

SEANCE DU CONSEIL GENERAL DES 16 ET 17 DECEMBRE 2019**Point 3.1.8 de l'ordre du jour****Réaménagement du secteur gare de Bulle**

Table des matières

1. Introduction	2
2. Processus d'étude pour l'avant-projet d'espaces publics	4
3. Descriptif du projet des espaces publics	8
3.1. Secteur Ville	8
3.2. Secteur Gare	10
3.3. Estimation des coûts des espaces publics	11
4. Vélostation et stationnement vélos	14
4.1. Travaux prévus	14
4.2. Estimation des coûts de la vélostation et du stationnement vélos	16
5. Signalisation et signalétique	17
6. Réfection des infrastructures	17
6.1. Travaux prévus	17
6.2. Estimation des coûts des infrastructures d'épuration	18
7. Crédit demandé	19

1. Introduction

La loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004. L'article 22 de la loi précise : « *Les constructions, les installations et les véhicules des transports publics qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.* »

Cette législation a obligé les Transports publics fribourgeois (TPF) à initier le processus d'élaboration du plan d'aménagement de détail (PAD) 42 « Bulle-gare », PAD rendu obligatoire par notre Plan d'aménagement local (PAL).

Conscient que ce nouvel aménagement allait profondément changer la relation entre la gare et le centre historique, le Conseil communal a demandé à ce qu'un processus de mandats d'étude parallèles (MEP) soit organisé. En novembre 2012, le cahier des charges pour ce MEP « Développement du Plateau de la Gare » a été approuvé par le Conseil communal ainsi que par les 17 membres du jury. Le MEP s'est déroulé sur 2 ans, mettant les idées de huit équipes de projeteurs provenant de toute la Suisse en concurrence lors d'un premier atelier et ceux des trois bureaux retenus pour le 2^{ème} atelier.

Les enjeux du MEP étaient :

- produire une pièce urbaine centrale, lieu de référence pour la ville et lieu de rayonnement de son image, à partir d'une friche ferroviaire,
- faire en sorte que le site contribue à la vitalité économique et sociale de Bulle,
- offrir une grande qualité de vie aux usagers et aux habitants actuels et futurs aux abords des voies ferrées,
- appliquer un modèle d'aménagement qui innove.





Images extraites du projet LOCUS du Groupe 8 et RGR

À la fin juillet 2013, les lauréats du MEP étaient connus. Ainsi, le processus d'élaboration du PAD 42 « Bulle-gare » a pu se dérouler entre 2014 et 2018.



Plan d'implantation du PAD 42 « Bulle-gare »

Enfin, dans le but de parfaire les études réalisées dans ces différentes étapes d'aménagement, un groupe de travail a été mis en place en février 2018. L'avancement de la réflexion a été ponctué par cinq workshops lors desquels mandataires et groupe de suivi ont pu échanger sur les différentes variantes d'aménagement imaginées, dont le processus est décrit ci-après.

2. Processus d'étude pour l'avant-projet d'espaces publics

Dans le cadre du développement du quartier PAD 42 « Bulle-gare », la Ville de Bulle et les Transports publics fribourgeois ont confié un mandat d'étude d'avant-projet des espaces publics du secteur de la gare à un groupe pluridisciplinaire comprenant un bureau d'architectes paysagers, un ingénieur en mobilité et un ingénieur civil.

Le périmètre d'étude s'étend du chemin des Crêts à la rue Nicolas-Glasson, en passant par la place de la Gare, la rue Albert-Rieter, la rue de la Lécheretta et l'avenue de la Gare.



En rouge : périmètre d'étude

L'avant-projet devait tenir compte des projets et études déjà réalisés, entraînant ainsi les contraintes suivantes :

I. Requalification et développement urbain du secteur de la gare

Le PAD 42 permet la reconversion d'un site stratégique d'environ 9 ha au cœur de Bulle. En effet, d'un site aujourd'hui essentiellement occupé par des activités liées aux transports publics et à l'artisanat, le secteur de la gare deviendra un nouveau pôle multimodal. Un quartier ouvert, animé et attractif, complémentaire et connecté au centre-ville actuel, se développera progressivement en offrant un cadre de vie et de travail agréable. Au total, 100'000 m² de surface de plancher seront créés pour des logements, des commerces et des bureaux.

Une étude de mobilité a également été réalisée dans le cadre du PAD 42. Celle-ci définit les conditions d'accessibilité, l'organisation des circulations et le dimensionnement du stationnement à l'intérieur du périmètre du PAD.

L'aménagement d'une vélostation dans ce périmètre est rendu obligatoire par le PAL de la Ville.

II. Renouvellement des infrastructures ferroviaires

Les infrastructures ferroviaires de Bulle seront entièrement renouvelées. La gare voyageurs sera déplacée plus à l'ouest et les installations existantes déconstruites (hormis le bâtiment de la gare actuelle qui subsistera). Les voies et bâtiments dédiés aux dépôts, à la maintenance et aux marchandises seront démantelés et relocalisés plus à l'ouest, dans le secteur de Planchy. L'ensemble de ces installations. Seule la remise de la voie étroite, bâtiment protégé, sera maintenue dans de nouvelles affectations qui restent à définir.

Les ouvrages suivants seront réalisés pour les nouvelles infrastructures ferroviaires :

- 7 voies (2 voies normales, 4 voies étroites et une voie normale mixte) ;
- Un passage inférieur ;

III. Réorganisation des interfaces bus

En lien avec le déplacement des infrastructures ferroviaires, les arrêts de bus seront également réorganisés. À ce titre, il y a lieu de distinguer la gare routière pour les bus régionaux et les arrêts de bus urbains du réseau Mobul.

IV. Nouveau bâtiment de gare

Afin d'obtenir le meilleur projet en respectant les règles du PAD 42 « Bulle-gare », TPF IMMO a lancé un concours d'entreprises totales en mars 2017. Le premier degré s'est achevé en septembre 2017. Trois projets ont été retenus pour la suite de la procédure qui a été lancée en janvier 2018. Le projet lauréat a été découvert en juin 2018.



Vue de la façade ouest du bâtiment de la Gare

V. Îlot Lécheretta

Le projet du secteur des îlots Lécheretta est composé d'un bâtiment existant (ancien Syndicat agricole) et de deux nouveaux bâtiments. Le permis de construire a été délivré par la Préfecture en avril 2018 et ces bâtiments sont aujourd'hui en construction.



Perspective Îlot Lécheretta (source : deillon delley architectes sa)

VI. Voie verte de mobilité douce

Le Plan directeur des circulations C de mobilité douce de la Ville prévoit l'aménagement de deux voies « vertes » dans le périmètre de la gare.



VII. Vélostation

Un plan d'action vélo est mis en œuvre depuis 2015 par la Ville de Bulle. Il vise à accroître la part du vélo dans les déplacements quotidiens et est composé de mesures très variées (cours pour les adolescents, campagne de communication, mise à disposition de pompes à vélo, sécurisation des infrastructures routières, etc.). Dans ce cadre, une enquête menée auprès de la population bulloise durant l'été 2015 a montré que 21 % des pendulaires utiliseraient davantage le vélo à Bulle si la qualité de l'offre en stationnement à la gare était améliorée. La Ville de Bulle a ainsi décidé de construire une vélostation à la gare.

Depuis janvier 2019, une commission de projet ad hoc a été mise en place afin de poursuivre et approfondir les réflexions initiées par la Commission Vélo.

Dans l'objectif d'encourager le report modal et la mobilité combinée, l'offre en stationnement pour les vélos sera améliorée à la gare, grâce à la construction d'une vélostation (parking fermé et surveillé avec accès réservé aux ayants droit) qui proposera environ 250 places. Le bâtiment bénéficiera d'une situation très centrale et d'une très bonne visibilité. D'autres services liés au vélo y seront également proposés.

L'aménagement de cette vélostation est une condition fixée par le PAL de la Ville.

3. Descriptif du projet des espaces publics

Le projet se découpe en deux secteurs :

- Secteur Ville
- Secteur Gare



3.1. Secteur Ville

Le déplacement de la gare de Bulle a une incidence considérable sur sa relation historique avec la ville. Le centre de gravité de la ville migre vers l'ouest, de l'avenue de la Gare à la rue Albert-Rieter. Ainsi, la connexion entre le centre-ville et la place de la gare donne une toute nouvelle importance à la rue Albert-Rieter. Une seconde connexion, passant par la place haute et traversant le futur bâtiment de la gare, reprend l'ancien axe. Il est marqué par la voie verte qui traverse la gare en longeant le quai 1.



L'interface Mobul prend la forme d'un trapèze permettant de répondre idéalement aux contraintes de circulation des bus. Le réaménagement de la rue de la Lécheretta est défini par un changement de régime de circulation en zone 30. La rue est arborée, tout comme le trottoir nord de l'avenue de la Gare qui est élargi au profit des terrasses de cafés-restaurants. Enfin, la rue Nicolas-Glasson est aménagée de façon à permettre la continuité de la voie verte. Une rangée d'arbres est plantée à l'est de la chaussée.

Le profil de la rue de la Lécheretta est redéfini de manière à accueillir une plantation d'arbres de part et d'autre de la chaussée. La voie de circulation est matérialisée par des caniveaux en pavés. La largeur des trottoirs est variable en fonction de l'implantation du front bâti, mais est au minimum de 3.50 m. La trame des alignements d'arbres permet de recevoir des bancs, des stationnements vélos et deux roues motorisées. Les arbres sont couronnés à 4.50 m pour permettre le passage des bus.

Afin de favoriser la liaison piétonne entre la place de la Gare et la vieille ville, le carrefour rue Albert-Rieter – rue de la Lécheretta est aménagé en forme de plateau surélevé, favorisant ainsi le transit des piétons. La giration des bus Mobul en direction du sud est réalisée à l'aide d'une volige métallique. Cette ligne ténue permet de façon subtile de donner au piéton l'indication du danger, sans couper l'axe piéton de la rue Albert-Rieter.

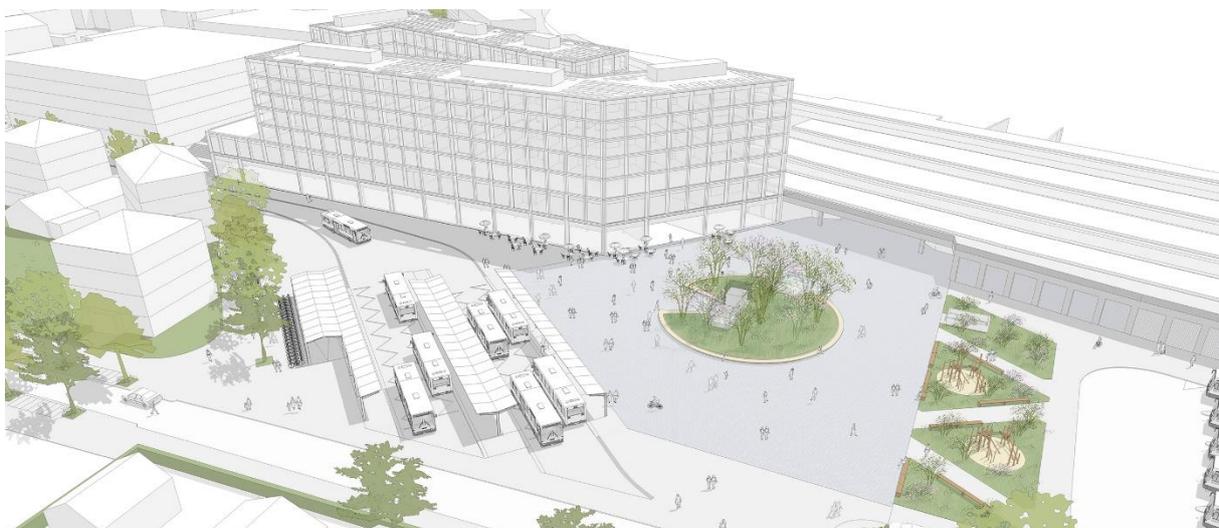




A la rue Nicolas-Glasson, l'aménagement est réalisé sur le même principe qu'à la rue de la Lécheretta. La plantation d'arbres est limitée à l'est de la chaussée afin de ménager un trottoir généreux à l'ouest. La place de l'ancienne gare est organisée autour d'un plateau partagé où les véhicules cèdent la priorité au piéton.

3.2. Secteur Gare

L'identité de la place de la gare est donnée par le sol. Ce pentagone d'un matériau singulier, qui se prolonge dans le passage inférieur de la gare, est marqué en son centre par un élément circulaire majeur. Il est bordé d'un banc large continu et est généreusement planté, en son centre, d'une végétation d'arbres en cépée de moyenne grandeur. Cette végétation dissimule la sortie piétonne du parking souterrain, implantée au centre. La place est tenue au nord-est par la plateforme d'échange Mobul et à l'ouest par une large bande verte, un champ planté d'une végétation arbustive et semée d'une prairie fleurie. Le PAD « Bulle-gare » prévoit à terme l'implantation d'un immeuble, faisant face à celui de la gare et délimitant ainsi clairement la place.



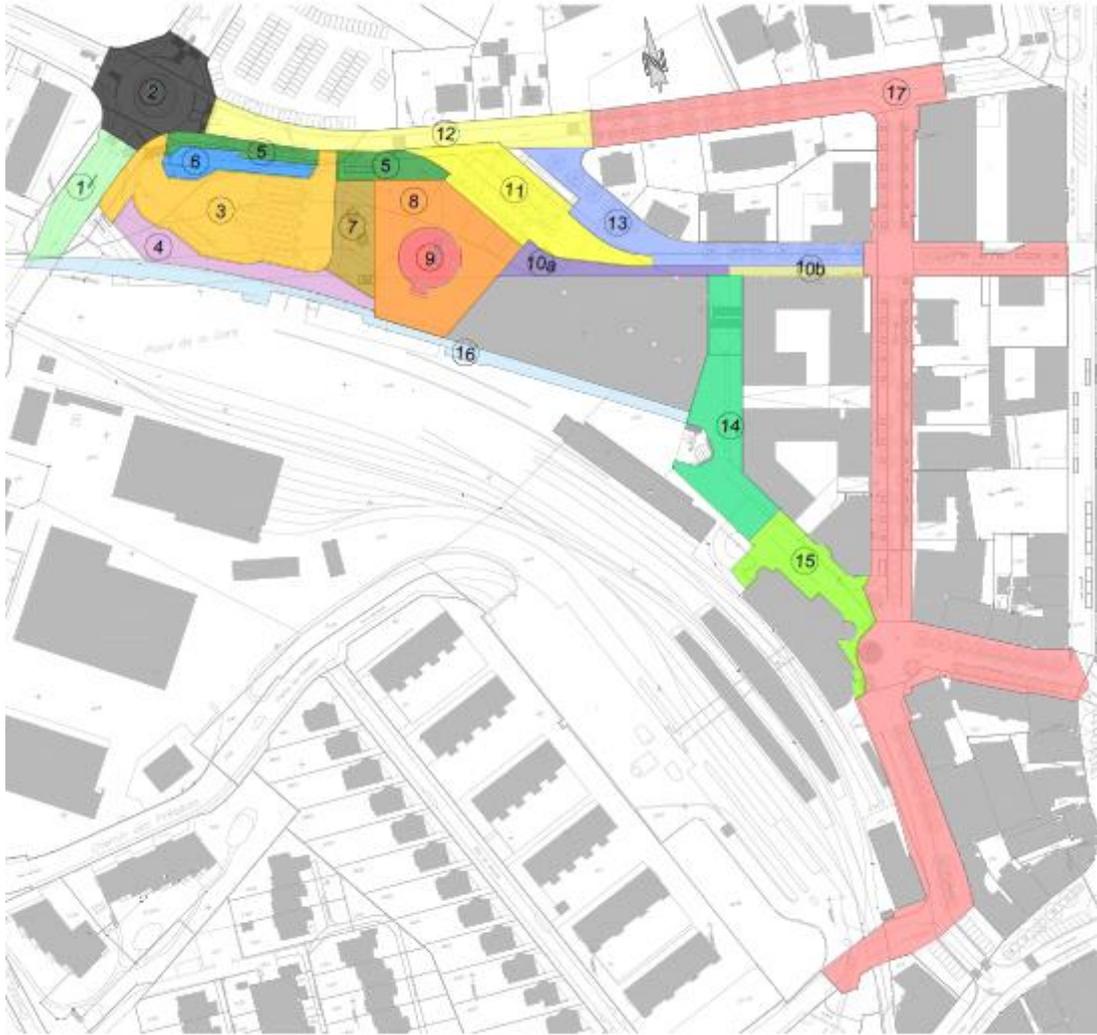
La place haute de la gare, quant à elle, est réalisée dans un matériau unique de façade à façade. Au centre, pour recevoir le buttoir de la voie 1, un espace vert planté d'une végétation pionnière dans un substrat de type ballast assure la continuité paysagère avec les voies de chemin de fer. Cet espace est délimité par un banc large profitant de l'ombrage d'un arbre majeur de première grandeur.



3.3. Estimation des coûts des espaces publics

La réalisation de cet important projet implique plusieurs partenaires. Il s'agit bien entendu de la Ville, qui intervient pour les travaux d'aménagement des espaces publics, de construction de l'interface des bus urbains Mobul et de la vélostation. Les TPF interviennent dans les domaines des gares ferroviaire et routière (trafic régional) ainsi qu'en tant que propriétaire immobilier. Enfin, un autre propriétaire privé (îlot de la Lécheretta) participe également au projet.

Le projet est divisé en 17 zones, chacune ayant une répartition particulière entre les partenaires.



- Zone 1 - Route de la Pâla
- Zone 2 - Giratoire Pâla / Crêts
- Zone 3 - Gare routière - Bus
- Zone 4 - Gare routière - Vélos
- Zone 5 - Gare routière - Trottoirs
- Zone 6 - Gare routière - Taxis, dépose-minute et Mobility
- Zone 7 - Gare routière - Espace végétalisé
- Zone 8 - Place de la Gare
- Zone 9 - Place de la Gare - Îlot central
- Zone 10a - Rue Albert-Rieter - Trottoir Sud-Ouest
- Zone 10b - Rue Albert-Rieter - Trottoir Sud-Est
- Zone 11 - Interface bus urbains Mobul
- Zone 12 - Chemin des Crêts Ouest
- Zone 13 - Rue Albert-Rieter
- Zone 14 - Avenue de la Gare - Place
- Zone 15 - Avenue de la Gare
- Zone 16 - Voie verte
- Zone 17 - Chemin des Crêts Est, Rue de la Lécheretta, Ruelle Lion d'Or, Rue Nicolas-Glasson, Rue du Moulin

Les Honoraires, Installations de chantier ainsi que le poste Divers et imprévus sont répartis entre les différentes zones au prorata de leur coût.

Honoraires avant-projet	300 000
Honoraires mandataires phases ultérieures	940 000
Installations de chantier (9%)	1 131 757
Divers & imprévus (5%)	628 754
Total Coûts Globaux	3 000 510

Définition des coûts par zone, en CHF HT, et d'une clé de répartition entre les parties concernées

ZONES	NOM	Coûts travaux Est. +/- 10%	Part de la zone	Coûts totaux travaux + globaux	TPF		Ville de Bulle		Castella Frères SA	
					Part	Montant	Part	Montant	Part	Montant
ZONE 1	Route de la Pâla	291 008	2.3142%	360 445	70%	252 311		0	30%	108 133
ZONE 2	Giratoire de la Pâla	189 228	1.5048%	234 379	100%	234 379		0		0
ZONE 3	Gare routière - Bus	1 820 890	14.4802%	2 255 369	100%	2 255 369		0		0
ZONE 4	Gare routière - 2R	449 680	3.5760%	556 977	83%	462 291	17%	94 686		0
ZONE 5	Trottoir Crêts	168 140	1.3371%	208 260	100%	208 260		0		0
ZONE 6	Gare routière - véhicules	144 330	1.1477%	178 768	50%	89 384	50%	89 384		0
ZONE 7	Espace végétalisé	206 070	1.6387%	255 240	100%	255 240		0		0
ZONE 8	Place de la Gare	1 511 565	12.0203%	1 872 236	80%	1 497 789	20%	374 447		0
ZONE 9	Ilot central	426 085	3.3883%	527 752	80%	422 202	20%	105 550		0
ZONE 10a	Rue A.-Rieter - trottoir sud/Gare	224 470	1.7850%	278 030	100%	278 030		0		0
ZONE 10b	Rue A.-Rieter - trottoir sud/Léch.	97 315	0.7739%	120 535		0		0	100%	120 535
ZONE 11	Interface MOBUL	758 945	6.0353%	940 035		0	100%	940 035		0
ZONE 12	Ch. des Crêts ouest	375 125	2.9831%	464 633	60%	278 780	40%	185 853		0
ZONE 13	Rue Albert-Rieter	472 340	3.7562%	585 044	15%	87 757	80%	468 035	5%	29 252
ZONE 14	Avenue de la Gare - Place	1 051 742	8.3637%	1 302 696	80%	1 042 157		0	20%	260 539
ZONE 15	Avenue de la Gare	571 740	4.5466%	708 162	80%	566 529		0	20%	141 632
ZONE 16a	Voie verte + rampe	745 000	5.9244%	922 763	50%	461 381	50%	461 381		0
ZONE 17	Domaine public	3 071 400	24.4245%	3 804 260		0	100%	3 804 260		0
SOUS-TOTAL CHF HT / CLE DE REPARTITION		12 575 073	100%	15 575 583	54%	8 391 858	42%	6 523 633	4%	660 092

Le coût global des travaux pour l'aménagement des espaces publics est de Fr. 15'575'583.00 HT, soit un total de Fr. 16'774'903.00 TTC. La part de la Ville s'élève à Fr. 6'523'633.00 HT, soit Fr. 7'025'952.00 TTC.

Plusieurs éléments de ce programme de requalification des espaces publics font partie du Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) pour un montant total de Fr. 4'750'000.00. La Confédération ayant admis que les projets prévus par le PA1 étaient particulièrement bien avancés, le taux de contribution du fonds d'infrastructures est passé de 35 % à 40 %. Une contribution de Fr. 1'900'000.00 est donc attendue.

4. Vélostation et stationnement vélos

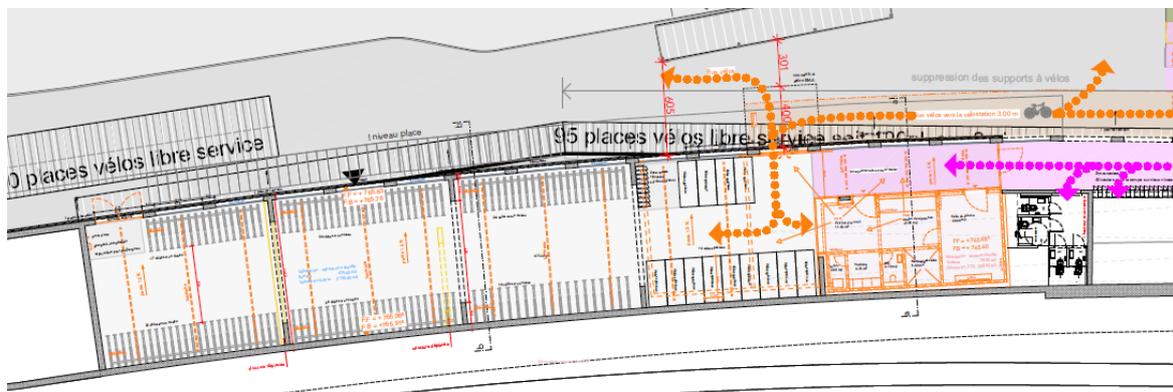
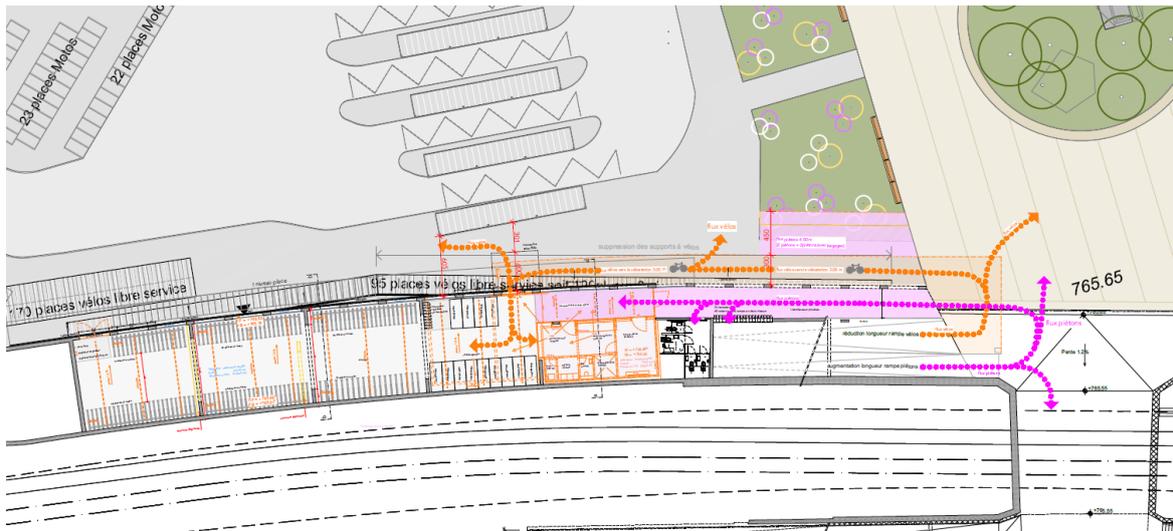
4.1. Travaux prévus

La vélostation prend place sous les installations ferroviaires. Elle est accessible tant depuis la future place de la gare que depuis la voie verte Planchy. De larges rampes, avec circulations piétons et vélos séparées, rendent son accessibilité aisée.

Elle permet d'accueillir 250 vélos, de manière sécurisée et personnelle. Des casiers de rangement sont également mis à disposition des cyclistes.

Quand bien même ce projet de vélostation peut fonctionner de manière autonome, le Conseil communal souhaite une présence de personnel afin d'assurer convivialité, lien social et qualité du service. Sensible aux questions d'intégration, il a décidé de privilégier la piste d'une exploitation revêtant une dimension sociale. La Ville cherche désormais un organisme pouvant assurer cette exploitation.





S'agissant de la halte de la Tour-de-Trême, un réaménagement sera réalisé dans le cadre des travaux de la ligne Bulle-Broc. Le projet d'agglomération PA3 prévoit l'aménagement de 100 places vélo en complément de celles réalisées par les TPF.



Perspective future halte de la Tour-de-Trême

4.2. Estimation des coûts de la vélostation et du stationnement vélos

Le coût TTC de la vélostation se compose comme suit :

Bâtiment :

Travaux préparatoires	Fr.	30 000.00
Gros œuvre	Fr.	581 000.00
Installations CVSE	Fr.	123 500.00
Aménagements intérieurs	Fr.	<u>383 000.00</u>
Total Bâtiment	Fr.	1 117 500.00

Equipements d'exploitation :	Fr.	131 500.00
Frais secondaires :	Fr.	66 500.00
Honoraires :	Fr.	<u>360 139.00</u>
Total TTC	Fr.	1 675 639.00

Le coût des stationnements vélos est devisé à Fr. 1 000.00 la place,
soit un total pour la halte de la Tour-de-Trême de : Fr. 100 000.00

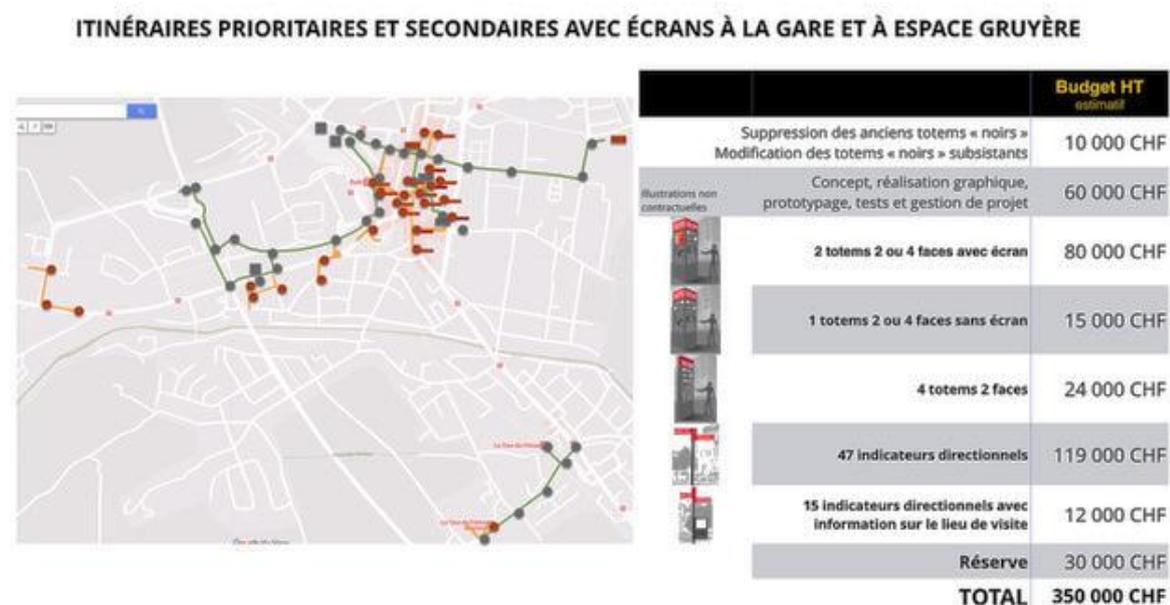
Total des coûts de la vélostation et du stationnement vélo TTC **Fr. 1 775 639.00**

Ces aménagements en faveur du transfert modal bénéficient d'une contribution fédérale de Fr. 700'000.00. D'autre part, des discussions sont en cours pour l'obtention d'une contribution au titre de l'aide cantonale aux investissements des communautés régionales de transport. Cette subvention peut représenter jusqu'au 50 % des coûts non-couverts par les contributions fédérales.

5. Signalisation et signalétique

Le déplacement de la gare nécessite de revoir la signalisation de cette dernière. Le projet « Avec Bulle » a également mis en lumière le potentiel d'amélioration de la signalétique touristique.

Le Conseil communal a mandaté une étude afin de définir un concept qui permette d'offrir, tant pour les automobilistes que pour les vélos et piétons, une bonne signalisation des points d'entrée (gare, parkings, lieux importants), des points d'intérêts généraux et historiques (sports, cultures, détente).



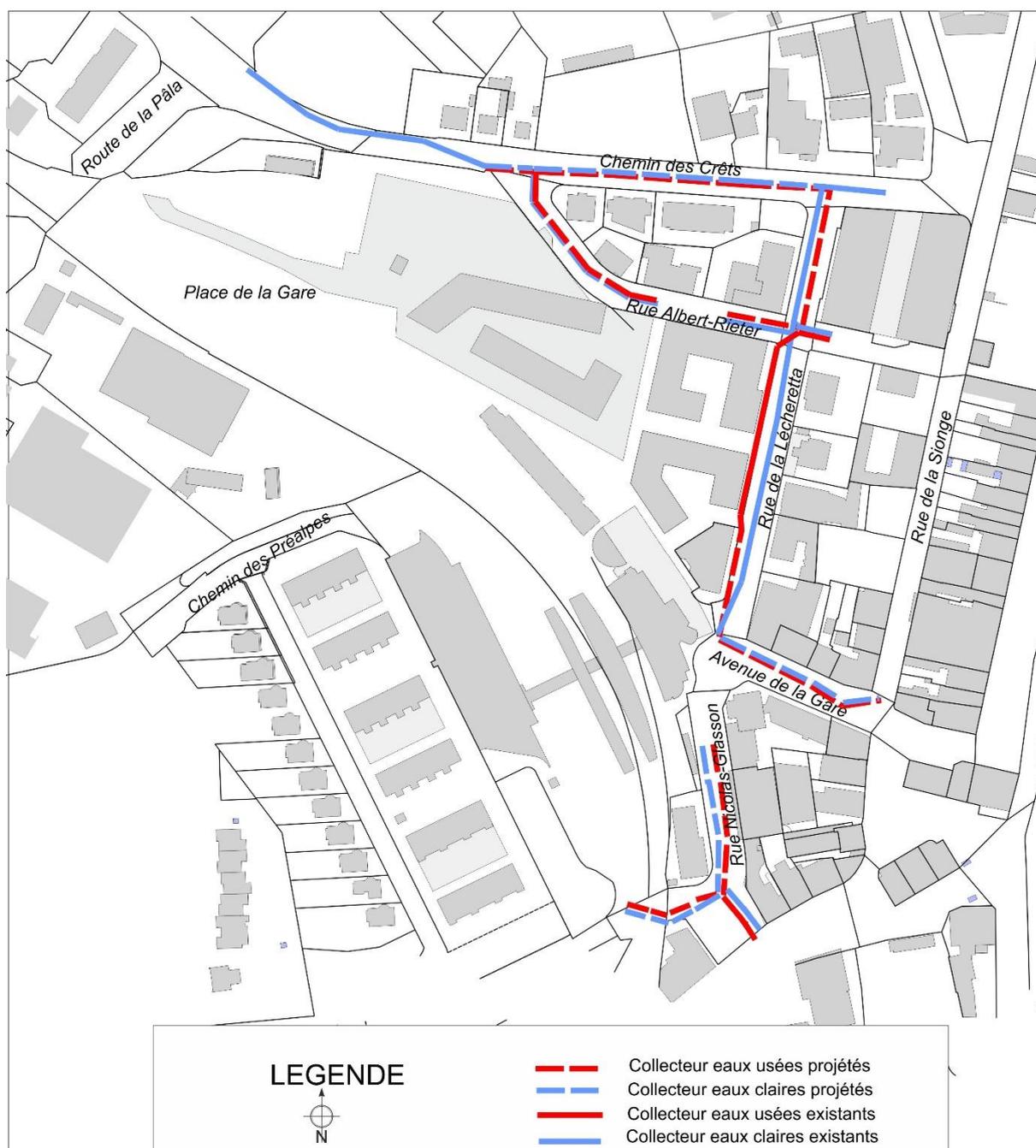
Comme dans tous projets, le Conseil communal a fait des choix proportionnés, permettant d'atteindre les objectifs pour un coût raisonnable.

L'enveloppe budgétaire proposée est de Fr. 350 000.00 HT, soit un montant de Fr. 376 950.00 TTC.

6. Réfection des infrastructures

6.1. Travaux prévus

Le plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de la Ville de Bulle prévoit la mise en séparatif à long terme sur l'ensemble du territoire communal. Les travaux de mise en séparatif seront entrepris sur l'ensemble du périmètre concerné par ce projet. Selon une pratique constante du Conseil communal, les frais de séparation des eaux des bâtiments privés seront pris en charge par le crédit d'investissement pour leur part située sous le domaine public. Les collecteurs ont des diamètres compris entre 250 et 700 mm, conformément au rapport technique du PGEE.



6.2. Estimation des coûts des infrastructures d'épuration

Travaux préparatoires	Fr.	50 000
Canalisations des eaux usées et claires	Fr.	1 495 000
Raccordements privés	Fr.	265 000
Honoraires	Fr.	150 000
Divers et imprévus	Fr.	145 000
Total HT (TVA récupérée)	Fr.	<u>2 105 000.00</u>

7. Crédit demandé

7.1 Récapitulation des aménagements

Réaménagement des espaces publics	Fr. 7 025 952.00
Vélostation et stationnement vélos	Fr. 1 775 639.00
Signalisation et signalétique	<u>Fr. 376 950.00</u>
Total travaux	Fr. 9 178 541.00
Fonds énergie 1%	Fr. 91 785.50
Fonds culture et embellissement 1%	<u>Fr. 91 785.50</u>
Total investissement, TVA 7.7 % comprise	Fr. 9 362 112.00
Montant arrondi à	<u>Fr. 9 390 000.00</u>

7.2 Infrastructures d'épuration

Réfection des infrastructures HT (TVA récupérée)	Fr. 2 105 000.00
Montant arrondi à	<u>Fr. 2 110 000.00</u>

Crédit total demandé, arrondi à

Fr. 11 500 000.00

Le Conseil communal sollicite l'octroi d'un crédit de Fr. 11 500 000.00 pour la réalisation des travaux relatifs aux espaces publics de la gare, pour la construction d'une vélostation et du stationnement vélo, pour la signalisation et signalétique ainsi que pour la réfection des infrastructures, dont à déduire une participation de la Confédération de Fr. 2 600 000.00.

Financement : par emprunt de Fr. 11 500 000.00 auprès d'un organisme financier.

Amortissement : 4 % par année pour les travaux relatifs à l'espace public et à la vélostation, dès 2023
par le biais des taxes d'épuration pour les collecteurs

Intérêts : 1.5 % par année.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Syndic

Le Secrétaire général

Jacques Morand

Raoul Girard