

SEANCE DU CONSEIL GENERAL DES 12 et 13 DECEMBRE 2016**Point 3.1.5 de l'ordre du jour****Crédit d'étude pour les avant-projets Vision 2030 et les mesures du projet d'agglomération PA3****1. Introduction**

En décembre 2014, le Conseil général votait un crédit pour une étude de trafic de l'influence des grands projets sur l'axe Pâla – Château-d'En-Bas.

Dans le cadre du PAD « Bulle-Gare », les études de trafic ont montré que la réalisation de plusieurs projets d'ici à 2030 risquait d'intensifier la situation de charge des carrefours sur la rue du Château-d'En-Bas et du réseau routier en général. En plus du quartier de la Gare, les projets urbains de la Toula, de Montcalia et de l'Arsenal sont d'ores et déjà en cours de réalisation. Quant aux projets du Terraillet et de la Pâla, ils sont actuellement à l'étude. A terme (2030), le trafic généré augmentera de plus de 21'000 véhicules/jour.

Ainsi, le réaménagement du réseau routier, et plus précisément de l'axe Vuadens – Riaz via la route de la Pâla et la rue du Château-d'En-Bas, devient nécessaire afin d'obtenir un réseau fonctionnel garantissant également la circulation des transports en commun et la sécurité des modes doux.

2. Résultat du MEP Vision 2030

Le lancement du premier tour (ou degré) de ces mandats d'études parallèles (MEP) a eu lieu le 21 avril 2015 avec 4 groupements pluridisciplinaires (ingénieurs transports, paysagistes, urbanistes). Ce MEP avait pour but de proposer des solutions efficaces et innovantes pour gérer le trafic à l'horizon 2030 sur l'axe Pâla – Château-d'En-Bas.

Le second degré a été lancé le 13 juillet 2015 avec les deux groupements retenus du premier tour et la procédure s'est terminée le 27 novembre avec la publication du rapport du Collège d'experts. Le Collège, présidé par le professeur Y. Delacrétaz, réunissait des conseillers communaux et généraux, des spécialistes en transports, urbanisme, paysage et environnement, ainsi que les exploitants des transports publics (TPF) et le Canton de Fribourg via les services de la mobilité (SMo) et des ponts et chaussées (SPC).

A l'issue de ce MEP, les deux groupements retenus pour le deuxième tour ont été co-lauréats, dans le sens où le Collège n'a été que partiellement satisfait des réponses apportées au cahier des charges. Ainsi les propositions d'aménagement du groupement Citec / Hüsler ont plu au Collège sur le secteur de l'Arsenal, tandis que les options choisies par le groupement Transitec / In Situ convenaient mieux sur le secteur des centres commerciaux - Toula.

En termes de concept des circulations, les deux groupements se sont rejoints sur plusieurs points dont l'accessibilité par poches, la mise en place de contrôles d'accès et le réaménagement des accès aux centres commerciaux.

Le Collège a donc recommandé au Conseil communal de donner mandat à ces deux bureaux pour approfondir, chacun sur sa partie, les aménagements proposés et arriver ainsi à des résultats de type avant-projets.

En outre, il a proposé que le Conseil communal réalise une étude de synthèse sur le concept de gestion de trafic de l'axe, en collaboration avec son ingénieur-conseil et les deux bureaux lauréats du MEP.

Le rapport du Collège d'experts est consultable sur le site internet de la Ville www.bulle.ch.

3. Concept de gestion de trafic de l'axe

Le document de synthèse relatif à ce concept est disponible sur le site de la Ville de Bulle www.bulle.ch.

En résumé, dans le concept proposé pour les circulations routières, la rue du Château-d'En-Bas est considérée comme une rue du centre-ville et non comme un itinéraire de contournement. Ainsi, l'axe à réaménager devient une suite de séquences et non une continuité du réseau routier, comme le montre le schéma ci-dessous :

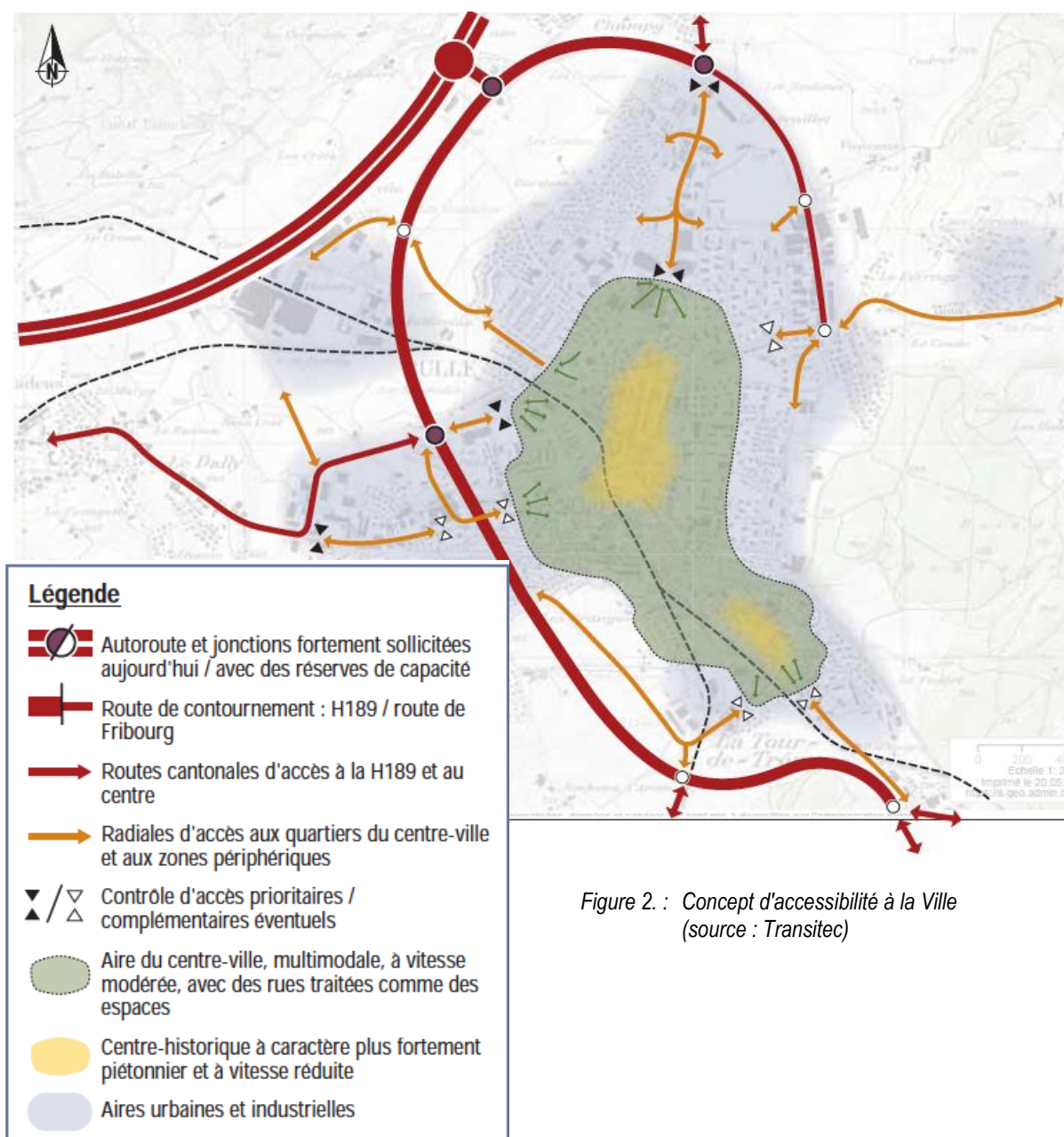


Figure 2. : Concept d'accessibilité à la Ville
(source : Transitec)

Distribution du trafic

Ce concept concentrique offre des radiales d'accès au centre-ville contrôlées et une perméabilité maîtrisée entre les différentes poches.

Le rôle de la route de Fribourg - rue de l'Etang en tant que route de désenclavement des quartiers EST de la Ville est renforcé; la rue devient une route principale urbaine d'accès. Le trafic est donc distribué dans la ville par ses différentes jonctions avec la H189. Cette mesure permet notamment de mieux faire fonctionner le giratoire dit "accrochage Riaz" et d'envisager la priorisation des bus sur la route de Riaz côté Bulle.

Le manque de pénétrantes entre le nord (route de Riaz) et l'ouest (rue de Vevey) ainsi que les premières estimations de la capacité du giratoire d'accrochage Pâla ont incité les mandataires à proposer que le chemin des Crêts deviennent une route privilégiée pour sortir le trafic du centre-ville (fonction d'exutoire).

Enfin, la rue du Château-d'En-Bas est intégrée au centre-ville et il est proposé de lui donner une qualité urbanistique en créant la "Place du Château-d'En-Bas", concept que le Collège d'experts du MEP avait recommandé d'exploiter. La faisabilité de ce réaménagement dépend d'une nouvelle accessibilité aux centres commerciaux.

Contrôles d'accès

Des contrôles d'accès mentionnés sur le schéma ci-avant complètent la gestion des circulations. Ceux-ci ne sont pas, à ce stade, localisés finement et ne correspondent pas toujours à des carrefours à feux. Enfin, une temporalité est proposée : il y a en effet des carrefours à feux prioritaires et d'autres contrôles d'accès dont la nécessité devra être démontrée une fois le concept général mis en place.

Ainsi, deux contrôles d'accès prioritaires de type carrefour à feux sont définis :

- carrefour rue de Vevey / route de la Pâla,
- nouvel accès aux centres commerciaux sur la route de Riaz.

Ceux-ci prennent la forme de carrefours à feux. Les autres contrôles d'accès sont dits secondaires dans le sens où ils ne sont pas forcément à mettre en place dans le même temps.

De plus, un contrôle d'accès, sous forme d'une zone à vitesse modérée sur la partie de la route de Morlon la plus proche du centre-ville, permet de renforcer l'utilisation de la rue de Fribourg pour l'accès aux quartiers de l'Est de la Ville.

4. Projet d'Agglomération PA3

La mise en place de ces mesures de circulation entraînera des investissements importants.

Il s'agit de :

- mise en place des contrôles d'accès
- aménagement de voies bus aux endroits appropriés permettant de garantir leur passage
- réaménagement de la place du Château-d'En-Bas
- aménagement du carrefour de Sous-Crêts
- aménagement de mesures d'accompagnement favorisant le déplacement en mobilité douce.

L'ensemble de ces mesures rendra la densification de l'agglomération plausible et contrôlée. Elles permettront d'améliorer le système des transports de l'agglomération et de coordonner le développement des transports et de l'urbanisation. Elles répondent donc parfaitement aux critères de la Confédération permettant un cofinancement par le fonds d'infrastructure.

5. Investissement

L'ensemble des mesures à réaliser sur le territoire de la Ville prévues dans le cadre du projet d'agglomération PA3 est estimé à Fr. 46'000'000.00.

Les travaux débuteront dès 2019 et s'échelonneront sur plusieurs années.

De manière à permettre une analyse plus fine des projets et de présenter ainsi au Conseil général des demandes de crédits objectives avant les travaux, un crédit d'étude de Fr. 1'500'000.00 est nécessaire, montant correspondant aux études jusqu'à la mise à l'enquête.

En conclusion, le Conseil communal sollicite l'octroi d'un crédit d'étude de Fr. 1'500'000.00 pour les avant-projets Vision 2030 et les mesures du projet d'agglomération PA3.

Financement : par emprunt de Fr. 1'500'000.00 auprès d'un établissement financier

Amortissement : 4 % par année, dès 2020

Intérêts : 2 % par année

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Syndic

Jacques Morand

Le Secrétaire général

Jean-Marc Morand