

SEANCE DU CONSEIL GENERAL DES 18 ET 19 DECEMBRE 2023**Point 3.1.7 de l'ordre du jour****Crédit concernant les aménagements relatifs aux projets d'agglomération PA3 et PA4****1. Table des matières**

1.	Table des matières	1
2.	Introduction générale	3
3.	Contexte général	3
3.1	Réaménagement et assainissement de la rue de la Léchère et du chemin d'Everdes	5
3.1.1	Contexte du projet.....	5
3.1.2	Réaménagement de l'espace public.....	6
3.1.2.1	Description des travaux.....	6
3.1.2.2	Coût des travaux.....	6
3.1.3	Réfection des infrastructures	7
3.1.3.1	Description des travaux.....	7
3.1.3.2	Coût des travaux.....	7
3.2	Réaménagement de la rue de la Condémine et route de Morlon	8
3.2.1	Contexte du projet.....	8
3.2.2	Réaménagement de l'espace public.....	9
3.2.2.1	Description des travaux.....	9
3.2.2.2	Coût des travaux.....	12
3.2.3	Réfection des infrastructures	13
3.2.3.1	Description des travaux.....	13
3.2.3.2	Coût des travaux.....	13
3.3	Mobilité douce Industrie – Crêts	14
3.3.1	Contexte du projet.....	14
3.3.2	Réaménagement de l'espace public.....	14
3.3.2.1	Description des travaux.....	14
3.3.2.2	Coût des travaux.....	17
3.4	Mobilité douce Gare – Arsenal	18
3.4.1	Contexte du projet.....	18
3.4.2	Réaménagement de l'espace public.....	18
3.4.2.1	Description des travaux.....	18

3.4.2.2	Coût des travaux.....	19
3.5	Mobilité douce Gare – Planchy sud	20
3.5.1	Contexte du projet.....	20
3.5.2	Réaménagement de l'espace public.....	20
3.5.2.1	Description des travaux.....	20
3.5.2.2	Coût des travaux.....	23
3.6	Mobilité douce Léchère.....	23
3.6.1	Contexte du projet.....	23
3.6.2	Réaménagement de l'espace public.....	24
3.6.2.1	Description des travaux.....	24
3.6.2.2	Coût des travaux.....	25
3.7	Récapitulatif financier	26
3.7.1	Réaménagement de l'espace public.....	26
3.7.2	Infrastructures d'épuration	26
3.8	Crédit demandé.....	27

2. Introduction générale

Cette demande de crédit concerne principalement les mesures infrastructurelles des PA3 et PA4, mais également la dernière mesure du PA1 concernant une partie de la rue de la Condémine. Les délais fixés par la Confédération impliquent que les travaux du PA3 débutent avant le 31 décembre 2025 pour que la Ville puisse bénéficier des subventions fédérales.

Tous les projets présentés dans le cadre de ce message découlent des crédits d'étude votés par le Conseil général en décembre 2016 et 2021.

Les projets suivants sont concernés :

- réaménagement et assainissement de la rue de la Léchère (partiel) et du chemin d'Everdes,
- réaménagement de la rue de la Condémine (partiel) et route de Morlon,
- mobilité douce Industrie – Crêts,
- mobilité douce Gare – Arsenal,
- mobilité douce Léchère,
- mobilité douce Gare – Planchy sud.

3. Contexte général

Dès 2015, la Ville de Bulle a lancé une étude de trafic de l'influence des grands projets sur l'axe Pâla-Château-d'En-Bas (Vision 2030). Cette étude a montré que la réalisation de plusieurs projets d'ici 2030 risquait d'intensifier la situation de charge sur le réseau routier bullois en général. Avec la mise en œuvre des grands projets de quartiers, le trafic généré augmentera de 21'000 véhicules/jour.

Afin d'anticiper d'éventuels engorgements sur le réseau routier, la Ville de Bulle a réalisé depuis plusieurs années des aménagements de l'espace public permettant d'améliorer l'utilisation des moyens de déplacement tels que la marche, le vélo et les transports publics. L'ensemble des mesures prises assure également une accessibilité confortable en transports individuels motorisés en raison du transfert modal effectué par un nombre important de pendulaires.

. / .

L'ensemble des projets présentés permet de favoriser le report modal et de concrétiser le concept de gestion de trafic de Vision 2030 tel que figuré ci-dessous :

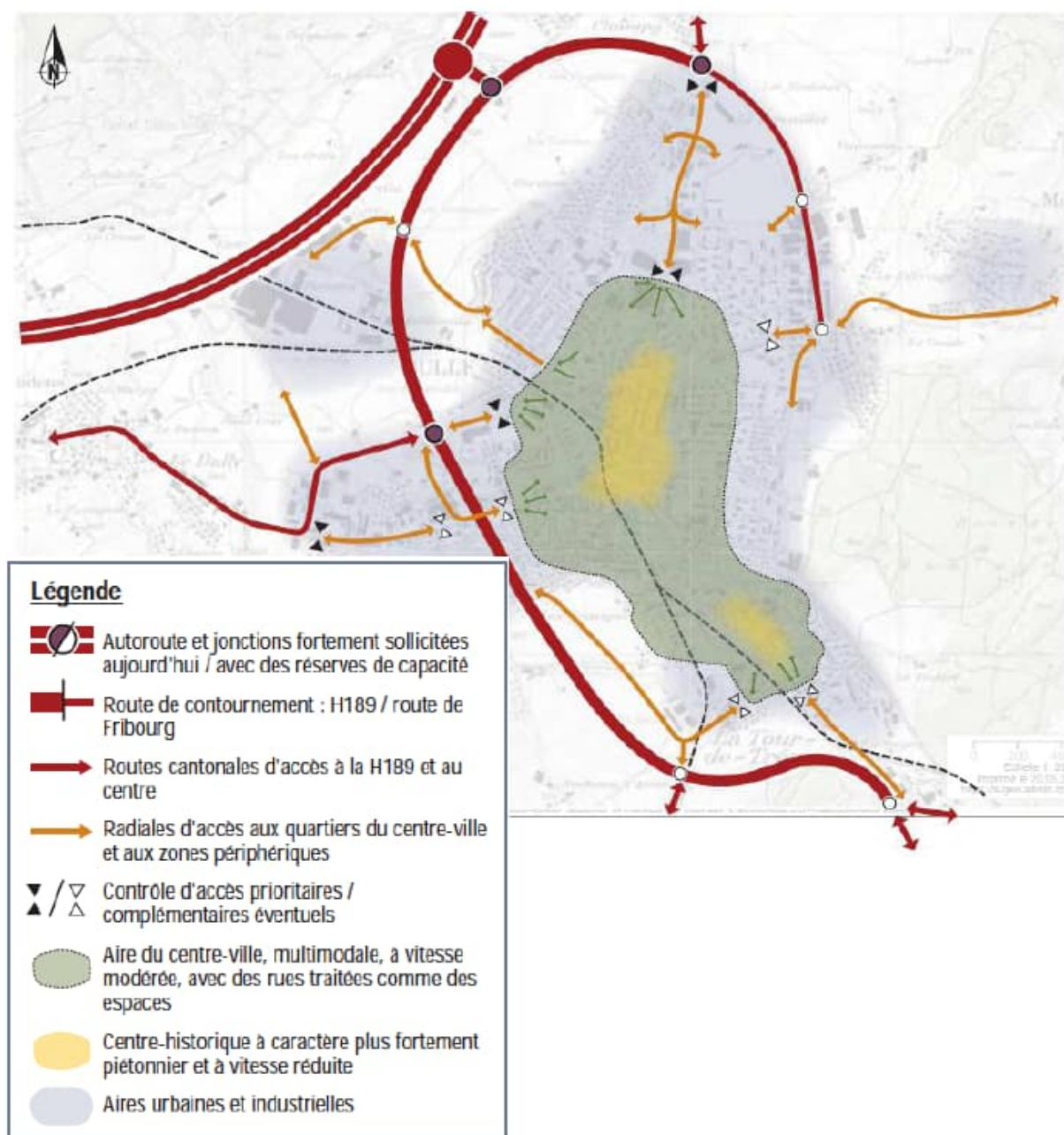


Figure 1 : Vision 2030 – Concept d'accessibilité (source Transitec)

Une grande quantité des mesures infrastructurelles figurant dans les crédits d'étude de 2016 et 2021 seront mises en œuvre grâce ce nouveau crédit.

Il est à signaler que le Conseil communal a décidé de décaler la mesure de mobilité douce située à la rue de l'Etang, ainsi que le réaménagement de la rue du Câro afin d'étaler les investissements. Ceci est possible en raison du décalage de la mise en œuvre du plan d'aménagement de détail du Terraillet.

Les autres mesures à réaliser sont planifiées entre 2026 et 2028 en fonction du développement des projets privés, notamment le développement des zones d'activités.

3.1 Réaménagement et assainissement de la rue de la Léchère et du chemin d'Everdes

3.1.1 Contexte du projet

Cette mesure ER.A2 « Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge » du PA4 concerne les travaux à réaliser sur la rue de la Léchère entre la rue du Château-d'En-Bas et la rue de Dardens ainsi qu'au chemin d'Everdes, représentés en orange sur le plan ci-dessous.

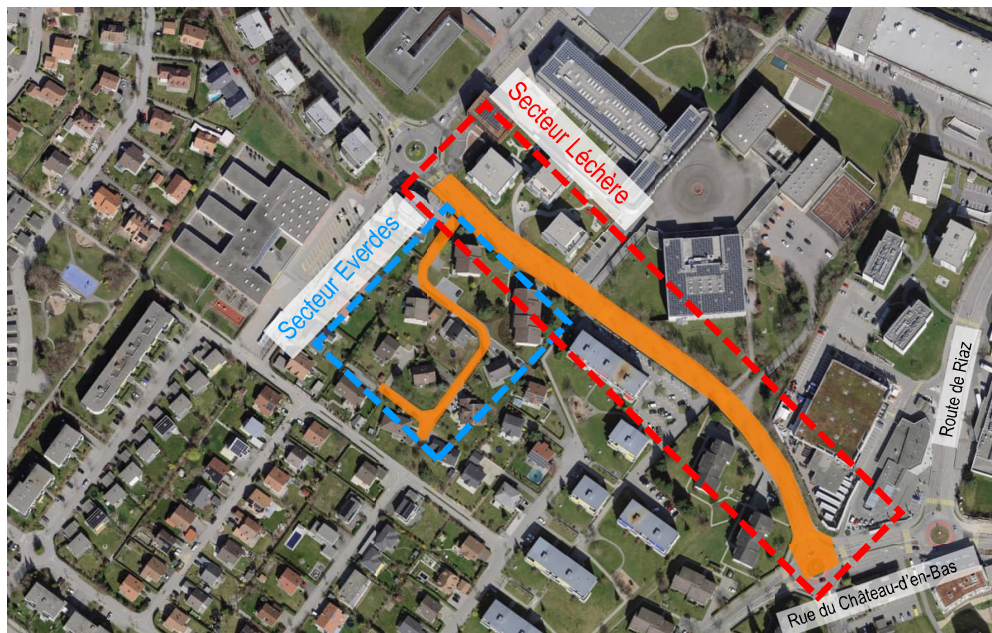


Figure 2 : Illustration du projet de la rue de la Léchère et du chemin d'Everdes

Le projet de réaménagement comprend la mise en séparatif du réseau d'eaux mixtes existant dans la rue de la Léchère et dans le chemin d'Everdes. Les eaux de ruissellement de ces deux rues sont actuellement collectées dans un collecteur d'eaux mixtes communal sur lequel les conduites d'eaux usées des bâtiments sont directement raccordées.

Après analyse de l'état des collecteurs d'eaux mixtes existants, le collecteur secteur Everdes est en bon état et le collecteur sur la rue de la Léchère est dans un état satisfaisant. Il a été décidé de conserver ces collecteurs, en l'état pour celui d'Everdes, et de chemiser celui de la rue de la Léchère afin de lui offrir un nouveau cycle de vie et ainsi valoriser sa valeur résiduelle liée à son diamètre important qui correspond au dimensionnement fixé par le plan général d'évacuation des eaux (PGEE). La mise en séparatif progressive de ces rues permettra d'acheminer les eaux permanentes à l'Ondine et d'éviter ainsi le traitement inutile de ces dernières à la STEP. Ces travaux s'inscrivent dans la mise en conformité effective d'environ 30% du territoire bullois concerné par le bassin versant de la STEP de Vuippens.

Le réaménagement de la rue de la Léchère est une mesure du PA4 à réaliser sur le territoire bullois. Ce tronçon est actuellement utilisé comme itinéraire de transit par de nombreux usagers. L'objectif est de pacifier le trafic au profit de la cohabitation des différents usagers, notamment des écoliers des sites scolaires de la Léchère. Ces aménagements définitifs permettront de supprimer les aménagements provisoires réalisés sur ce tronçon.

Afin de proposer une vision globale, ce projet est issu du mandat d'étude parallèle traitant des rues de la Léchère, de la Toula et de la Sionge. Une attention particulière est portée au concept paysager le long de cet axe qui assure une structure paysagère forte et renforce la présence d'espaces verts. Il est à préciser que l'état sanitaire des arbres d'avenue existants le long de la rue de la Léchère ne permet pas de les conserver, aussi il est prévu de les compenser de chaque côté de la rue.

3.1.2 Réaménagement de l'espace public

3.1.2.1 Description des travaux

La rue de la Léchère sera maintenue en zone 30 km/h et la voie de circulation sera réduite à 4.40 m de largeur qui correspond à un croisement de 2 voitures à cette vitesse, cas de croisement déterminant. Des bordures biaisées franchissables et la création d'un complément de trottoir de 60 cm côté ouest permettront le croisement entre une voiture et un camion.

Des trottoirs très confortables seront implantés et de longues bandes végétalisées réalisées.



Figure 3 : Illustration de l'espace public de la rue de la Léchère



Figure 4 : Profil de la rue de la Léchère

3.1.2.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux pour le réaménagement des espaces publics est devisé à Fr. 2'402'000.00 TTC.

Ce montant bénéficie du financement conjoint de la Confédération et de Mobul dans le cadre du projet d'agglomération. La subvention fédérale se monte à Fr. 636'000.00.

Une éventuelle aide cantonale aux investissements est attendue.

3.1.3 Réfection des infrastructures

3.1.3.1 Description des travaux

Parallèlement à ces travaux, le réseau d'assainissement d'eaux claires (EC) et d'eaux usées (EU) sera réalisé, conformément aux objectifs du PGEE, en système séparatif tel qu'il ressort du projet d'assainissement. 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 infrastructures de services seront réalisées en parallèle selon les besoins.

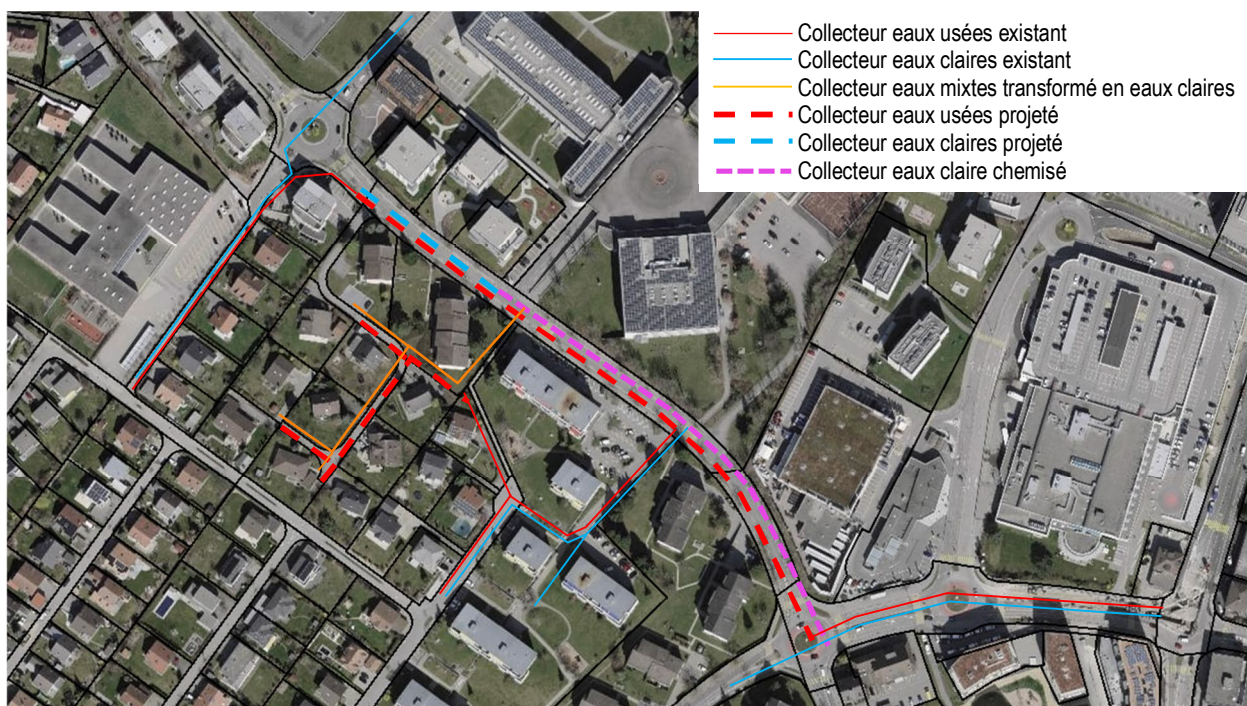


Figure 5 : Illustration de la réfection des infrastructures

3.1.3.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux pour la mise en séparatif du réseau d'assainissement est devisé à Fr. 1'098'500.00 HT.

. / .

3.2 Réaménagement de la rue de la Condémine et route de Morlon

3.2.1 Contexte du projet

Le projet s'étend de la rue de la Condémine (tronçon Rieta – Poterne) à la route de Morlon (tronçon Condémine – rue de Corbières) et comprend également la rue de la Poterne et partiellement la rue de la Vudalla (voir plan ci-dessous).

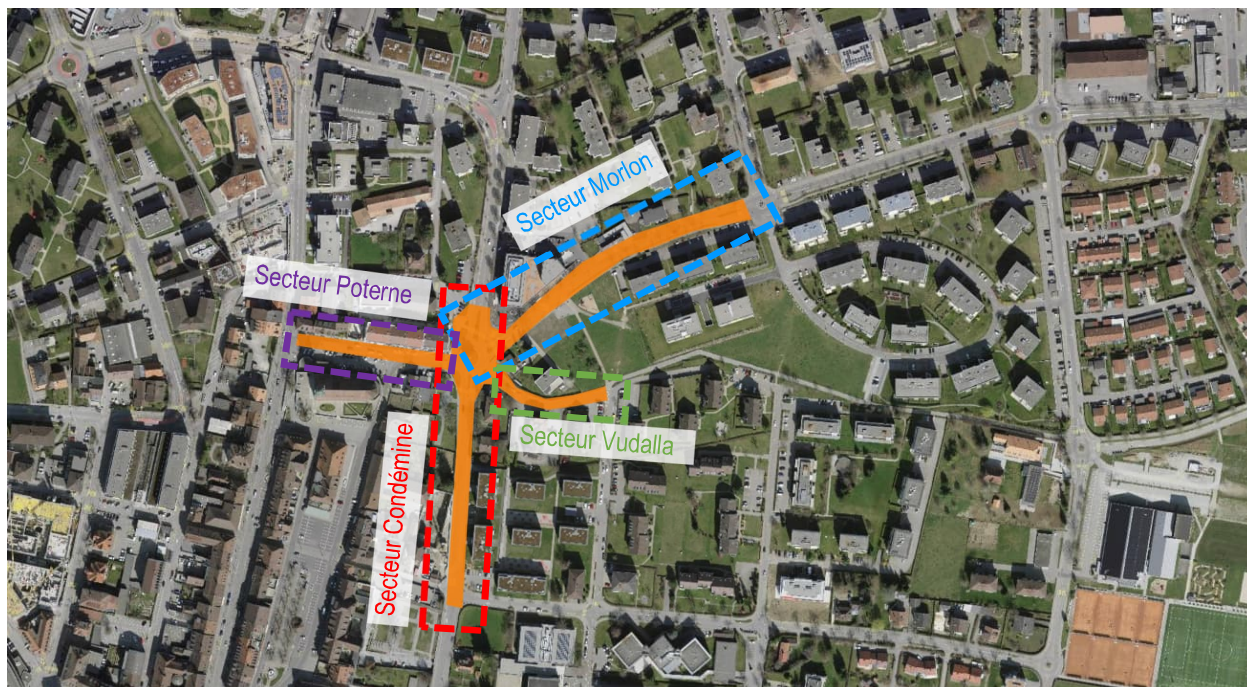


Figure 6 : Situation - Réaménagement rue de la Condémine et route de Morlon

Le réaménagement des rues précitées correspond à deux mesures des projets d'agglomération, soit le PA1, mesure « M6 – Réaménagement de la Condémine », et le PA3, mesure « 9.2 – Accessibilité aux quartiers Est et contrôle d'accès ».

Les aménagements prévus ont pour but une modération du trafic et l'extension de la zone 30 km/h de la Condémine à ce périmètre, ceci notamment afin d'inciter les usagers à emprunter la route de Fribourg via la rue de l'Etang, et ainsi décharger la route de Riaz notamment en regard de l'accessibilité aux quartiers Est. Ces mesures permettront d'offrir un aménagement de qualité de l'espace public et augmenteront la sécurité des écoliers en obtenant un abaissement adéquat des vitesses pratiquées.

Le projet présenté ci-dessous résulte d'un mandat d'étude parallèle (MEP) réalisé en fin d'année 2022 et piloté par un bureau d'architecte-paysagiste, accompagné d'un ingénieur en mobilité et d'un ingénieur civil. Dans ce cadre, les rues de la Poterne et de la Vudalla ont aussi été prises en considération.

Profitant du réaménagement des espaces publics, la mise en séparatif complète des rues précitées sera réalisée.

. / .

3.2.2 Réaménagement de l'espace public

3.2.2.1 Description des travaux

Secteur Condémine

Le carrefour giratoire résulte d'un ancien aménagement « provisoire ». La modification majeure consiste à redonner de l'espace aux modes doux tout en assurant le passage de la ligne urbaine de bus à cet endroit. L'aménagement de cette priorité de droite assure des espaces de rencontre de qualité et permet la plantation d'arbres. Des interactions avec les espaces privés seront ainsi réalisées et mettront en valeur ces derniers.



Figure 7: Nouveau carrefour Condémine – Morlon

Au nord du carrefour, la largeur de la chaussée sera réduite à 5.60 m, avec une arborisation de part et d'autre, afin de garantir le passage des bus Mobul (ligne 202). Ce gabarit est un standard en ville de Bulle sur les axes soumis au trafic des bus urbains.

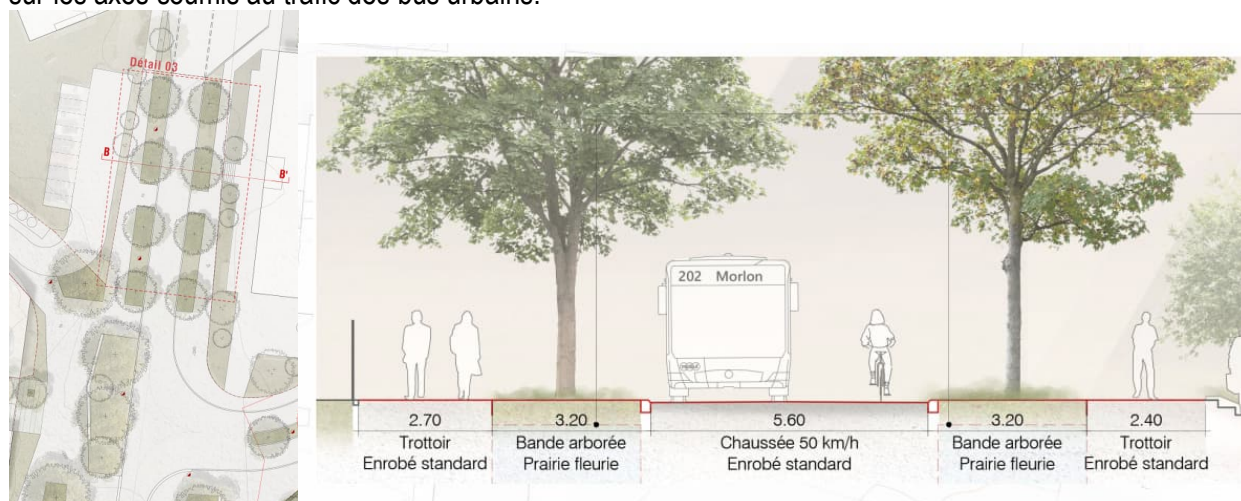


Figure 8: Réaménagement Rue de la Condémine nord

Quant au sud du carrefour, la chaussée sera réduite à 4.80m, délimitée par des cunettes en pavés, avec une arborisation du côté est de la chaussée uniquement.

De manière analogue à la partie nord, deux trottoirs pour les piétons borderont la chaussée et les vélos partageront la chaussée avec les véhicules motorisés.

Au vu de la largeur du domaine public, une seule rangée d'arbres sera plantée à l'est de la chaussée.

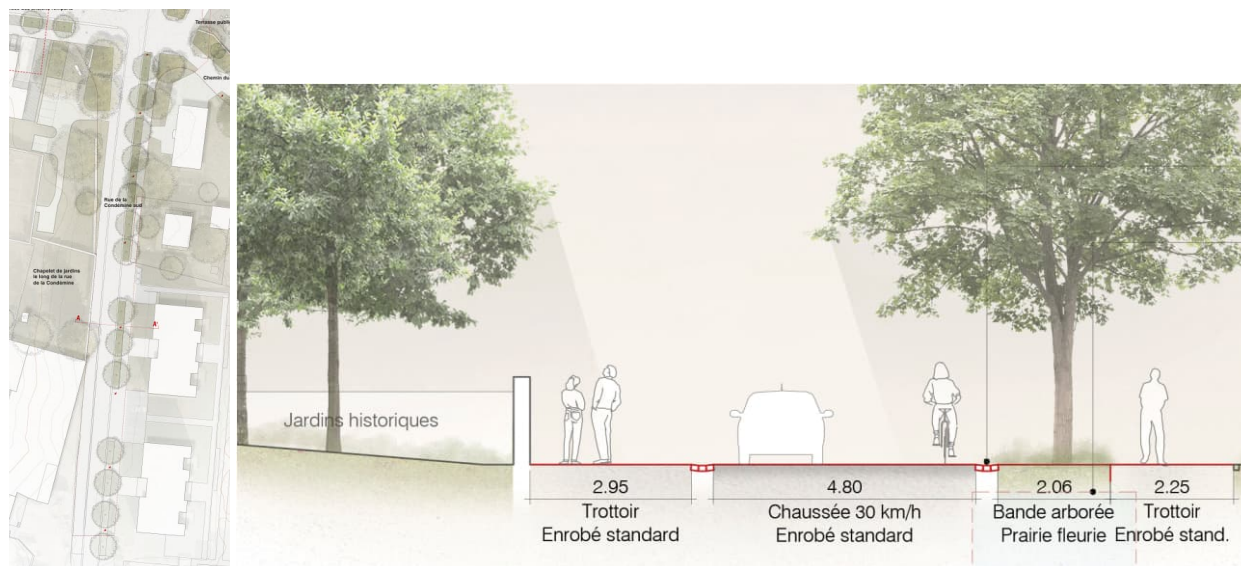


Figure 9 : Réaménagement Rue de la Condémine sud

Secteur Morlon

La vitesse du tronçon de la route de Morlon entre la rue de la Condémine et la rue de Corbières sera également limité à 30 km/h.

La particularité de l'aménagement de la route de Morlon est son allée centrale d'arbres. Du fait de leur état sanitaire faible, voire mauvais, plusieurs arbres existants devront être abattus.

Un profil permettra aux vélos de dépasser les véhicules (y compris les bus) à l'arrêt de bus qui sera mis en conformité selon la LHand à cette occasion. Le profil consiste à prévoir chaque voie d'une largeur de 3.75 m comprenant une surface colorée de 0.75 m réalisée de part et d'autre de la bande centrale.

Tout comme l'ensemble des rues de ce projet, deux trottoirs sont prévus pour les piétons et la chaussée sera partagée entre les vélos et les véhicules motorisés.

. / .

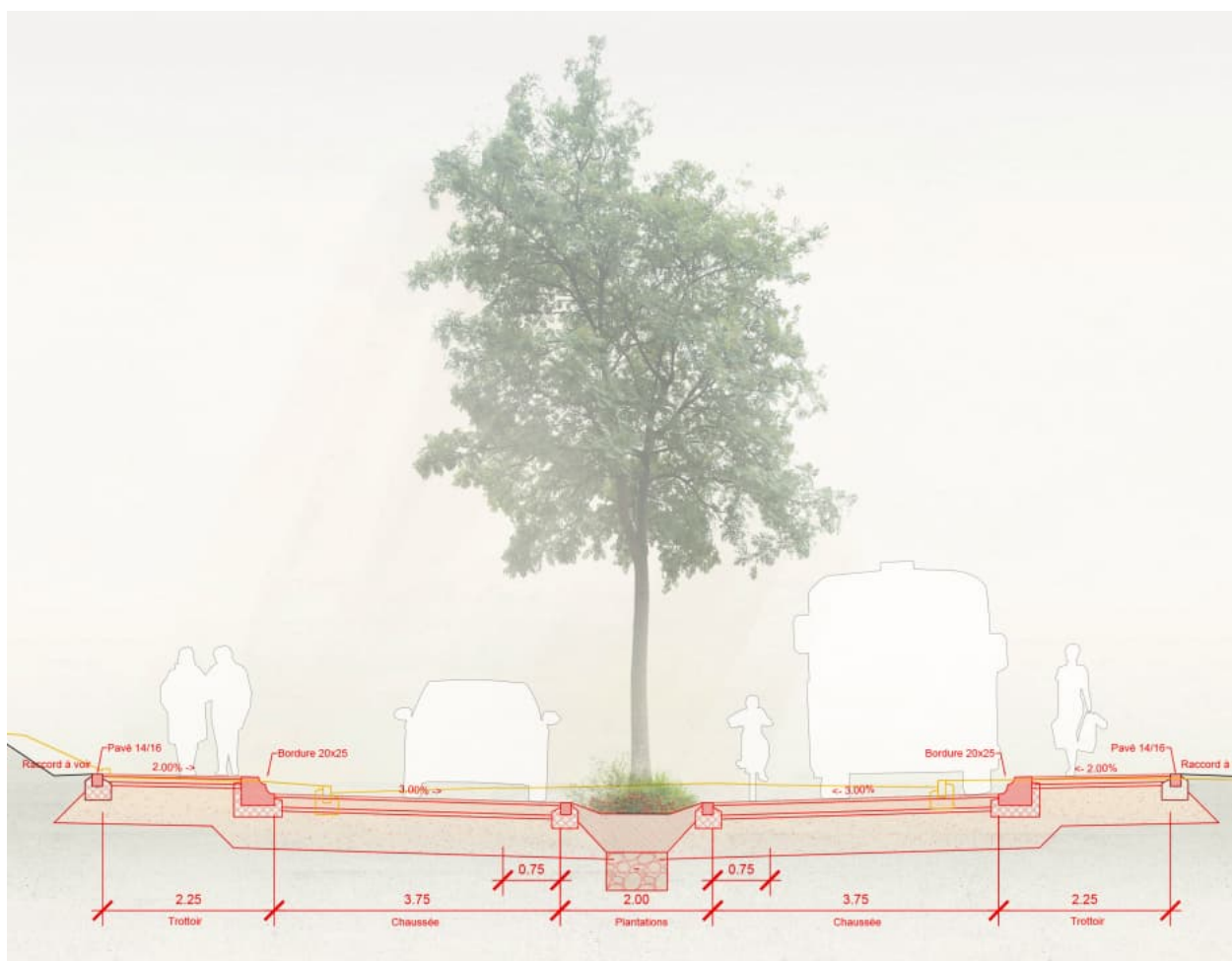


Figure 10 - Réaménagement route de Morlon

Secteur Poterne

S'agissant d'une route du centre historique, la chaussée, d'une largeur de 4.80 m, sera bordée d'une cunette de 5 pavés permettant de récolter les eaux de chaussée.

Ce secteur comportera deux larges trottoirs plantés de part et d'autre, à l'exception du secteur devant les places de parc au bas de l'Eglise où le domaine public ne le permet pas.

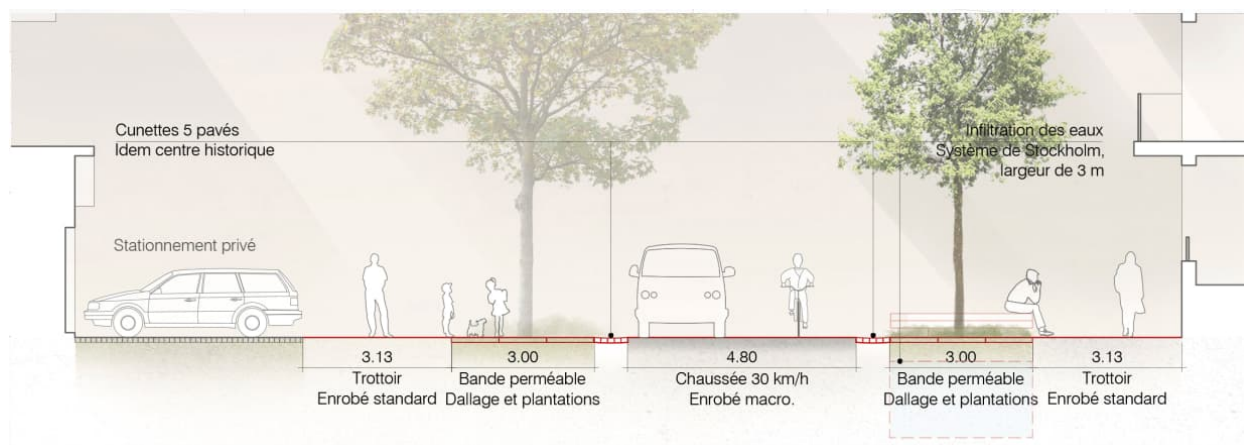


Figure 11 - Nouveau profil - Rue de la Poterne

Secteur Vudalla

L'aménagement de cette route de desserte sera également valorisé par la plantation de plusieurs arbres. Cet aménagement permettra de valoriser le début de la liaison de mobilité douce principale entre Bulle et Morlon transitant par le chemin de la Pépinière.

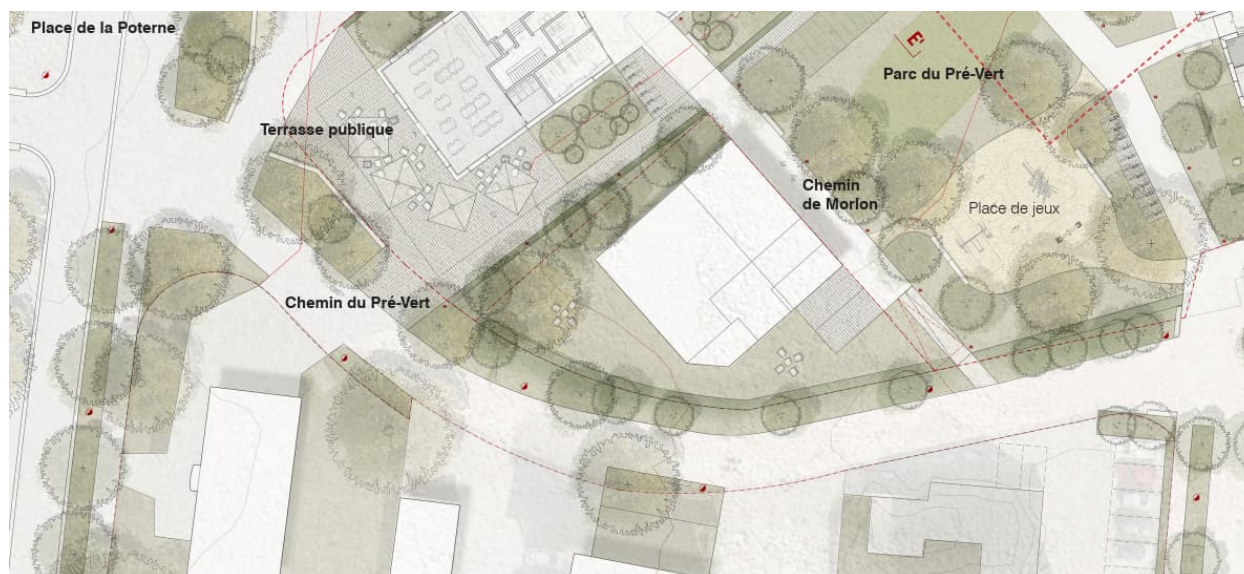


Figure 12 - Réaménagement - Rue de la Vudalla (incluant le futur PAD)

3.2.2.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux pour le réaménagement des espaces publics est devisé à Fr. 5'259'000.00 TTC.

Ce montant bénéficie du financement conjoint de la Confédération et de Mobul dans le cadre des projets d'agglomération. La subvention totale se monte à Fr. 699'500.00. De plus, une participation du canton de Fr. 140'000.00 est attendue pour la mise en conformité des arrêts de bus.

Une éventuelle aide cantonale aux investissements est attendue.

3.2.3 Réfection des infrastructures

3.2.3.1 Description des travaux

Parallèlement à ces travaux, le réseau d'assainissement d'eaux claires (EC) et d'eaux usées (EU) sera réalisé, conformément aux objectifs du PGEE, en système séparatif, tel qu'il ressort du projet d'assainissement. 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 infrastructures de services seront réalisées en parallèle selon les besoins.

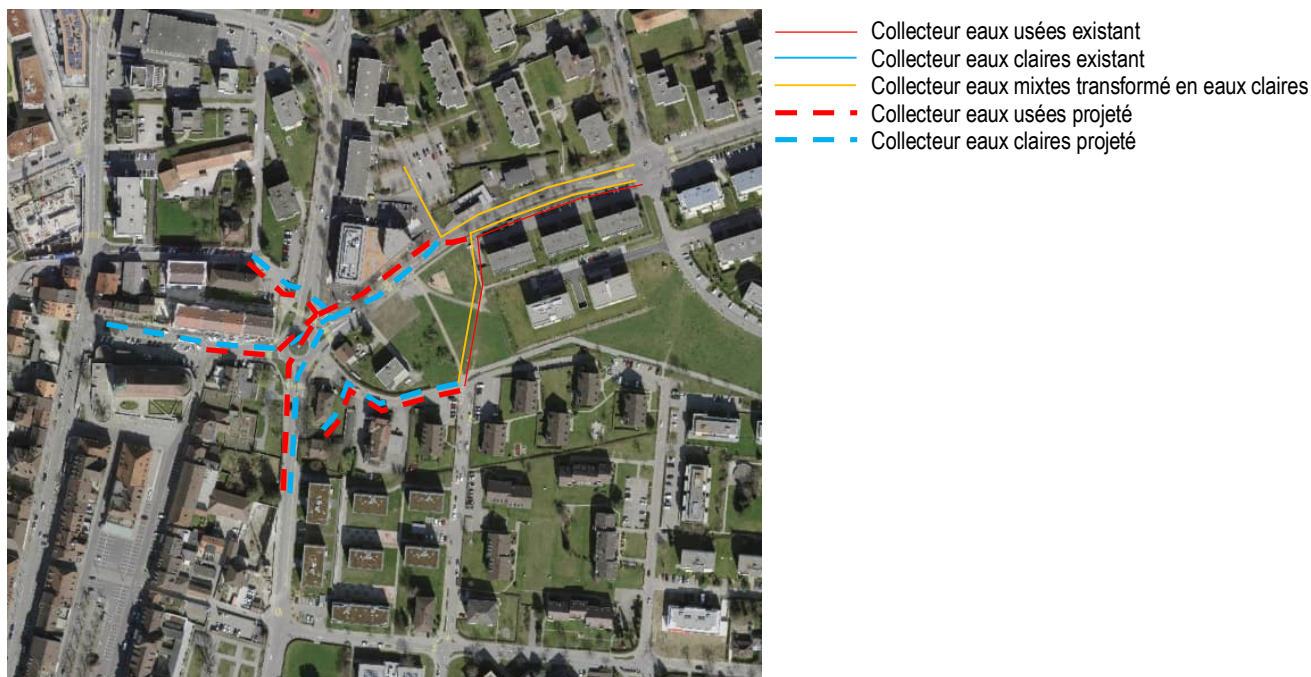


Figure 13: Emplacement approximatif des canalisations

3.2.3.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux pour la mise en séparatif du réseau d'assainissement est devisé à Fr. 1'492'000.00 HT.

. / .

3.3 Mobilité douce Industrie – Crêts

3.3.1 Contexte du projet

Ce projet englobe deux mesures du PA4 « ER.A1 à la Rue de l'Industrie » et « MD.A1.2 Liaison MD le long du chemin des Crêts entre le chemin des Mosseires et la passerelle au-dessus de la H189 », représentées en orange sur le plan ci-dessous.

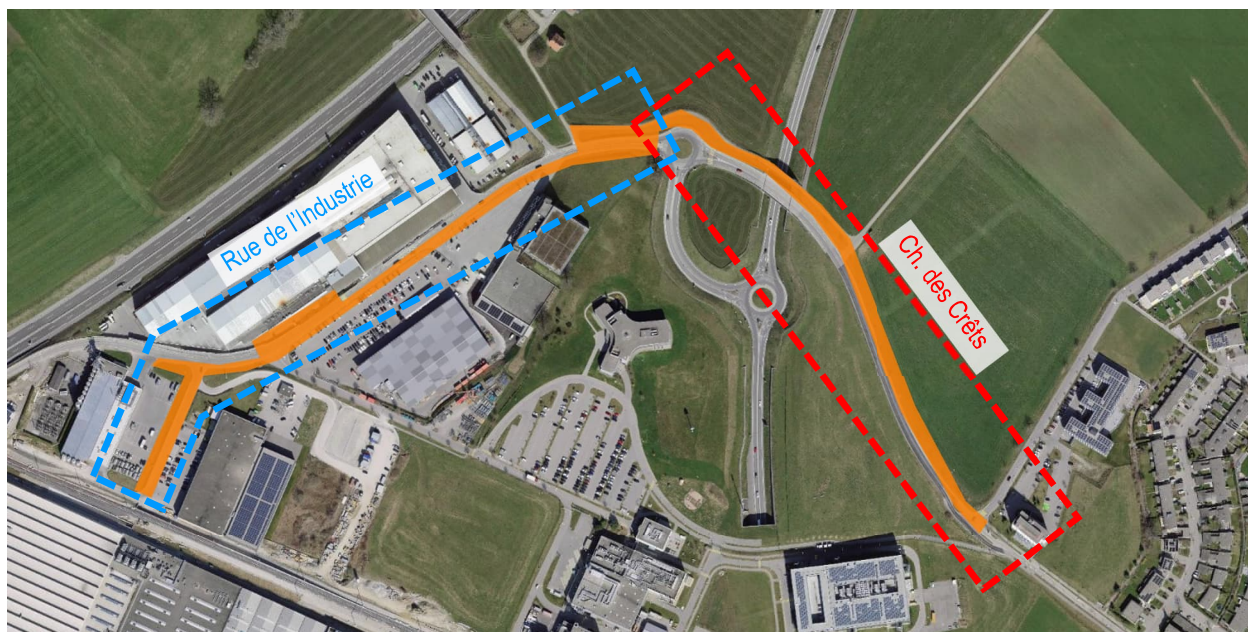


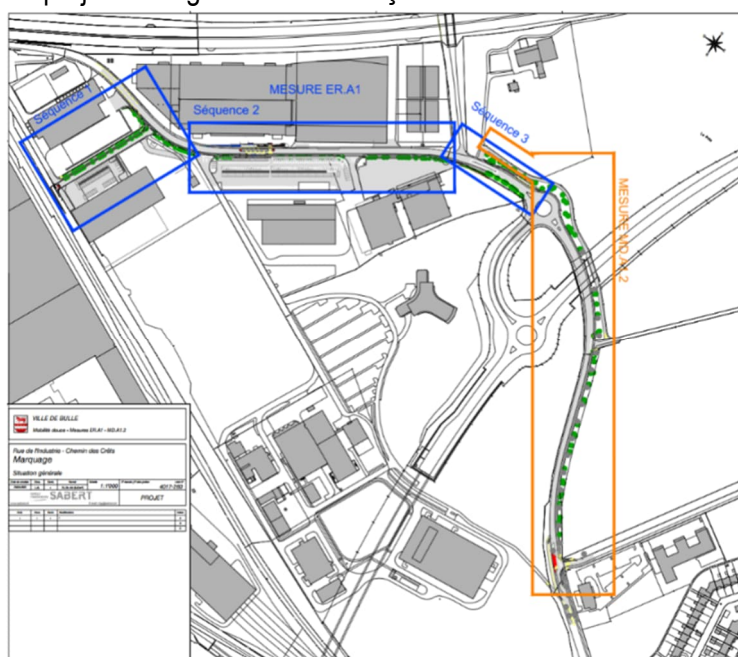
Figure 14 : Illustration du projet de la mobilité douce Industrie - Crêts

Le projet prévoit la construction d'un itinéraire de mobilité douce entre la rue de l'Industrie et le chemin des Mosseires ainsi que la construction de deux arrêts de bus adaptés aux exigences de la LHand et équipés d'abribus.

3.3.2 Réaménagement de l'espace public

3.3.2.1 Description des travaux

Le projet est segmenté en 4 tronçons :



Séquence 1 vers la Voie verte

Séquences 2 et 3 le long de la rue de l'Industrie

Mesure de mobilité douce le long du chemin des Crêts

Figure 15 : Illustration des tronçons de la mobilité douce Industrie - Crêts

Séquence 1

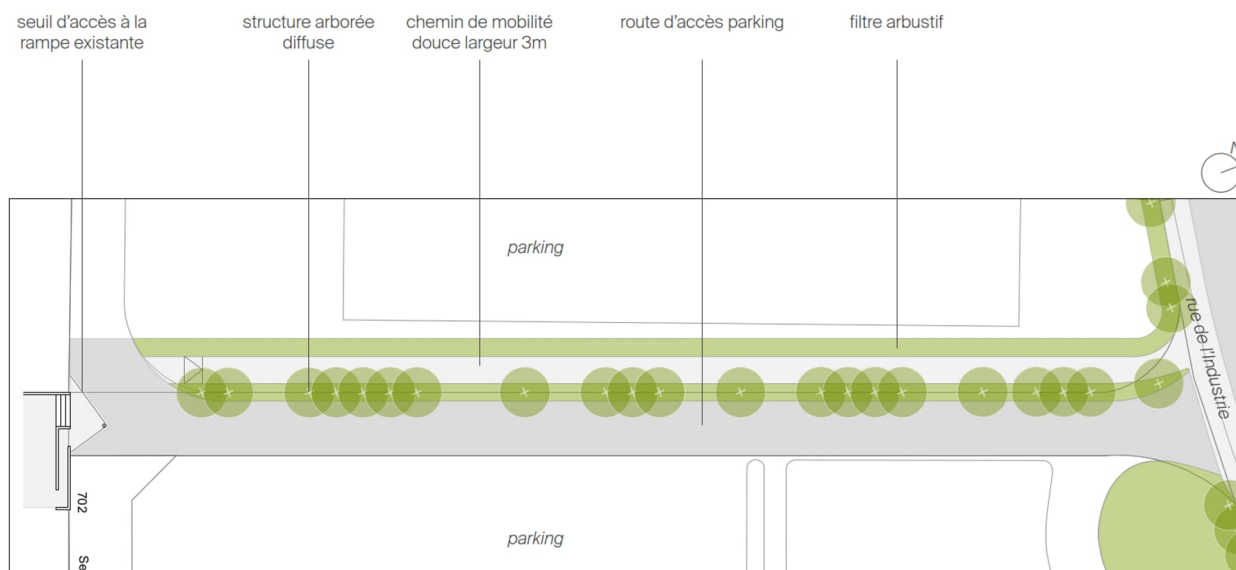


Figure 16 : Illustration de la séquence 1

Le tracé de mobilité douce d'une largeur de 3.00 m sera séparé de la chaussée par une zone verte arborisée. Cette réalisation implique une emprise sur la parcelle voisine.

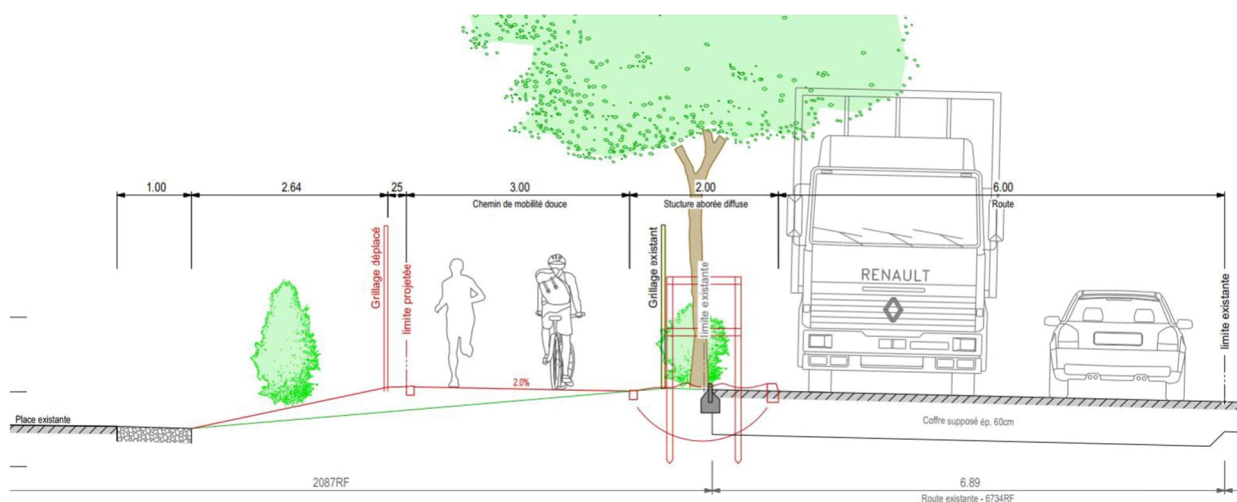


Figure 17 : Profil de la séquence 1

./.

Sur la partie rue de l'Industrie, la largeur de la chaussée dans ce secteur est de 7.00 m en raison des surlargeurs nécessaires en courbe avec, au sud, une piste mixte de 3.00 m de largeur, arborisée à l'arrière (des emprises sont également nécessaires sur les parcelles voisines).

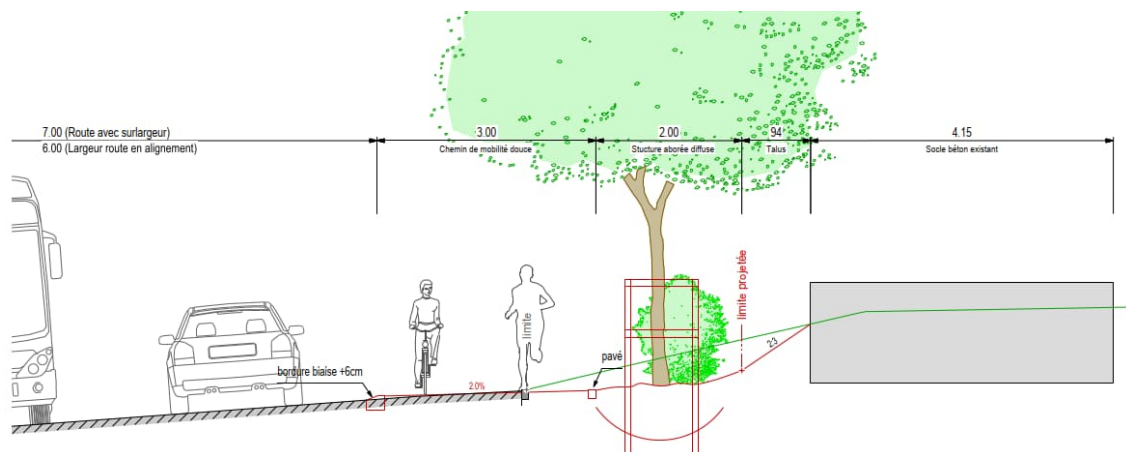


Figure 18 : Profil de la séquence 1 le long de la rue de l'Industrie

Séquences 2 et 3

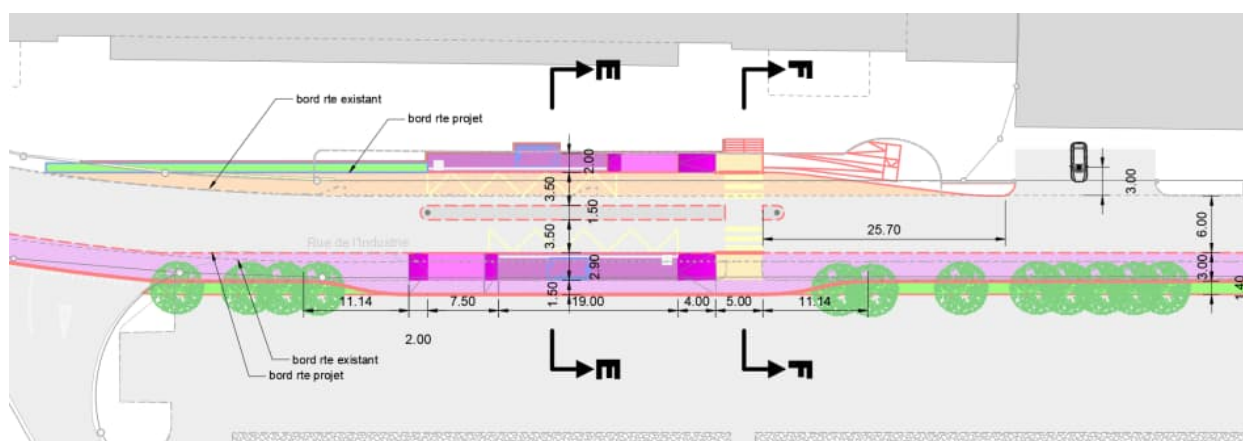


Figure 19 : Représentation de l'arrêt de bus LHand

Cette portion comporte une piste mixte de 3.00 m de largeur, arborisée à l'arrière. Au droit des arrêts de bus, un élargissement de la chaussée est nécessaire pour accueillir deux voies de 3.50 m et un îlot central de 1.50 m pour un total de 8.50 m.

Un quai de bus de 2.00 m est réalisé au nord, respectivement de 2.90 m au sud pour assurer le passage des piétons (trottoir), qui est joint à une piste cyclable de 1.50 m. Ces aménagements nécessitent des emprises sur les parcelles voisines et des adaptations

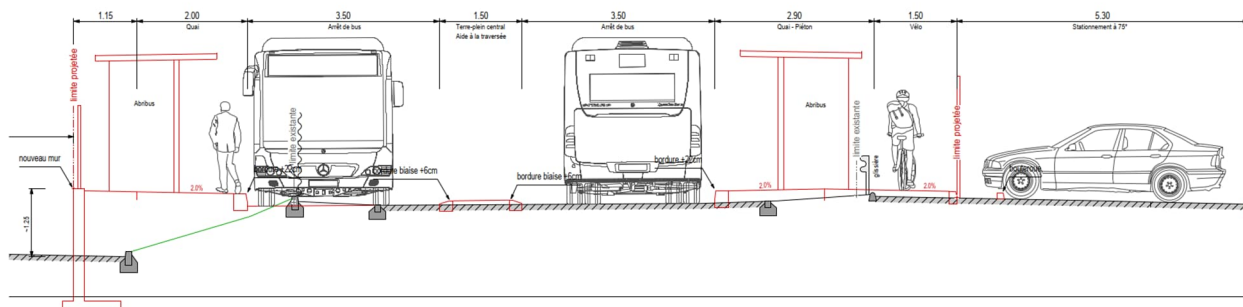


Figure 20 : Profil de l'arrêt de bus LHand

Mesure MD au chemin des Crêts

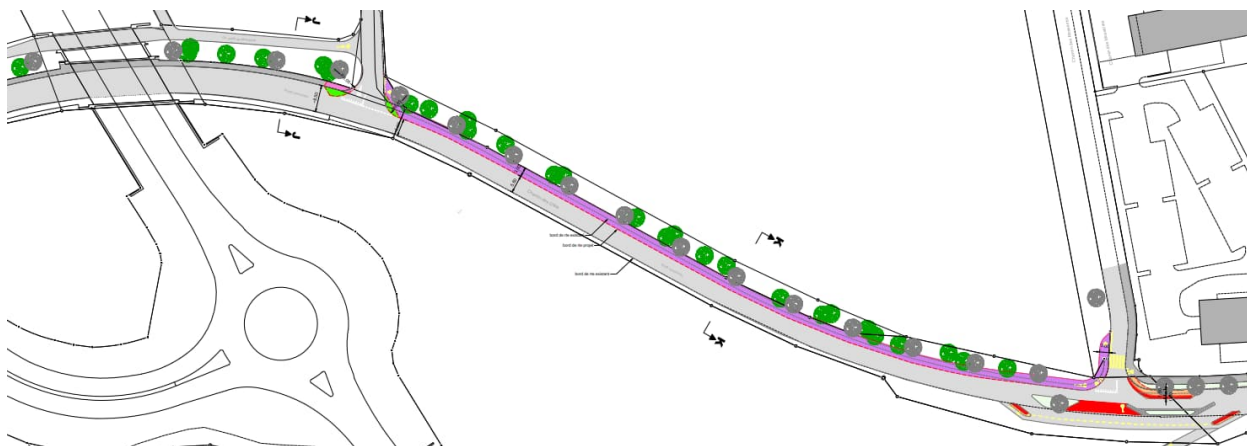


Figure 21 : Représentation de la mesure au chemin des Crêts

Le chemin de mobilité douce empruntera le chemin existant parallèle au chemin des Crêts (y.c. passerelle par-dessus la H189), puis sera aménagé le long du chemin du Crêts (en violet ci-dessus) côté nord sur une largeur de 3.00 m pour relier le chemin des Mosseires existant.

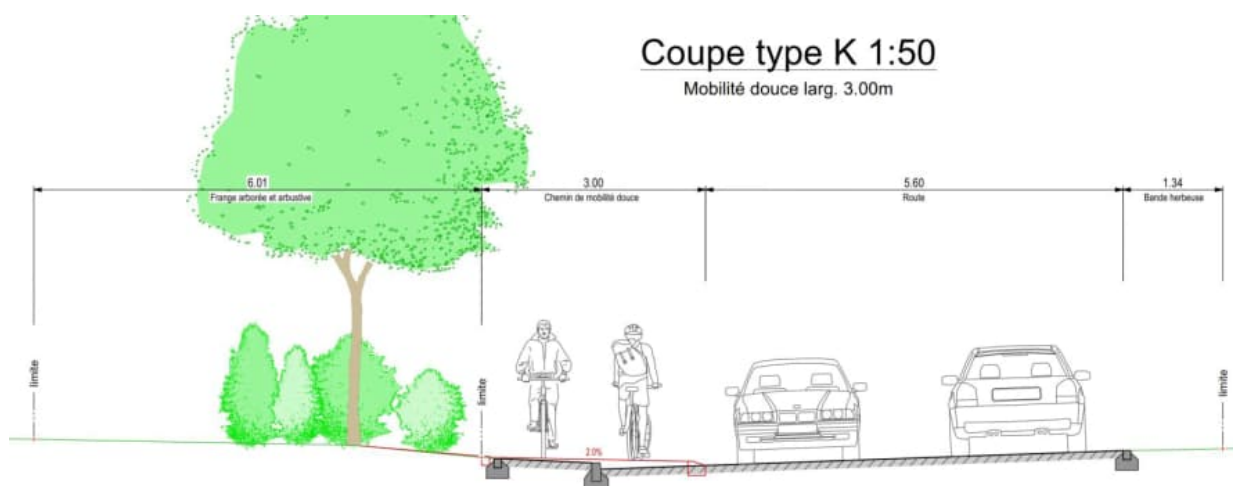


Figure 22 : Profil K-K de la mesure au chemin des Crêts

Le bord sud de la chaussée sera maintenu et le gabarit routier aura une largeur de 5.60 m.

3.3.2.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux pour le réaménagement des espaces publics est devisé à Fr. 2'192'850.00 TTC.

Ce montant bénéficie du financement conjoint de la Confédération et de Mobul dans le cadre du projet d'agglomération ainsi que de la participation du Canton liée au décret cantonal concernant l'itinéraire alternatif de la H189. La subvention totale se monte à Fr. 1'309'000.00. De plus, une participation du canton de Fr. 80'000.00 est attendue pour la mise en conformité des arrêts de bus.

Une éventuelle aide cantonale aux investissements est attendue.

3.4 Mobilité douce Gare – Arsenal

3.4.1 Contexte du projet

Le projet permet de prolonger le tronçon existant, depuis la rue Pierre-Ardieu jusqu'au chemin de Planchy. Il s'agit d'un tronçon de la mesure 6.3 du PA3 « Création de la Voie verte », représenté en orange sur le plan ci-dessous.



Figure 23 : Localisation du projet de mobilité douce Gare – Arsenal

3.4.2 Réaménagement de l'espace public

3.4.2.1 Description des travaux

Sur la partie est du projet, situé à l'arrière d'Espace Gruyère, le chemin de mobilité douce aura une largeur de 3.50 m et sera agrémenté d'une bande végétalisée de 1.50 m. Les espaces verts seront arborisés pour une meilleure intégration de cette mobilité douce. Ce cheminement nécessitera une réorganisation du parking et le déplacement du tunnel de stockage. Les accès de service nécessaires à l'exploitation du centre d'exposition sont assurés. La position de ce tracé assurera un cheminement direct entre le quartier de l'Arsenal et la gare, en continuité avec les aménagements réalisés ces dernières années.

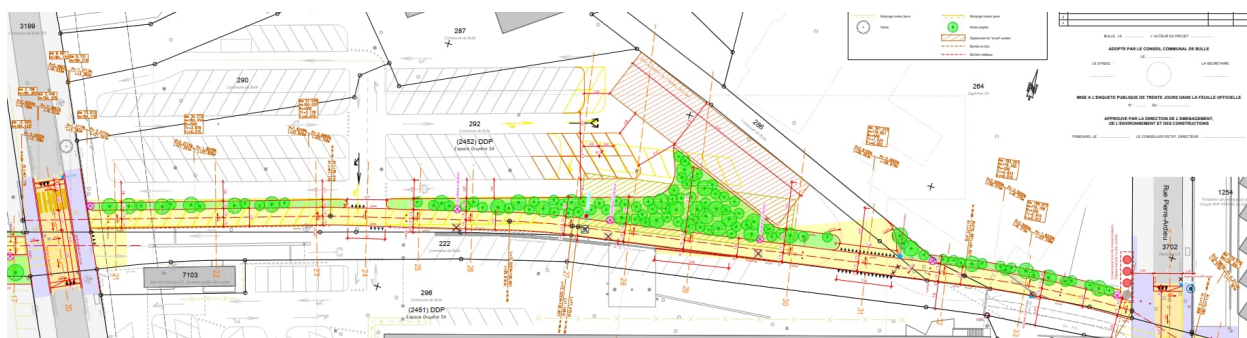


Figure 24 : Illustration du projet de mobilité douce Gare – Arsenal, partie est

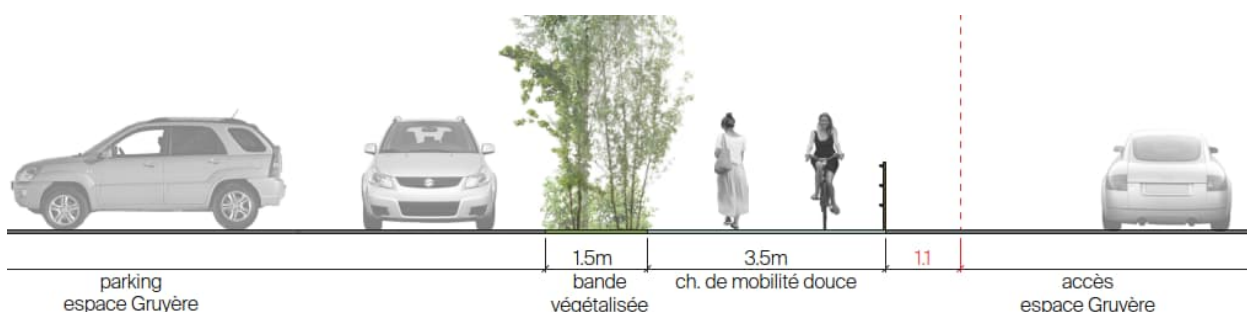


Figure 25 : profil du projet de mobilité douce Gare – Arsenal, partie est

Sur la partie ouest, le cheminement suivra le tracé de l'ancienne voie industrielle et aura une largeur de 3.50 m et sera muni d'accotements végétalisés d'environ 1.00 m de chaque côté.

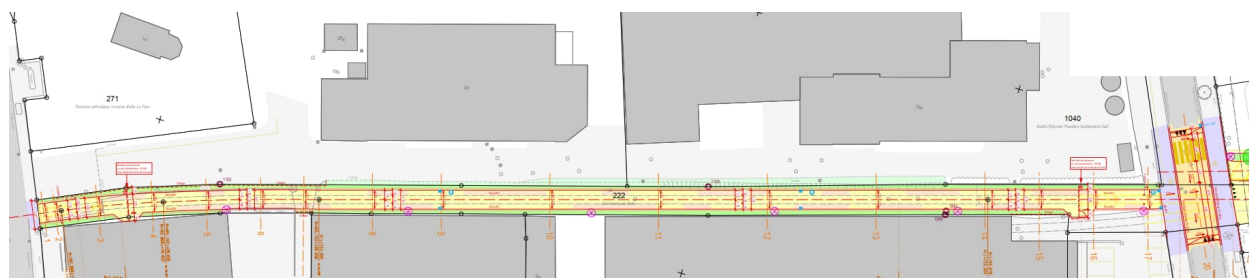


Figure 26 : Illustration du projet de mobilité douce Gare – Arsenal, partie ouest

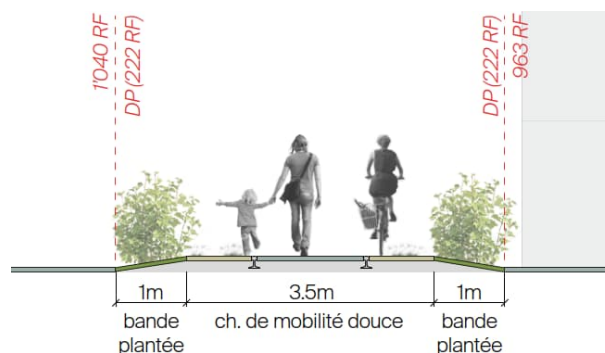


Figure 27 : profil du projet de mobilité douce Gare – Arsenal, partie ouest

3.4.2.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux pour le réaménagement de l'espace public est devisé à Fr 1'053'000.00 TTC.

Ce montant bénéficie du financement conjoint de la Confédération et de Mobul dans le cadre du projet d'agglomération ainsi que de la participation du Canton liée au décret cantonal concernant l'itinéraire alternatif de le H189. La subvention totale se monte à Fr. 858'000.00.

Une éventuelle aide cantonale aux investissements est attendue.

. / .

3.5 Mobilité douce Gare – Planchy sud

3.5.1 Contexte du projet

Le projet prévoit un chemin de mobilité douce au sud des lignes de chemin de fer jusqu'au quartier de Montcalia (Gare sud) et une prolongation en direction de la future zone de Planchy sud.

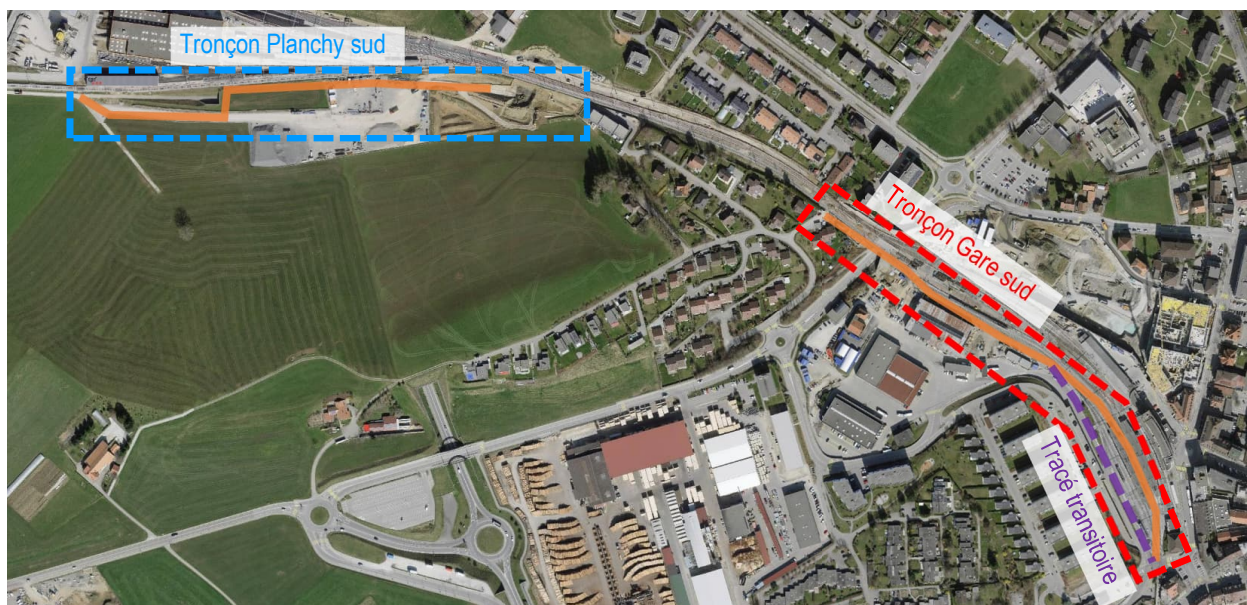


Figure 28 – Situation MD Gare – Planchy sud

Ce projet concerne les tronçons suivants de la mesure « 6.3. Création de la Voie verte » :

- le tronçon reliant le passage à niveau du Moulin au quartier de Montcalia,
- le tronçon depuis le passage inférieur de Taillemau jusqu'à Planchy sud.

Ce projet de liaison de mobilité douce est un projet phare pour l'agglomération bulloise. Il permet de prolonger la voie de mobilité douce provenant du quartier de l'Arsenal via Espace Gruyère et également de relier la future zone d'activités de Planchy sud. Les aménagements côté Planchy sud seront également prolongés selon le projet d'agglomération par la réalisation d'une mobilité douce le long de la ligne ferroviaire Bulle – Châtel-St-Denis reliant le centre de Vuadens au centre-ville bullois.

Il est prévu de réaliser dans un premier temps le tronçon Gare sud. Dès le développement de la zone d'activités de Planchy sud, le dernier tronçon sera réalisé.

3.5.2 Réaménagement de l'espace public

3.5.2.1 Description des travaux

Tronçon Gare sud

Ce tronçon permet de relier le cheminement de mobilité douce existant au quartier de Montcalia.

Il peut être découpé en différents secteurs (voir plan ci-dessous) :

- tronçon définitif entre la gare et le quartier de Montcalia, comprenant une passerelle en bois,
- tronçon déjà réalisé dans le cadre des travaux de la gare,
- tronçon transitoire au niveau de la gare routière.

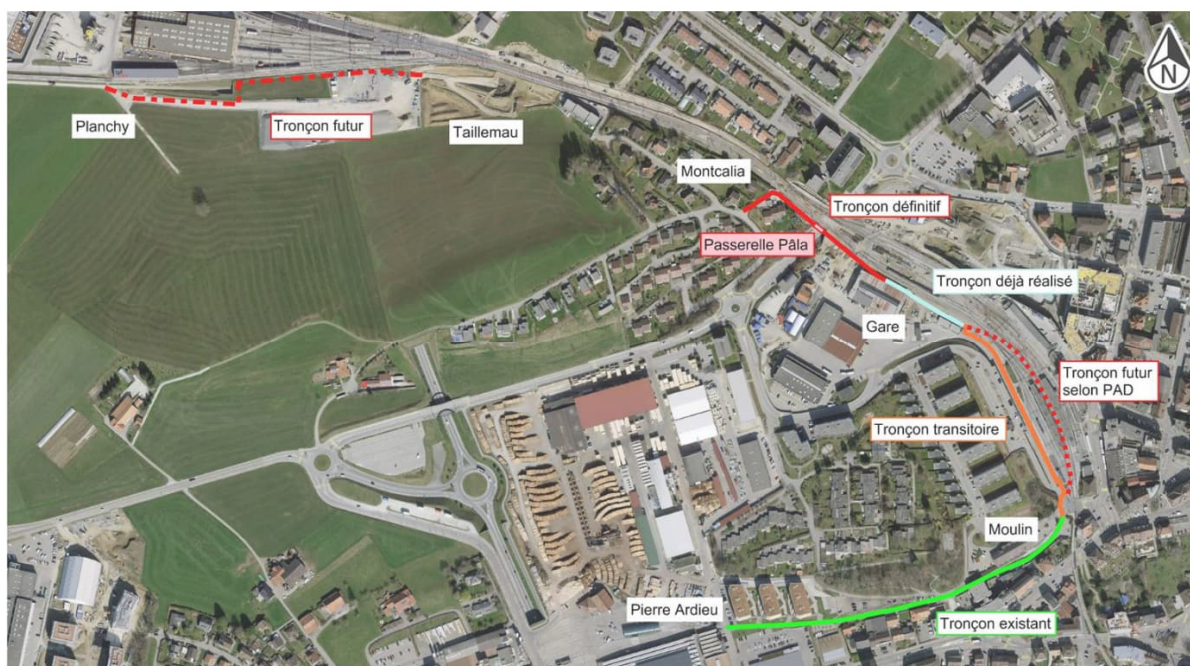


Figure 29 : Délimitation des secteurs – Gare – Planchy sud

Le tronçon définitif comprend une piste de mobilité douce de minimum 3.50 m de largeur ainsi que des bandes végétalisées si l'espace à disposition le permet. Une placette est prévue au droit de l'ancienne remise des TPF, afin de créer un endroit d'attente convivial pour les usagers du train.



Figure 30 : Situation du tronçon définitif

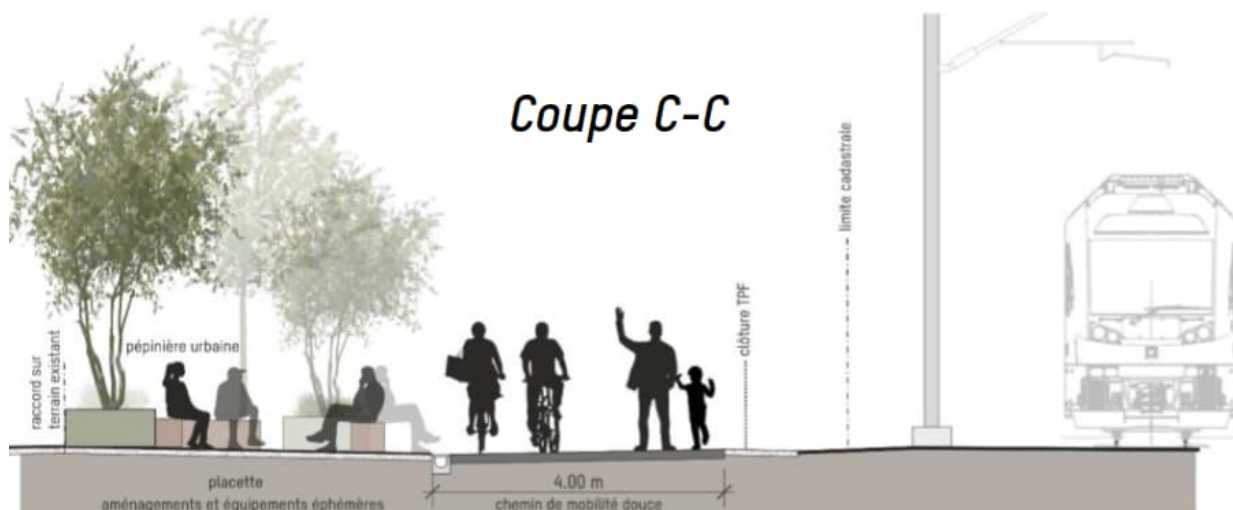


Figure 31 – Profil du tronçon définitif

La passerelle aura une largeur de 4.00 m pour permettre la traversée sécurisée des piétons et des vélos. Elle sera réalisée en bois local et rappellera les marquises de la gare ferroviaire.



Figure 32 – Photomontage de la future passerelle

Pour le tronçon situé devant la gare routière actuelle, une des deux chaussées existantes sera utilisée en attendant la réalisation du PAD de la Gare côté sud, qui prévoit l'aménagement de la voie de mobilité douce le long de la ligne ferroviaire.

Cet aménagement provisoire sera mis en place dès que la nouvelle gare routière sera réalisée. La chaussée située du côté des voies ferroviaires sera utilisée pour la circulation des piétons et des vélos, tandis que l'autre permettra la circulation en sens unique des bus TPF.

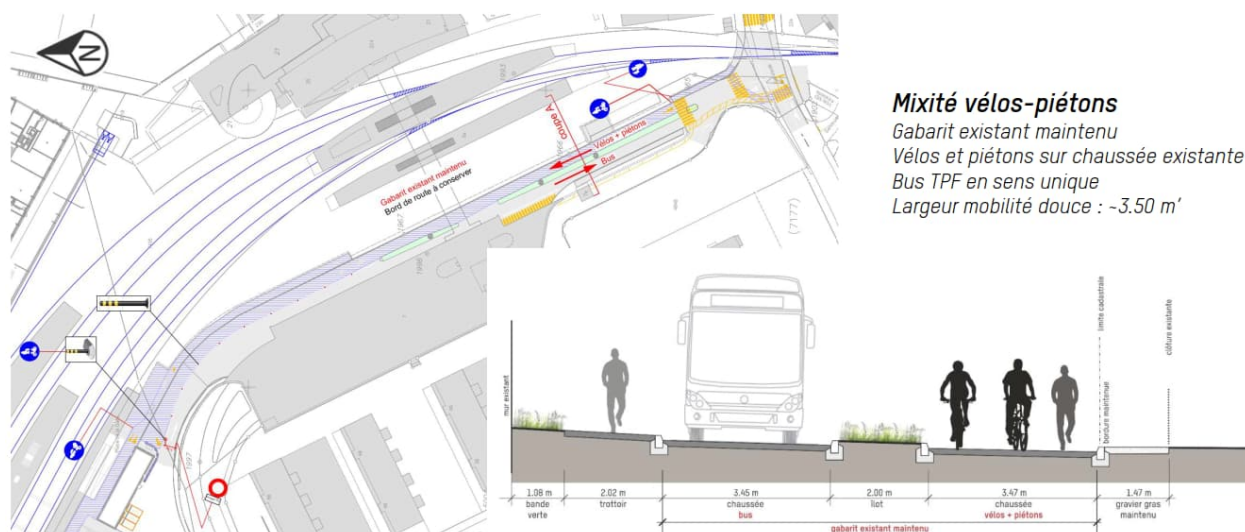


Figure 33 - Aménagement tronçon transitoire

Tronçon Planchy sud

Un chemin de mobilité douce de 3.50 m de largeur est prévu depuis le passage inférieur de Taillemau jusqu'à la voie de secours de la H189.

3.5.2.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux pour le réaménagement de l'espace public est devisé à Fr 1'245'400.00 TTC.

Ce montant bénéficie du financement conjoint de la Confédération et de Mobul dans le cadre du projet d'agglomération ainsi que de la participation du Canton liée au décret cantonal concernant l'itinéraire alternatif de la H189. La subvention totale se monte à Fr. 1'294'000.00. Une éventuelle aide cantonale aux investissements est attendue.

3.6 Mobilité douce Léchère

3.6.1 Contexte du projet

Le projet consiste en la création d'un chemin de mobilité douce pour relier Riaz et Bulle via un itinéraire sûr et attractif.

Le tracé du cheminement sur le territoire de la commune de Riaz figure à titre indicatif en violet.

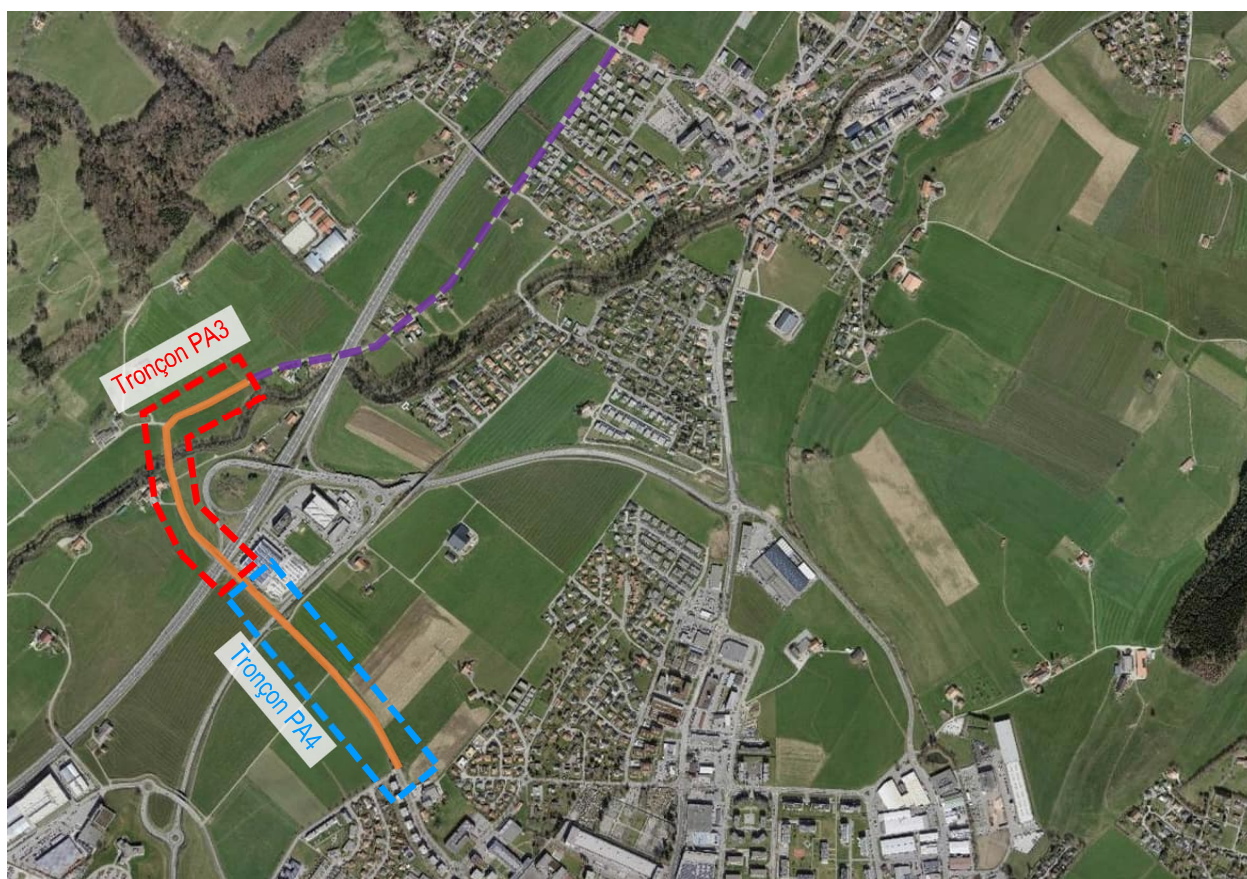


Figure 34 : Situation du projet de mobilité douce Léchère

Ce projet englobe une mesure du PA3 « 8.2 - Aménagement de la route de la Sionge entre Bulle et Riaz » et une mesure du PA4 « ER.A4.1 – Valorisation multimodale de la rue de la Léchère entre le chemin des Mosseires et Prila ».

Les objectifs de ces deux mesures sont :

- connecter le réseau de mobilité douce d'agglomération aux itinéraires issus de la planification cyclable cantonale, avec les itinéraires nationaux,
- offrir une continuité des réseaux de mobilité douce,
- garantir les liaisons de mobilité douce structurantes sur le territoire de l'agglomération,
- diminuer le transit des véhicules motorisés.

Il est à noter que ce projet est coordonné avec la réalisation d'un itinéraire sécurisé également sur le territoire de la commune de Riaz.

3.6.2 Réaménagement de l'espace public

3.6.2.1 Description des travaux

Il est prévu de réduire fortement la largeur de la chaussée afin de permettre la réalisation sur tout le tracé d'un cheminement de mobilité douce de 3.00 m de largeur, accompagné d'une bande arborisée ou végétalisée partout où cela est possible.

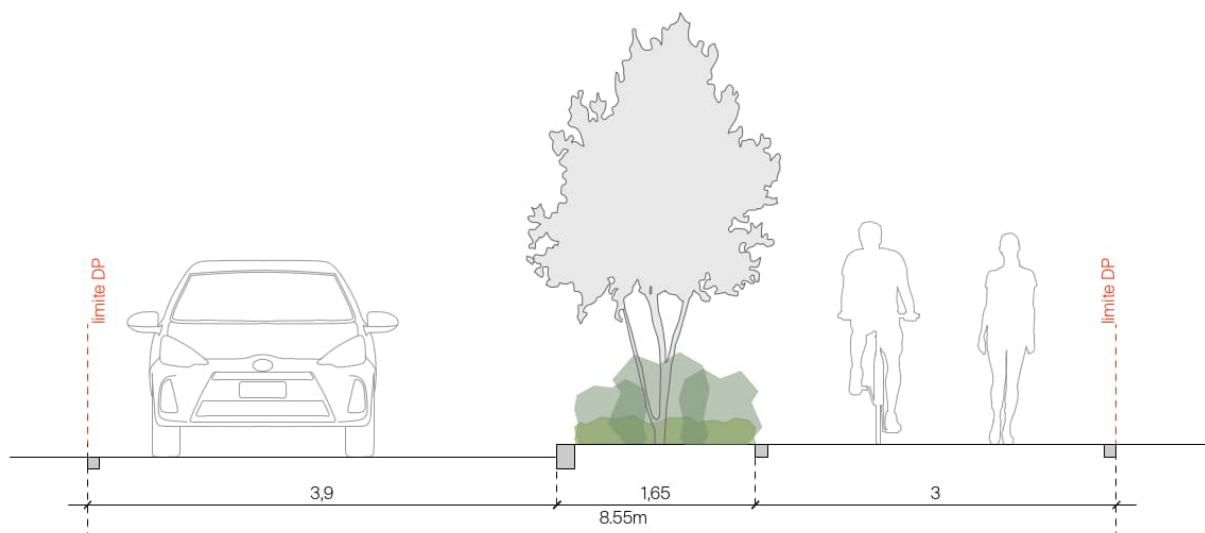


Figure 35 - Profil de la chaussée de la mobilité douce Léchère

Afin de permettre le croisement d'un poids lourd et d'un véhicule léger, il est prévu de mettre en place des zones de croisement, en interrompant la bande végétalisée. La largeur de la voie de mobilité douce n'est ainsi pas modifiée.

. / .

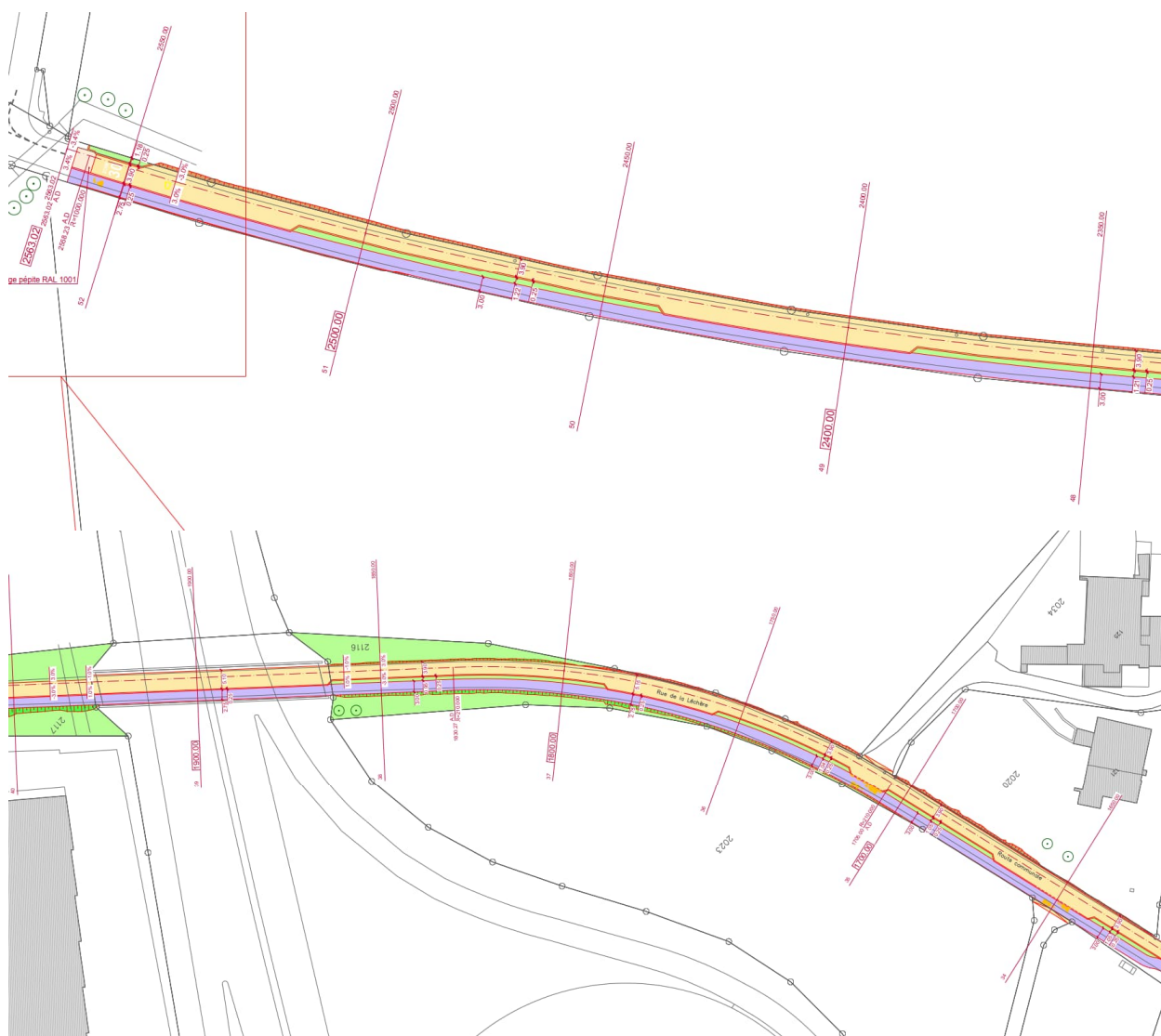


Figure 36 - Extraits du plan de situation avec zones de croisement

3.6.2.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux pour le réaménagement de l'espace public est devisé à Fr 2'212'500.00 TTC.

Ce montant bénéficie du financement conjoint de la Confédération et de Mobul dans le cadre des projets d'agglomération dont la subvention se monte à Fr. 740'000.00.

Une éventuelle aide cantonale aux investissements est attendue.

3.7 Récapitulatif financier

3.7.1 Réaménagement de l'espace public

Travaux préparatoires	Fr. 1'636'500.00
Aménagements paysagers	Fr. 1'354'100.00
Terrassement et infrastructure	Fr. 4'123'900.00
Bordures et pavages	Fr. 1'536'400.00
Revêtement	Fr. 1'691'500.00
Eclairage public et abribus	Fr. 529'400.00
Signalisation et marquages	Fr. 170'200.00
Honoraires	Fr. 835'100.00
Divers et imprévus	<u>Fr. 1'104'300.00</u>
Total HT	Fr. 12'981'400.00
TVA 8.1 %	Fr. 1'051'493.40
Emprises de terrain	<u>Fr. 331'650.00</u>
Total TTC	Fr. 14'364'543.40

3.7.2 Infrastructures d'épuration

Travaux préparatoires	Fr. 217'400.00
Canalisations EU et EC	Fr. 1'575'900.00
Raccordements privés	Fr. 425'800.00
Honoraires	Fr. 149'500.00
Divers et imprévus	<u>Fr. 221'900.00</u>
Total HT	Fr. 2'590'500.00

. / .

3.8 Crédit demandé

3.8.1 Réaménagement de l'espace public

Réaménagement de l'espace public	Fr. 14'364'543.40
Fonds énergie 1%	Fr. 143'645.00
Fonds culture et embellissement 1%	<u>Fr. 143'645.00</u>
Total investissement, TVA 8.1 % comprise	Fr. 14'651'833.40
Montant arrondi à	<u>Fr. 14'650'000.00</u>

3.8.2 Infrastructures d'épuration

Réfection des infrastructures HT (TVA récupérée)	Fr. 2'590'500.00
Montant arrondi à	<u>Fr. 2'600'000.00</u>

Le Conseil communal sollicite l'octroi d'un crédit de Fr. 17'250'000.00 pour les aménagements relatifs aux projets d'agglomération PA3 et PA4, dont à déduire des participations de la Confédération et du canton pour un montant de Fr. 3'094'700.00, des participations du canton en lien avec le décret cantonal concernant l'itinéraire alternatif à la H189 pour un montant de Fr. 2'441'800.00 et des participations du canton pour la mise en conformité selon la LHand des arrêts de bus pour un montant de Fr. 220'000.00. De plus, une éventuelle aide cantonale aux investissements est attendue.

Financement : Par emprunt de Fr. 17'250'000.00 auprès d'un organisme financier

Amortissement :

- Réaménagement de l'espace public : 2,5 % par année, dès 2029
- Infrastructures d'épuration : 1,25 % par année, dès 2029

Intérêts : 3 % par année (taux indicatif)

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Syndic

Jacques Morand

Le Secrétaire général

Raoul Girard