

SEANCE DU CONSEIL GENERAL DES 18 ET 19 MARS 2024Point 3 de l'ordre du jour**Crédit concernant le réaménagement de la route de Morlon, secteur Condémine-Corbières****1. Introduction**

Pour rappel, un crédit a été proposé en décembre 2023 concernant le réaménagement des rues de la Condémine, de la Poterne, de la Vudalla et de la route de Morlon, y compris la modification du carrefour giratoire. Ce projet avait été développé selon le résultat du mandat d'études parallèles du MEP « Condémine, Morlon, Cité Pré-Vert » ci-dessous.



Figure 1 : Plan du MEP Condémine-Morlon

À la suite du refus du crédit d'investissement par le Conseil général en décembre 2023, une nouvelle proposition, réduite au tronçon de la route de Morlon (secteur Condémine-Corbières) est soumise au Conseil général.

Le réaménagement de ce tronçon fait partie de l'une des mesures forfaitaires du projet d'agglomération de 3^e génération (PA3). Pour rappel, afin de pouvoir prétendre à la subvention du PA3, il est impératif que les travaux débutent **au plus tard en 2025**.

Passé ce délai, la subvention pour cet objet sera définitivement perdue au sens des directives fédérales pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DTPA) du 1^{er} février 2023, qui précisent que « si l'exécution des travaux de construction ne débute pas dans les délais, le droit au versement des contributions fédérales s'éteint pour la mesure concernée. »

En ne réalisant à court terme qu'une partie du projet initial, le résultat à la fin de ces travaux perdra un peu de cohérence. Toutefois, le solde des réaménagements prévus dans le crédit de décembre 2023 est maintenu dans la planification financière à moyen terme, ceci notamment en raison de la vétusté des infrastructures. En ce qui concerne le tronçon de la rue de la Condémine (secteur La Rieta-Morlon), son réaménagement est proposé dans un message distinct.

La réduction du périmètre initial implique également une importante diminution de la qualité paysagère du projet avec la plantation de 22 arbres (33 si le crédit pour la rue de la Condémine est accepté) contre 79 dans le projet complet.

L'abandon du réaménagement du carrefour, impliquant le maintien des infrastructures existantes, est un risque à assumer. La conduite d'eau située sous le giratoire a été posée en 1967 et pourrait nécessiter une réfection à moyen, voire court terme. Il n'est dès lors pas à exclure que la conduite d'eau subisse des ruptures et donc des interventions d'urgence, comme celles qui ont eu lieu à la rue de la Condémine il y a quelques années.

En résumé, cette demande de crédit concerne les travaux à réaliser à la route de Morlon, entre la rue de la Condémine et la rue de Corbières, tronçon représenté en orange ci-dessous.



Figure 2: Situation - Réaménagement de la route de Morlon

Le projet prévoit :

- Le réaménagement complet de l'espace public, comprenant une mise en zone 30, une mise en conformité selon la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) des arrêts de bus, l'assainissement du bruit routier et une amélioration de la qualité paysagère avec la plantation de 22 arbres ;
- La mise en séparatif du réseau d'assainissement.

2. 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 à 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.

Le projet présenté permet de favoriser le report modal et de concrétiser le concept de gestion de trafic Vision 2030 tel que figuré ci-dessous.

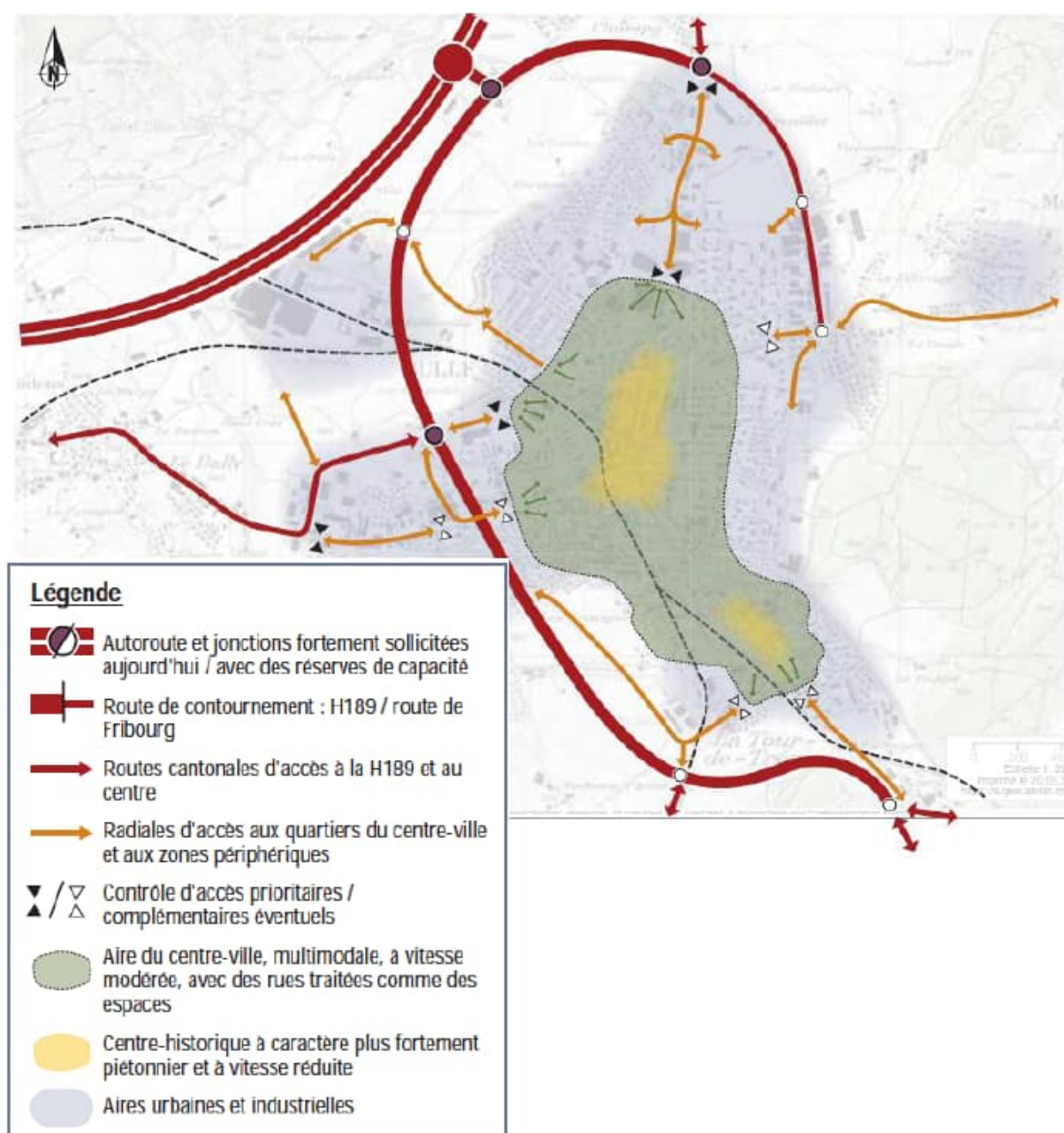


Figure 3 : Vision 2030 – Concept d'accessibilité (source Transitec)

3. Contexte du projet

Dans la continuité de ce qui a été fait dans le cadre du projet d'agglomération de 1^{re} génération (PA1), un projet d'agglomération de 3^e génération (PA3) a été déposé. Ce PA3 intervient dans un contexte de croissance démographique toujours très rapide de l'agglomération. Les mesures de ce projet d'agglomération prévoient en particulier le développement des réseaux de transports publics et de mobilité douce avec une valorisation des espaces publics.

C'est dans ce cadre que la mesure « 9.2 – Accessibilité aux quartiers Est et contrôle d'accès » a été développée et dont le réaménagement de la route de Morlon fait partie.

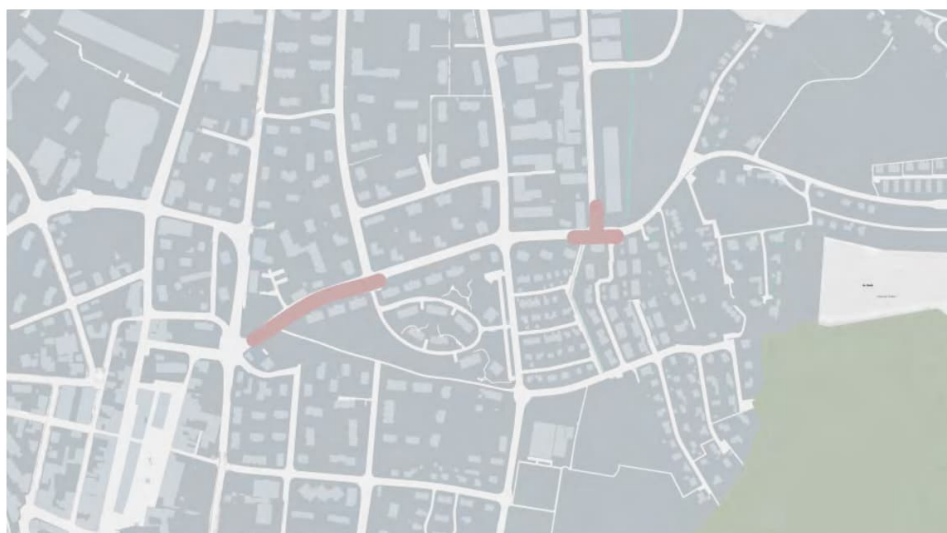


Figure 4 : Extrait de la fiche de mesure 9.2 du PA3

Actuellement, la majorité du trafic en provenance ou à destination des quartiers Est de Bulle emprunte les rues de la Condémine et de Riaz pour accéder à la H189 et à l'autoroute. Conformément au schéma de circulation pour l'horizon 2030, il s'agit d'améliorer l'accès aux quartiers Est de l'agglomération via la route de l'Etang/route de Fribourg, mais sans pour autant que la route de Morlon ne devienne un accès privilégié pour se rendre au centre-ville et/ou pour transiter. Le bon fonctionnement des aménagements récemment terminés sur la route de Riaz et la rue du Château-d'En-Bas dépendent des mesures prises sur ce tronçon. Ces différents aménagements font partie des mesures nécessaires pour permettre une bonne accessibilité, tous modes confondus, à la Ville de Bulle selon « Vision 2030 – Accessibilité, trafic et aménagements ».

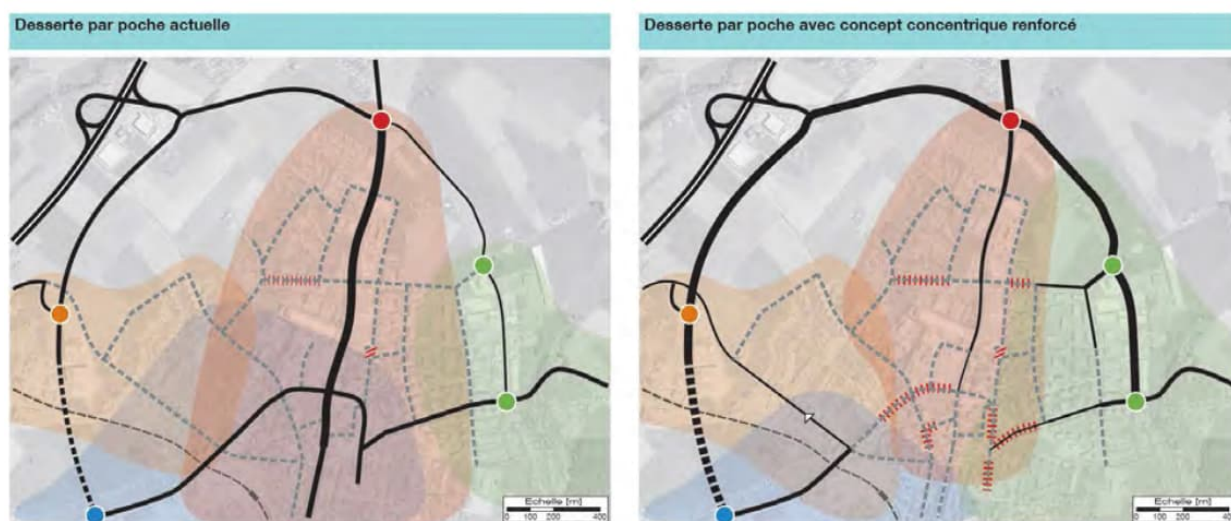


Figure 5: Schémas de la desserte actuelle des quartiers Est et de la desserte planifiée

Les objectifs du réaménagement sont donc de :

- Renforcer la fonction de distribution de la route de contournement et de distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs sensibles ;
- Intensifier l'usage de la route de Fribourg/rue de l'Etang comme route de distribution dans le but de décharger le centre de Bulle (en particulier la rue de la Condémine et la route de Riaz) et privilégier la circulation des bus ;
- Modérer les axes routiers principaux existants dans les traversées de lieux de vie et de zones sensibles telles que les itinéraires des écoles en abaissant les vitesses maximales ;
- Mettre en conformité les arrêts de bus selon la LHand ;
- Redonner un aménagement de qualité à cette voie en aménageant des espaces paysagers et arborés ;
- Réduire les nuisances sonores en diminuant la limite de vitesse maximale à 30 km/h ;
- Améliorer la sécurité et la fluidité des cycles en leur garantissant un espace suffisant pour dépasser les véhicules à l'arrêt et vice-versa.

Ce projet permettra à la fois d'améliorer l'utilisation des transports publics grâce à la mise en conformité selon la LHand des arrêts de bus et renforcera l'utilisation de la mobilité douce sur le secteur. En effet, la mise en zone 30 km/h sur ce tronçon garantira une plus grande sécurité pour les piétons, notamment les écoliers, qui empruntent le bus.

De plus, le cadastre du bruit élaboré en 2013 a débouché, en 2018, sur une décision d'assainissement au bruit routier, selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), de la part du canton. Cette décision a mis en évidence les tronçons routiers sur lesquels des mesures d'assainissement sont nécessaires afin de réduire les nuisances sonores. Le présent secteur de la route de Morlon en fait partie et sa mise en zone 30, ainsi que les aménagements modérant le trafic, permettront d'atteindre les valeurs d'immission fixées par la législation.

. / .

4. Réaménagement de l'espace public

4.1 Description des travaux

Réaménagement routier

La largeur des deux voies de la chaussée, séparées par une allée d'arbres centrale, sera réduite à 3.75 m. Cette largeur a été définie afin de permettre aux vélos de dépasser le bus lorsqu'il est à l'arrêt, améliorant ainsi la fluidité de ces derniers. Leur sécurité sera également augmentée par le passage à 30 km/h garantissant un partage plus harmonieux de la chaussée avec les voitures, au vu de la différence de vitesse grandement réduite entre les deux types d'usagers. Afin de réduire l'impression de largeur de la voie de circulation et de diminuer les vitesses des véhicules motorisés, une surface colorée de 0.75 m sera réalisée de part et d'autre de la bande centrale.

Pour les piétons, deux trottoirs d'une largeur de 2.25 m sont prévus de part et d'autre de la chaussée offrant un cheminement aisé pour deux personnes côte à côte.



Figure 6 : Situation - Réaménagement de la route de Morlon

Le projet prévoit également une coordination avec le PAD Cité Pré-Vert, notamment pour l'aménagement paysager, la position de l'abribus, mais surtout pour la présélection nécessaire à la sortie du parking souterrain et permettant un tourne-à-gauche facilité pour les habitants.

Sans le réaménagement tel que présenté ce jour, la sortie privée se situe au droit de l'arrêt de bus existant et les véhicules doivent attendre le passage du bus pour pouvoir sortir.

Toutefois, bien que coordonnés au niveau du résultat final, les travaux privés du PAD Cité Pré-Vert et les travaux communaux peuvent être réalisés de manière indépendante.

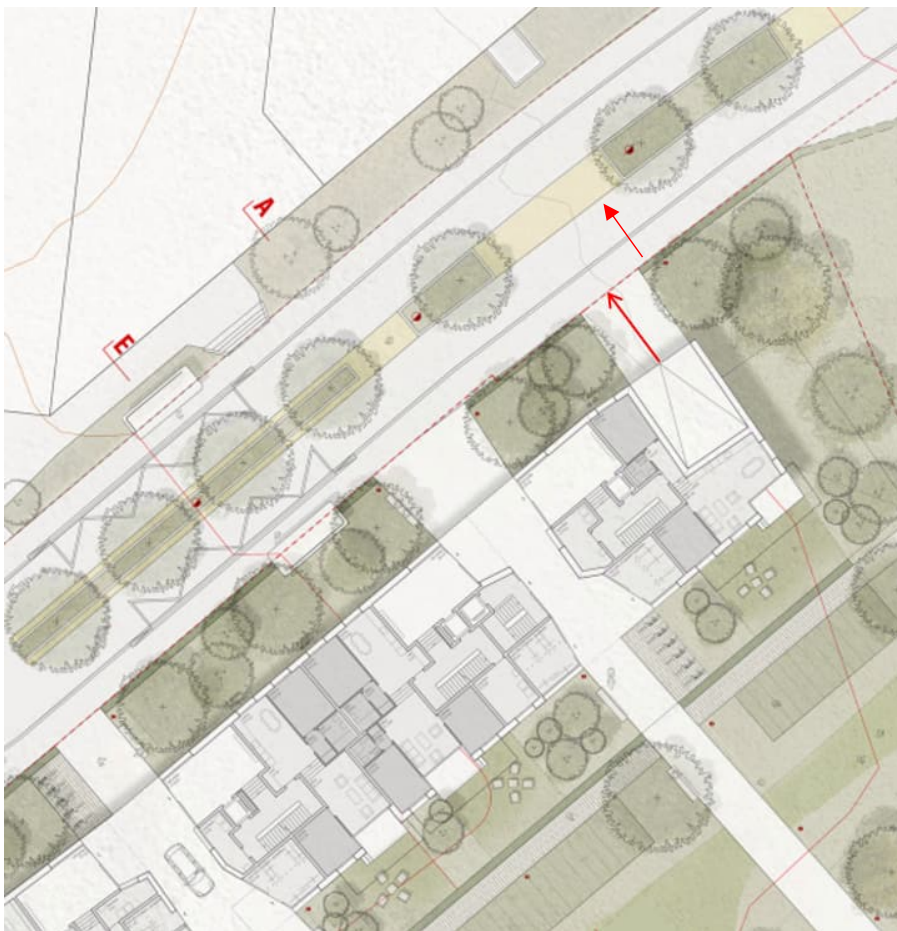


Figure 7: Présélection de la sortie du parking du PAD Cité Pré-Vert

Arborisation

A la route de Morlon, une allée centrale d'arbres est prévue et permet la plantation de 22 nouveaux arbres. Néanmoins, pour permettre cette réalisation, il est nécessaire d'abattre 10 arbres existants dont l'état sanitaire est faible, voire mauvais, comme le confirment les spécialistes en la matière. Cette configuration permet également une revalorisation de l'eau de ruissellement de chaussée qui, au lieu d'être récoltée par le réseau communal d'évacuation des eaux, via des grilles de routes, est dirigée vers la noue centrale. Ainsi, cette eau sera infiltrée dans le sol et permettra un arrosage naturel des arbres.

Arrêt de bus

L'arrêt de bus Pré-Vert de la ligne 202 Mobul sera mis en conformité selon la LHand avec des quais d'une hauteur de 22 cm et des bordures adaptées permettant un accostage des bus le plus proche possible du bord du quai. La hauteur du quai limite la pente à l'intérieur du bus, ainsi les personnes à mobilité réduite peuvent emprunter les transports publics de manière autonome, sans aide extérieure.

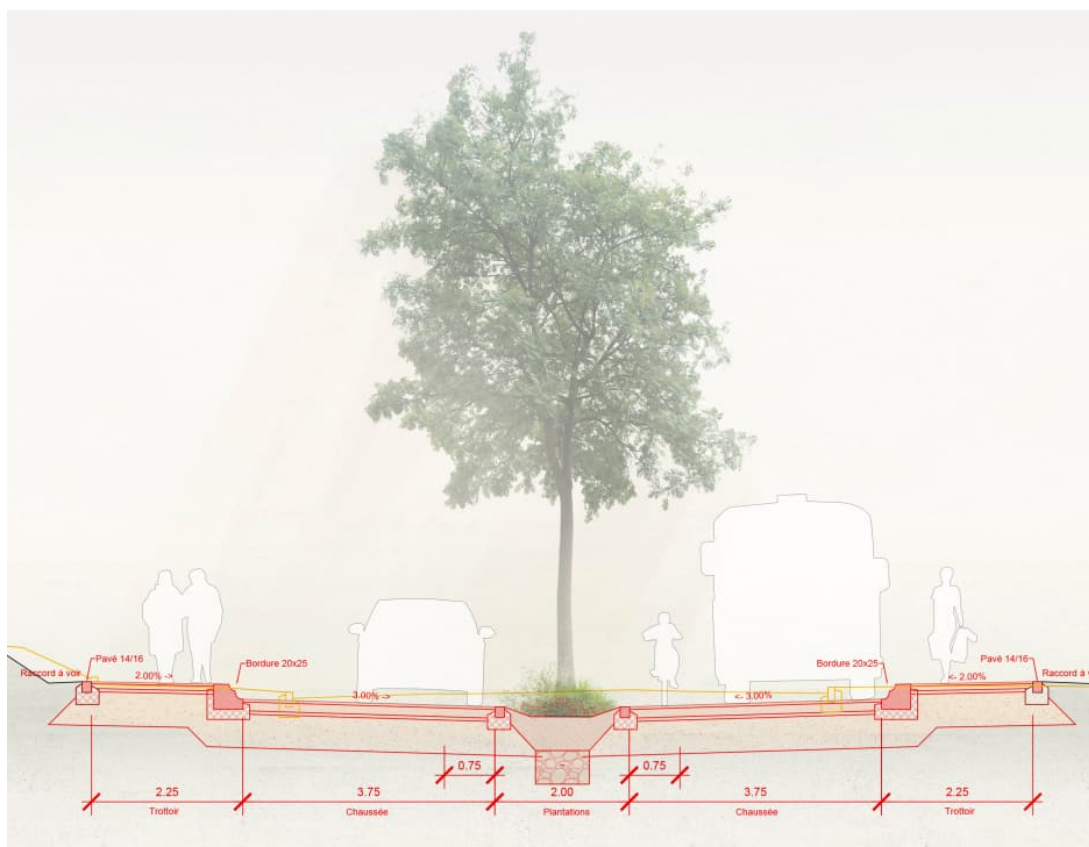


Figure 8: Arrêt de bus - Réaménagement de la route de Morlon

4.2 Coût des travaux

Travaux préparatoires	Fr. 159'900.00
Aménagements paysagers	Fr. 114'200.00
Terrassement et infrastructure	Fr. 493'300.00
Bordures et pavages	Fr. 98'700.00
Revêtement	Fr. 158'800.00
Eclairage public et abribus	Fr. 182'600.00
Signalisation et marquages	Fr. 41'100.00
Honoraires	Fr. 95'300.00
Divers et imprévus	Fr. 124'900.00
Total HT	Fr. 1'468'800.00
TVA 8.1 %	Fr. 118'972.80
Emprises de terrain	Fr. 12'600.00
Total TTC	Fr. 1'600'372.80
Montant arrondi à	<u>Fr. 1'600'000.00</u>

Le coût total des travaux pour le réaménagement des espaces publics est devisé à Fr. 1'600'000.00 TTC.

Ce montant bénéficie du financement conjoint de la Confédération et de Mobul dans le cadre du projet d'agglomération de 3^e génération. La subvention se monte à Fr. 400'000.00 TTC. De plus, une participation du canton de Fr. 140'000.00 est attendue pour la mise en conformité des arrêts de bus. Une aide cantonale aux investissements est également attendue.

5. Réfection des infrastructures

5.1 Description des travaux

L'assainissement du réseau 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.

Pour rappel, 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.

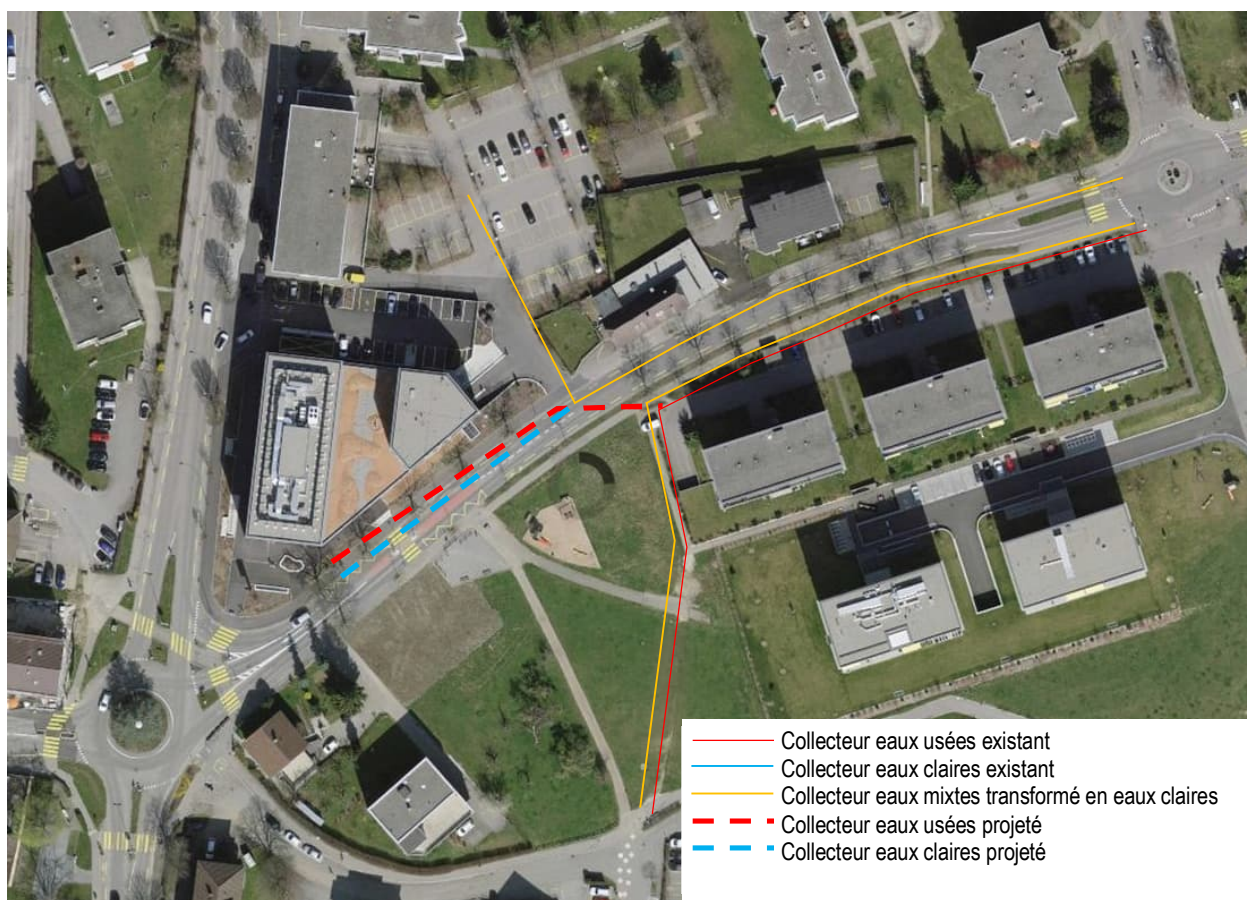


Figure 9: Emplacement approximatif des canalisations

5.2 Coût des travaux

Travaux préparatoires	Fr. 37'700.00
Canalisations EU et EC	Fr. 263'600.00
Raccordements privés	Fr. 75'300.00
Honoraires	Fr. 37'700.00
Divers et imprévus	Fr. 37'700.00
Total HT	<u>Fr. 452'000.00</u>

6. Crédit demandé

6.1 Réaménagement de l'espace public

Réaménagement de l'espace public	Fr. 1'600'000.00
Fonds énergie 1 %	Fr. 16'000.00
Fonds culture et embellissement 1 %	Fr. 16'000.00
Total investissement, TVA 8.1 % comprise	Fr. 1'632'000.00
Montant arrondi à	<u>Fr. 1'640'000.00</u>

6.2 Infrastructures d'épuration

Réfection des infrastructures HT (TVA récupérée)	<u>Fr. 452'000.00</u>
--	-----------------------

Crédit total demandé	<u>Fr. 2'092'000.00</u>
-----------------------------	--------------------------------

Le Conseil communal sollicite l'octroi d'un crédit de Fr. 2'092'000.00 pour le réaménagement de la route de Morlon (secteur Condémine–Corbières), dont à déduire une subvention de la Confédération pour un montant de Fr. 400'000.00 et une participation du canton pour la mise en conformité selon la LHand des arrêts de bus pour un montant de Fr. 140'000.00. De plus, une aide cantonale aux investissements est attendue.

Financement : Par emprunt de Fr. 2'092'000.00 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