

# La Voie verte prend son essor à travers Bulle

/// Bulle a ouvert un nouveau tronçon de sa Voie verte. Il relie la zone industrielle de Planchy aux quartiers de Montcalia et de Taillemau.

/// Inscrite dans le PA3, la Voie verte constituera une alternative cyclable et piétonne pour relier les centres névralgiques de l'agglomération bulloise.

/// D'ici 2025, l'entier du circuit devrait entrer en fonction. Le point sur les avancées de ce chantier au long cours.

TEXTES SOPHIE ROULIN  
PHOTOS ANTOINE VULLIQUOD

**BULLE.** La mobilité douce se taille des routes dans l'agglomération bulloise. Récemment, la ville de Bulle a ouvert un nouveau tronçon de sa Voie verte, entre la zone industrielle de Planchy et les quartiers de Montcalia et de Taillemau. Dès le milieu de l'année prochaine, les cyclistes pourront rejoindre la vélostation de la nouvelle gare. C'est d'ailleurs cette dernière et les travaux ferroviaires qui y sont liés qui ont permis à l'idée d'une Voie verte bulloise de voir le jour. Le point sur ce projet de longue haleine.

Le terme Voie verte apparaît dans le PA3, le projet d'agglomération de troisième génération, soumis à la Confédération en 2016. «A la naissance de Mobul, avec le PA1, en 2007, il était question de liaisons de mobilité douce entre les communes de l'association, indique Marie-France Roth Pasquier, conseillère communale bulloise qui préside Mobul depuis 2017. Ce sont les projets des TPF qui ont permis d'imaginer l'aménagement de pistes cyclables et piétonnes en site propre.»



«Pour respecter les normes en vigueur, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les passages sous-voies ont des dimensions qui peuvent paraître gigantesques.»

MARIE-FRANCE ROTH PASQUIER

Créer de telles infrastructures nécessite en effet de l'espace. Le déplacement et la réfection des voies de chemin de fer, initiés par le transporteur public, ont rendu imaginables ces travaux de grande envergure et possibles les discussions permettant leur mise en œuvre. «Le travail de négociation a été très important, souligne Marie-France Roth Pasquier. Beaucoup de propriétaires étaient concernés tout le long des voies ferrées.»

Les trois branches de la Voie verte bulloise suivent en effet les lignes de chemin de

fer. Celle du Bulle-Romont pour aller de la gare à la zone industrielle de Planchy-Nord, celle du Bulle-Châtel-St-Denis pour rallier la future zone de Planchy-Sud et rejoindre ensuite Vuadens et enfin la voie industrielle désaffectée qui reliait la scierie Despond, puis l'ancienne usine DuPont de Nemours.

## Des passages imposants

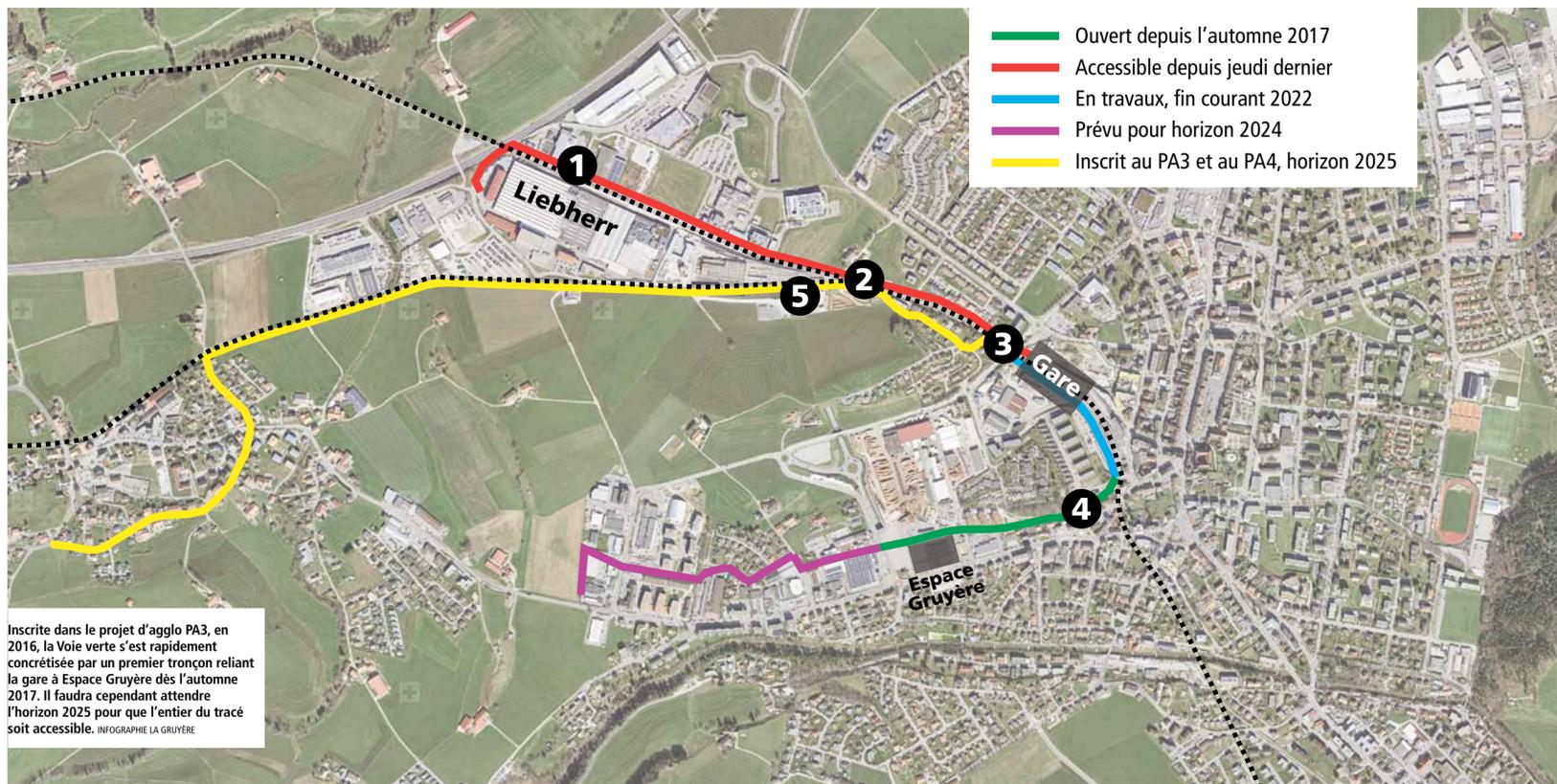
Pour relier entre eux les centres névralgiques de l'agglomération, il fallait encore pouvoir franchir ces lignes de chemin de fer. Des passages sous-voies ont ainsi été aménagés. «Pour respecter les normes en vigueur, notamment pour les personnes à mobilité réduite, ces ouvrages ont des dimensions qui peuvent paraître gigantesques», note celle qui est aussi conseillère nationale. La portion de Voie verte accessible depuis jeudi passé en compte deux, un entre les quartiers de Montcalia et de Taillemau et l'autre dans la zone industrielle, entre les entreprises Translait SA et Liebherr SA.

Sous-estimés dans les premières études, ces ouvrages ont fait grimper la note qui se monte à 7,3 millions de francs pour le tronçon reliant la zone industrielle à la gare. Le soutien de la Confédération lié au PA3 se monte à 1,6 million de francs. L'association intercommunale Mobul, tout comme celle de l'agglomération de Fribourg, a également sollicité le soutien du canton.

## Avec le soutien du canton

Dans le message accompagnant son décret, le Conseil d'Etat reconnaît la Voie verte bulloise et la Transagglomération de Fribourg comme des «sections du réseau cyclable où le potentiel de report modal est le plus important au niveau cantonal». Suivant le Gouvernement, le Grand Conseil a accepté à l'unanimité de soutenir les aménagements de mobilité douce prévus par les agglomérations. Un montant total de 15,85 millions de francs accordés, dont 6,54 millions reviennent aux projets développés par Mobul.

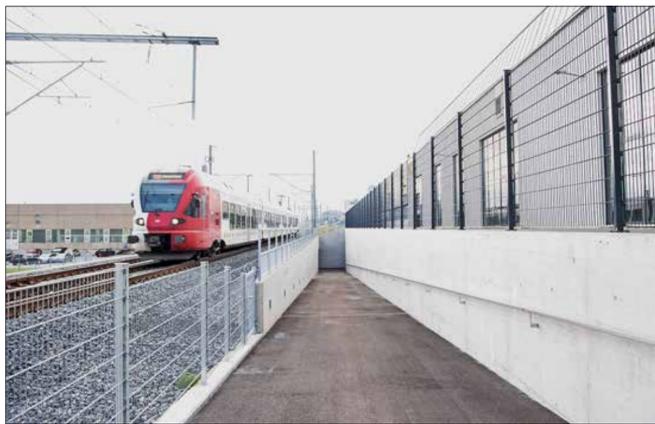
De nouvelles branches de la Voie verte sont-elles d'ores et déjà envisagées? «L'objectif premier était de proposer des alternatives aux transports individuels motorisés pour rejoindre les zones industrielles et leurs places de travail, relève Marie-France Roth Pasquier. Des réflexions sont en cours pour proposer d'autres itinéraires, notamment en direction du site touristique de Gruyères.» ■



Inscrite dans le projet d'agglomération PA3, en 2016, la Voie verte s'est rapidement concrétisée par un premier tronçon reliant la gare à Espace Gruyère dès l'automne 2017. Il faudra cependant attendre l'horizon 2025 pour que l'entier du tracé soit accessible. INFOGRAPHIE LA GRUYÈRE

## 1 Rejoindre sa place de travail à vélo

Un premier passage sous-voies, situé entre l'usine Liebherr et celle de Translait, permet d'accéder aux différentes sociétés présentes dans la zone industrielle de Planchy-Nord. Il est ouvert depuis jeudi dernier, mais ne déploie pas encore toute son utilité. Il faudra en effet attendre le milieu de l'année 2022 pour qu'il permette aux travailleurs cyclistes – ou inversement – de gagner la gare et son offre de transports publics en évitant le trafic.



## 2 Les différentes écoles accessibles à pied

Jusqu'à jeudi, les enfants et les adolescents du quartier de Montcalia devaient faire un long détour pour rejoindre leur établissement scolaire. Ils peuvent désormais emprunter le passage sous-voies situé entre leur quartier et celui de Taillemau pour rejoindre l'école primaire de la Léchère, mais aussi le CO, le Collège du Sud et l'École professionnelle, artisanale et commerciale. Cet ouvrage constitue également un élément essentiel qui permettra d'ici quelques années de relier aisément les quartiers nord-ouest de la ville à Vuadens, via la zone d'activité de Planchy-Sud. De plus, d'ici 2024, le quartier de Montcalia sera aussi relié à la gare par le côté sud, grâce à une passerelle qui enjambera la route de la Pâla parallèlement au pont de la ligne de train en direction de Châtel-St-Denis.



## 4 Le premier tronçon ouvert en 2017

A peine couchée sur le papier du dossier du PA3, la Voie verte devenait concrète. Profitant d'une voie ferrée désaffectée, la ville avait ouvert un premier tronçon entre la gare et Espace Gruyère, juste avant le Comptoir gruérien de 2017. Cette ancienne ligne industrielle se poursuit jusqu'à l'usine créée par Dupont de Nemours et occupée actuellement par Axalta polymer. «Nous devons trouver un arrangement avec Espace Gruyère pour traverser son site, note Cédric Jungo. La Voie verte poursuivra ensuite pour rallier la rue Saint-Joseph.» Vélos et piétons se mélangeront alors aux véhicules du quartier avant de rejoindre les chemins de mobilité douce créés lors de la réhabilitation du site de l'ancien arsenal.



## 5 Une condition pour voir naître Planchy-Sud

L'approbation du changement d'affectation de terre agricole à zone d'activité, le secteur de Planchy-Sud devra montrer patte blanche, notamment en termes de mobilité. Dans son projet d'agglomération, Mobul propose qu'une troisième branche de sa Voie verte longe la ligne de train Bulle-Châtel-St-Denis desservant ainsi la future zone d'activité. «Ce projet devra être mis en œuvre en parallèle au développement du secteur, probablement à l'horizon 2025», indique Cédric Jungo, ingénieur de ville. Une prolongation de cet itinéraire vers le centre de Vuadens est également au programme dans les mesures en cours d'analyse du PA4.



## 3 Encore quelques mois pour rejoindre la gare

La voie verte s'arrête pour l'instant à la hauteur de la route de la Pâla. A travers le grillage, on peut y observer l'immense chantier de la future gare et des infrastructures ferroviaires. On voit aussi que les prochains mètres de voie cyclable se dessinent déjà. L'ensemble des travaux est mené en parallèle. «L'ouverture de ce tronçon se fera dès que possible, relève Cédric Jungo, chef du département technique de la ville. Nous espérons que cela le soit au milieu de l'année prochaine.» De la future place de la Gare, les cyclistes pourront utiliser la rue Albert-Rieter, remonter la Lécheretta et emprunter ensuite la rue Nicolas-Glasson, se mêlant au trafic sur quelques centaines de mètres avant de reprendre en site propre près de l'ancienne poste, sur le tronçon ouvert en 2017.

