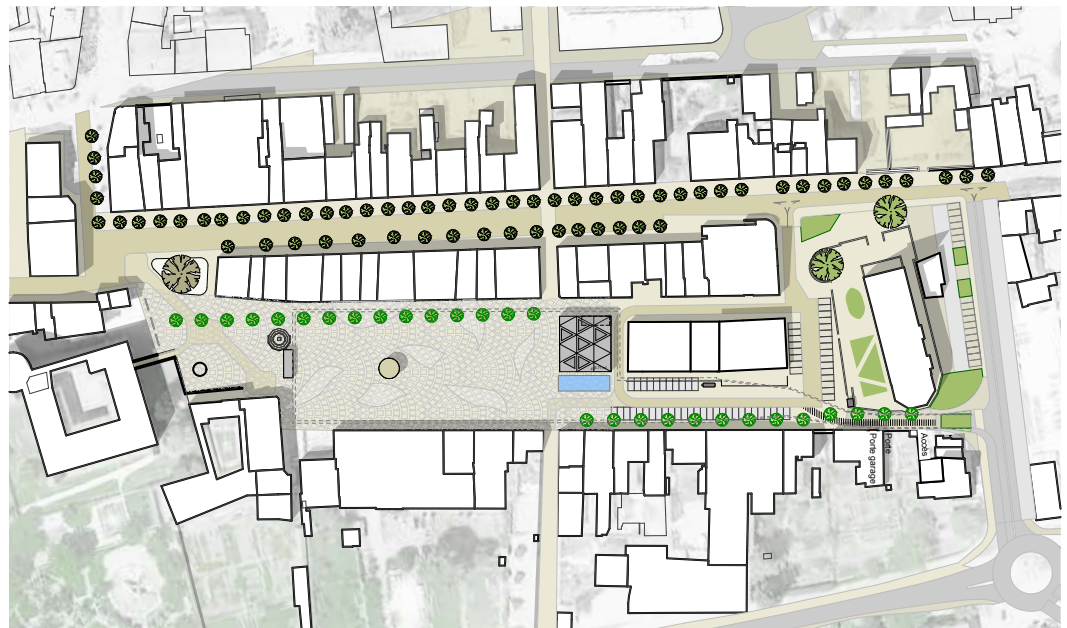
Avant-projet de parking souterrain sous la place du Marché : coupe, plan, situation



coupe



plan



plan de situation et aménagements

source : citoyen de la ville de Bulle, 2016

Le Conseil communal relaie cet avant-projet de parking souterrain aux services cantonaux et à la Commission des Biens Culturels pour préavis en février 2017.

La consultation de la pré-étude de faisabilité pour la construction d'un parking sur deux niveaux sous la place du Marché à Bulle se solde par un préavis défavorable de la part de la Commission des Biens Culturels, en date du 8 juin 2017.

Les raisons invoquées sont les suivantes :

- le site se trouve dans un périmètre construit d'importance nationale avec objectif de sauvegarde A,

-
- le projet irait à l'encontre des mesures du PAL, notamment concernant la protection des objets historiques (arborisation, aménagements généraux, kiosque, colonne Morris, fontaines, monument Nicolas Chenaux),
 - la place du Marché figure au recensement des parcs et jardins historiques de la Suisse établi par l'ICOMOS. En ce sens, l'intervention proposée est extrêmement lourde et porterait une atteinte grave à la qualité historique et à la substance archéologique du site,
 - l'intervention ne pourrait se justifier que par un intérêt public prépondérant de même niveau ou supérieur au degré de protection. Il faudrait faire valoir un intérêt national couplé à l'impossibilité d'y répondre d'une autre manière,
 - d'importants travaux de fouilles seraient nécessaires, impliquant des coûts élevés. Par le passé, la Commission des Biens Culturels s'était penchée sur des projets de parking sur ce site. Le service archéologique avait alors estimé les travaux de fouille, pour un projet de parking plus petit que celui de la présente pré-étude, à un coût approximatif de 4 millions sur une durée de 1 à 3 ans.

La Commission des Biens Culturels approuve la volonté de la Ville de Bulle d'améliorer la qualité de ses espaces publics et est favorable à la diminution des places de stationnement. Elle recommande toutefois à la Ville de Bulle de se référer au document de référence du point de vue de la déontologie de la conservation du patrimoine, publié en 2001 par la Commission fédérale, qui traite de façon détaillée la question des ouvrages souterrains en milieu historique. Il ressort de ce document que les constructions souterraines sous les monuments, les espaces libres ou les jardins historiques sont à éviter en particulier en raison de leur impact irréversible sur l'intégrité du site. Dans la pré-étude de faisabilité qui lui a été soumise, la Commission regrette que les aménagements proposés pour l'aménagement de la place libérée ne soient pas contextualisés, arguant que les exemples cités en référence manquent de pertinence et ne reposent pas sur une analyse du contexte et des caractéristiques des aménagements historiques du site.

La réalisation de la nouvelle gare va amener des changements importants liés à la requalification de la rue Albert-Rieter, de la rue de la Lécheretta, de l'avenue de la Gare, du chemin des Crêts et de la rue Nicolas-Glasson. Ces changements auront pour conséquence de modifier le fonctionnement actuel du centre-ville historique. En date du 27 août 2019, soit près de deux ans après le préavis défavorable de la Commission des Biens Culturels, le Conseil communal décide d'entreprendre des démarches participatives pour le réaménagement de la place du Marché couplé à un parking souterrain. La création d'un groupe de travail rassemblant les principaux groupes d'intérêts actifs dans le cadre du réaménagement de la place du Marché, a pour but de stabiliser les grandes lignes d'un futur cahier des charges pour le développement des espaces publics de ladite place et de se prononcer sur la pertinence de la création d'un parking souterrain dans le secteur.

1.4 Etudes spécialisées

En parallèle à l'avant-projet de parking sous la place du Marché présenté précédemment, le Conseil communal engage deux études distinctes : l'une sur le stationnement, l'autre sur la vitalité des commerces.

1.4.1 Etude sur le stationnement (Allievi, 2016)

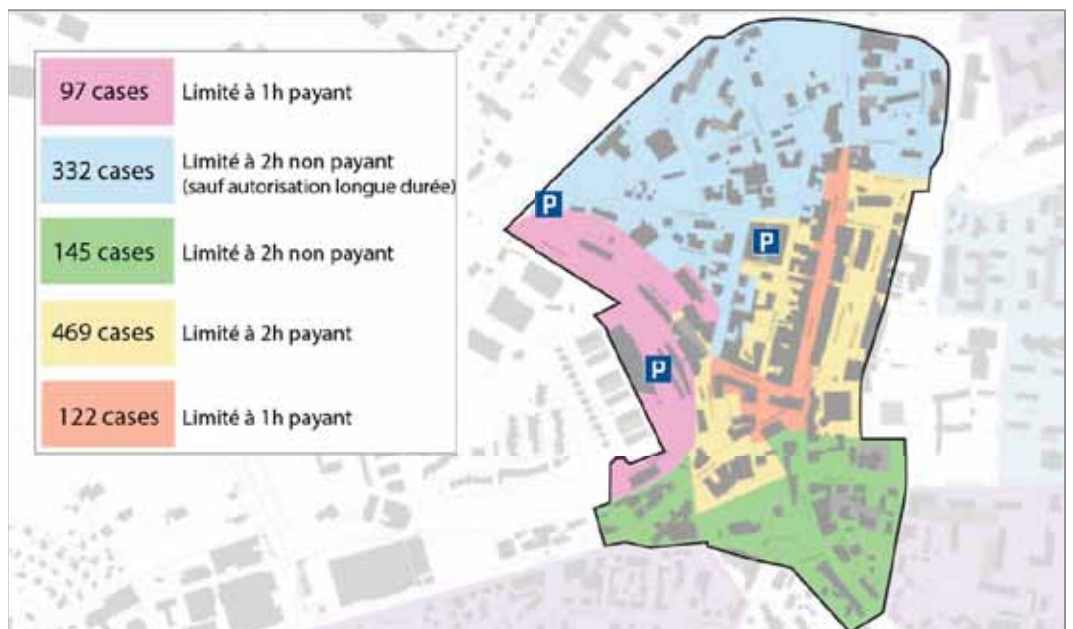
L'étude sur le stationnement "Réalisation de parkings en ville de Bulle et leurs accès" conclut que l'offre en stationnement de la ville, en 2016, est suffisante pour répondre aux besoins à l'horizon 2030, selon les objectifs de densification préconisés par le PA3. Il est donc recommandé de maintenir un bilan de stationnement nul, impliquant que toute réorganisation du stationnement au centre-ville doit préserver l'offre actuelle. En ce sens, une place de stationnement nouvellement créée en souterrain doit remplacer une place en surface.

L'étude relève notamment la sous-utilisation du parking Bulle-Centre, dont l'occupation maximale, en 2015, ne dépasse pas les 60%. En réponse à ce constat, l'auteur recommande d'améliorer l'attractivité des parkings souterrains existants, avant de créer de nouveaux ouvrages.

Finalement, l'étude identifie trois sites potentiels pouvant accueillir un nouvel ouvrage de parking souterrain. Il s'agit de la place du Marché et des jardins de Sainte-Croix, pour un accès par le nord, et de la place Saint-Denis, pour un accès par le sud.

A noter que la réalisation d'un parking souterrain amène l'opportunité de créer un "vide" précieux en surface. Elle doit être considérée comme une opportunité pour améliorer la qualité et la convivialité dans l'espace public du centre-ville et réduire les nuisances dues au trafic (qualité de l'air, bruit, etc.).

Régimes de stationnement public, gestion des cases de stationnement publiques



source : Etude sur le stationnement, Allievi, 2016

1.4.2 Etude sur la vitalité des commerces (Acompany, 2017)

La réalisation à l'horizon 2030 de grands projets urbains réunira de nombreux nouveaux habitants et emplois et s'accompagnera de nouvelles surfaces commerciales et d'activités dont les affectations auront un impact sur les commerces existants. C'est dans ce contexte, et comptant sur le dépôt de deux postulats au Conseil général, que l'état des lieux du commerce bullois est engagé.

L'étude présente les tendances actuelles du commerce de détail et le contexte général dans lequel ce secteur d'activité évolue. Le commerce de détail connaît un environnement mouvant, dans lequel les enjeux sont en pleine mutation.

Les grands paradoxes du commerce de détail sont avancés, tels que :

- la convivialité et la proximité du commerce de détail *versus* le développement de grands centres commerciaux périphériques,
- le développement des espaces et des transports publics *versus* le "tout-voiture",
- la recherche de produits authentiques, locaux et artisanaux *versus* la standardisation des enseignes,
- le e-commerce ou la digitalisation émergente.

L'étude présente les réflexions menées en parallèle aux projets urbains en cours de réalisation ou en planification. Il s'agit par exemple du secteur La Toula, situé entre le cœur historique et la zone commerciale de Riaz, qui revêt une importance stratégique pour le fonctionnement commercial de Bulle, ou encore du projet Pôle Gare, grand projet urbanistique s'étendant sur un périmètre de 90'000 m² et comptant à terme près de 15'000 m² de surfaces commerciales, 27'000 m² de surfaces de bureaux et 2'200 m² de surfaces d'artisanat, réparties dans les différentes aires de développement. La réalisation d'une véritable interface de transports publics, le déplacement de la gare et la part importante de ce projet de développement dédiée à l'activité provoqueront un changement certain des habitudes de déplacement et de consommation des bullois. C'est pourquoi l'auteur souligne l'importance d'une vision coordonnée des futures activités, notamment celles prévues à la gare, pour que l'équilibre de Bulle soit maintenu. Les bonnes relations entre les nouvelles centralités fortes et le centre historique et ses commerces sont à privilégier.

Des mesures structurelles, urbanistiques et de promotion / marketing sont finalement proposées, dans le but de répondre aux objectifs suivants :

- renforcer le commerce et son image et par ce biais, celle de la commune,
- améliorer la promotion économique de la ville sous l'angle du commerce,
- mettre en place des outils permettant d'anticiper plutôt que de réagir,
- augmenter la fréquentation du centre-ville, donc la marche des affaires.

Toujours d'après l'auteur de l'étude, la ville de Bulle se porte bien et présente une qualité commerciale remarquable. Il s'agit de préserver et de maintenir cet équilibre fragile, essentiellement en rapport aux nouvelles arcades qui vont irriguer la ville dans un avenir proche, risquant de modifier passablement le fonctionnement et l'équilibre commercial existant.

Il met cependant en garde sur l'attractivité réduite des places en souterrain et précise que l'ajout d'un parking souterrain peut être un élément perturbateur, générant en surface un vide inanimé et difficile à faire vivre. Il conseille encore d'attendre la réalisation des nouveaux parkings liés au développement du Pôle Gare et de ne pas anticiper trop rapidement les changements d'habitudes, en termes de mobilité.

1.5 Planifications supérieures

La nouvelle Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) est acceptée par le peuple suisse en mars 2013. Entré en vigueur le 1^{er} mai 2014, ce dispositif donne aux cantons un délai de 5 ans pour adapter leur réglementation.

La LAT révisée poursuit les objectifs de densification urbaine "vers l'intérieur", de lutte contre le mitage du territoire, de protection du sol agricole, de préservation du paysage et des espaces naturels ou encore d'augmentation de la qualité de vie en milieu urbain.

1.5.1 Plan directeur cantonal (PDCant)

Le PDCant définit le développement spatial du canton et coordonne les activités qui y sont liées tout en les orientant durablement.

Document stratégique, il offre un cadre adapté pour intégrer les paradigmes de la LAT révisée, notamment le développement vers l'intérieur. Il s'impose comme instrument de référence pour la mise en place des plans directeurs régionaux et des plans d'aménagement locaux. Il est le support principal de l'aménagement du territoire et son outil de planification primordial. Il a une valeur obligatoire pour le canton, les régions et les communes, et lie les autorités fédérales et les cantons voisins.

Il identifie la ville de Bulle comme zone de croissance prioritaire, avec le pôle gare comme site de développement stratégique. Il oriente vers la préservation et la valorisation du patrimoine culturel, et pousse en faveur du maintien des milieux naturels et des paysages caractéristiques. Il vise notamment à développer les modes doux ou actifs (piétons et cyclistes), à installer des P+R pour rabattre les usagers et pendulaires sur les transports publics, et à encourager la mise en place d'un concept global de stationnement. Il avance diverses mesures pour les périmètres construits, telles la conservation des objets inscrits au recensement des biens culturels et celle des espaces libres et de leurs composantes, significatifs pour la structure et le caractère du site.

1.5.2 Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3 - Mobul)

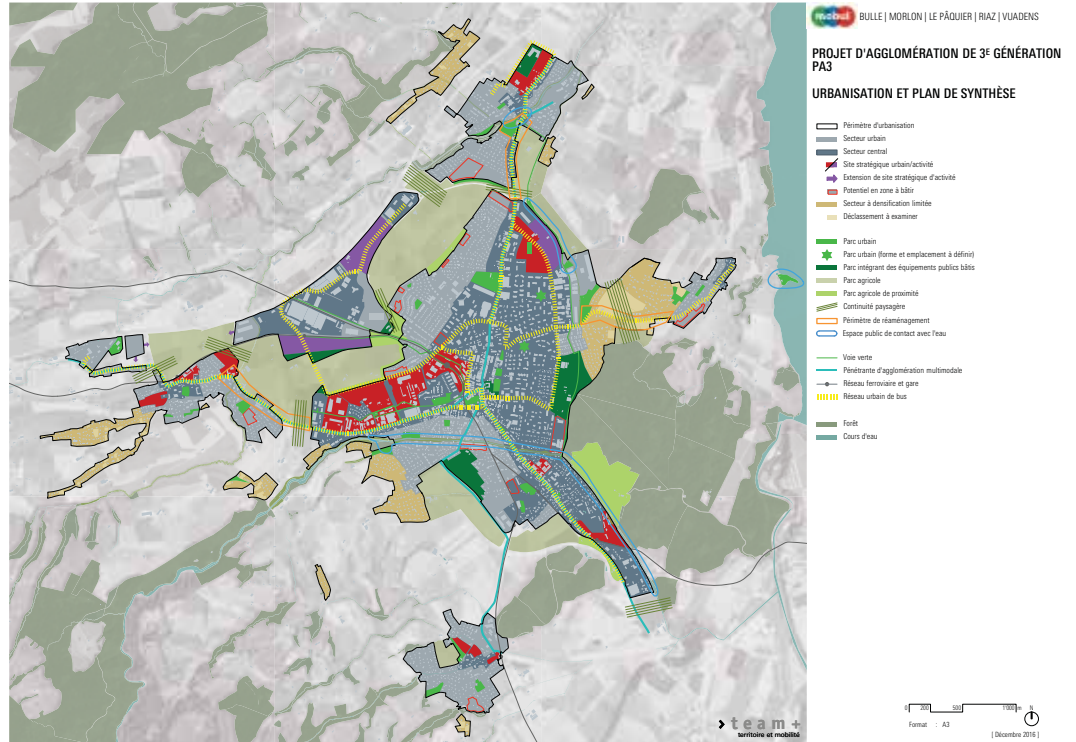
Le PA3 préconise l'amélioration de la qualité de vie par la maîtrise du trafic individuel motorisé et la promotion des transports publics et de la mobilité douce. Essentiellement pour les déplacements à l'intérieur du périmètre d'agglomération, ces ambitions doivent s'accompagner d'une politique de stationnement coordonnée au niveau supra-communal et de mesures en faveur du transfert modal.

Le cadre actuel d'une augmentation du nombre d'habitants et d'emplois incite à la cohérence et à la qualité de l'urbanisation au-delà des limites communales.

Les quatre plans suivants présentent les orientations stratégiques en termes d'urbanisation, de nature et paysage, de mobilité douce et de gestion des transports individuels motorisés.

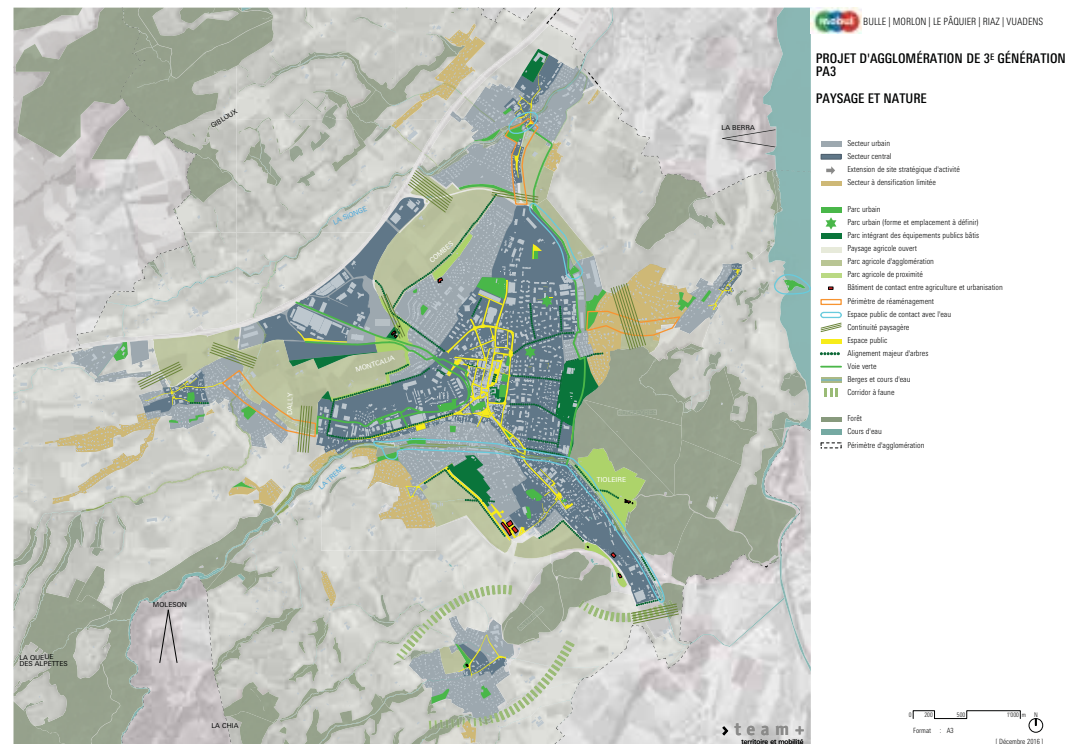
Cartes schématiques du Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3 - Mobul)

Urbanisation et plan de synthèse



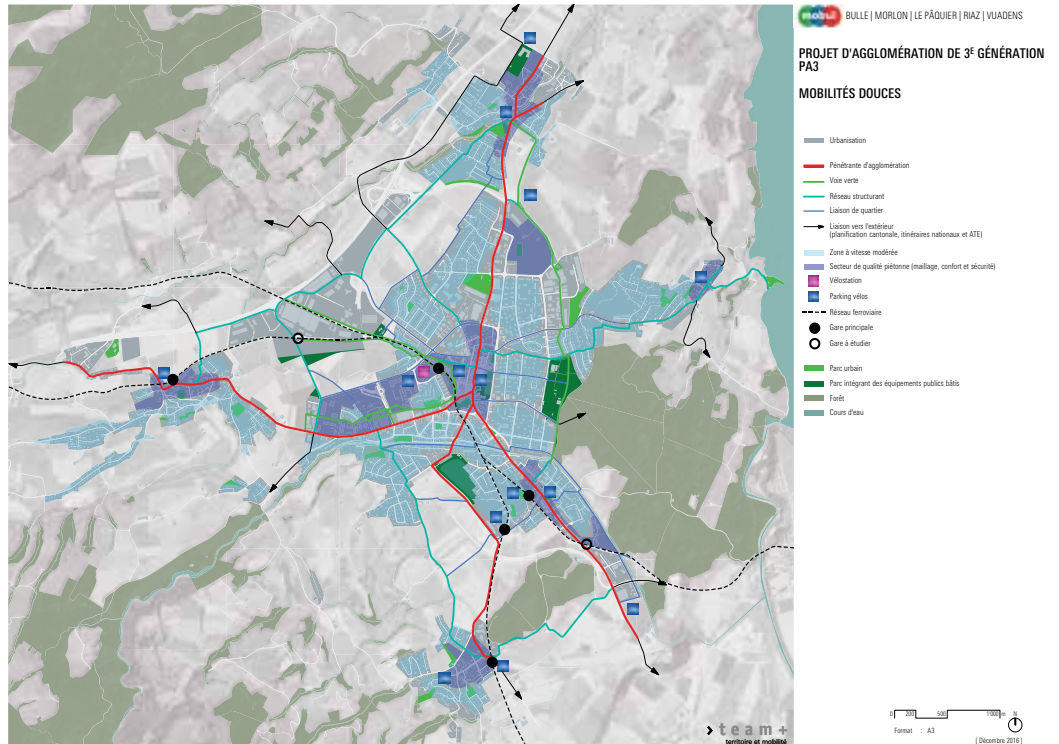
source : MOBUL - PA3, plans projet, team+ décembre 2016

Paysage et nature



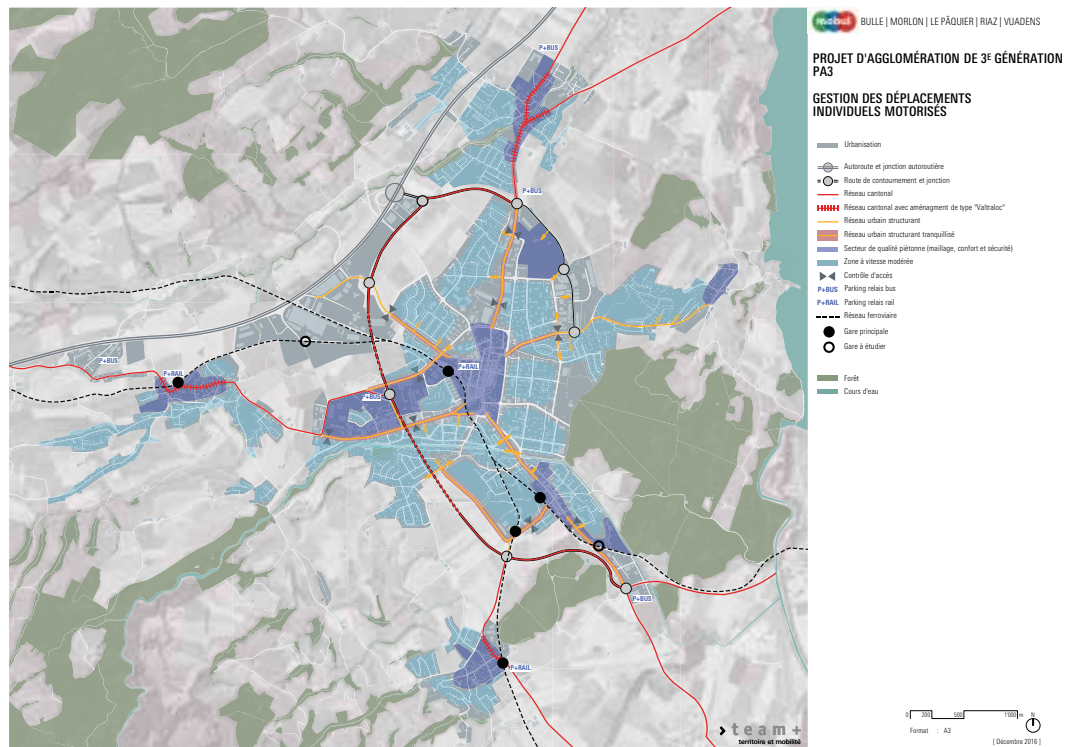
source : MOBUL - PA3, plans projet, team+ décembre 2016

Mobilités douces



source : MOBUL - PA3, plans projet, team+ décembre 2016

Gestion des déplacements individuels motorisés



source : MOBUL - PA3, plans projet, team+ décembre 2016

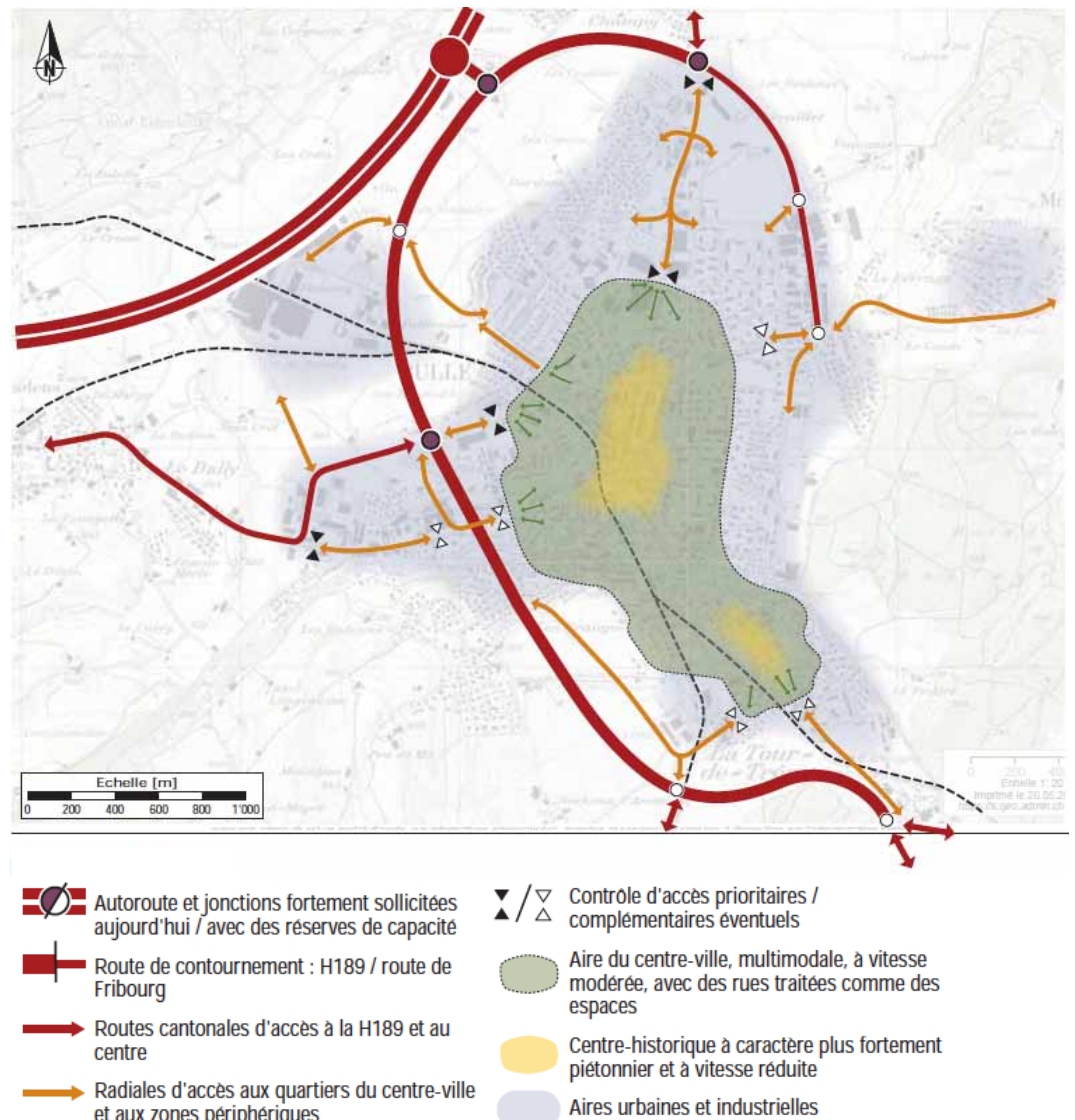
1.5.3 Vision 2030, phase 1 : accessibilité, trafic et aménagements

La Vision 2030 de la Ville de Bulle (août 2016) sert de base pour définir les objectifs principaux, le concept territorial, les stratégies de mise en oeuvre et enfin les mesures concrètes du PA3. Elle constitue la tête d'un système de perceptions et d'actions cohérent qui permet aux communes d'intégrer leur propre politique d'aménagement dans un cadre concerté à un niveau supérieur, selon la devise "penser et agir Agglo".

Cette démarche fait suite à l'étude "MEP Vision 2030", lancée en avril 2015. Elle a pour but de trouver des solutions aux impacts des grands projets bullois, notamment les cinq PAD "Bulle-Gare", "Arsenal", "La Casaz", "Montcalia" et "Le Terraillet", ainsi que le secteur La Toula, et d'absorber le trafic induit à la croissance qui leur est liée, ceci en garantissant la circulation des transports publics, la sécurité et le confort de la mobilité douce, ainsi que la qualité de vie des habitants. Les études de trafic ont en effet montré que la réalisation à l'horizon 2030 des projets d'envergure énoncés précédemment risque d'intensifier la situation de charge des carrefours de certains axes principaux, comme celle du réseau routier en général.

Les résultats de l'étude Vision 2030 ont été intégrés au projet d'agglomération Mobul de 3^{ème} génération (PA3) déposé fin décembre 2016 à la Confédération, par le biais de mesures infrastructurelles. Le PA3 devient alors un outil de mise en oeuvre de la Vision 2030 de la Ville de Bulle.

Concept d'accessibilité de la ville de Bulle



source : Vision 2030, Transitec, 2016

1.5.4 Plan d'aménagement local (PAL) et concept de stationnement

Le Conseil communal décide en 2013 de mettre à jour son concept de stationnement, en lien à la révision du PAL amorcée en 2012, et suite au préavis négatif des services cantonaux sur le concept de stationnement initial réalisé en 2007 et appliqué dès 2008.

Pour ce faire, une méthode participative est adoptée et une Commission de stationnement nommée, réunissant des groupes d'intérêts variés. Sur la base de relevés actualisés, un diagnostic complet est présenté et des objectifs définis. La Commission convient de mesures à mettre en oeuvre qui aident à contribuer à l'élaboration d'un concept de stationnement actualisé (mai 2018).

Les potentiels identifiés par la Commission sont les suivants :

- supprimer les voitures-ventouses des pendulaires dans le centre,
- supprimer les places de stationnement pour améliorer la qualité de l'espace public,
- assurer une meilleure utilisation des parkings en ouvrage,
- améliorer le contrôle du stationnement et en suivre l'évolution.

Les mesures à mettre en oeuvre sont de trois types :

- quantitatives, portant sur le nombre, l'occupation, les possibilités de suppression, de déplacement et/ou de remplacement des places de stationnement,
- de gestion, visant à agir sur la limitation dans le temps, la tarification, la signalisation et l'information de l'offre en stationnement,
- de contrôle, dans le but de vérifier la bonne utilisation des places de stationnement.

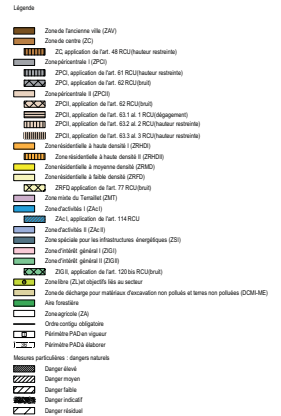
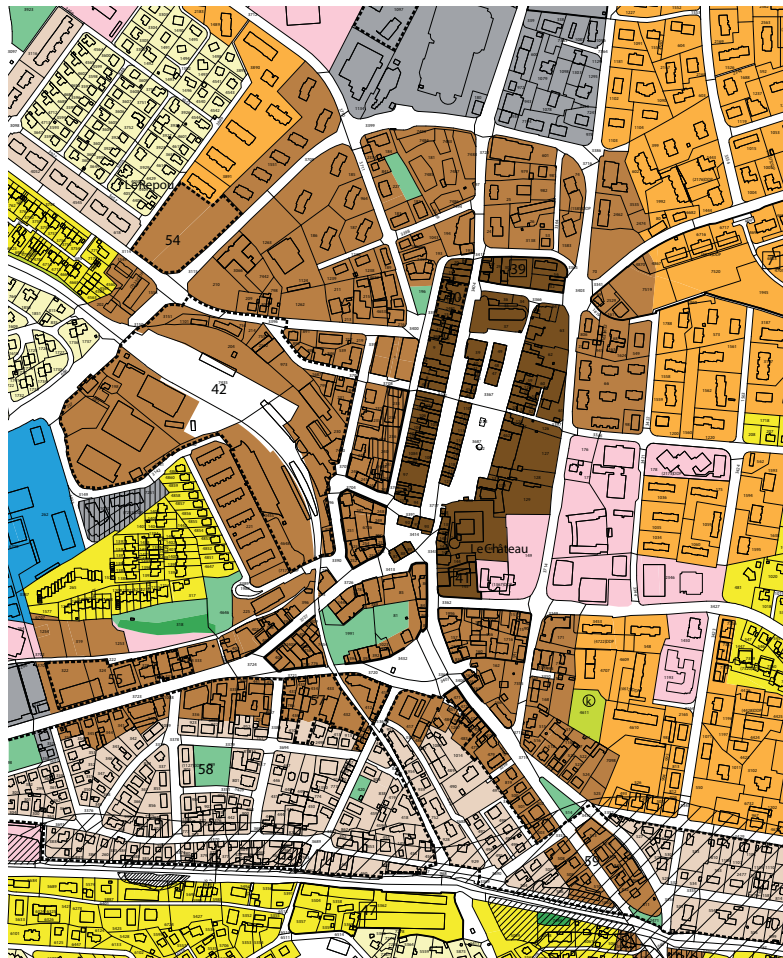
1.5.5 Plan d'affectation local (PAL), plan d'affectation des zones (PAZ)

Le PAL présente une vision directrice localisée par le biais du projet de territoire, qui se veut une image de base comprenant des concepts et des objectifs selon diverses thématiques (urbanisation / activités / équipements, paysage, mobilité, énergie). Cette planification vise une occupation cohérente du territoire urbain de Bulle et s'inscrit dans la continuité du PA3 - Mobul et du plan directeur d'agglomération (PDA).

L'image directrice du territoire urbain de la commune explicite les logiques territoriales des différentes planifications mises en oeuvre, et intègre notamment les centralités historiques constituant des espaces à forte valeur identitaire pour la ville. Les centres historiques doivent faire l'objet d'efforts particuliers de préservation et de valorisation patrimoniale, étant considérés comme des centres d'attraction et des espaces de référence pour la population. La valorisation des espaces publics, la modération du trafic individuel motorisé et la mixité du bâti doivent contribuer à rendre ces espaces conviviaux et animés.

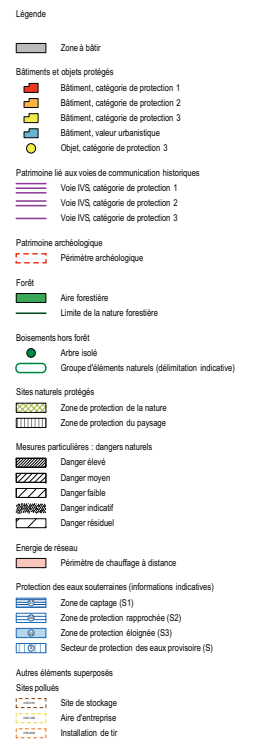
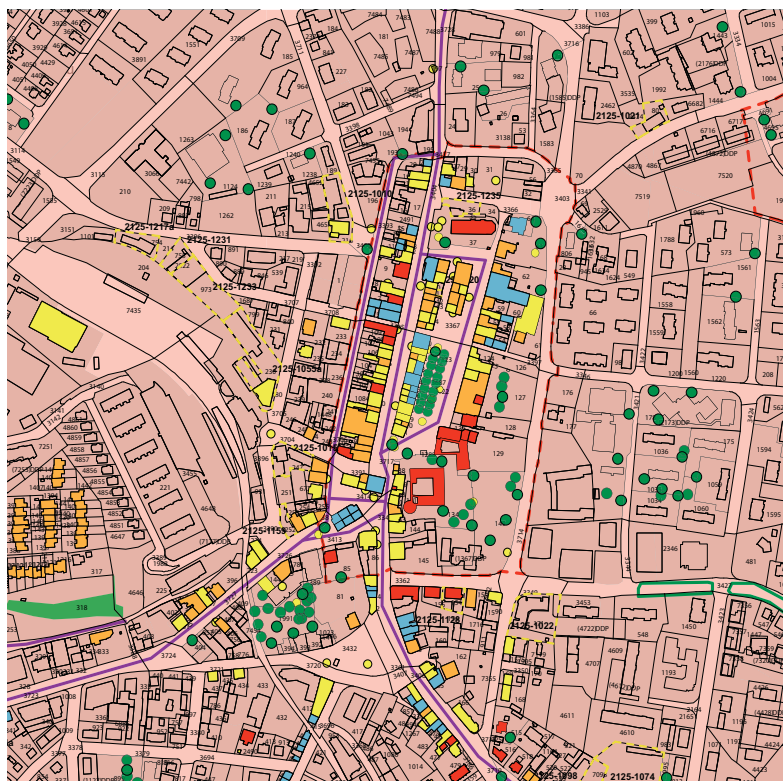
Le PAL comprend le Plan d'affectation des zones (PAZ A et PAZ B). Le PAZ A indique les zones à bâtir et les zones agricoles sur le territoire communal, alors que le PAZ B recense les arbres et les immeubles protégés (bâtiments du patrimoine). Le règlement communal d'urbanisme vient en complément et fixe les règles de construction pour chaque type de zone (hauteur, indice de construction, nombre de niveaux, etc.).

Plan d'affectation des zones A (PAZ A)



source : team+, 2018

Plan d'affectation des zones B (PAZ B)



source : team+, 2018

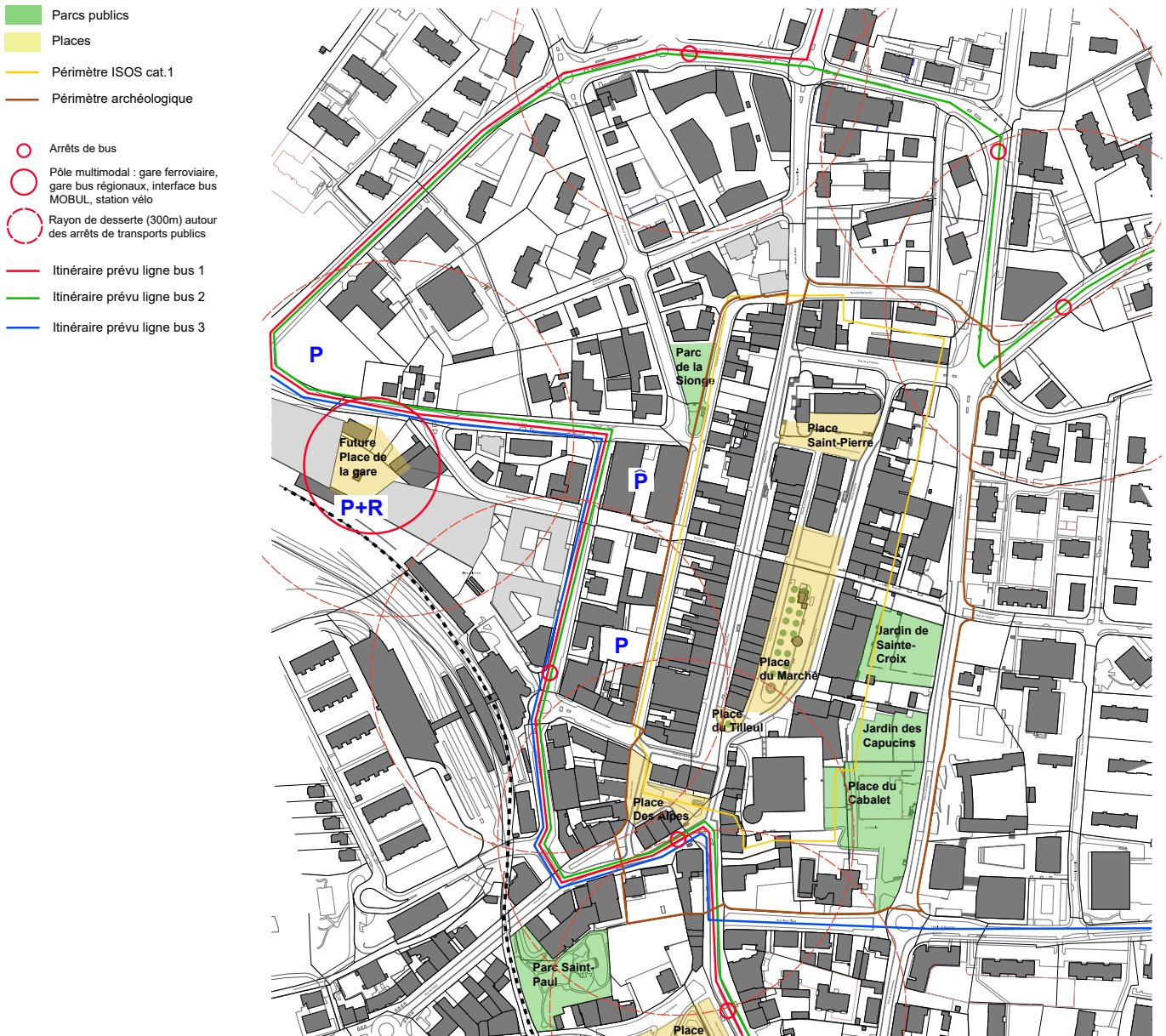
1.6 Diagnostic

En parallèle au plan des contraintes, le GEA a procédé à la réalisation d'un diagnostic pour le périmètre du centre historique. Les principaux éléments sont synthétisés sur le plan de diagnostic ci-après. Celui-ci présente les périmètres archéologiques et d'inventaire fédéral (ISOS de catégorie 1) appliqués au centre historique de Bulle.

Il relève les places et les espaces publics principaux et structurants autour de la place du Marché, à l'image des places Saint-Pierre, des Alpes et Saint-Denis, et intègre également la future place de la Gare, dont le rôle dans le fonctionnement du centre-ville aura un impact non négligeable. Il inventorie les espaces verts et parcs publics, tels Les Jardins de Sainte-Croix et des Capucins, la place du Cabalet et le parc Vieux-Comté, nombreux en périphérie directe du noyau central, mais souvent méconnus de la population.

Le plan présente encore le réseau de bus futur, dont le déploiement sera coordonné au développement du Pôle Gare et de sa nouvelle interface multimodale. Les trois lignes convergent vers la gare et rayonnent tout autour du centre historique. Les arrêts de bus, bien que non directement situés sur la place du Marché, demeurent à des distances tout à fait raisonnables. Le plan indique encore les différents parkings publics situés à proximité directe de la place du Marché.

Plan de diagnostic



source : GEA, 2019

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 Méthodologie

Compte tenu du contexte exposé précédemment, le Conseil communal doit trouver le chemin de réflexion permettant aux différents groupes d'influence invités de se mettre d'accord sur des recommandations communes. La méthodologie proposée est fondée sur une approche systématique permettant de poser les jalons d'une vision partagée par tous du développement des espaces publics bullois. Elle se fonde sur la déconstruction de la logique individuelle au profit de la construction collective d'une vision cohérente.

2.2 Groupe de travail

Le groupe de travail est composé de membres des institutions et acteurs concernés. Chaque domaine est représenté par deux personnes, dans le but d'assurer la présence de tous les intérêts en phase d'ateliers (sous-groupes de travail).

Les représentants formant le groupe de travail sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

Institutions	Représentants
Conseil communal	Jacques Morand, Syndic
	Patrice Morand
	Jérôme Tornare
	Sébastien Lauper
Commission d'aménagement	Martin Rauber
	Alain Pache
	François Chardonnens
	Malik Seydoux
Commission financière	Yves Bosson
	Carole Fritschi
PDC-PVL	Constantin Ruffieux
PS – Les Verts	Nicolas Pasquier
UDC	Sébastien Bossel
PLR	Eric Gobet
Groupement des commerçants	Valérie Schmutz / Lionel Progin
	Alexis Nordmann
Milieux historiques	Denis Buchs (Patrimoine Gruyère-Veveyse)
	Sylvie Genoud Jungo (ProFribourg)
Milieux touristiques	Carine Dougoud
Service de la mobilité (SMo)	Anita Pugin
	Grégoire Cantin
Service archéologique	Reto Blumer
	Gilles Bourgarel
Service des biens culturels (SBC)	Vincent Steingruber
	Stanislas Rück

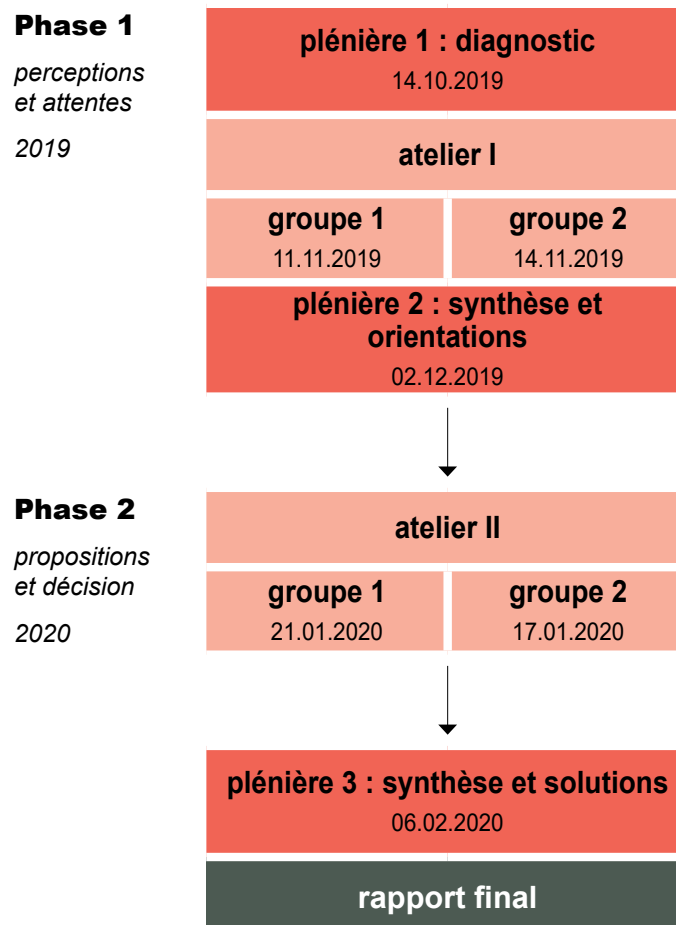
Spécialiste	Alain Deschenaux
Département Urbanisme	Alexandre Malacorda
Département Technique	Cédric Jungo
Bureau GEA (animation)	Thierry Chanard Stéphanie Hasler Elise Glatt

Le rôle du GEA était d'animer le groupe de travail et d'aider ce dernier dans l'expression de ses idées, tout en révélant les propositions évoquées.

2.3 Démarche

La démarche comprend trois séances plénières et deux ateliers. Elle a débuté par une séance plénière avec l'ensemble du groupe de travail ayant pour objectif de présenter le diagnostic. Cette séance aborde la vision stratégique donnée par les différentes planifications supérieures, en particulier en termes de mobilité et d'espaces publics. L'historique d'évolution de la place du Marché, ainsi que les enjeux, ont été exposés avec un accent porté sur les dernières années qui ont mené aux démarches participatives.

Illustration des étapes de la démarche



source : GEA, 2019

Le groupe de travail a ensuite été divisé en deux sous-groupes équilibrés pour la participation aux ateliers. Dans cette répartition, la représentation des intérêts en présence a fait l'objet d'une attention particulière.

Lors de l'atelier I, les participants se sont penchés, à tour de rôle, dans un premier temps sur une perception commune d'un espace public, des qualités et dysfonctionnements des espaces publics bullois, enfin en se projetant sur un aménagement réussi des espaces publics bullois et en particulier celui de la place du Marché.

Les points évoqués dans les groupes ont été synthétisés à l'aide de la méthode du circept, qui consiste à relever les idées-forces (processus de mise en exergue), pour ensuite les rassembler en lignes dialectiques, le circept permettant de rassembler et organiser l'ensemble des idées émises lors des ateliers. Cette synthèse, ainsi que les divergences, les convergences, les arbitrages, les recommandations et les orientations pour la suite, ont été partagés lors de la deuxième séance plénière. Cette séance a laissé place à la discussion pour, d'une part, valider la synthèse des perceptions et des attentes, et, d'autre part, identifier les points saillants à traiter lors du second atelier.

Illustration des sous-groupes de l'atelier I



source : GEA, 2020

Pour l'atelier II, les groupes de travail se sont attachés à effectuer des arbitrages. Divisés en sous-groupes, les participants ont été amenés à se prononcer sur les thématiques suivantes :

- destination de la place,
- accessibilité et stationnement,
- mobilité et flux,
- usages et aménagements.

Les décisions des sous-groupes sont reportées au fur et à mesure sur un plan. L'atelier II s'est conclu sur l'arbitrage des points identifiés lors de la phase 1.

Illustration des sous-groupes de l'atelier II



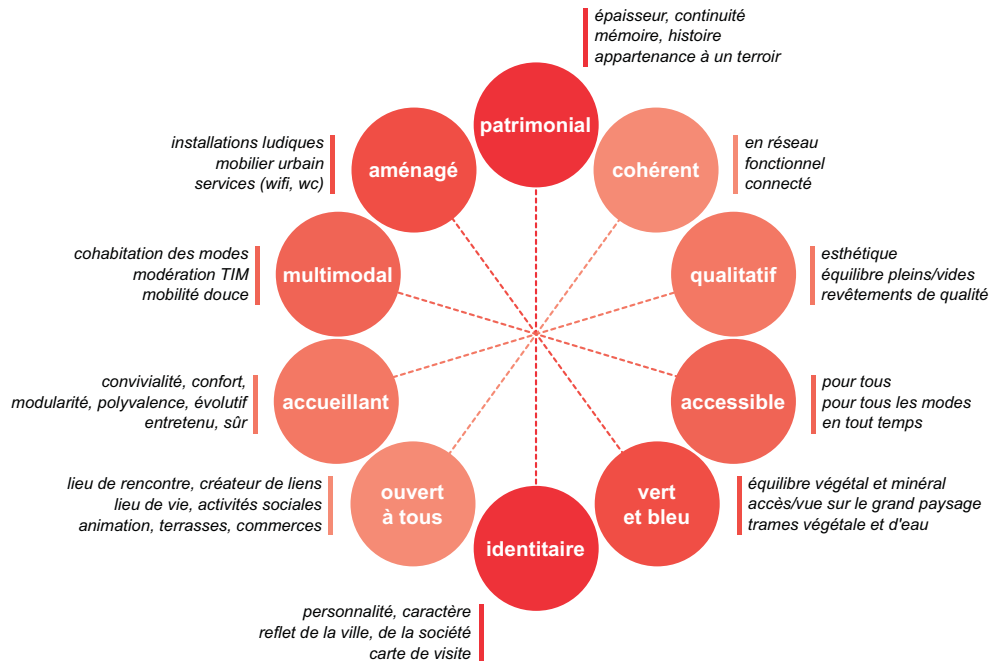
source : GEA, 2020

3.1 Définition d'un espace public

La représentation d'un espace public s'apparente à un lieu idéal dans lequel les activités, les usagers, les aspects patrimoniaux, les modes de déplacement et les aménagements cohabitent. Pour le groupe de travail, l'espace public se réfère avant tout à une place, alors que la rue ne semble pas faire partie de son imaginaire.

L'ensemble des participants relève encore les caractères identitaires (reflet de la ville, carte d'identité) et patrimonial (épaisseur et continuité historique, appartenance à un terroir) qui définissent un espace public.

Définition d'un espace public, synthèse



source : GEA, 2019

3.2 Perceptions

Le recueil des perceptions des différents intervenants, réunis en deux ateliers séparés, a permis d'identifier les atouts et les dysfonctionnements de la place du Marché en particulier, mais aussi plus généralement des espaces publics bullois. La plupart des éléments évoqués ont trait à la place du Marché, à laquelle les participants ont plus de facilité à s'identifier.

3.2.1 Atouts

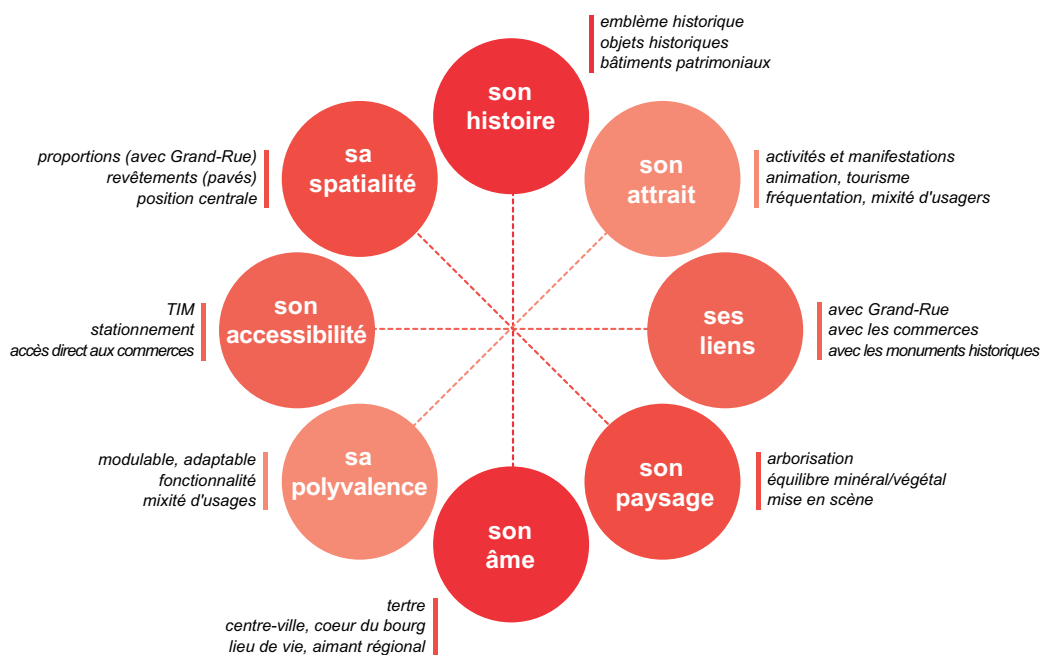
Les qualité des espaces publics bullois, et en particulier de la place du Marché, sont associées en priorité aux aspects historiques, patrimoniaux et identitaires. La proximité et le nombre d'espaces verts (parcs et jardins) et d'espaces plus minéraux (places et placettes) au centre-ville ont été identifiés comme atouts des espaces bullois.

Concernant la place du Marché, son âme, sa centralité (coeur du bourg) et sa polyvalence sont mis en lumière. La place possède, en outre, une très bonne accessibilité motorisée, permettant notamment le stationnement proche des commerces. L'accès direct à ces derniers, aussi bien du côté de la place du Marché que de celui de la Grand-Rue est un atout en termes d'accessibilité et de valeur d'usages.

Les objets historiques qui s'y trouvent, tels que le kiosque à musique, la colonne Morris ou encore la fontaine et le monument Nicolas Chenaux, ainsi que les bâtiments patrimoniaux qui l'encadrent, sont considérés comme ayant des qualités prépondérantes devant être conservées et valorisées. L'arborisation de la place et, plus largement, la partie en tertre sont mises en avant, aussi bien dans les atouts paysagers, spatiaux, qu'identitaires.

Tous ces éléments contribuent à la perception de la place du Marché comme une centralité à l'échelle régionale.

Atouts de la place du Marché, synthèse

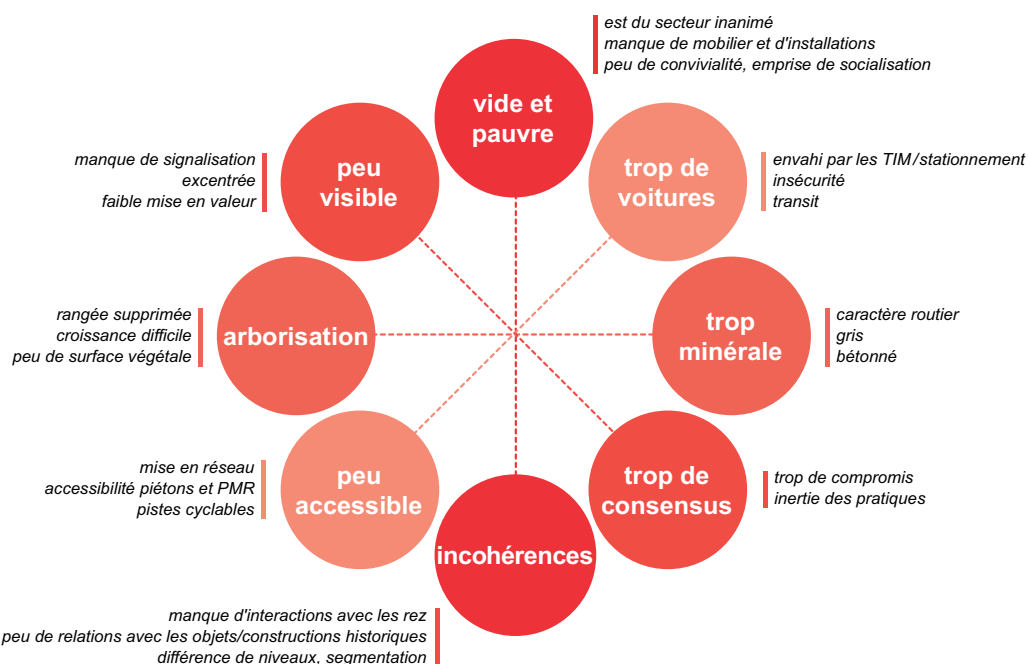


source : GEA, 2019

3.2.2 Dysfonctionnements

Le caractère routier des espaces publics bullois, dont la place du Marché, est mis en avant. Les espaces publics sont majoritairement à tendance minérale et dédiés à la voiture. Le sentiment d'insécurité lié au stationnement et au transit renforce la perception négative de la présence importante des véhicules motorisés.

Dysfonctionnements de la place du Marché, synthèse



source : GEA, 2019

Les dysfonctionnements de la place du Marché font émerger bon nombre d'incohérences. L'espace est difficile à animer et manque d'interaction avec les objets et bâtiments historiques qui l'entourent, ainsi qu'avec les rez-de-chaussée, en particulier du côté de l'institut de Sainte-Croix. La segmentation spatiale liée à la différence de niveaux et la prédominance du routier contribuent au sentiment de manque de relations entre la place et le bâti. Les deux groupes ont par ailleurs mentionné le fait que cet espace est le fruit de nombreux compromis qui ne satisfont, finalement, ni les uns, ni les autres.

3.2.3 Stratégie de succès

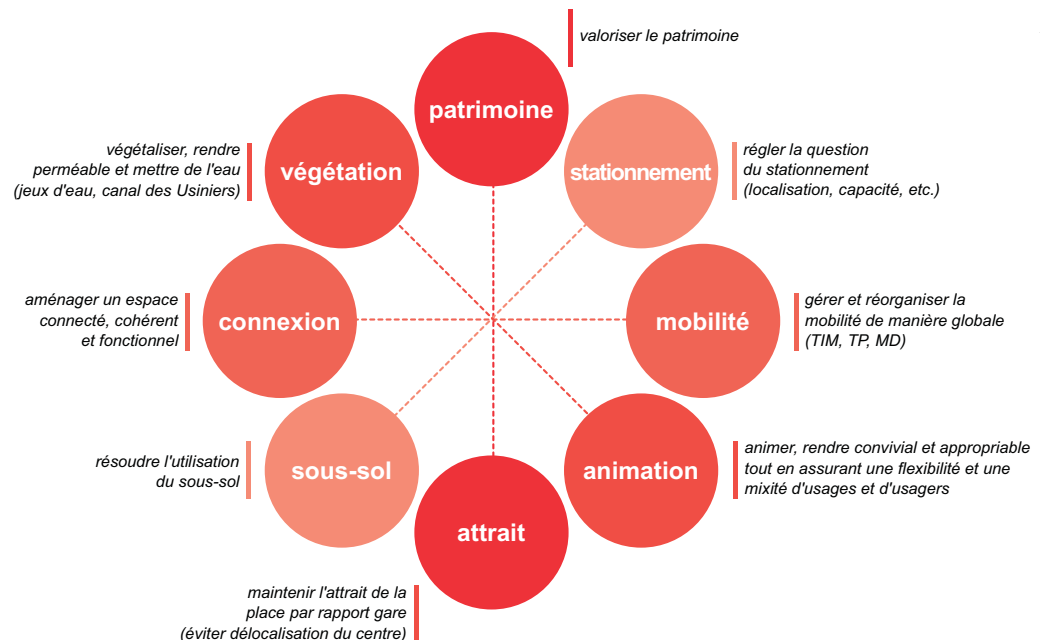
Dans le but de répondre aux dysfonctionnements et de valoriser les atouts, des objectifs stratégiques sont proposés. Il s'agit notamment de favoriser les complémentarités et les dissociations entre la place du Marché et le futur Pôle Gare, tout en conservant la centralité de la place. Pour ce faire, l'attrait de la place doit être maintenu, voire renforcé.

En outre, la mise en réseau, la multimodalité et l'accessibilité pour tous est prônée. Cela implique la réorganisation et la gestion de la mobilité de manière globale, aussi bien la mobilité douce, les transports publics que les transports individuels motorisés. Plus spécifiquement, la problématique du stationnement doit être réglée.

Finalement, les participants préconisent la flexibilité et la non-prédestination des aménagements, ainsi que la mixité d'usages et d'usagers. La place du Marché doit être animée et conviviale, notamment en dégagant davantage d'espace pour la sociabilisation, comme par exemple en donnant plus de place aux terrasses. Toutefois, il est important que les activités ne soient pas définies sur l'ensemble de la place pour laisser libre cours à l'appropriation spontanée et permettre l'adaptation à divers usages.

En matière d'aménagement, la végétation actuelle doit être maintenue, voire renforcée, et accompagnée d'eau, sous la forme de jeux d'eau ou par la mise au jour (physique ou suggérée) du canal des Usiniers par exemple.

Stratégie de succès, synthèse



source : GEA, 2019

3.3 Convergences et divergences

La perception et les attentes concernant la place du Marché sont listées et réparties en points de convergence et de divergence.

3.3.1 Convergence

Les principaux points de convergence concernent la prise en compte des vestiges historiques et la recherche d'un aménagement flexible, qui intègre la cohabitation de tous les modes de déplacement.

Identité	conserver le caractère identitaire
	préserver son rayonnement régional
	maintenir la centralité vis-à-vis de la gare notamment
Patrimoine	valoriser les éléments historiques
	prendre en compte les vestiges historiques
	maintenir l'arborisation
Mobilité	revoir la mobilité
	→ davantage de place à la mobilité douce
	→ moins de place en surface pour la voiture
	→ plus de sentiment de proximité vis-à-vis des transports publics
	maintenir le bilan des places de stationnement (périmètre élargi)
Valeur d'usages	promouvoir une flexibilité des usages, un aménagement modulable
	animer la place en tout temps et en toute saison
	encourager le développement commercial

3.3.2 Divergences

Les points de divergence correspondent à ceux identifiés au début du processus participatif, à savoir la place de la voiture (accès, circulation et stationnement) et les aménagements à prévoir sur la place du Marché.

Ces points, résumés dans le tableau ci-dessous, doivent faire l'objet d'un arbitrage.

TIM	maintenir l'accès et le stationnement facile sur la place
	libérer la place et le centre de la voiture
Parking	reporter le stationnement en souterrain
	maintenir le stationnement en surface exclusivement

Aménagement	réaménager en profondeur (donner du substrat aux arbres et de l'espace aux commerces)
	reconfigurer l'espace de manière superficielle

3.4 Arbitrages, orientations et recommandations

3.4.1 Arbitrages

Les points à arbitrer concernent la question du parking, à savoir si le *statu quo* est maintenu, si un parking est créé sous la place ou si un parking en ouvrage est créé ailleurs, ainsi que le périmètre d'action. A noter que selon les sujets, les thématiques ou encore les angles d'attaque, il peut être question de plusieurs périmètres, pouvant évoluer selon leurs imbrications.

Une pesée des intérêts doit en outre être considérée pour les aspects archéologiques, notamment au sujet des risques liés aux fouilles (coûts, durée, etc.) et objets de composition tels que le maintien des arbres et des objets historiques.

Il est à relever que la nécessité de construire un ouvrage en souterrain sous la place doit être justifiée par un besoin avéré qui ne peut être satisfait par une meilleure alternative.

3.4.2 Orientations et recommandations

A ce stade de la démarche, des éléments de recommandation et d'orientation sont formulés pour la suite, en termes de gestion et de gouvernance, ainsi que d'aménagement et de valeur d'usages.

Ces points sont notamment issus des ateliers et de la stratégie de succès.

Gestion et gouvernance

- prendre en compte les planifications supérieures,
- adapter l'offre en espaces publics à la densification, notamment dans les nouveaux quartiers,
- intégrer les usagers et les acteurs concernés,
- réaliser une pesée d'intérêts du poids de l'ensemble des procédures et contraintes administratives,
- prendre en compte les coûts à engager pour la réalisation du projet,
- mettre en place des mécanismes pour maintenir et développer les petits commerces au centre-ville et favoriser leur complémentarité.

Aménagement et valeur d'usages

- intégrer la place dans les projets de réaménagement alentours, de même que dans le parcours historique,
- promouvoir la souplesse des aménagements,
- créer un espace modulable en évitant des réalisations figées,
- aménager un espace libre de contraintes,
- offrir une multiplicité d'usages,
- permettre une appropriation flexible et spontanée, sans prédestination de l'espace et des usages,
- veiller au maintien des habitants dans le centre historique,
- limiter les nuisances liées au bruit du trafic et des animations,
- réduire la pollution lumineuse,

-
- favoriser la mixité des usages et usagers,
 - assurer l'animation par l'appropriation de la place,
 - s'inspirer de bons exemples.

3.4.3 Références en termes de parking, de traitement et d'aménagement de l'espace public, de gestion des eaux et de matérialité, etc.

Place Perdtemps, Nyon (VD)

- parking souterrain pour transformer l'espace en parc
- 450 places (50 de plus qu'actuellement)
- coût estimé : 20 millions
- surface de concours : 28'000 m²



Place des Anciens-Fossés, La Tour-de-Peilz (VD)

- parking souterrain pour transformer l'espace en lieu de rencontre
- 250 places (14 de plus)
- coût : 5 millions
- surface aménagée : 6'000 m²
- Hüslér & Associés, team+, Willi SA, Alp'Architecture, 2015



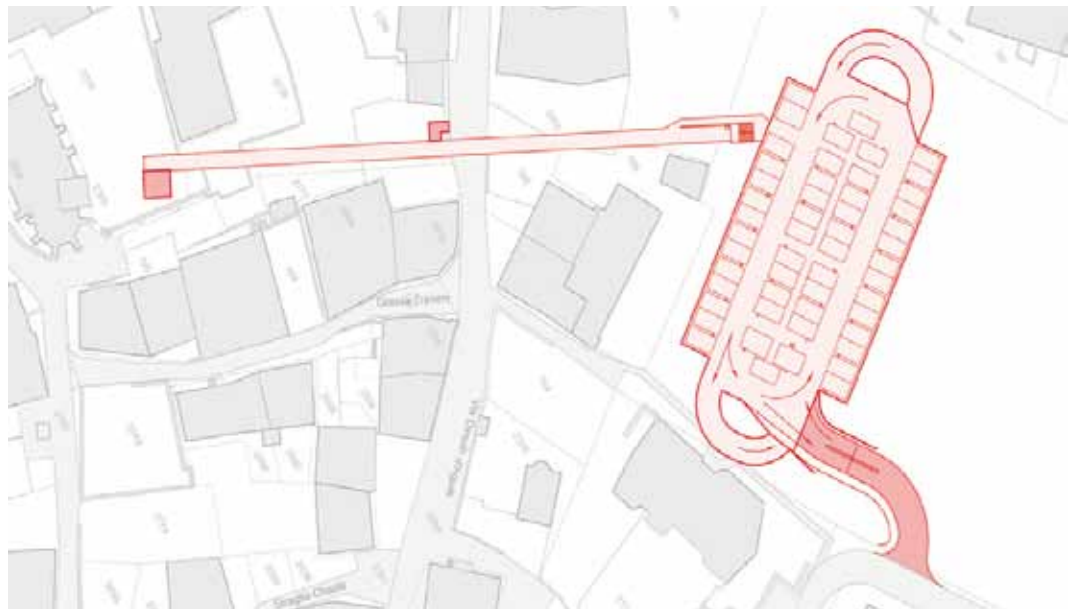
Place du Marché, Vevey (VD)

- parking souterrain sous la place refusé en mai 2019
- diminution du stationnement de 470 à 200 places
- coût estimé : 10 millions
- surface : 25'000 m²
- Mandats d'études parallèles (MEP), avant-projet, Verzone Woods architectes, 2017



Parking central Mareg, Zuoz (GR)

- étude de faisabilité pour la réalisation d'un parking souterrain incluant une liaison piétonne avec le centre du village, bureau HMQ, 2014
- analyse de deux variantes de capacité : 106 et 160 places de stationnement
- liaison piétonne souterraine pour des raisons de confort, à une profondeur d'environ 8 mètres et comportant 3 issues de secours (une à chaque extrémité et une au milieu du tunnel piéton)



Rue du Grand-Pont, centre-ville de Sion (VS)

- dv architectes & associés, 2009
- requalification du centre-ville avec matérialisation du cours d'eau enterré



4 SYNTHÈSE ATELIER II

4.1 Variantes élaborées

Au total, quatre variantes ont été proposées par les sous-groupes de travail. Celles-ci sont synthétisées ci-après, par sous-groupe.

4.1.1 Groupe 1A

Ce sous-groupe est parti du postulat de garder un centre-ville commerçant, en permettant à la place du Marché d'accueillir le marché et d'autres manifestations tout en conservant le tertre. Pour ce faire, le stationnement de surface de la rue de la Promenade, ainsi que les places de stationnement situées entre le tertre et la marquise, sont supprimées. L'objectif étant de maintenir l'accès des voitures dans ce secteur, seules quelques 150 places devraient être supprimées dans le périmètre du centre historique. Le *statu quo* est proposé pour la Grand-Rue et la rue du Marché.

Différentes options d'emplacements d'un parking souterrain ont été étudiées pour absorber le report de ces places. Il s'agit de la place du Marché, de la place du Cabalet et musée gruérien et de la place Saint-Denis. En l'état, la place Saint-Denis a été identifiée comme la meilleure solution, bien qu'elle soit un peu plus éloignée du centre historique. Les autres options ne sont toutefois pas complètement écartées et méritent une étude plus détaillée.

Parmi les pistes explorées se trouvent la valorisation du parking Bulle-Centre, la révision de la politique de stationnement bulloise avec notamment la modification du temps de stationnement, la mise en place d'un système de signalisation dynamique, ou encore la réallocation des vignettes destinées aux employés dans un P+R, permettant d'augmenter l'offre de stationnement au centre.

Ce groupe relève encore l'importance du projet de réaménagement de la place, puisqu'il ne faut pas refaire à grands frais ce qu'il y avait déjà précédemment sur la place. Une pesée d'intérêts plus large doit être effectuée intégrant en particulier la notion des coûts. La volonté politique doit déterminer si le budget est dépensé pour le réaménagement de l'espace public ou s'il est alloué à d'autres actions.

En termes d'usages, la place du Marché doit poursuivre l'accueil des activités de marchés et des manifestations. Elle doit privilégier la polyvalence et les usages multiples. Le tertre doit être revalorisé, avec notamment la proposition d'assurer une plus grande perméabilité par la transformation du mur actuel en gradins. Les espaces verts (parcs et jardins) à proximité directe de la place du Marché sont à valoriser, notamment par leur mise en réseau.

Dans ses possibles interventions futures, le sous-groupe souligne l'importance de rester très précautionneux envers les vestiges archéologiques.

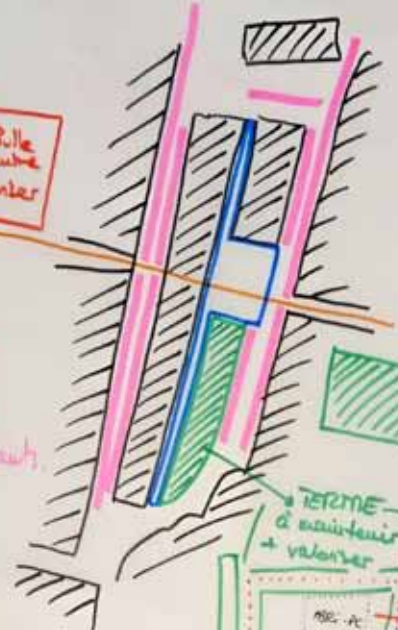
21.01.2020
Atelier I
groupe 1A.

- Arbitrages hiérarchiques**
 - 1. ne pas oublier
 - 2. ne pas oublier
 - 3. ne pas oublier
- axes**
 - à voir
 - à voir
 - à voir
 - à voir
 - à voir
 - à voir
- axes + plusieurs**
 - à voir
 - à voir
 - à voir
 - à voir
- Règles d'implémentation**
 - à voir
 - à voir
 - à voir
 - à voir

A libérer de la voirie
et circulation
et stationnement
hors livraison - secours

parking
sans-utilité
axe T13
à renforcer

"Statu quo"
gestion des places
de parc lors d'interventions



accès T13
à limiter

Ecole
zone 30 km/h
tranquillisation
hiérarchie des
axes routiers.

parc à
maintenir

\hat{P} ?
à hiérarchie axes routiers
complémentarité voirie
+ patrimoine
à punir pr accès T13.



\hat{P} ?
accessibilité 2 axes structurels
requalification en surface
et iso-patrimoine
complémentarité voies
dynamisme

Proposition du groupe 1A

4.1.2 Groupe 1B

Cette variante suggère de supprimer la majorité du stationnement de surface dans le centre historique, notamment sur la place du Marché, dans la Grand-Rue et à la place des Alpes. Seules quelques places de stationnement de courte durée, du type dépose-minute, devraient être prévues, en particulier dans la Grand-Rue (le long du front est) et au nord de la rue du Marché. Les places ainsi supprimées sont compensées dans un parking souterrain d'une capacité de 200 à 250 places, situé sous la place Saint-Denis. Deux arguments majeurs ont motivé cette option. En premier lieu, le centre-ville doit se différencier du nouveau quartier de la gare en proposant un milieu commercial convivial dépourvu de voitures. En second lieu, la construction d'un parking souterrain ne devrait être envisagée que si au moins 150 à 200 places sont prévues. Même si ce parking n'est pas rentable, il s'agit d'éviter de faire des compromis.

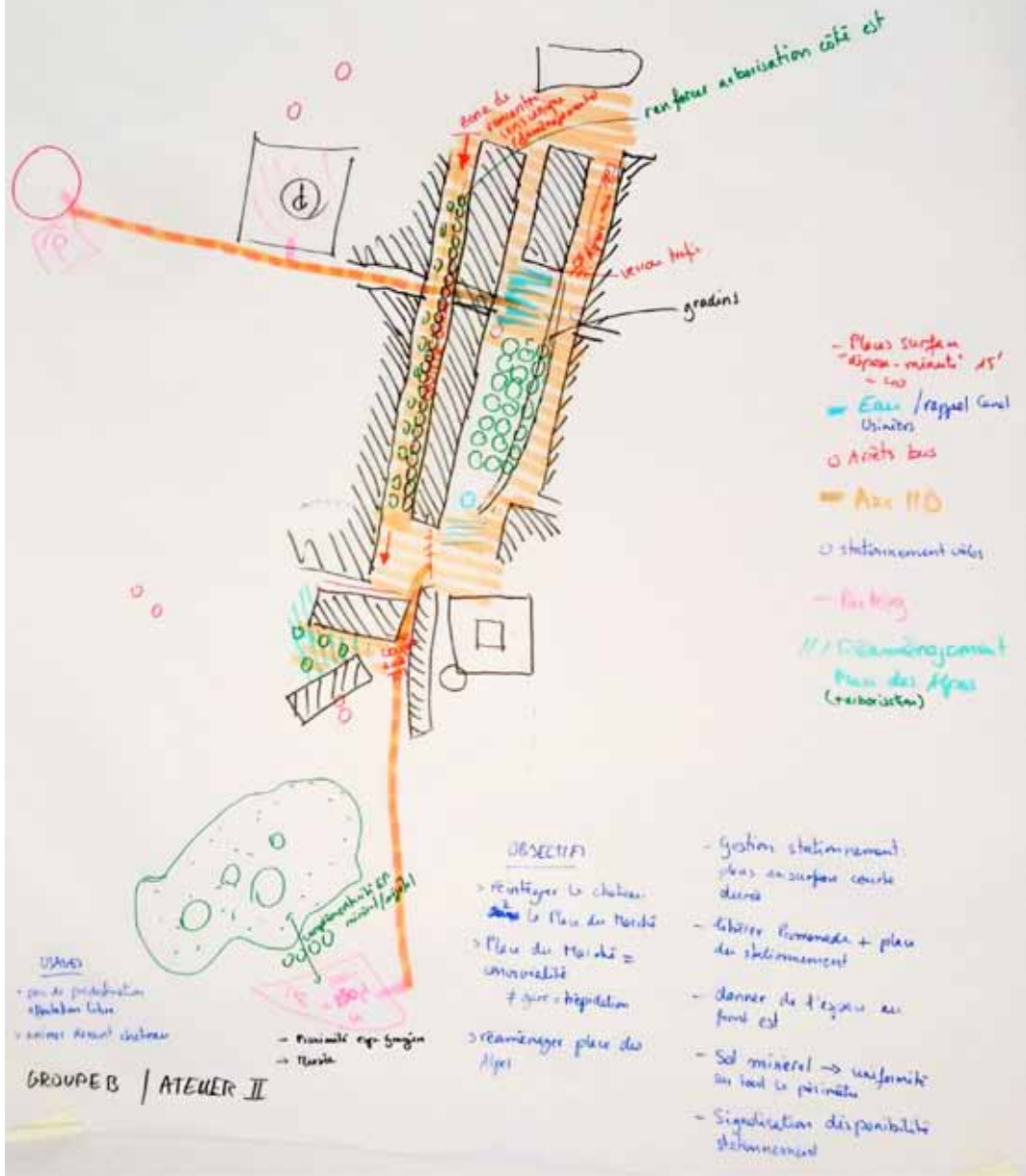
L'objectif est de canaliser la circulation individuelle aux entrées principales de la ville-centre avec les parkings de la gare et Bulle-Centre au nord et le futur parking de Saint-Denis au sud. Une signalétique dynamique du stationnement permet de gérer et répartir les visiteurs. La Grand-Rue devient un sens unique, afin de limiter au maximum les véhicules au centre. La réalisation d'un ouvrage sous la place Saint-Denis représente aussi l'opportunité de requalifier cette place et de renforcer son lien avec le parc Vieux-Comté. Afin de connecter cette place à la place du Marché, un axe de mobilité douce doit être créé, avec notamment la fermeture au trafic du passage de l'Union. L'axe de mobilité douce reliant la place du Marché à la gare et au parking Bulle-Centre doit aussi être renforcé.

En matière d'usages, ce groupe préconise d'éviter toute prédestination de la place. Celle-ci doit rester flexible pour accueillir les différents marchés et événements. Afin de faciliter l'usage de la partie entre le tertre et la marquise, il est proposé de prolonger le mur de soutènement jusqu'aux bâtiments et ainsi agrandir la partie haute de la place.

Un emmarchement ou système de gradins est proposé pour augmenter la perméabilité entre les parties haute et basse de la place. En outre, il est suggéré d'ajouter une rangée d'arbres sur le tertre et ainsi retrouver les trois rangées historiques. La place conserve sa prédominance minérale. Des jeux d'eaux peuvent animer l'espace en dehors des manifestations dans le prolongement du tertre ou devant la fontaine, afin de renforcer le lien avec le château.

Le revêtement de sol du centre historique est uniformisé, il inclut la place du Marché, la Grand-Rue et la place des Alpes. Du côté de la Grand-Rue, il est proposé de renforcer l'arborisation du côté est qui est le plus exposé au soleil.

Histoire et convivialité



Proposition du groupe 1B

4.1.3 Groupe 2A

Le stationnement de surface de la rue de la Promenade ainsi que les places de stationnement situées dans le prolongement du tertre sont supprimées. L'axe majeur de mobilité douce (A. Rieter) en direction de la gare est à développer et à renforcer, de même que les liaisons piétonnes en relation avec le Château, la place du Cabalet et le musée gruyérien ou encore le parc Vieux-Comté. Les espaces verts, nombreux mais peu connus du grand public, sont à mieux indiquer et à valoriser.

Par cette variante, il s'agit de renforcer le centre ancien, par exemple en l'étirant jusqu'à la place Saint-Denis, et en profitant notamment des qualités commerciales et architecturales du quartier "Belle Epoque". Alors que les pieds de façade, en particulier à l'est de la rue du Marché sont à activer, de nouveaux usages pourraient être pensés pour les halles.

Les éléments historiques et identitaires de la place du Marché et en particulier du tertre sont à préserver. La pointe sud doit être mieux connectée avec son contexte, le lien avec la cour du Château est à renforcer.

La place Saint-Pierre et la rue du Marché sont des secteurs à repenser et à requalifier. Le sous-groupe s'interroge sur la possibilité de tranquilliser l'espace autour de la place du Tilleul, à savoir le carrefour entre la rue du Marché et la Grand-Rue, voire même le passage de l'Union.

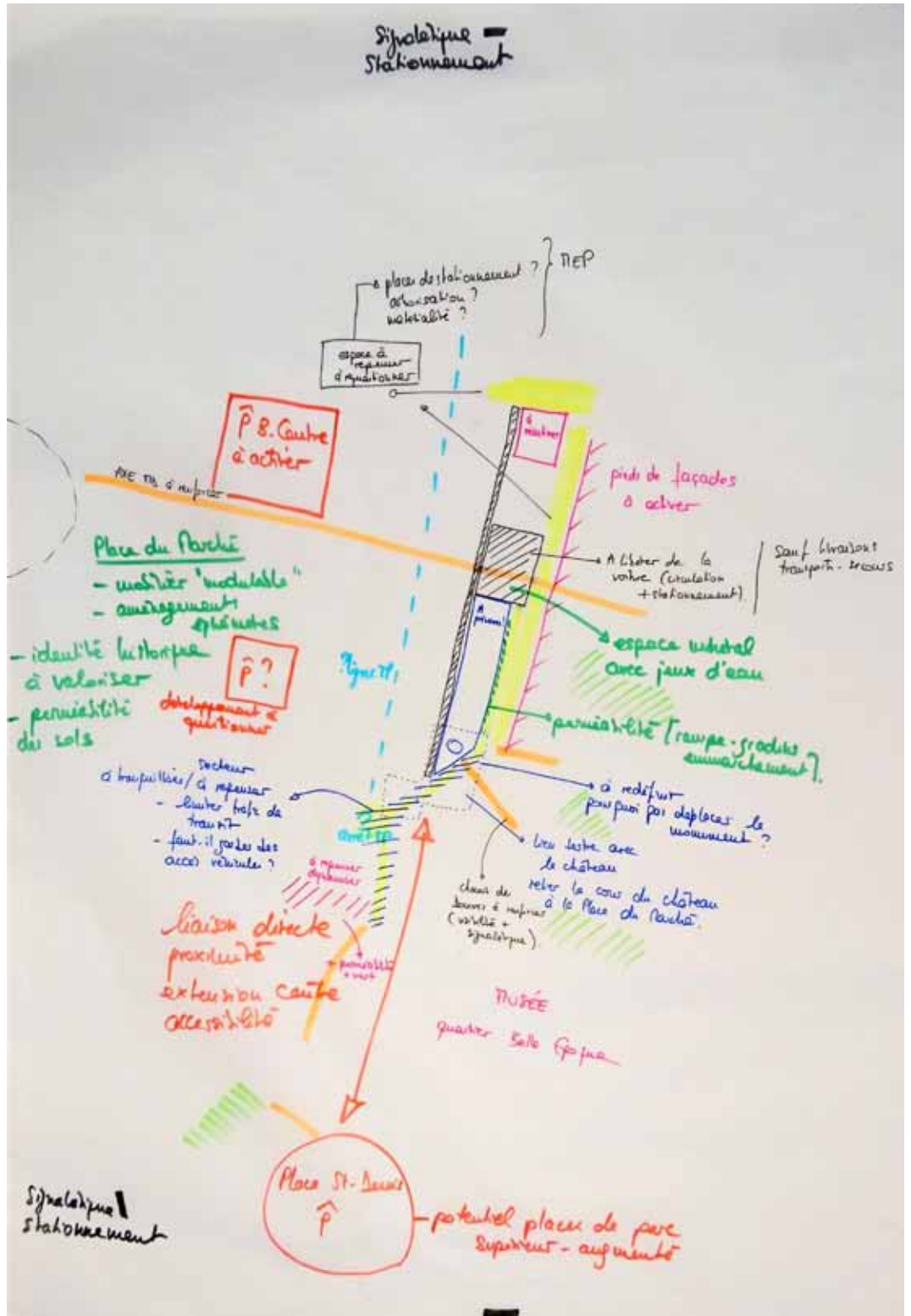
Après prise en compte et analyse des possibilités de stationnement existantes, la proposition est de réaliser un nouveau parking souterrain sous la place Saint-Denis. Cette option aurait l'avantage, en plus de libérer la place du Marché en surface pour ses activités diverses et variées, de répondre aux besoins des usagers et de canaliser la circulation venant des axes de mobilité structurants, à savoir la rue de Gruyères au sud, et les rues de Vevey et Saint-Denis à l'ouest. Un nouvel ouvrage de parking sous la place Saint-Denis servirait non seulement aux usagers du centre historique, de par sa proximité, mais également aux visiteurs du musée et aux commerces, restaurants et cafés alentours.

En matière d'aménagement de la place du Marché, les participants suggèrent d'avantage de place pour les terrasses et une augmentation des surfaces perméables. De même, le mobilier urbain doit être renforcé, également par du modulable et des aménagements éphémères. Dans le prolongement du tertre, l'espace minéral est à maintenir et des jeux d'eau ludiques et attractifs pourraient être aménagés.

Afin de limiter l'effet de coupure entre l'est et l'ouest de la place, le mur de soutènement du tertre pourrait être réaménagé en un système de gradins ou d'emmarchements.

En parallèle à cette requalification du centre-ville historique, la mise en place de mesures d'accompagnement est vivement recommandée. En plus de revoir la politique de stationnement bulloise, il s'agit par exemple de créer une signalétique dynamique du stationnement, dans le but d'informer les automobilistes, et guider ces derniers vers des places de parc disponibles tout en limitant les nuisances pour les espaces centraux.

Le schéma de circulation du noyau historique pourrait également être revu pour en limiter l'accès aux véhicules, et la possibilité d'une ligne de bus sur la Grand-Rue ou d'un arrêt proche du passage de l'Union pourrait être questionnée.



Proposition du groupe 2A

4.1.4 Groupe 2B

Le stationnement de surface et la circulation sur l'ensemble de la place du Marché sont supprimés. En compensation, un parking souterrain est proposé sous la rue du Marché pour éviter la zone de vestiges, tout en profitant d'avoir un parking dans le centre qui peut être utilisé à tout moment, notamment pendant le marché et autres événements. L'entrée / sortie se fait depuis la rue de la Poterne, afin de profiter de la différence de niveaux. Elle pourrait aussi se faire depuis la Grand-Rue.

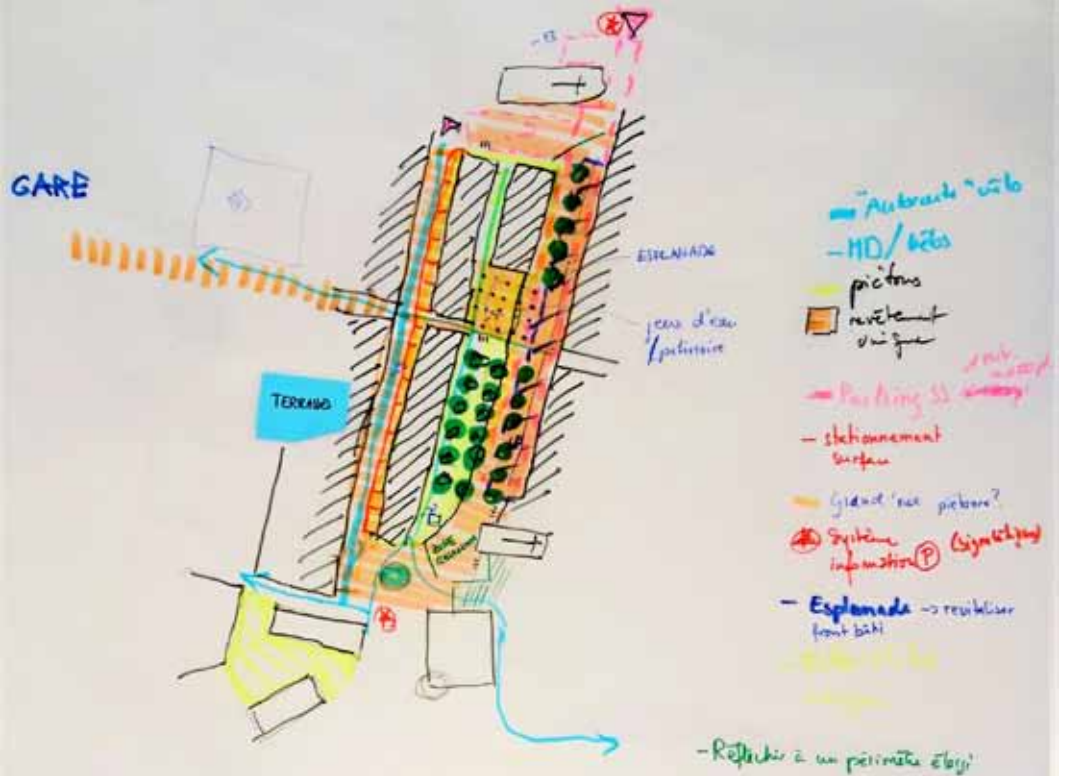
L'espace sous la place Saint-Pierre est lui aussi exploité pour le parking. Ce dernier, d'une capacité de 160 places environ, compense en grande partie les places supprimées. Le reste peut soit être reporté dans un autre parking (meilleure exploitation de Bulle-Centre, création d'un parking à Saint-Denis) soit être géré par une politique de stationnement différente avec des durées de stationnement réduites. La surface est ainsi complètement libérée de la voiture et peut accueillir des manifestations.

Dans le but de limiter les véhicules à la recherche d'une place de parc, il est suggéré de supprimer le stationnement à la place des Alpes, ainsi qu'une partie des places de la Grand-Rue. En outre, une signalétique dynamique indiquant les stationnements disponibles doit être mise en place.

L'axe de mobilité douce majeur reliant la place du Marché à la gare doit être renforcé. Le cheminement menant au Cabalet doit être valorisé et son lien avec la place augmenté. La suppression du stationnement du côté ouest de la Grand-Rue permet la mise en oeuvre d'une voie cyclable. En outre, cela permet de dégager plus d'espace pour disposer des terrasses du côté est.

Le front est de la place du Marché est activé par la création d'une esplanade arborisée. Des jeux d'eaux, alimentés par un rappel du Canal des Usiniers, viennent animer l'espace minéral situé dans le prolongement du tertre en dehors des manifestations. La nouvelle place du Marché doit être polyvalente. Le revêtement de sol est uniformisé entre la rue du Marché et la Grand-Rue.

"THEATRE PATRIMONIAL"



⊕ - Stationnement vélos sur le plan (→ réparti) + vélo-station gare

Stationnement

- Éviter de tourner
- Indicateur de disponibilité (système info)
- HD
- Éviter stationnement payant sur tout le centre-ville
- Équation minimal des parkings en périm. plus large

Rapporteur E. LODET

Objectifs:

- "Théâtre patrimonial"
- Gradus multifonction
- Accessibilité PD / vélos
- Polyvalence
- Libérer la surface de la voirie

USAGES

- terrasses
- espaces ombragés
- concerts et festivals
- marchés hebdomadaires / folkloriques
- scène ouverte
- jeux d'eau
- manifestations sportives
- Hôtellerie éphémère (bts / tentes)
- marché en plein-bâti

Atelier 2
Ss groupe 2B 12/01/20

Proposition du groupe 2B

4.2 Conclusions des ateliers

De nombreux éléments se recoupent entre les quatre variantes élaborées par les sous-groupes de travail. Ceux-ci sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Identité	renforcer l'identité de la place par rapport à la gare	
Patrimoine	maintenir le tertre et son arborisation	
	maintenir les objets historiques	
	renforcer la continuité avec le château	
Mobilité	<i>TIM</i>	supprimer du stationnement dans le prolongement du tertre et sur la rue de la Promenade
		créer un parking souterrain (sous la place ou ailleurs)
		capter les véhicules selon les axes d'entrée, en lien avec le plan Vision 2030
		valoriser et intensifier l'utilisation du parking Bulle-Centre
		limiter les véhicules qui "tournent" (suppression des places en surface, regroupement des places)
		favoriser le report modal (s'accrocher au réseau TP/MD)
	<i>MD</i>	renforcer les axes de mobilité douce et les liens aux espaces verts
		améliorer la lisibilité des cheminements
		renforcer le lien avec le Pôle Gare (axe E-O : rue Albert-Rieter)
	<i>TP</i>	renforcer le lien avec le hub de la gare
	maintenir / améliorer la desserte (rayon d'accessibilité de 300m)	
<i>mesures d'accompagnement</i>		développer une signalétique du stationnement
		repenser la localisation des vignettes (notamment employés)
		gérer la durée de stationnement
Valeur d'usage		poursuivre l'accueil des marchés et autres manifestations
		proposer des espaces pour des terrasses
		activer le front est
		réaménager la place (jeux d'eau et / ou de lumière, uniformité du revêtement, ...)
		maintenir une prédominance minérale pour la place du Marché

Pour assurer la pertinence de la réalisation d'un parking souterrain, il faut supprimer les options alternatives en surface. Il est tout au plus possible de maintenir quelques places de courte durée (15 à 30 minutes maximum) devant les commerces. C'est la seule manière de permettre au nouveau parking ainsi qu'à celui de Bulle-Centre de fonctionner.

Par ailleurs, il s'agit d'une mesure qui permet aussi de supprimer les véhicules qui tournent pour trouver un emplacement de stationnement.

Les ateliers ont permis d'arbitrer certains points. Les participants s'accordent sur la nécessité de projeter un parking souterrain. L'emplacement reste toutefois à définir.

L'ensemble du groupe de travail estime que le périmètre d'action doit être élargi, d'une part pour intégrer des options de création d'un parking en dehors de la place du Marché, et d'autre part pour équilibrer le bilan des places en surface sur l'ensemble du centre-ville.

Il est aussi ressorti qu'une partie du stationnement de surface de la place du Marché doit être supprimée, notamment toutes les places de la rue de la Promenade et celles qui se trouvent dans le prolongement du tertre. En plus de ces places, la tendance des variantes élaborées suggère une suppression plus large du stationnement de surface dans le centre historique, notamment dans la Grand-Rue et sur la place des Alpes. Le nombre et le positionnement de ces places restent cependant à définir.

4.3 Offre et bilan de stationnement

La Ville de Bulle solidifie la Vision 2030 de son Conseil communal, dont la volonté est de tendre vers un report modal des véhicules individuels sur les transports en commun et la mobilité douce, afin que le réseau routier fonctionne et dans le dessein de qualifier ses espaces publics.

Offre en stationnement dans le périmètre élargi du centre historique



source : ville de Bulle, janvier 2020

Dans ce contexte, la Ville soutient le développement des transports en commun depuis 2009 et planifie un nouveau pôle majeur de transports publics lié à la gare. Elle valorise également la mobilité douce, par le développement de mesures spécifiques et revoit sa politique de stationnement par une gestion modifiée, notamment en s'attachant à la durée de stationnement, au taux de rotation, à l'offre ou encore à la tarification.

L'illustration ci-dessus synthétise l'offre en stationnement, pour la situation existante en 2019 (à gauche), puis en intégrant les projets à moyen terme (à droite).

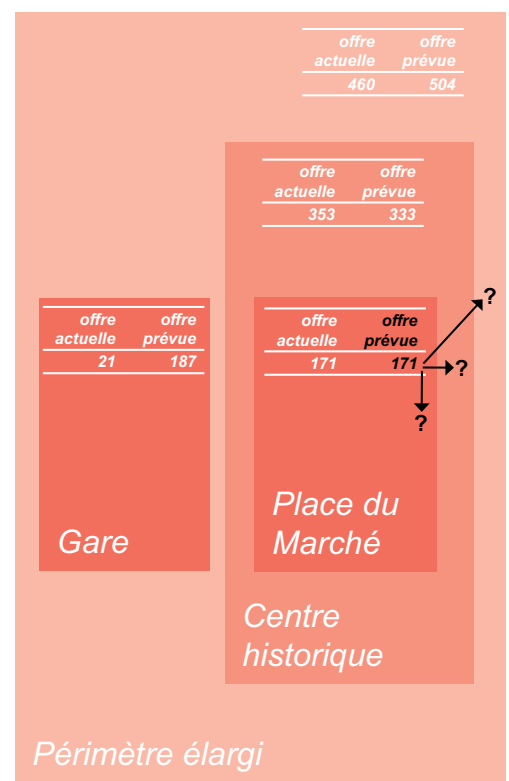
De manière globale, et faisant un bilan de l'évolution de l'offre en stationnement pour un périmètre élargi, les constats suivants peuvent être établis :

- diminution de l'offre de stationnement entre 2006 et 2019, de 54 places dans le centre historique et de 375 places dans la première couronne, principalement due à la privatisation des parkings tpf, aux chantiers de la gare, aux aménagements nécessaires pour les transports publics et au réaménagement de l'espace public,
- diminution à venir de 20 places supplémentaires dans le centre historique, portant la réduction à un total de 74 places, au travers du réaménagement des espaces publics dans le secteur de la gare,
- déficit d'offre largement compensé par la modification de la gestion des places, notamment la durée du stationnement,
- augmentation ces prochaines années d'environ 200 places de parc, grâce à la création des parkings de l'Esplanade et de la nouvelle gare.

Illustration des principes de base du bilan de stationnement



- Périmètre place du Marché
- — — — — Périmètre centre historique
- — — — — Périmètre élargi du centre



	offre actuelle	offre prévue
total	1'005	1'195

source : GEA, 2020

Dans le cadre de la réflexion actuelle sur le réaménagement de la place du Marché couplé à un projet de parking souterrain, la Ville retient les principes de base suivants :

- maintien du bilan des places de stationnement dans le centre-ville,
- le secteur de la gare fonctionne pour lui-même.

L'illustration ci-dessus présente à gauche les périmètres d'intervention (place du Marché, centre historique et centre élargi), repris dans le schéma de droite, où apparaissent les offres actuelle et prévue pour chacun des périmètres ainsi que de manière globale. On constate ici une augmentation prévue de près de 200 places de parc.

Le devenir des 171 places de stationnement à disposition du public sur la place du Marché, est ici questionné. Sur la base de l'illustration ci-avant et pour répondre aux principes de base énoncés précédemment, ces places peuvent être reportées sur ou sous la place du Marché, dans le centre historique, ou plus largement dans le périmètre de centre élargi, à l'exception du secteur Pôle Gare.

4.4 Localisation du parking souterrain

Plusieurs options de localisation pour la réalisation d'un parking souterrain ont été proposées lors des ateliers. Le tableau ci-dessous résume les avantages et inconvénients de chaque proposition, évoqués lors des discussions.

Localisation	+	-
place Saint-Denis	<ul style="list-style-type: none"> ▪ prolongement du centre historique / quartier Belle-Epoque, lien parc Vieux-Comté ▪ besoins pour commerces, services et emplois alentours ▪ offre complémentaire musée et Espace Gruyère ▪ accessibilité TIM depuis le sud et l'ouest ▪ offre en stationnement secteur sud ▪ accroche directe TP ▪ requalification espace public en surface 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ connexion indirecte / situation délocalisée par rapport à la place du Marché (env. 250m) ▪ accès PMR
rue du Marché	<ul style="list-style-type: none"> ▪ proximité ▪ accès PMR ▪ intégration simple sur 1 niveau 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vestiges archéologiques ▪ alternatives possibles pour la réalisation d'un nouvel ouvrage de parking souterrain ▪ impact du chantier sur le fonctionnement général, viabilité du centre ▪ gestion des accès
place du Cabalet / musée gruérien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ concours / projet en cours ▪ réponse aux besoins du musée ▪ situation à mi-chemin coeur historique / Saint-Denis 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sous-sol déjà bâti ▪ accès et circulation réduits (30km/h) sur la Condémine ▪ accès PMR

Le tableau ci-dessus présente la place Saint-Denis comme la plus appropriée pour l'emplacement d'un parking souterrain en centre-ville. Cette localisation répond à un besoin de stationnement élargi, notamment du musée et du quartier Belle-Epoque. Par sa bonne accessibilité depuis le sud et l'ouest, il complète avantageusement l'offre en stationnement existante, essentiellement aujourd'hui répartie au nord. Bien que situé à environ 250 mètres du noyau historique, il a l'avantage de présenter des travaux facilement réalisables, sans impact direct sur le fonctionnement général du coeur de ville. Son accès depuis la place du Marché pour les personnes à mobilité réduite (PMR) devrait toutefois être amélioré, notamment au moyen des transports publics.

5 MISE EN OEUVRE ET PERSPECTIVES

5.1 Recommandations

Le tableau suivant synthétise les recommandations, issues des différents ateliers et des discussions, tout au long du processus. Celles-ci reprennent les positions communes à l'ensemble des participants.

Renforcer et valoriser l'identité du coeur historique	renforcer l'attractivité de la place du Marché par l'activation des rez-de-chaussée
	valoriser le contexte bâti, activer le front est par des activités publiques
	valoriser la proximité de la place avec les Halles au nord et le Château au sud, notamment en développant les interactions entre ces éléments historiques / patrimoniaux
	faire vivre la place au quotidien, à toute heure, en toute saison et pour tous les âges
	poursuivre et développer les activités et festivités se déroulant aujourd'hui sur la place du Marché, permettre à de nouvelles activités d'y prendre place
	étirer le coeur historique jusqu'au quartier "Belle-Epoque"
	réaménager la place des Alpes en supprimant le stationnement de surface pour laisser d'avantage de place aux piétons (aménagement en cohérence avec le coeur historique)
Revoir la politique globale de stationnement et de circulation	mettre en réseau et valoriser l'ensemble des espaces publics et des espaces verts à proximité directe de la place du marché (panneaux indicatifs, signalétique, communication, parcours touristiques, etc.)
	assurer le maintien, la protection et la préservation des éléments et objets historiques (arborisation, tertre, kiosque, colonne Morris, fontaines, monument Nicolas Chenaux)
	assurer l'accessibilité au centre bullois, tout en limitant le trafic parasite (contrôle de l'utilisation des places par capteurs même en extérieur)
	revoir la politique en termes de stationnement et d'accès, revoir la gestion du stationnement de surface (durée, attribution des macarons, rotation, tarification, implantation, localisation, etc.)
	identifier un nouvel ouvrage dont la localisation et la capacité sont en correspondance avec la politique globale de mobilité (pas de création de nouvelles places dans le périmètre d'étude, limitation du stationnement courte durée en surface, mesures complémentaires d'accès et de signalisation)
renforcer la signalétique (panneaux indicateur, guidage des automobilistes vers des poches de stationnement, orientation facilitée depuis les routes d'accès principales du périmètre élargi, etc.)	
optimiser l'utilisation du parking Bulle-Centre	

Limiter le stationnement de surface	supprimer le stationnement de surface sur la rue de la Promenade et dans le prolongement du tertre
	se positionner rapidement quant au devenir des places de stationnement «restantes» sur la place du Marché
	autoriser ponctuellement le stationnement de courte durée, notamment pour les livraisons.
	proposer quelques places dépose-minute aux extrémités de la place du Marché
	renforcer l'attractivité des parkings souterrains (Bulle-Centre et ouvrage projeté)
	éviter le trafic parasite (transit et stationnement)
Réaménager la place du Marché	abandonner l'idée d'un ouvrage de stationnement sous la place (présence de vestiges, durée, coûts et plus-value des travaux de fouille, impact sur le fonctionnement du noyau historique, etc.)
	assurer la polyvalence de la place du Marché, veiller à ne pas la prédestiner par son réaménagement
	multiplier les terrasses, les lieux de rencontre, les points d'accueil
	préférer un aménagement minéral arborisé de la place, y intégrer des jeux d'eau (agrément et confort climatique) tout en assurant la compatibilité de l'aménagement avec la tenue d'activités et de festivités
	garder une utilisation simple et facile pour des événements d'envergure (festivals, marchés, food trucks, sport, etc.)
	tenir compte du réchauffement climatique en maintenant les arbres existants et en développant des alignements d'arbres compatibles avec la tenue de manifestations, en proposant des jeux d'eaux et des espaces naturellement ombragés, etc.
	proposer des aménagements temporaires et évolutifs, permettant de tester et d'améliorer les solutions projetées et leurs plus-values, en amont d'un investissement lourd et difficilement réversible
	éviter un aménagement de compromis ou de demi-mesures ne satisfaisant personne (maintien partiel du stationnement, aménagement d'aspect routier, etc.)

5.2 Cahier des charges

Le présent rapport a pour vocation de servir de fondement à l'établissement d'un cahier des charges pour un concours de projets. Les variantes établies par les différents sous-groupes, ainsi que les recommandations collectives formulées, contiennent les éléments nécessaires à une prise de décision communale concernant la suite des actions à entreprendre.

Pour avancer dans cette démarche, il s'agit tout d'abord d'engager des études de faisabilité sur la proposition d'emplacement sous la place Saint-Denis d'un nouvel ouvrage de parking souterrain, tel qu'envisagé comme solution la plus probable à l'issue des ateliers.

Les résultats des études de faisabilité permettront de mener un concours de projet (MEP ou concours d'urbanisme et d'espaces publics) offrant ainsi une vision à long terme du développement de la place du Marché, en cohérence avec le développement des grands projets urbains projetés dans le périmètre du centre élargi de Bulle.

Le cahier des charges du concours de projet doit définir précisément le phasage et les mises en cohérence jusqu'à l'étape finale de mise en oeuvre. Dans le but d'accompagner le processus engagé, le grand public doit être informé et les enjeux et orientations débattues, de manière régulière et conséquente. Le processus et les étapes doivent être communiqués aux commerçants bullois, aux habitants ou encore aux usagers des espaces publics. Cet effort de communication est conséquent, mais permettra, à terme, une large acceptation du projet par la population.

5.3 Communication

L'accompagnement du projet est fondamental lorsque le sujet est aussi sensible que celui de la place du Marché.

Cet objectif était déjà l'un des fondements des réflexions de la task force rassemblées dans le rapport de synthèse de juin 2015.

Les valeurs bulloises identifiées à l'époque évoquaient une ville verte et ouverte, dynamique et lumineuse, avant-gardiste et surprenante, accueillante et conviviale, sereine et attrayante.

Ces valeurs peuvent aussi être appliquées à la place du Marché et retranscrites dans le cahier des charges du futur concours car elles s'inscrivent dans les attentes déjà recueillies auprès de représentants de la population.

Au-delà de la mise en œuvre du concours dont les fondements doivent être préalablement consolidés, une stratégie de communication dédiée devra être mise en œuvre. Or le sujet de la place du Marché touche de près celui tout aussi sensible de la mobilité et du stationnement.

C'est pourquoi il est recommandé de prévoir des "points info" qui, au-delà de la démarche participative que le Conseil communal pourrait décider de poursuivre dans le prolongement de la présente démarche, seront susceptibles d'informer la population des réflexions en cours et de leurs justifications.

Cette démarche devra être mise au point selon les actions de communication existantes et planifiées en coordination avec le chargé de communication communal. Les propositions déjà effectuées dans le cadre du rapport de synthèse de la Task Force constituent des exemples possibles d'accompagnement, notamment celle de la mise en place d'un lieu d'information permanent (au château par exemple) qui expose les grands projets bullois et donne régulièrement rendez-vous à la population pour des présentations-débats.

Dans le cas de la place du Marché, une exposition des résultats de la présente démarche participative pourrait être organisée avec une première information publique permettant d'aborder le choix de la localisation du parking souterrain et des mesures d'accompagnement nécessaires à son bon fonctionnement.

Une fois la décision de la localisation prise, le cahier des charges du concours pourra être précisé et établi, le concours être organisé.

A l'issue du concours, une nouvelle exposition des projets reçus et du projet lauréat permettra de montrer aux bullois les différentes options reçues et les raisons du choix porté sur le projet lauréat.

Outre le matériel affiché, une maquette de la ville pourrait y être exposée, une vision immersive en 3D temps réel pourrait être proposée.

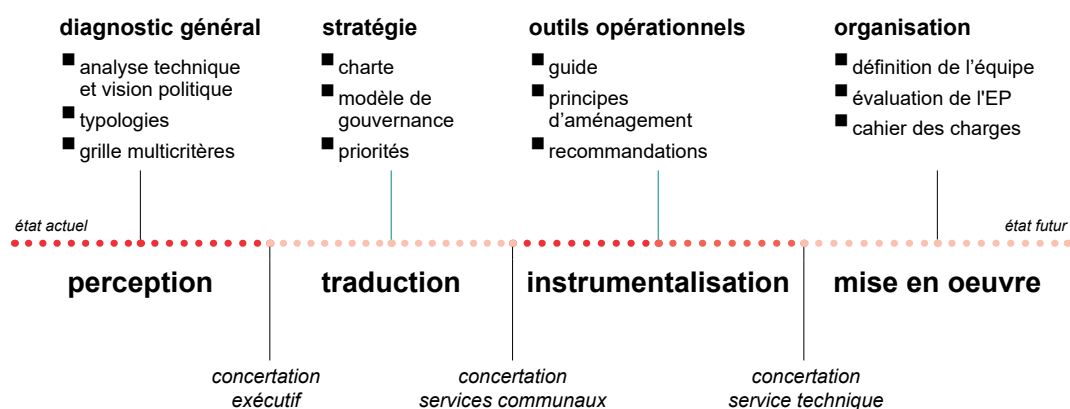
Il s'agira de préciser à court terme les contours de cette démarche, afin de préparer au mieux la poursuite et la consolidation des résultats de ce premier volet des réflexions consacrées à la place du Marché.

5.4 Méthodologie de valorisation des espaces publics

Pour alimenter le cahier des charges et orienter finement les concurrents dans leurs propositions, notamment sur les critères relatifs à la valeur d'usage, il est vivement recommandé de procéder préalablement à l'élaboration d'une méthodologie de valorisation des espaces publics.

Celle-ci, appliquée à la ville de Bulle dans le cadre d'une approche globale, permettrait de mettre en contexte la démarche de réaménagement de la place du Marché, tout en facilitant la communication du Conseil communal et l'adhésion de la population à la politique de valorisation des espaces publics, dont les principales composantes et articulations sont présentées dans le tableau ci-après.

Méthodologie de valorisation des espaces publics



source : GEA

6 CONCLUSION

La démarche engagée en octobre 2019 réunit des membres du Conseil communal et des Commissions d'aménagement et financière, des représentants des différents partis politiques, du groupement des commerçants, des milieux historiques (Patrimoine Gruyère-Veveyse et ProFribourg), des services cantonaux (mobilité, archéologie, biens culturels) et des départements urbanisme et technique communaux, ainsi qu'un spécialiste dans le domaine de la gestion des parkings en ouvrage.

Sur la base de réunions plénières (octobre et décembre 2019, février 2020) et de deux démarches d'ateliers scindant les participants en groupes et en sous-groupes (novembre 2019 et janvier 2020), le processus engagé a permis de mettre en exergue les éléments saillants, à savoir tout d'abord les perceptions et les attentes pour le réaménagement de la place du Marché couplé à un projet de parking souterrain, puis de faire émerger les propositions et les recommandations, devant mener à un processus de prise de décision.

Dans le cadre de la présente réflexion, deux principes de base ont été retenus. Il s'agit, d'une part, du maintien du bilan des places de stationnement dans le périmètre du centre-ville et, d'autre part, de la considération du secteur de la gare comme fonctionnant pour lui-même. Partant de là, et bien que ces principes qui ne reposent pas sur une étude validée par le Canton devraient être réservés à une étude spécifique, les discussions ont mené à des points de convergence. Les divergences ont, quant à elles, suivi un processus d'arbitrage, en vue de faire ressortir des recommandations collectives, devant être traduites dans un futur cahier des charges pour mandats d'étude parallèles (MEP) ou concours d'urbanisme et d'espaces publics.

Trois localisations principales pour la réalisation d'un nouvel ouvrage de parking souterrain sont ressorties des appréciations des participants, à savoir la place Saint-Denis, la place du Cabalet et musée gruyérien ou encore la rue du Marché dans le noyau historique. Au vu de l'appréciation des trois emplacements sujets à accueillir un nouvel ouvrage de stationnement, le site de la place du Marché est, à ce stade, écarté considérant les contraintes techniques, architecturales, fonctionnelles, patrimoniales et archéologiques, et compte tenu des préavis défavorables du service archéologique et de la Commission des Biens Culturels, qui prennent en compte les incertitudes liées aux vestiges sous la place du Marché et des impacts en termes de temps et de coûts des travaux de fouille qu'un projet de parking souterrain impliquerait. Le fonctionnement du cœur historique en serait directement et passablement impacté, rendant impraticable son périmètre et détournant les usagers vers les centres commerciaux alentours et le pôle gare en devenir. La place du Cabalet et musée gruyérien apparaît comme une variante intéressante. Toutefois, au vu du concours actuel pour le développement du musée, considérant les sous-sols construits existants et tenant compte d'une accessibilité piétonne moins aisée, les participants se déterminent en faveur de la réalisation d'un nouvel ouvrage de stationnement sous la place Saint-Denis.

Naturellement, des études et vérifications en matière de génie civil et de mobilité / accessibilité notamment doivent être menées rapidement pour vérifier la faisabilité d'un tel ouvrage sous la place Saint-Denis, permettant également d'en esquisser les coûts d'étude et de réalisation, de proposer un phasage de mise en oeuvre et d'introduire les mesures connexes nécessaires au bon fonctionnement du centre-ville de Bulle.

Différents points ont été fondamentalement actés par l'ensemble des participants lors de la démarche participative. Il s'agit, en plus d'abandonner l'idée de réaliser un ouvrage de stationnement sous la place du Marché pour les raisons évoquées précédemment, notamment de supprimer le stationnement sur la rue de la Promenade et dans le prolongement du tertre, préserver et valoriser les éléments historiques, activer les rez-de-chaussée, développer les activités et les festivités, multiplier les terrasses et lieux de rencontre, assurer un usage polyvalent de la place à toute heure et en toute saison, profiter d'aménagements temporaires maléables et peu coûteux, préférer un aménagement minéral arborisé.

Bien que cette démarche ait permis de formuler de nombreux objectifs et attentes communs, tous les aspects abordés n'ont pu mener à un consensus. Le devenir des places de stationnement le long de la rue du Marché n'a pas été stabilisé.

En effet, alors que certains prônent la suppression totale du stationnement de surface pour garantir le développement d'un espace public piétonnier de qualité, d'autres sont plus réservés, supprimant tantôt une rangée, tantôt un groupe de places de parc, tantôt aucune place.

Il en découle que la place du Marché resterait accessible à la circulation automobile et au stationnement, rendant difficile voire impossible de la rendre au piéton et à des activités attractives et dynamiques pour un coeur de ville.

Bien que le devenir du stationnement de surface n'ait pas trouvé de consensus, l'intervention précise et technique du spécialiste en gestion de parkings souterrains en milieu urbain, M. Deschenaux, apporte une appréciation essentielle : le maintien, même ponctuel, de places de stationnement sur la place du Marché mettrait en péril le fonctionnement d'un parking souterrain et induirait un trafic parasite, peu conforme avec l'aménagement piéton et vélo de la place du Marché. La réalisation d'un nouvel ouvrage de stationnement devrait avoir une taille critique suffisante pour assurer son attractivité. M. Deschenaux souligne encore l'existence de parkings souterrains existants, à proximité directe de la place du Marché, à l'image de Bulle-Centre aujourd'hui largement sous-utilisé. L'accès à la place du Marché pour des véhicules de service (urgence, feu, etc.) et d'entretien comme pour les livraisons à des heures fixes reste naturellement nécessaire. Quelques places «dépose-minute» viendraient compléter l'offre, importantes pour l'activité commerciale sans toutefois créer de trafic parasite en coeur de ville.

Alors que le maintien des activités et festivités se déroulant aujourd'hui sur la place du Marché a été largement évoqué, l'ampleur du réaménagement n'a que peu été développée. Les participants ne se sont en effet pas prononcés de manière claire sur la nécessité d'une refonte complète de la place ou sur la tenue d'interventions plus ponctuelles et mineures.

Il ressort toutefois de la démarche que les éléments historiques doivent être impérativement conservés, que le tertre devrait être rendu plus perméable vers l'est par un système de gradins ou d'emmarchements, que les deux rangées d'arbres sur le tertre sont à maintenir absolument et, dans la mesure du possible, à compléter par une arborisation étendue à la place, tout en considérant la compatibilité avec la tenue de manifestations et les espaces à maintenir libres pour l'installation de cantines par exemple. Considérant les travaux importants réalisés il y a moins de dix ans dans le périmètre du centre historique, des interventions ponctuelles pourraient dans un premier temps suffire. Ceci va dans le sens du désir de valorisation rapide du tertre pour des usages multiples et variés et d'aménagements temporaires et évolutifs.

Au vu des espaces publics et des jardins existants alentours, devant d'ailleurs faire l'objet d'une signalétique spécifique pour en assurer une meilleure connaissance publique, les participants tendent à un aménagement essentiellement minéral de la place du Marché. Cette orientation n'exclut pas son arborisation, pour des raisons de confort naturel et climatique (ombrage, ambiance). Une majorité des acteurs propose également d'y intégrer des jeux d'eau et de multiplier les éléments de mobilier urbain, modulables et déplaçables au gré des envies et des animations de la place.

Alors que les avis individuels - découlant des domaines d'activités et donc des sensibilités de chacun - étaient relativement diversifiés voire opposés en amont de la démarche, celle-ci a permis de faire émerger une position commune et collective, notamment en ce qui concerne l'emplacement d'un nouvel ouvrage de stationnement.

La démarche a été très bien accueillie par les participants, et a fait ressortir le potentiel de réaménagement de la place du Marché en lien avec un projet de parking souterrain. La discussion quant au devenir du stationnement de surface de la place du Marché doit être poursuivie, en tenant compte notamment de l'apport du spécialiste.

Les objectifs de la démarche engagée ont été atteints dans une large mesure, puisqu'ils ont permis de :

- définir et partager les orientations relatives aux espaces publics du centre-ville,
- forger une vision commune pour l'aménagement de la place du Marché,

-
- se prononcer sur la pertinence de réaliser un parking souterrain,
 - se déterminer pour ne pas réaliser ledit parking souterrain sous la place du Marché,
 - partager les critères, sélectionner l'option d'aménagement à retenir et définir les grandes lignes en vue de l'élaboration d'un cahier des charges pour un concours de projets.

Le présent rapport de synthèse reflète l'ensemble de la démarche. Les tâches désormais à accomplir sont les suivantes :

- validation du rapport de synthèse par le groupe d'acteurs,
- prise d'acte du rapport de synthèse par le Conseil communal (CC) et détermination sur la suite à donner.

7 ANNEXES

7.1	Définition d'un espace public \ groupes 1 et 2	54
7.2	Recueil des attentes, atouts \ groupes 1 et 2	55
7.3	Recueil des attentes, dysfonctionnements \ groupes 1 et 2	56
7.4	Recueil des attentes, stratégie de succès \ groupes 1 et 2	58
7.5	Principaux documents sources	60

7.1 Définition d'un espace public \ groupes 1 et 2

Définition d'un espace public | groupe 1

Pour moi, un espace public c'est :

Identité

- Lieu avec un caractère
- Lieu de rassemblement
- Lieu avec notoriété
- Où il se passe quelque chose
- Une histoire et son épaisseur, sa continuité
- Carte de visite / image
- Espace qui révèle un caractère / esprit du lieu
- La raison d'être

Urbanisme

- Esthétique, beau même vide ou plein
- Arène de vie et d'architecture
- Adéquation du lieu avec son entourage, ses activités et ses riverains
- Fonctionnalités
- Localisation
- Urbanisé en fonction de l'utilisation

- Le vide complète le plein
- Eclairage fonctionnel
- Revêtement de sol de qualité

Mobilité

- Accessibilité pour tous / tous les modes
- Cohabitation des différents usagers / multimodalité
- Créateur de liens
- Grande densité d'usagers
- Modération et gestion

Paysage

- Arborisé
- Mobilier urbain adapté
- Espace structuré
- Aménagement en lien avec sa fonction
- Pôle entre le grand paysage et le paysage urbain (axe et perspective)
- Espace cohérent
- De l'eau

Valeur d'usage

- Lieu de rencontre et d'attractivité
- Modulable pour les différentes activités
- Espace convivial, envie de rester
- Sécurité et confort
- Lieu accueillant
- Mixité sociale et générationnelle
- Appropriation
- Un lieu signalé
- Animation ponctuelle et/ou permanente
- Dynamique du lieu
- Lieu d'intérêt commun / au service des citoyens
- L'équilibre des intérêts entre les usagers
- Lieu entretenu
- Lieu informatif et éducatif
- L'utilité

Définition d'un espace public | groupe 2

Pour moi, un espace public c'est :

Identité

- reflet de la mixité d'une ville, de la société
- image de la ville, voire au-delà
- unique, pas neutre, personnalité propre
- lieu historique faisant partie du patrimoine
- sentiment d'appartenance à un terroir
- poumon de la ville
- espace pour tous
- lieu de mémoire
- intérêt touristique

Urbanisme

- pièce essentielle pour créer harmonie entre projets privés
- favoriser les monuments emblématiques qui le borde
- équilibre entre espace plein et espace libre
- rapport entre qualité et fonctionnalité

- grande mixité de proximité (sans oublier les habitants)
- lieu de convergences
- prise en compte des coûts
- risque d'un concept figé, sans souplesse d'adaptation
- réponse à la densification
- un lieu inspiré par d'autres expériences
- espaces en réseau
- résultante d'une évolution, traces de son évolution, épaisseur historique
- aménagement en ligne avec l'esprit architectural du lieu

Mobilité

- accessible pour tous, favoriser les déplacements MD
- zone piétonne, espace dédié aux piétons
- espace d'immobilité, lieu où on peut s'arrêter
- accès facilité pour tous les modes de

transports, sécurisé et défini/signalisé

- lieu où la voiture s'efface
- prise en compte de l'impact de l'attractivité
- un accès garanti pendant les manifestations

Paysage

- équilibre entre espace de verdure et espace minéral
- place arborisée, point d'eau
- valeur historique (bâtiment, sous-sol)
- agréable en toutes saisons
- visibilité / accessibilité au grand paysage, vues

Valeur d'usage

- un endroit où tout le monde se retrouve
- espace adaptable et modulable (manifestations d'envergure)
- lieu de détente et de rencontre
- libre de trop de contraintes

7.2 Recueil des attentes, atouts \ groupes 1 et 2

Recueil des attentes | atouts | groupe 1

Pour moi, les qualités des espaces publics bullois et de la place du Marché sont :

Espaces publics

- Agréables à vivre (qualité de l'entretien, sentiment de sécurité)
- Espace pour les piétons / déambulation
- Activités, choses qui s'y passent
- Des parkings sauf place des Alpes
- Caractéristiques mais rares
- Grand-Rue
- Soignés, propres et entretenus
- Tous centralisés dans un rayon de quelques centaines de mètres
- Les parcs : proximité, aménagement
- Grands projets en cours qui accompagnent le développement urbain (gare, esplanade), programme «jardins de la cité» (Cabalet, Capucins, Jardins de Sainte-Croix)
- Fréquentation de la Grand-Rue
- En suffisance
- Accueillent l'événementiel

Place du Marché

- Places de jeux
- Eléments historiques (kiosque, statue, château, ...)
- Modulable (stationnement, rencontres, événements, ...) tout en gardant valeur patrimoniale
- Lieu identitaire de Bulle / centre-ville
- Le mobilier (activités)
- Mise en scène depuis la place (fontaine, arbres, château)
- Polyvalence, place vivante
- Accessible, utilisable, arborisée et c'est le cœur de la ville
- Pavés
- Emblème historique de la ville
- Atout touristique
- Bien entourée (commerces, restaurants, magasins, ...)
- Position centrale et convergence

- Centre historique
- Caractère servant en complémentarité de la Grand-Rue
- Très bonne accessibilité en voiture
- La plus belle place de Bulle
- Parking
- Equilibre entre surfaces minérales et végétales / perméables
- Fréquentée

Recueil des attentes | atouts | groupe 2

Pour moi, les qualités des espaces publics bullois et de la place du Marché sont :

Espaces publics

- de nombreux espaces publics
- proches les uns des autres
- place du Cabalet: parcours urbain renommé
- assez diversifiés
- esprit Belle Epoque (certains)
- parcours touristique reliant les espaces majeurs
- topographie favorable à la connexion entre les places
- réaménagement des Jardins de Sainte-Croix et des Capucins (2020)
- places traversantes
- mobilier urbain

Place du Marché

- facile de trouver une place de parc / accessibilité
- éléments historiques (objets et bâtiments)

- un grand espace de rencontre au cœur de la ville
- un vrai espace urbain, place citadine
- zone mixte qui fonctionne bien avec différentes fonctions
- encadré par des monuments historiques (château, église, les halles, ...)
- identité bulloise dans sa structure, son aménagement, constituant un ensemble avec la Grand-Rue
- accès direct aux magasins, depuis les deux côtés (place du Marché, Grand-Rue)
- histoire de fonctionnalité de longue date
- dimension de l'espace (place + Grand-Rue)
- les marchés (atouts d'animation et touristique)
- complémentarité entre commerces et espace public
- les arbres

- la fontaine
- pas fermée à la circulation / accessible
- qualité et dynamisme des acteurs privés bordant la place
- le kiosque à musique
- le terre
- reconnue pour ses manifestations
- richesse d'activités dans les bâtiments alentours
- aimant de toute une région
- place urbaine de grande qualité (notamment paysage) au rayonnement plus large
- lieu de destination
- respect de l'histoire du lieu
- entourée d'espaces publics qui contribuent à sa valorisation
- place intergénérationnelle
- cœur du bourg, un cœur qui bat

7.3 Recueil des attentes, dysfonctionnements \ groupes 1 et 2

Recueil des attentes | dysfonctionnements | groupe 1

Pour moi, les dysfonctionnements des espaces publics bullois et de la place du Marché sont :

Espaces publics

- Trop envahis par les voitures
- Peu ou pas assez connus et pas assez fréquentés
- Peu visibles
- Peu d'espaces publics et trop centralisés
- Prédominance du caractère routier, pauvreté relative du mobilier urbain et des revêtements
- Place Saint-Denis: gâchée par un urbanisme aberrant
- Déficience de qualité d'accueil des piétons des différents espaces
- Beaucoup de voitures, déséquilibre entre TIM et MD (principalement cyclistes), sur la Grand-Rue et ailleurs en ville
- Manque d'originalité (surtout sur la place des Alpes)
- Place des Alpes: dysfonctionnement de

l'agencement des places de parcs avec les protections

- Cohabitation entre les usagers (véhicules, cyclistes, piétons)
- Insécurité vis-à-vis des enfants
- Pas assez de place accordée aux terrasses, peu de dégagement
- Dysfonctionnement du système de parcage
- Places pas utilisées, certains espaces pas appropriés
- Manque de convivialité
- Manque de cohérence
- Comportement des usagers: voitures qui tournent

Place du Marché

- Grisâtre, bétonnée
- Partie sur le terre: triste et peu fréquentée
- Place vide ou plate sans le mouvement

des voitures

- Côté bâtiment de Sainte-Croix peu animé, peu vivant
- Excentrée et peu visible, cachée par la Grand-Rue
- Prédominance du caractère routier
- Victime de son succès, signalisation peu claire (surtout pendant marché)
- Cohabitation entre les usagers (véhicules, cyclistes, piétons), rue de la Promenade qui segmente la place et complique l'appropriation
- Absence d'aménagements ludiques, destinés aux jeux
- Sentiment d'insécurité vis-à-vis des enfants
- Terre: disposition des bancs dans un seul sens et pas celui du Moléson
- Manque de proximité et de visibilité vers les transports publics (interaction entre animation de la place et TP)

- Manque d'interactivité avec les objets historiques (château, église, etc.)
- Manque d'interface/lien entre espace public et rez-de-chaussée
- Manque de lisibilité des usages
- Trop de consensus
- Manque d'information, borne touristique
- Trop grande

Recueil des attentes | dysfonctionnements | groupe 2

Pour moi, les dysfonctionnements des espaces publics bullois et de la place du Marché sont :

■ Espaces publics

- compromis
- importance donnée au stationnement
- fragmentés pour la mobilité douce, pas de lien
- trop grises, minérales (place des Alpes notamment)
- signalisation insuffisante pour mettre en valeur les espaces (aussi bien pour piétons que véhicules)
- manque de mise en valeur générale des places (notamment place Saint-Denis à l'abandon)
- mobilier ludique pas bien choisi et peu utilisé
- minéralité de la place Sciobérêt
- manque d'aménagements cyclables dédiés
- absence de mise en réseau des places
- manque place d'eau ludique / jeux d'eau
- manque d'espaces publics dans les

nouveaux quartiers, EP ne suivent pas le développement bullois

- pas été pensés en fonction de la densification (fonctions des places)
- cohérence dans le choix des mobiliers pour les établissements publics
- offrir autre chose que du provisoire
- pollution lumineuse des enseignes

■ Place du Marché

- pas d'accès direct en transport public
- déplacements unidirectionnels sur la place (déplacements piétons)
- manque de places de stationnement lors des grands événements
- pas assez d'emprise pour la socialisation (par exemple terrasses)
- importance donnée au stationnement
- pas de WC publics accessibles aux PMR et WC vétustes
- accessibilité / mobilité générée orientée sur les TIM

- trop grise, minérale
- rue de la Promenade ouverte au trafic
- arbres remplacés peinent à survivre / croître (notamment Grand-Rue)
- rangée d'arbres disparue au profit du stationnement (entre Capucins et église, côté Saint-Croix)
- impression d'être dans un parking, voiture a trop d'impact
- difficile d'accès à pieds, limitée au tertre
- manque de mécanismes pour permettre aux petits commerces de rester au centre-ville et de s'approprier l'espace
- différence de niveaux accentuée / mur entre tertre et rue du Marché
- vide hors des heures d'ouverture des commerces et des manifestations
- incohérence des revêtements: matériaux nobles pour les voitures (pavage)
- uniquement accessible à pieds lors des manifestations (pas d'accès vélos)

- partie est peu animée
- relation entre le Château et place du Marché coupée
- restaurant et terrasse de la Résidence du Marché peu connue
- transit à travers la place
- accessibilité aux PMR (rigoles notamment)
- rue de la Promenade: garantir livraison
- manque de lisibilité du passé historique (traces, canal des Usiniers)
- mauvais état de la marquise (étanchéité)
- technique de fermeture provisoire de la rue de la Promenade (barrières)

7.4 Recueil des attentes, stratégie de succès \ groupes 1 et 2

Recueil des attentes | stratégie de succès | groupe 1

Nous sommes en 2040, les espaces publics bullois et en particulier la place du Marché sont des lieux exemplaires et reconnus, car nous avons pu, su ou voulu :

| Identité

- Préserver son histoire (maintien des éléments patrimoniaux)
- Garder le nom de la place du Marché et son marché
- Respecter un label, une identité mis en place par Bulle
- Renforcer le produit touristique de la ville (circuit historique) en préservant l'existant

| Urbanisme

- Conserver et mettre en valeur le site historique et son environnement bâti
- Surmonter la fragmentation spatiale
- Apporter de la cohérence (traitement de surface, revêtement, matérialité)
- Créer des aménagements utiles
- Mettre en réseau / connecter les différentes places du centre
- Poser des revêtements de qualité
- attractivité (EP)
- Intégrer les usagers/acteurs concernés pour leur permettre d'apporter un complément de vie
- Permettre aux citoyens d'habiter autour des EP et en particulier de la place du Marché
- Animer le centre-ville de manière coordonnée (déplacement de la gare, nouvelles centralités, etc.)
- Développer les terrasses et l'animation
- Réaménager des toilettes dignes de ce nom à la place du Marché
- Signaler le chemin d'accès
- Garantir la mixité, le multi-usage et la modularité de la place du Marché
- Intéresser et informer les touristes sur le caractère historique de cette place
- Développer un espace public agréable (Place du Marché)
- Ouvrir les rez-de-chaussée au public (créer des interfaces au rez pour animer

- Maintenir un espace ouvert

- Définir un programme d'animation de la place

| Mobilité

- Simplifier et sécuriser la circulation / mobilité
- Réorganiser les circulations et supprimer le transit
- Signaler les accès aux espaces publics (réorienter en cas d'événements par exemple)
- Éliminer les voitures en surface en privilégiant un parking souterrain sous la place
- Créer un parking en sous-sol avec des locaux pour stocker les aménagements de surface (pluridisciplinarité de la place)
- Cibler avec précision les besoins de stationnement et trouver une solution dans une approche globale de mobilité

la place)

- Créer une place de jeux pour attirer les familles et enfants
- Ajouter du mobilier urbain de qualité et améliorer l'existant
- Faciliter la mise en place des commerces
- Apporter du confort
- Créer un jeu d'eau complémentaire à la fontaine (par exemple en réouvrant le tracé du canal des usiniers)
- Installer un office du tourisme sur la place
- Installer des jeux, créer des espaces de convivialité pour tous

- Multiplier le stationnement vélos couverts
- Repositionner intelligemment certaines places de parc (visibilité), pas forcément en surface

| Paysage

- Décorer, fleurir avec du mobilier urbain (sans aller creuser)
- Végétaliser la place parking de la Place du Marché en déplaçant les voitures
- Conserver les surfaces perméables et la verdure
- Arboriser les espaces publics pour maintenir une fraîcheur
- Accueillir des événements en évitant de planter des arbres supplémentaires (flexibilité)

| Valeur d'usage

- Améliorer leur convivialité et leur

Recueil des attentes | stratégie de succès | groupe 2

Nous sommes en 2040, les espaces publics bullois et en particulier la place du Marché sont des lieux exemplaires et reconnus, car nous avons pu, su ou voulu :

Identité

- sauver le centre historique de la ville par rapport au quartier de la gare
- transformer la place du Marché pour qu'elle devienne l'attracteur du centre-ville
- valoriser le coeur historique en en conservant et en restaurant la substance patrimoniale bâtie et non bâtie
- garder l'attractivité du centre-ville à toute la région

Urbanisme

- aménager une ville concentrée, verte avec des déplacements MD, mais sans éradiquer la voiture
- préserver sans figer en évitant la "disneylandisation"/ la "ballenbergisation"
- maintenir la zone ISOS et recevoir un

- avoir un centre-ville principalement MD tout en arrivant à faire venir les gens de l'extérieur
- préserver la fluidité d'accès pour tous les modes

Paysage

- rendre les sols perméables et diminuer les effets d'îlots de chaleur
- atteindre l'objectif "un habitant / un arbre" sur le territoire construit (aussi sur domaine privé)
- donner du substrat suffisant à la végétation, aux commerces, aux habitants, aux usagers, au patrimoine

Valeur d'usage

- s'approprier les places
- aménager la place du Marché pour permettre d'organiser des manifestations diverses et nombreuses
- éviter une délocalisation des visiteurs du centre/de la place du Marché sur les autres pôles de la ville (gare par

prix Wakker

- lier les différents espaces publics / mettre en réseau
- particulièrement soigner le lien entre la gare et le centre-ville
- créer des axes forts attractifs et structurants (tous modes)
- clore le chapitre des vestiges archéologiques
- aménager les souterrains avec des techniques de tunnelisation préservant les vestiges
- prendre en compte les planifications supérieures
- s'inspirer des bons exemples (Sion, Zuoz)
- faire une pesée d'intérêts du poids de l'ensemble des procédures et des contraintes administratives

Mobilité

exemple)

- maintenir l'attractivité pour les habitants du centre-ville
- rendre le commerce florissant au centre-ville
- assurer une flexibilité d'usages / multifonctionnalité / garder une souplesse
- créer une place piétonne aménagée sur un parking souterrain
- créer de nouveaux usages
- assurer les conditions cadres permettant aux commerces d'évoluer et se différencier
- préserver la notion d'habitant, mixité d'activités dans les bâtiments (résidents)
- préserver l'intérêt de la rencontre, faire sortir les gens
- développer le tourisme en construisant des infrastructures adaptées pour accueillir les touristes

- créer l'envie de venir à pieds, à vélos, en bus ou en train
- gérer l'accessibilité des TIM y compris le stationnement
- mettre les TIM en sous-sol
- maîtriser le stationnement
- intégrer les choix faits sur la place du Marché dans la gestion globale de la mobilité
- établir un tracé des TP qui facilite l'accès aux EP, en particulier pour la place du Marché / Grand-Rue
- rendre le réseau de mobilité piétonne attractif (végétalisation, vitrines, mobilier urbain, etc.)
- réduire les nuisances
- favoriser l'accès au centre-ville / place du Marché tout en déviant le trafic de transit
- mettre en place une offre de transport public innovant

- revitaliser toute la place du Marché sans la construction d'un parking souterrain sous la place
- favoriser la santé publique en donnant envie aux habitants de se déplacer à pieds ou à vélos en sécurité
- créer un parking sous la place du Marché
- créer une offre de parkings pour le centre-ville pour remplacer les places en surfaces, pas forcément sous la place du Marché
- adapter les infrastructures à la diversité des usagers et à la croissance démographique

7.5 Principaux documents sources

Planifications supérieures

- loi fédérale sur l'aménagement du territoire et son règlement d'application (LAT- RLAT)
- loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions et son règlement d'application (LATeC - ReLATEC)
- plan directeur cantonal (PDCant)
- plan directeur d'agglomération (PDA) et projet d'agglomération bulloise, (PA3)
- plan d'aménagement local de la ville de Bulle (PAL)
- plans d'aménagement de détail (PAD)
- plan d'affectation des zones (PAZ)
- etc.

Portail cartographique du canton de Fribourg

Task force, démarche participative, rapport de synthèse, GEA, 2015

Plan d'aménagement local - PAL, concept de stationnement, team+, 2015, mise à jour 2018

Vision 2030 - Phase 1 : accessibilité, trafic et aménagements, note de synthèse, Transitec, Citec, Team+, 2016

Réalisation de parkings en Ville de Bulle et leurs accès, expertise technique, Allievi, 2016

Etat des lieux des commerces bullois et propositions de mesures, Acompany, 2017

Construction d'un parking sous la place du Marché à Bulle - Consultation hors procédure sur une pré-étude de faisabilité, Etat de Fribourg, Commission des biens culturels (CBC), 2017

Covention pour le réaménagement du centre-ville de Bulle, Conseil communal, Pro Fribourg, Patrimoine Gruyère-Veveyse, 2017

Supports de présentation de la présente démarche pour le "Réaménagement de la place du Marché couplé à un projet de parking souterrain, GEA, 2019-2020

Bilan du stationnement, Ville de Bulle, mise à jour par les services communaux, 2020

Circuits historiques de la Ville de Bulle

Cartes, vues et photographies historiques