

SEANCE DU CONSEIL GENERAL DES 12 ET 13 DECEMBRE 2022**Point 3.1.3 de l'ordre du jour****Extension des zones à vitesse modérée****1. Introduction**

Le Plan d'aménagement local (ci-après PAL) de Bulle prévoit la mise en zone 30 de l'ensemble des quartiers d'habitation ainsi que les centres historiques et les secteurs des écoles. Les centres historiques de Bulle et de la Tour-de-Trême ainsi que plusieurs quartiers sont déjà aménagés en zone 30.

Dans la continuité politique de valorisation et de modération des lieux de vie et dans un souci d'harmonisation des régimes de vitesse, le Conseil communal a identifié l'opportunité d'étendre, d'une part, la zone 30 du centre historique aux routes collectrices du centre-ville de Bulle et, d'autre part, de poursuivre la mise en place des zones 30 dans les quartiers et d'étendre la zone 30 de la Tour-de-Trême.

Les enjeux généraux d'une mise en zone à vitesse modérée peuvent s'articuler autour de différents points :

– **Amélioration de la sécurité routière**

L'introduction des zones 30 permet de diminuer l'écart de vitesses entre les différents usagers et ainsi prétendre à un meilleur partage de l'espace public entre eux. Une cohabitation entre cycles et véhicules motorisés peut notamment se faire en toute sécurité. La sécurité et la qualité de vie dans les quartiers s'en trouveront également renforcées, en particulier aux intersections et accès riverains à visibilité limitée.

– **Valorisation des espaces publics**

Le choix des mesures à mettre en place pour respecter la nouvelle limitation de vitesse tiendra compte des aménagements qualitatifs déjà réalisés et sera cohérent avec la politique amorcée ces dernières années.

– **Limitation des nuisances**

Le passage d'une limitation à 50 km/h vers une zone à vitesse limitée réduit une partie des nuisances environnementales (bruit et polluants).

– **Effet sur le trafic général**

La zone à vitesse modérée renforce le concept d'accessibilité par « poches » initié lors de la construction de la H189 et affiné avec le concept de trafic bullois « Vision 2030 » dont le rôle est d'optimiser la distribution du trafic de la route de contournement. La circulation des lignes de bus sera néanmoins favorisée et tout sera mis en œuvre pour garantir une excellente progression des transports publics à travers le centre-ville.

L'enjeu principal de l'extension de la zone 30 des centres-villes est d'harmoniser les régimes de vitesse et de continuer d'appliquer les principes d'aménagement développés sur le territoire bullois portant principalement sur les largeurs de chaussée, les itinéraires des transports publics, le maillage du réseau de mobilité douce et l'amélioration du cadre paysager en milieu urbain.

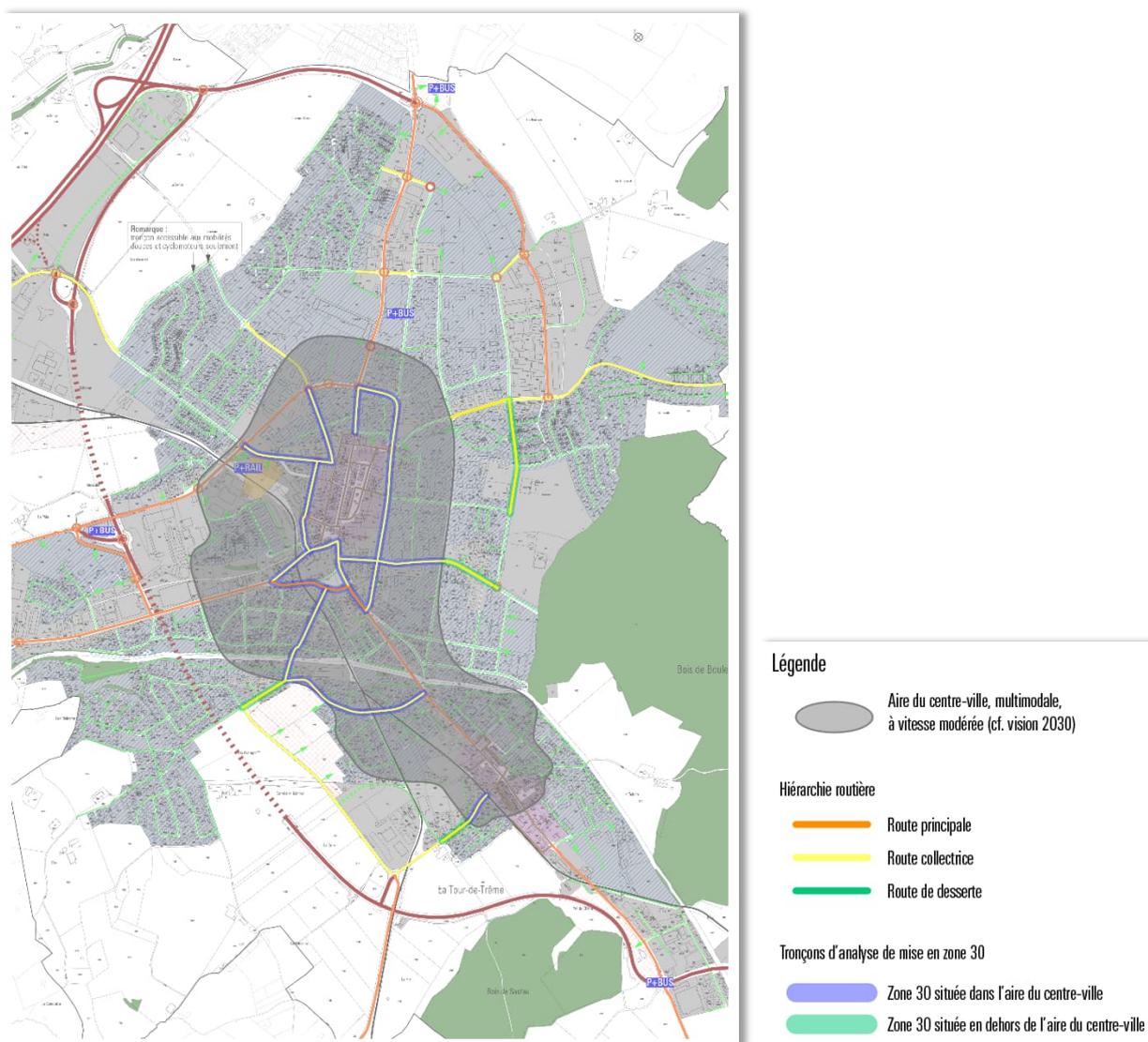
2. Contexte du projet

2.1 Contexte général

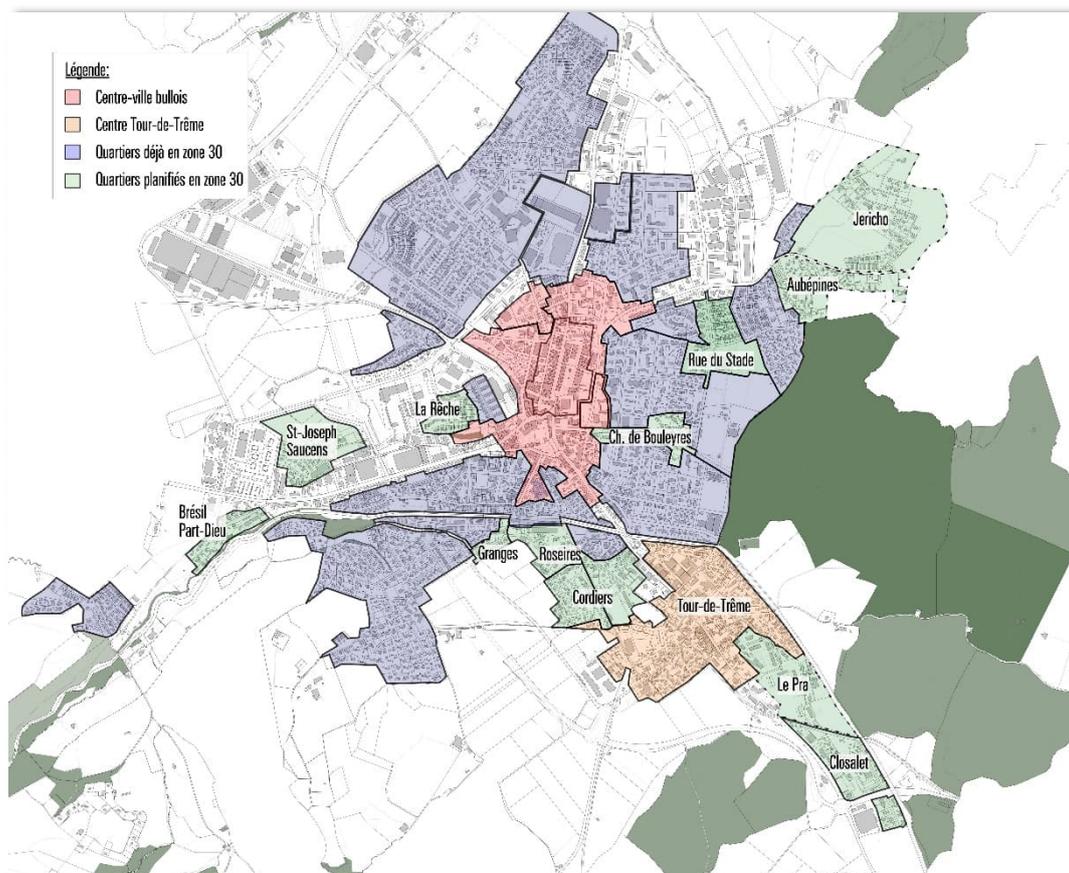
Les demandes récurrentes de mise en zone 30 km/h de la part des habitants des quartiers étant croissantes, une étude d'opportunité a donc été mandatée afin d'identifier les tronçons propices et de dégager des principes d'aménagement tendant vers un objectif de modération des vitesses de circulation. Une étude complémentaire sur les mesures paysagères permettant d'assurer une qualité de l'espace public a également été réalisée.

Une expertise des mesures d'aménagement et de signalisation nécessaires sur chaque tronçon concerné a été menée sur :

- L'aire du centre-ville englobant les routes principales, collectrices et de desserte (en bleu ci-dessous),
- Les tronçons directement connectés à l'aire du centre-ville (en jaune et vert ci-dessous) pour apporter une cohérence globale,



– Les quartiers résidentiels.



2.2 Cohérence avec la planification communale

La planification routière communale, telle que définie dans le plan directeur des circulations A – TIM du PAL, fait déjà figurer ces quartiers en secteur à vitesse modérée, ainsi que les centres historiques.

La volonté communale est donc de poursuivre la valorisation et la tranquillisation de l'ensemble des quartiers, ainsi que la valorisation de l'ensemble du centre-ville. Le déploiement des zones à vitesse modérée aux routes collectrices qui sont directement connectées au cœur historique permet d'apporter une cohérence globale au centre-ville bullois.

2.3 Vitesses pratiquées

Des relevés de vitesse ont été réalisés sur l'ensemble des tronçons étudiés entre juin 2020 et septembre 2021.

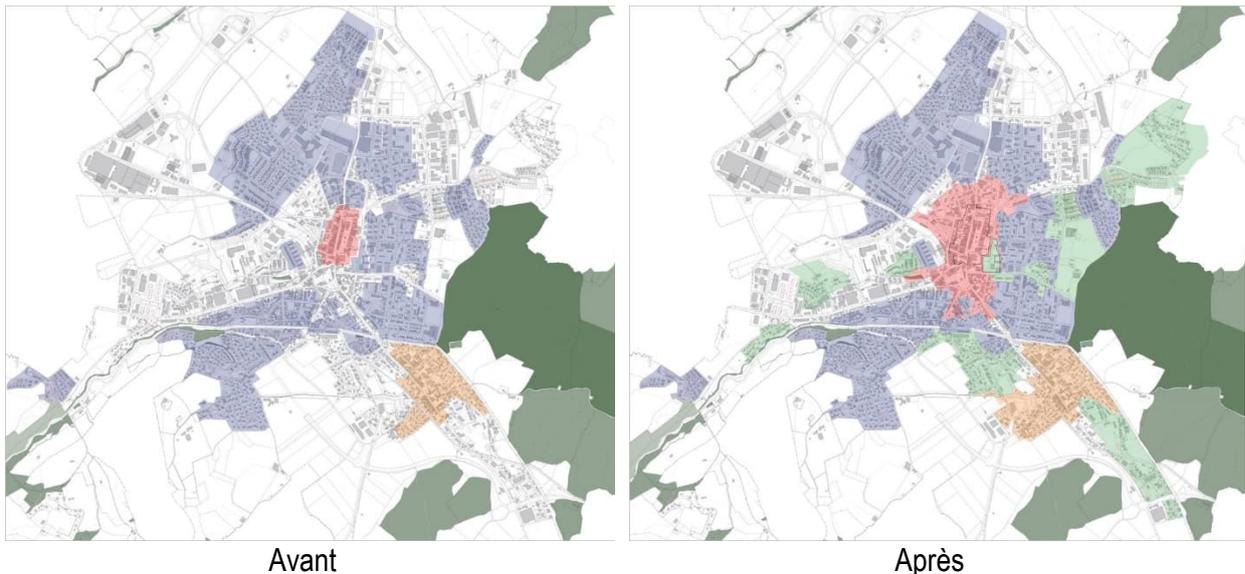
Sur la base des recommandations du Bureau de prévention des accidents (BPA), reprises par le Service des ponts et chaussées (SPC), le niveau des mesures à mettre en place en zone 30 km/h est déterminé en fonction de la vitesse V_{85} qui correspond à la vitesse en dessous de laquelle circulent le 85% des utilisateurs :

- Pour des vitesses $V_{85} \leq 38$ km/h, aucune mesure additionnelle de modération de trafic n'est à priori nécessaire. La pose d'un panneau peut suffire.
- Pour des vitesses 38 km/h $< V_{85} \leq 45$ km/h, les mesures préconisées sont généralement le marquage de la priorité de droite, selon la norme en vigueur, et l'aménagement de dispositifs de modération comme la disposition de portes d'entrée sur chaussée.
- Pour des vitesses $V_{85} > 45$ km/h, les mesures précédentes sont préconisées et complétées par d'autres mesures constructives et de modération de trafic.

Afin de tenir compte de l'effet de la signalisation et de la circulation des bus, l'étude a admis une tolérance pour les vitesses proches de l'objectif 38 km/h, en accord avec les autorités cantonales. Pour les vitesses V_{85} entre 38 et 45 km/h, les mesures préconisées restent le marquage de la priorité de droite et la pose d'un signal d'entrée de zone 30 (totem ou signalisation en dehors de la chaussée).

2.4 Évolution du périmètre de la zone 30

L'évolution du périmètre des zones 30 est représentée ci-dessous :



Il est donc possible de comparer l'extension des zones à vitesse modérée :

- En rose, l'évolution du centre-ville de Bulle,
- En orange, l'évolution du centre de la Tour-de-Trême,
- En vert, l'évolution sur les quartiers résidentiels.

3. Extension des zones à vitesse modérée

3.1 Description du projet

3.1.1 Principes au centre-ville de Bulle

Bien que concernées par une mise en zone 30, les rues suivantes (en gris ci-dessous) ne font pas partie de ce message car elles sont incluses dans des crédits déjà votés en lien avec le réaménagement de l'espace public autour de la nouvelle gare :

- Chemin des Crêts, entre la rue du Château-d'En-Bas et la rue de la Léchère
- Rue de la Lécheretta
- Rue Nicolas-Glasson

Les rues du centre-ville de Bulle concernées par la mise en zone 30 prévue dans ce crédit sont les suivantes :

- Rue Victor-Tissot
- Route de Riaz, entre la rue du Château-d'En-Bas et la Grand-Rue
- Rue de la Toula, entre la rue de la Léchère et la route de Riaz
- Rue des Remparts
- Chemin des Chenevières
- Rue de Gruyères, entre la rue de Vevey et la rue de l'Essert
- Rue Saint-Denis
- Rue de Vevey, entre le giratoire du Moulin et la rue de Gruyères
- Rue du Moléson
- Rue de la Condémine, entre la rue Victor-Tissot et la rue de Gruyères

Les vitesses ont été relevées dans chacune de ces rues pour définir les mesures à mettre en place :



Les rues en trait-tillés bleus sont concernées par une mise en séparatif et un réaménagement de l'espace public complet. Elles font l'objet de projets à part entière et les travaux sont planifiés d'ici 2025 dans le cadre du projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) :

- Rue de la Condémine, entre la route de Morlon et la rue de l'Ondine
- Route de Morlon, entre la rue de la Condémine et la rue de Corbières
- Rue du Câro, entre la rue de Vuippens et la route du Verdel
- Rue de la Léchère, entre le chemin des Crêts et la rue du Château-d'En-Bas

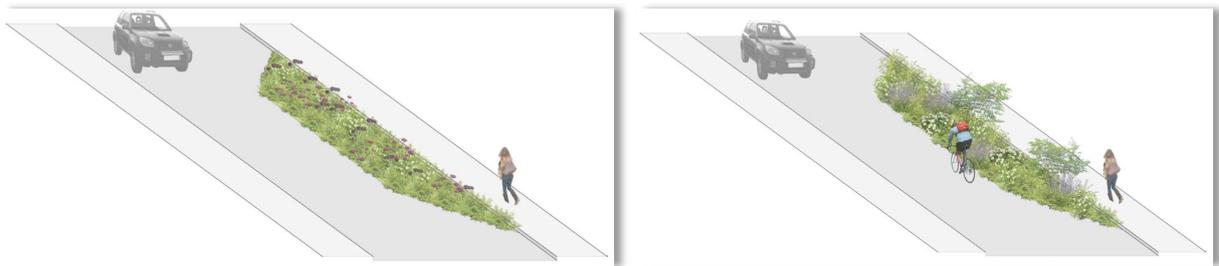
Le réaménagement complet du secteur de la rue de la Condémine, entre la route de Riaz et la route de Morlon, n'est pas prévu dans les projets d'agglomération. De ce fait, il ne sera pas mis en zone à vitesse modérée à court terme.

3.1.2 Aménagements au centre-ville de Bulle

Selon les vitesses relevées, les niveaux de mesures décrits au point 2.3. sont appliqués aux rues de la manière suivante :

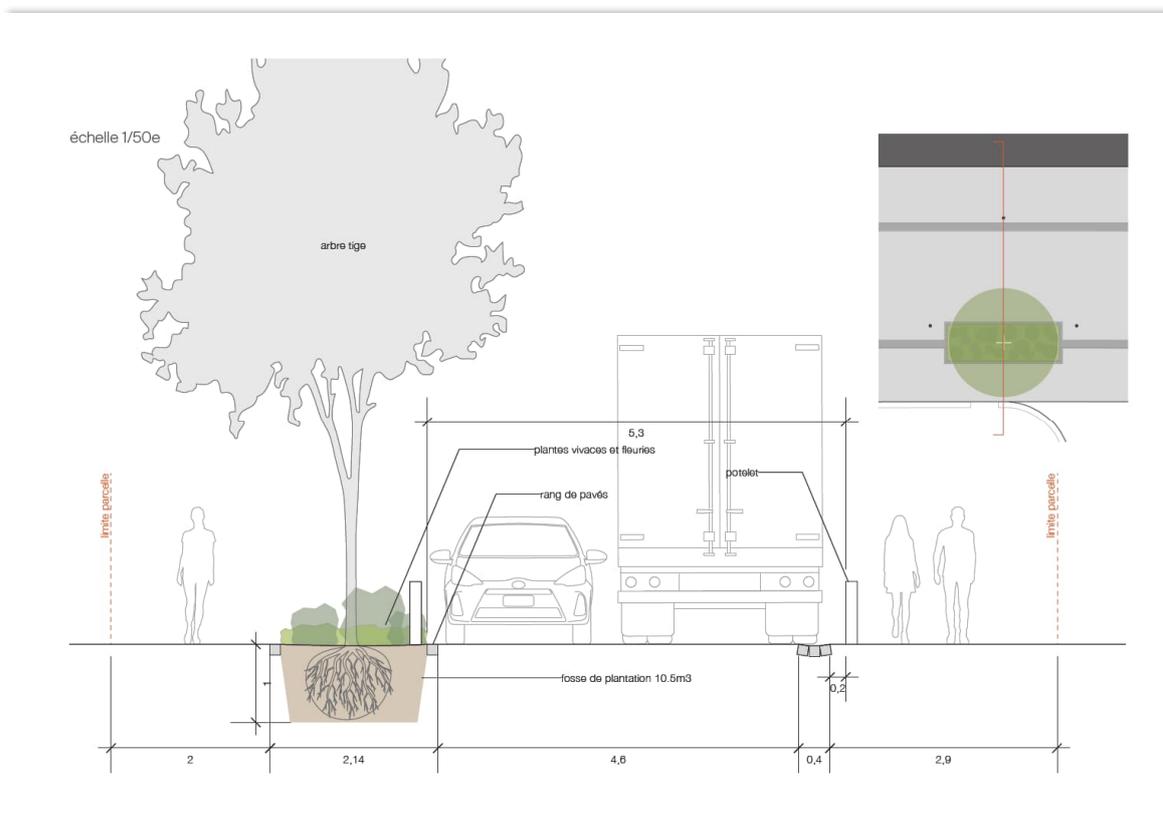
- 1) Aucune mesure nécessaire ($V_{85} \leq 38$ km/h) :
 - Rue Victor-Tissot
 - Rue des Remparts
 - Chemin des Chenevières
- 2) Mise en place de mesures simples comme le marquage des priorités de droite et la pose d'un signal d'entrée en zone 30 km/h (hors chaussée) ($38 < V_{85} \leq 40$ km/h) :
 - Route de Riaz
 - Rue de la Toula
 - Rue de Gruyères
 - Rue St-Denis
 - Rue de Vevey
- 3) Mise en place d'une porte d'entrée en zone 30 km/h (sur chaussée) et marquage des priorités de droite ($40 < V_{85} \leq 45$ km/h) :
 - Rue du Moléson
Sur cette rue, quelques rétrécissements ont été prévus en remplacement d'une porte d'entrée ainsi que la mixité d'usage par la suppression de la bande cyclable. Un aménagement, permettant une qualité de l'espace public, pour une vingtaine d'années est prévu, ceci étant donné l'horizon de mise en séparatif de ladite rue. En accord avec le contexte urbain, il est proposé de végétaliser les modérateurs avec des plantes vivaces ou des arbustes si la visibilité locale le permet.

Images illustratives d'îlot de vivaces et d'îlot arbustif :



- 4) Mise en place de mesures complémentaires comme des décrochements horizontaux alternés qui sont prévus sous forme de modérateurs végétalisés ($V_{85} > 45$ km/h) :
 - Rue de la Condémine
L'aménagement de la rue de la Condémine prévoit la plantation d'arbres, agrémentée de plantes vivaces et fleuries, dans l'optique d'améliorer la qualité de l'aménagement actuel et de répondre aux enjeux climatiques.

Images illustratives d'îlot avec arbre tige :



:/.

3.1.3 Principes au centre de la Tour-de-Trême

Les rues du centre de la Tour-de-Trême concernées par la mise en zone 30 sont les suivantes :

- Rue Pierre-Nicolas Chenaux,
- Chemin de la Rochetta
- Rue de la Colline



3.1.4 Aménagements au centre de la Tour-de-Trême

Selon les vitesses relevées, les niveaux de mesures décrits au point 2.3. sont appliqués aux rues de la manière suivante :

- 1) Aucune mesure nécessaire ($V_{85} \leq 38$ km/h) :
 - Chemin de la Rochetta et des Hirondelles
 - Rue de la Colline
- 2) Mise en place d'une porte d'entrée en zone 30 km/h (sur chaussée) et marquage des priorités de droite ($40 < V_{85} \leq 45$ km/h) :
 - Rue Pierre-Nicolas Chenaux
Les mesures prises sur ce secteur consisteront à déplacer la porte d'entrée sur la chaussée au début de la zone urbanisée (après le passage à niveau). Bien qu'habituellement supprimé en zone 30 km/h, le passage piéton existant sera maintenu sur l'itinéraire scolaire sécurisé.

./.

3.1.5 Principes dans les quartiers

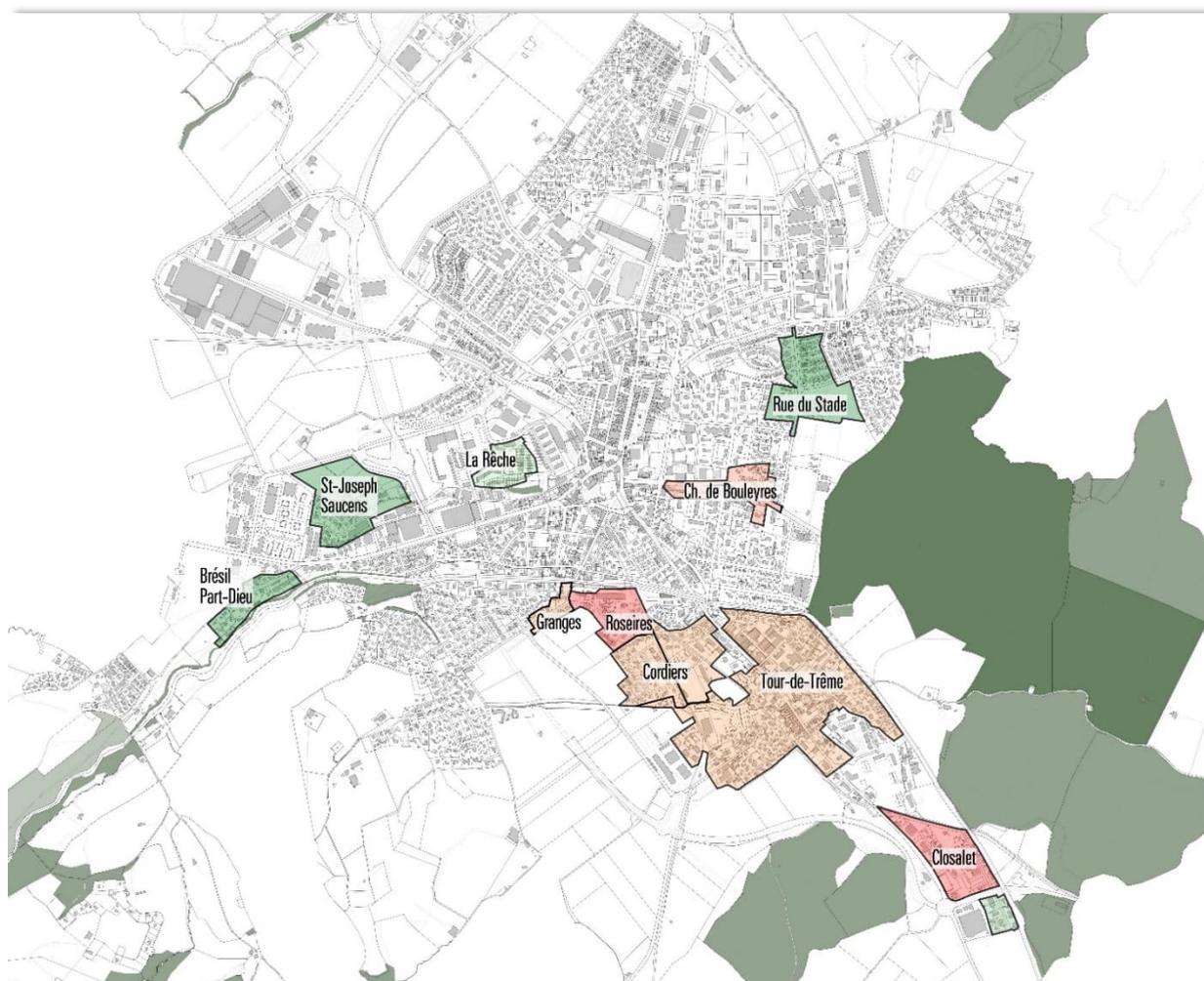
En plus des rues des centres-villes, les zones à vitesse modérée sont également étendues aux quartiers.

Bien que concernés par une mise en zone 30 km/h, les quartiers suivants ne font pas partie de ce message car ils sont inclus dans des projets déjà en cours :

- Rue de Jéricho, de la Combaz et le chemin du Motélon
- Quartier « Le Pra »

L'extension des zones à vitesse modérée concerne les quartiers suivants :

- Chemin de la Réche
- Chemin du Brésil et route de la Part-Dieu, entre la rue de Vevey et le chemin du Brésil
- Rue Saint-Joseph, chemin de Saucens et chemin de Planchy
- Rue du Stade, entre la Route de Morlon et la rue de l'Ondine
- Route des Granges, entre la route des Roseires et la route de la Ronclina
- Rue des Cordiers et rue des Tavillonneurs
- Chemin de Bouleyres
- Route du Cloalet
- Route des Roseires



3.1.6 Aménagements dans les quartiers

Tout comme les rues, les comptages de vitesse ont permis de classer les quartiers en quatre catégories, selon les aménagements à mettre en place :

- 1) Aucune mesure nécessaire ($V_{85} \leq 38$ km/h) :
 - Chemin de la Réche
- 2) Mise en place de mesures simples (marquage des priorités de droite et signal d'entrée en zone 30 km/h) (38 km/h < $V_{85} \leq 40$ km/h) :
 - Chemin du Brésil et route de la Part-Dieu sur le secteur mentionné ci-dessus
 - Rue Saint-Joseph, chemin de Saucens et de Planchy
 - Rue du Stade
- 3) Mise en place d'une porte d'entrée en zone 30 km/h sur chaussée et marquage des priorités de droite ($40 < V_{85} \leq 45$ km/h) :
 - Route des Granges
 - Rue des Cordiers
 - Chemin de Bouleyres
- 4) Mise en place de mesures complémentaires (décrochement horizontaux alternés) ($V_{85} > 45$ km/h) :
 - Route du Cloalet
 - Route des Roseires

Pour ces deux derniers quartiers, il est proposé un aménagement, permettant une qualité de l'espace public, pour une vingtaine d'années, ceci étant donné l'horizon de mise en séparatif desdites rues. En accord avec le contexte urbain, il est proposé de végétaliser les modérateurs avec des plantes vivaces ou des arbustes si la visibilité locale le permet.

Sur les routes des Roseires et du Cloalet, l'aménagement paysager sera similaire à la rue du Moléson avec des îlots arbustifs aux endroits où la visibilité le permet et, à défaut, des îlots de plantes vivaces.

3.2 Coûts des travaux

Travaux préparatoires	Fr.	50'700.00
Aménagements paysagers	Fr.	44'400.00
Bordures et pavages	Fr.	30'400.00
Signalisation et marquages	Fr.	246'600.00
Honoraires	Fr.	38'000.00
Divers et imprévus	Fr.	<u>33'300.00</u>
Total HT	Fr.	443'400.00
TVA 7.7 %	Fr.	<u>34'141.80</u>
Total TTC	Fr.	477'541.80
Montant arrondi à	Fr.	<u>480'000.00</u>

4. Crédit demandé

Extension des zones à vitesse modérée

Réaménagement de l'espace public	Fr.	480'000.00
Fonds énergie 1%	Fr.	4'800.00
Fonds culture et embellissement 1%	Fr.	<u>4'800.00</u>
Total investissement, TVA 7.7 % comprise	Fr.	489'600.00
Crédit total demandé, arrondi à	Fr.	<u>490'000.00</u>

Le Conseil communal sollicite l'octroi d'un crédit de Fr. 490'000.00 TTC pour l'extension des zones à vitesse modérée.

Financement : Par emprunt de Fr. 490'00.00 auprès d'un organisme financier.

Amortissement : 4 % par année, dès 2025.

Intérêts : 3 % par année (taux indicatif)

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Syndic

Jacques Morand

Le Secrétaire général

Raoul Girard