

Ville de Bulle
Mandats d'étude parallèles
« Centre-ville de Bulle »
Rapport final



© Urbanité(s)

Auteurs :

Peter Giezendanner, architecte EPFL, urbaniste FSU REG A

Vladimir Salina, géographe-urbaniste UNIL

avenue de Sévelin 32B

CH-1004 Lausanne

t 021 626 23 56

lausanne@team-plus.ch

rue de Gruyères 53

CH-1630 Bulle

t 026 323 27 80

bulle@team-plus.ch

rue du Simplon 17

CH-1920 Martigny

t 027 723 27 80

martigny@team-plus.ch

Contenu	
1. Cadrage	5
1.1 Contexte	5
1.2 Localisation	7
1.3 Équipes	8
1.4 Collège	8
1.5 Groupe d'accompagnement	9
1.6 Déroulement des MEP	10
1.7 Critères d'appréciation	11
2. Rappel des éléments essentiels du cahier des charges	12
2.1 Périmètre	12
2.2 Enjeux du site	14
2.2.1 Secteur A, Marché	14
2.2.2 Secteur B, Grand-Rue	17
2.2.3 Secteur C, Tilleul	20
2.2.4 Secteur D, Alpes	22
2.2.5 Secteur E, Saint-Denis	24
3. Présentation des projets	26
3.1 Déroulement de la phase de dialogue	26
3.2 Dialogue 1	27
3.2.1 Dreier Frenzel	27
3.2.2 Urbanité(s)	29
3.2.3 Arch. Nicolo Privileggio (PSAU)	31
3.2.4 bbz landschaftsarchitekten	33
3.3 Recommandations pour le degré 2	35
3.3.1 Recommandations générales	35
3.3.2 Recommandations particulières pour l'équipe Urbanité(s)	39
3.3.3 Recommandations particulières pour l'équipe bbz	41
3.4 Dialogue 2	44
3.4.1 Urbanité(s)	44
3.4.2 bbz landschaftsarchitekten	47
3.5 Recommandations pour la synthèse	49
3.5.1 Recommandations pour l'équipe Urbanité(s)	49
3.6 Synthèse	56
3.6.1 Urbanité(s)	56
3.7 Recommandations finales suite à la synthèse	59
4. Suite du processus	62
5. Approbation du rapport par le collège	63

Annexes

Planches de rendus des équipes, dialogues 1, 2 et synthèse

Notes de stationnement des équipes, dialogue 1, 2 et synthèse

Synthèses des coûts des équipes, dialogue 1, 2 et synthèse

Rapport de vérification des coûts, dialogue 2

Synthèses des ateliers consultatifs

1. Cadrage

1.1 Contexte

Érigée sur une butte à quelques 750 mètres d'altitude, la ville originelle de Bulle s'est développée au fil des décennies pour devenir rapidement une ville à caractère marchand. En 1805, en quelques heures, la ville est ravagée par un incendie qui détruit la quasi-totalité des bâtiments. Lors de la reconstruction, une grande esplanade sera dégagée en lieu et place d'une rangée de maisons, formant l'actuelle place du Marché. De cette reconstruction rapide et quasi-totale, l'ensemble du centre-ville de Bulle va revêtir un caractère homogène et cohérent dans le traitement architectural et des espaces publics.

Dès la seconde moitié du XIXe siècle, la ville ne va cesser de croître. En 1981, le raccordement au réseau autoroutier va provoquer une forte augmentation de la population et un essor économique. De nombreux nouveaux quartiers sont créés autour du noyau ancien. L'aménagement de l'espace public s'adapte aux modes de vie et de déplacement de la population, avec pour conséquence une certaine détérioration de ses qualités initiales. Parallèlement à la réalisation de la route de contournement en 2007, la Ville de Bulle réaménage son centre historique. Par un traitement minutieux des revêtements et des profils des rues, le réaménagement vise à réhabiliter les espaces publics du centre-ville, dans le respect de leur substance historique.

Fin décembre 2022, la commune de Bulle, fusionnée avec La Tour-de-Trême en 2007, compte plus de 26'000 habitants. La forte croissance démographique, le récent déplacement de la gare, la densification en cours de plusieurs quartiers et la restructuration en conséquence de l'espace public dynamisent considérablement la centralité de Bulle. Afin d'accompagner qualitativement ce développement, la Ville de Bulle a réalisé une étude de mobilité intitulée « Vision 2030 ». Cette dernière, confirme le rôle de distribution de la route de contournement et renforce le caractère multimodal du centre-ville. Elle vise avant tout à limiter le trafic de transit, à tranquilliser l'aire du centre-ville et à renforcer le caractère piétonnier du centre historique.

C'est dans ce contexte que la Ville a réalisé les présents MEP dont l'objectif principal était de proposer un **projet de réaménagement des espaces publics du centre-ville** sur l'ensemble du périmètre de projet. Cela, afin de répondre aux nombreux enjeux en termes de mobilité, d'aménagement et de végétalisation que représentent le développement et la valorisation du centre-ville.

Les enjeux publics du projet ont nécessité la réalisation d'une démarche participative afin d'intégrer les usagers (habitants, usagers, employés, etc.) à l'élaboration de leur cadre de vie. Il a été décidé **d'intégrer cette démarche à la réalisation des MEP, sous un format consultatif**. Elle a ainsi permis une réelle prise en compte des considérations de la population durant le processus de réflexion et d'élaboration.



Bulle, 1925

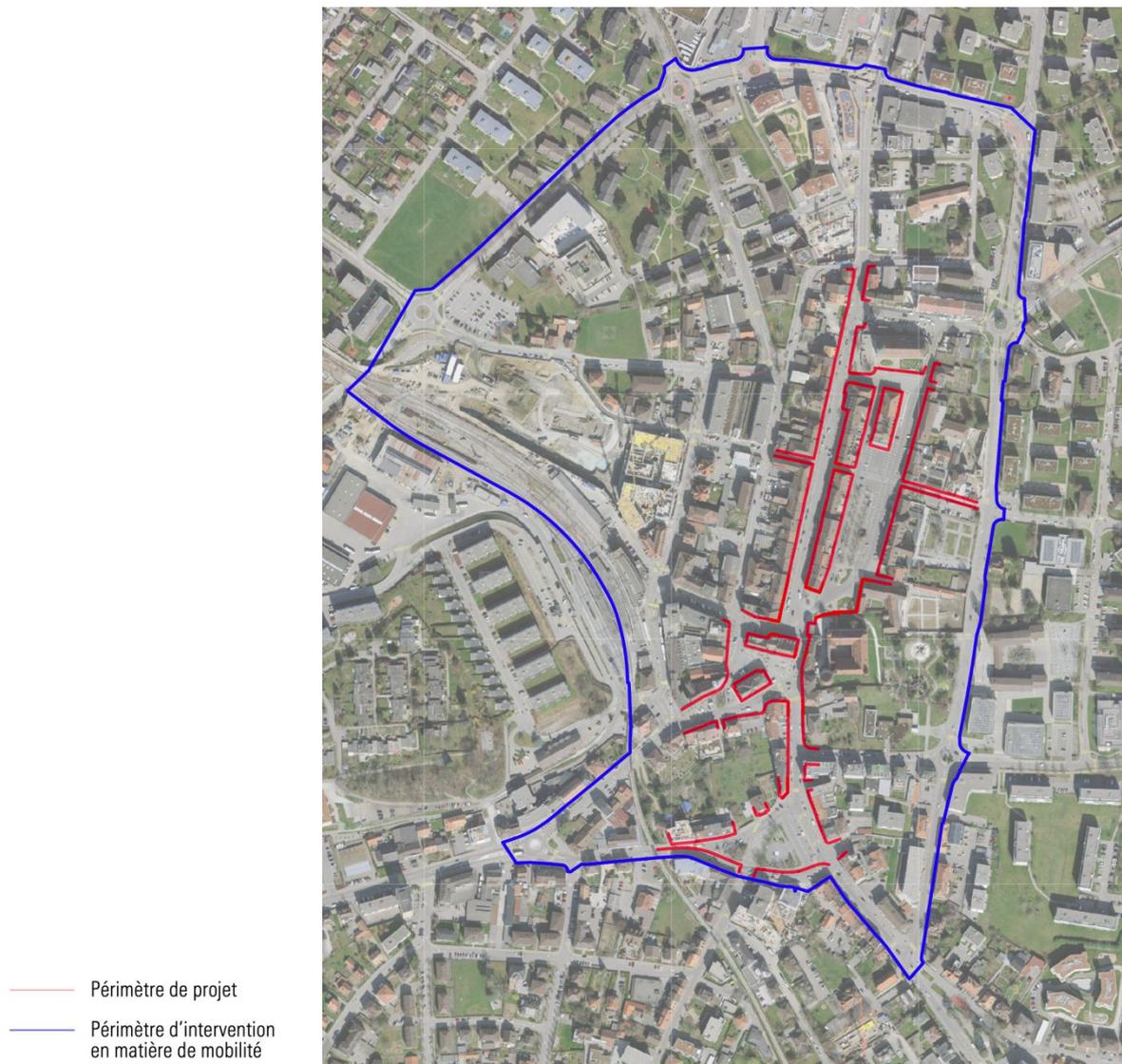
1.2 Localisation

Le périmètre de projet comprend le centre historique de la ville de Bulle. Il se compose notamment de la place du Marché, de la Grand-Rue, de la place des Alpes et de la place Saint-Denis.

Le périmètre d'intervention en matière de mobilité comprend une portion plus large de la ville. Il est délimité par la rue du Château d'En-Bas au nord, par la rue de la Condémine à l'est, par la place Saint-Denis au sud et par le tracé des voies ferrées à l'ouest.

Les périmètres sont précisés dans le chapitre 6.1 du programme des MEP (Document B).

Le périmètre rouge indique le périmètre d'intervention possible pour un réaménagement. Il n'y a pas de volonté de réaménager la rue St-Denis.



Orthophoto 2020, Ville de Bulle

1.3 Équipes

Quatre bureaux ont été mandatés sur procédure sélectives pour prendre part au premier degré. Les équipes pluridisciplinaires sont pilotées par un architecte, un urbaniste, ou un architecte-paysagiste. Le bureau pilote est mis en évidence ci-dessous.

Les équipes participant aux MEP devaient au minimum être composées de bureaux d'architectes ou d'urbanistes, d'architectes-paysagistes, d'ingénieurs en mobilité, d'ingénieurs civils.

Les équipes pouvaient s'adjoindre d'autres mandataires jugés nécessaires par les soumissionnaires, tels qu'un spécialiste du patrimoine.

- > **Dreier Frenzel Sàrl** - DUO architectes paysagistes / Landschaftsarchitekten - Bcph ingénierie - INGPHI SA – Julia Widmann
- > **Urbanité(s) SA** - FORSTER-PAYSAGE sàrl - Christe & Gyax Ingénieurs Conseils SA - Basler & Hofmann SA
- > **Arch. Nicolo Privileggio (PSAU)** - MARIA TELES ARQUITECTURA PAISAGISTA - Ing. Luca Della Lucia - Studio Tecnico d'Ingegneria dott. Ing.
- > **bbz landschaftsarchitekten bern gmbh** - LVPH architectes Sàrl - Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung - Vincent Becker Ingénieurs Fribourg Sàrl

1.4 Collège

Présidence

M. Bruno Marchand Architecte-urbaniste

Conseillers communaux

M. Jacques Morand Syndic

M. David Seydoux Vice-syndic

M. Nicolas Pasquier Conseiller communal

Commission d'aménagement

M. Martin Rauber Président de la commission

M. Malik Seydoux Membre

M. Constantin Ruffieux Membre

Experts externes

M. Yves Delacrétraz Ingénieur civil, spécialiste en mobilité

M. Klaus Holzhausen Architecte-paysagiste

M. Sylvain Malfroy Historien spécialisé en patrimoine, architecture et urbanisme

1.5 Groupe d'accompagnement

Afin d'apprécier certains aspects particuliers, le Collège a fait appel aux personnes ci-dessous, qui ont une fonction consultative et ne disposent pas du droit de vote.

Accompagnateurs techniques

M. Alexandre Malacorda	Ville de Bulle, Urbaniste de Ville
M. Cédric Jungo	Ville de Bulle, Ingénieur de Ville
Mme Marissa Scarangella	Ville de Bulle, Cheffe du service aménagement

Bureau d'aide au maître d'ouvrage (BAMO – team+)

M. Peter Giezendanner	Architecte-urbaniste
M. Christian Jaeger	Ingénieur en mobilité

Consultation des usagers (Enoki)

M. Baptiste Gex	Ingénieur en environnement
Mme Axelle Marchon	Architecte

1.6 Dérroulement des MEP

Le mandat a été adjudgé par la Ville de Bulle (ci-après désigné comme « maître d'ouvrage » – MO)

Planning

Lancement de la procédure sélective	avril 2023
Séance d'information publique	avril 2023
Sondage de la population	avril-mai 2023
Sélection des équipes	juin 2023
Atelier consultatif 0	juin 2023
Séance de lancement des MEP	juillet 2023
Dialogue 1	octobre 2023
Atelier consultatif 1	novembre 2023
Séance collège 1	novembre 2023
Séance de lancement dialogue 2	décembre 2023
Dialogue 2	avril 2024
Atelier consultatif 2	mai 2024
Séance collège 2	mai 2024
Séance de lancement synthèse	mai 2024
Synthèse	juillet 2024
Séance de restitution	septembre 2024
Exposition publique, vernissage	octobre 2024

1.7 Critères d'appréciation

Les projets ont été évalués selon les critères suivants, sans ordre d'importance :

- > Pertinence de la réponse aux enjeux et aux autres éléments du cahier des charges ;
- > Qualité du concept d'espace public, de qualification et diversification des usages ;
- > Articulation de l'aménagement avec son contexte bâti (articulation des seuils, mise en valeur) et non bâti (accessibilité, perméabilité, cohérence) ;
- > Prise en compte et valorisation du contexte patrimonial ;
- > Qualité du concept d'arborisation et de végétalisation, pertinence et cohérence des essences et plantes utilisées et prise en compte des enjeux liés au réchauffement climatique (gestion des eaux, valorisation des sols) ;
- > Qualité des solutions du point de vue des mobilités (diminution du trafic de transit, gestion du stationnement, report spatial et modal, mesures incitatives) ;
- > Rationalité, réalisme et économie du projet : adéquation des propositions avec la faisabilité technique et économique communale. Les solutions doivent être trouvées dans des améliorations parcimonieuses et respectueuses des aménagements existants.
- > Détail de la prise en compte des modifications en sous-sol nécessaire au projet.

2. Rappel des éléments essentiels du cahier des charges

2.1 Périmètre

Périmètre de Projet

Le périmètre de projet comprend l'ensemble du cœur historique de la ville de Bulle. Bien qu'il comprenne différents secteurs comportant chacun des enjeux spécifiques, une réflexion globale est nécessaire afin d'obtenir une cohérence de projet. Cette réflexion doit permettre de mettre en évidence la compréhension du contexte urbain (tissu bâti, affectations, axes de circulation, espace public, paysage, etc.). Aucune proposition d'aménagement n'est demandée hors du périmètre.

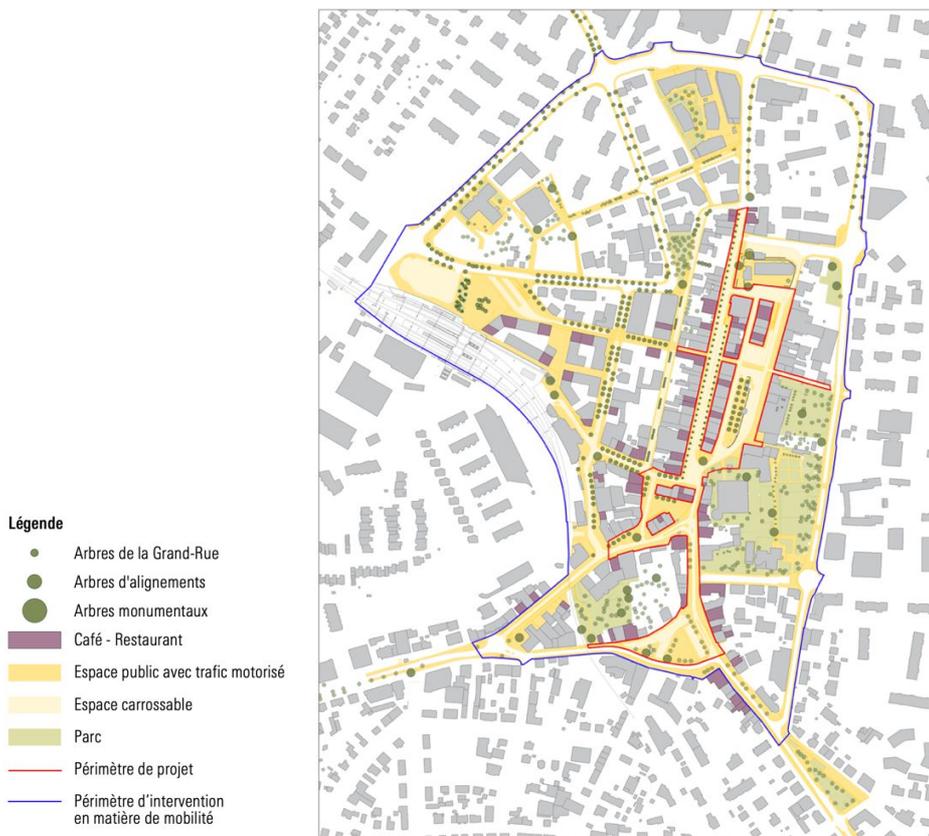
Périmètre de réflexion mobilité

Dans le cadre de ce processus, une réflexion globale doit être réalisée en termes de mobilité, tous modes confondus, à savoir la mobilité douce (MD), les transports publics (TP), les véhicules motorisés (TIM) ainsi que les véhicules de livraison.

Pour ce faire, les équipes sont invitées à travailler sur un périmètre élargi, afin de pouvoir proposer des solutions pertinentes concernant le traitement de ces thématiques.

Dès lors, les projets devront détailler les solutions en termes de gestion du stationnement des places de parc en lien avec les propositions de réaménagement des espaces publics (localisation, quantification, horaires), les régimes de circulation et les mesures d'accompagnement y relatives.

Des propositions quant aux fermetures temporaires de certains accès lors de manifestations devront également être formulées.



Périmètres de réflexion du cœur historique et de mobilité pour le centre-ville de Bulle, reportés sur un plan qui présente une image synthétique du centre-ville. Le plan met en évidence les éléments que le groupe d'experts a estimé fondamentaux de la situation actuelle et des projets connus. Le plan a un caractère indicatif, les périmètres sont cependant impératifs.

Secteurs

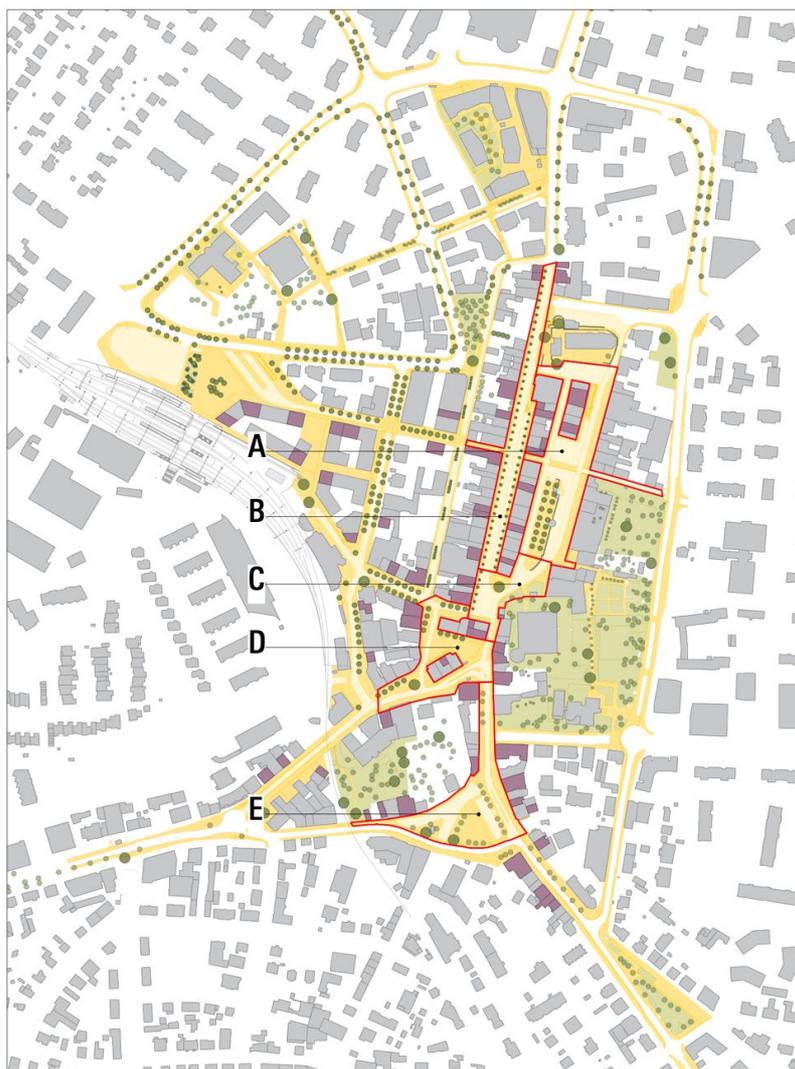
Les périmètres de projet sont les 5 secteurs figurant sur le plan ci-dessous. Bien que les périmètres soient précisément déterminés, les limites entre les différents secteurs ne doivent pas être visibles matériellement. Le sentiment d'un seul et même espace public du centre historique doit prédominer.

Les équipes devront élaborer des avant-projets conceptuels pour les secteurs précités. Ces propositions détailleront les réaménagements des espaces publics et préciseront :

- > Leurs usages ;
- > Les matérialités, le mobilier urbain et l'éclairage public ;
- > Les types de plantations ;
- > Le traitement fin en matière de mobilité et de stationnement tous modes confondus (TIM, vélos, motos, scooters, véhicules de livraison), eu égard à la réflexion globale ;
- > Les priorisations des interventions.

Les périmètres de projet sont les 5 secteurs figurant sur le plan ci-dessous :

- > Secteur A, Marché
- > Secteur B, Grand-Rue
- > Secteur C, Tilleul
- > Secteur D, Alpes
- > Secteur E, Saint-Denis



Les cinq secteurs du centre-ville de Bulle

2.2 Enjeux du site

2.2.1 Secteur A, Marché



Principes et enjeux principaux

La Place du Marché est considérée comme un lieu complémentaire à la Grand-Rue, en tant qu'espace ouvert, offrant de multiples possibilités d'appropriation, et tirant parti des dégagements sur le château et les façades qui forment la place.

Les enjeux principaux mis en avant sont les suivants :

- > Étendre les secteurs piétons, en particulier à la rue de la Promenade et la Place du Marché (entre le tertre et la « Mucca ») ;
- > Activer et animer ces espaces et y aménager des terrasses tout en permettant une polyvalence d'usages ;
- > Garder la situation contrastée entre le tertre densément végétalisé et la Place du Marché dégagée et ouverte ;
- > Valoriser l'axe piéton Albert-Rieter - La Rieta, de la Place de la Gare jusqu'à la rue de la Condémine, en intégrant les relations latérales de l'axe, en particulier avec le tertre et la place du Petit Marché ;
- > Créer un axe végétal le long de la rue du Marché ;
- > Maintenir les aménagements de la Place de l'Église et y planter un arbre majeur ;
- > Intégrer le maintien et la rénovation des WC publics ;
- > Traiter les thématiques de mobilité et de stationnement tous modes confondus (TIM, vélos, motos, scooters, véhicules de livraison) eu égard à la réflexion globale.

Attentes spécifiques

Arborisation

Situation

- > L'arborisation du tertre a évolué et a eu plusieurs configurations au travers des époques (2 ou 3 rangs). [L'état sanitaire de ces arbres est en cours d'étude].
- > Devant le front est (Ste-Croix, etc.) il n'y aujourd'hui pas d'arborisation. Pendant une période, une arborisation similaire à celle de la Grand-Rue était implantée (vers la fin XIXe). Certaines images anciennes montrent des arbres en tonneaux.
- > Des gravures du début XIXe ont présenté des images idéalisées avec une emprise et localisation de l'arborisation différente, mais cela n'est pas attesté.

Attendu

- > Garder la situation contrastée entre le tertre densément végétalisé et la place du Petit Marché dégagée et ouverte (l'arborisation pouvant être étendue d'un ou deux rangs vers le nord).
- > Maintenir les aménagements de la place de l'Église et y planter un arbre majeur.
- > Créer un axe végétal le long de la rue du Marché (alignement d'arbres).
- > En fonction des intentions du projet, des compléments d'arborisation peuvent être définis. Ils doivent s'inscrire dans le respect du contexte historique.
- > L'arborisation du tertre est à maintenir, elle peut être complétée, toutefois il s'agira de s'assurer que malgré la maturité différente des arbres, l'unité sera suffisante.
- > Une vision d'ensemble peut justifier le remplacement des arbres du tertre.

Le tertre et l'espace du monument Chenaux

Situation

- > La délimitation du tertre a évolué au cours du temps.
- > Le monument Chenaux a été érigé en 1933. Son emplacement et son l'orientation, face au château, revêtent un caractère symbolique et ne doit pas être remis en cause.
- > Les abords du monument (parterres fleuris, bassin) constituent un ensemble dont l'intérêt est moindre.
- > Le pavage en arc du tertre est relativement récent, il n'a pas de caractère historique.

Attendu

- > Aménager la place en rapport avec les vues vers les monuments en privilégiant des espaces publics le plus ouverts possible. Le caractère dégagé de la Place du Petit Marché doit être maintenu.
- > Une revalorisation de cet espace est attendue, tant du point de vue des aménagements, des usages possibles, du mobilier urbain, etc.
- > Les aménagements autour du monument Chenaux peuvent être revus.

Terrasses

Situation

- > Essentiellement le long de la rue de la Promenade les établissements ont installé des terrasses sur domaine public et le tertre.
- > Il n'y a pas d'unité entre les terrasses.
- > Certaines sont sobres et s'intègrent bien, d'autres ont plus d'impacts sur l'espace.
- > Les Halles et le Paradiso ont des terrasses dans des espaces couverts dénivelés intégrés aux bâtiments.

Attendu

- > Animer ces espaces et y aménager des terrasses tout en permettant une polyvalence d'usages.
 - Il s'agit de trouver une (des) logique(s) d'aménagement pour les terrasses, ou du moins définir un cadre.
 - L'emprise des terrasses peut s'étendre (si cela est possible par les situations).
 - Une équité entre établissements est à trouver.
 - La saisonnalité est à prendre en compte, des situations diverses peuvent être trouvées en fonction des jours de semaine / heures des journées.

Accès et stationnement

Situation

- > Le secteur de la place du Marché comprend actuellement 130 places de parc payantes, limitées à 2 heures maximum.
- > La suppression du stationnement sur la place du Petit Marché est actée.
- > La suppression du stationnement devant les Halles est actée.

Attendu

- La suppression du stationnement sur la place du Petit Marché (entre le Tertre et le « Paradiso ») est actée.
- La suppression du stationnement sur la Rue de la Promenade est actée
- Des places de parc le long de la rue du Marché sont à maintenir et doivent permettre de répondre à un besoin de stationnement courtes durées pour les commerces à proximité.

Régime de circulation

Attendu

- > Étendre le secteurs piétons, en particulier à la rue de la Promenade et la place du Marché
- > Définir les mesures qui permettent d'y parvenir et d'y limiter le trafic de transit et celui occasionné par la recherche de places de parc.

Traversée de l'axe Rieter - Lion d'Or - Rieta

Situation

- > Les passages de la Promenade et du Lion-d'Or deviennent partie prenante de l'axe menant à la gare
- > Matériellement, cet axe n'est aujourd'hui que peu perceptible.
- > La piétonisation de la partie amont (entre le tertre et la place du Petit Marché) est actée.

Attendu

- > Valoriser l'axe piéton Albert-Rieter - La Rieta, en intégrant les relations latérales de l'axe, en particulier avec le tertre et la place du Petit Marché
- > La mutation de cet axe doit se traduire par des mesures à définir.
- > Sa perception doit être plus soutenue.

Autres données à prendre en compte

- > Marché hebdomadaire / folklorique à maintenir.
- > Étudier la possibilité de déplacer ou d'étendre les marchés hebdomadaires) et folkloriques) sur d'autres secteurs du centre-ville
- > Colonne Morris.
- > Kiosque à Musique à valoriser.
- > WC publics à maintenir.



2.2.2 Secteur B, Grand-Rue

Principes et enjeux principaux

La Grand-Rue est un des lieux de référence de Bulle. Son attractivité et son confort en tant qu'espace public doivent être renforcés.

Les enjeux principaux mis en avant sont les suivants :

- > Remplacer l'arborisation existante, selon l'état de santé des arbres, dans le respect du contexte patrimonial, afin de lui donner des conditions de développement adaptées aux futures situations climatiques, en intégrant l'aménagement de terrasses ;
- > Améliorer la transversalité piétonne et l'assurance d'un espace suffisant aux déplacements longitudinaux ;
- > Traiter les thématiques de mobilité et de stationnement tous modes confondus (TIM, vélos, motos, scooters, véhicules de livraison) eu égard à la réflexion globale.

Attentes spécifiques

Aménagements réalisés en 2007

Attendu

- > Les aménagements réalisés en 2007 visaient à restituer la situation du milieu du XIX^e siècle. Ce principe d'aménagements est à maintenir. En particulier, le profil : trottoir + bordure + plan pavé + cunette + chaussée.

Terrasses

Situation

- > Certains (tous) établissements ont installé des terrasses sur domaine public.
- > Pour partie, il s'agit de terrasses aménagées en « decks » par-dessus les surfaces pavées, pour partie ce sont des tables de café sur les trottoirs et/ou le pavage.
- > Les pentes et la proximité de la chaussée rend parfois les terrasses compliquées
- > Il n'y a pas d'unité entre les terrasses.
- > Certaines sont sobres et s'intègrent bien, d'autres ont plus d'impacts sur l'espace.

Attendu

- > Il s'agit de trouver une (des) logiques d'aménagement pour les terrasses, ou du moins définir un cadre.
- > L'emprise des terrasses peut s'étendre (si cela est possible par les situations).
- > Une équité entre établissements est à trouver.
- > La saisonnalité est à prendre en compte, des situations diverses peuvent être trouvées en fonction des jours de semaine / heures des journées.

Arborisation

Situation

- > L'arborisation réalisée dans le cadre des travaux de 2007 visait à restituer celle qui préexistait dès la fin du XIXe siècle.
- > L'essence choisie correspond à celle qui existait avant les travaux.
- > Le choix d'arbres de petites dimensions correspond à la volonté de restituer l'état de référence, l'objectif étant non pas de créer un alignement imposant, mais au contraire d'accompagner avec légèreté les façades. Ainsi, les arbres actuels sont à considérer comme rattachés aux façades et non comme un alignement d'avenue.
- > Aujourd'hui, ces arbres souffrent en raison d'un dispositif technique inadapté et des chocs répétés des véhicules en stationnement (voir l'étude « Évaluation des arbres et de leur fosse sur la Grand Rue », Microsol, 2021).
- > La suppression en 2014, d'une place sur trois a permis d'écarter les voitures garées des arbres, mais cette mesure reste insuffisante, le manque d'aération de la terre reste problématique.
- > L'étude d'évaluation des arbres et de leurs fosses recommande une nouvelle plantation, avec plusieurs options techniques encore pas abouties en regard de la prise en compte du contexte historique.

Attendu

- > Dans le respect du contexte patrimonial, remplacer l'arborisation afin de lui donner des conditions de développement adaptées aux futures situations climatiques, en intégrant l'aménagement de terrasses et du stationnement.
 - Le remplacement des arbres et du dispositif technique doit être envisagé (fosses de plantations). Le projet devra proposer une arborisation en cohérence avec le contexte historique, mais qui réponde aux besoins vitaux des arbres.
 - L'état du XIXe siècle reste l'état de référence. Cela concerne en particulier l'échelle des arbres, leur implantation et la matérialité du sol.

Stationnement

Situation

- > Le secteur de la Grand-Rue comprend actuellement 49 places de parc payantes, limitées à 1 heure au maximum.

Attendu

- > Des places de stationnement le long de la Grand-Rue sont à maintenir et doivent permettre de répondre à un besoin de stationnement courtes durées pour les commerces à proximité.
- > Arbitrage entre les besoins entre l'accessibilité au centre et les autres usages (déambulation, terrasses, prolongements extérieurs des commerces, arborisation, qualités de la perception des espaces, ...).
- > Consolidation de l'offre en stationnement pour vélos.

Régime de circulation

Situation

- > L'axe est à double sens en zone 30.
- > Une part importante du trafic concerne du transit.

Attendu

- > Améliorer la transversalité piétonne et assurer un espace suffisant aux déplacements longitudinaux
- > Assurer une accessibilité tous modes.
- > Définir les mesures qui permettent d'y parvenir et d'y limiter le trafic de transit et celui occasionné par la recherche de places de parc.

Traversée de l'axe Rieter - Lion d'Or - Rieta

Situation

- > De venelles secondaires, les passages de la Promenade et du Lion-d'Or deviennent partie prenante de l'axe menant à la gare.
- > Matériellement, cet axe n'est aujourd'hui que peu perceptible.

Attendu

- > La mutation de cet axe doit se traduire par des mesures à définir.
- > Sa perception doit être plus soutenue.

Autres données à prendre en compte

- > Marché folklorique en été, marché de Noël et autres manifestations.

Profil longitudinal et transversal qui rend complexe les aménagements.



2.2.3 Secteur C, Tilleul

Principes et enjeux principaux

Les abords du Tilleul sont un espace précieux pour le confort des piétons et sa relation avec la Place du Marché doit encore être renforcée.

Les enjeux principaux mis en avant sont les suivants :

- > Valoriser les abords du Tilleul existant en offrant des relations transversales et diagonales confortables, dans le respect des aménagements réalisés en 2009 (contexte historique) ;
- > Revaloriser le secteur entre le tilleul, le parvis du château et le monument « Pierre Nicolas-Chenaux » ;
- > Améliorer les perméabilités piétonnes ;
- > Traiter les thématiques de mobilité et de stationnement tous modes confondus (TIM, vélos, motos, scooters, véhicules de livraison) eu égard à la réflexion globale.

Le parvis du Château de Bulle sera traité dans le cadre du concours dit « du Château ». Dès lors, l'image finale dudit concours sera transmise aux mandataires, afin de garantir un lien et une cohérence dans le projet.

Attentes spécifiques

Aménagements réalisés en 2007

Situation

- > Espace vide « triangulaire » avec régime de priorité à droite.
- > Peu d'appropriation de cet espace par les piétons.

Attendu

- > Redéfinir un espace appropriable pour les piétons et les activités de la rue.

Le tilleul

Situation

- > Le secteur du tilleul a fait l'objet d'un réaménagement dans le cadre des travaux de 2007. Il a été rattaché à la façade de la banque cantonale en supprimant le passage des voitures à cet endroit. Ce point doit être maintenu.

Attendu

- > Valoriser les abords du Tilleul existant en offrant des relations transversales et diagonales confortables, dans le respect des aménagements réalisés en 2009 (contexte historique).
- > Revaloriser le secteur entre le tilleul, le parvis du château et le monument Pierre Nicolas-Chenaux (cohérence à viser, améliorer les perméabilités piétonnes).
- > Le tilleul et ses aménagements doivent être valorisés dans le respect des caractères patrimoniaux.
- > Une amélioration de l'appropriation de ses abords est possible (bancs, assises, sol...).

Le parvis du château

- > Jusque vers 1970, le château était ceint de constructions, à l'emplacement d'échoppes médiévales. Les espaces plantés étaient limités aux douves.
- > Après la démolition des bâtiments au nord du château, des aménagements paysagers d'ornement ont été réalisés.
- > Le modelé de terrain correspond à l'implantation d'une sous-station électrique.
- > L'assainissement et la transformation du château a fait l'objet d'un concours en 2022, remporté par le bureau Aeby Aumann Emery Architectes Sàrl.
- > Le projet comprend les aménagements extérieurs qui viseront à valoriser la lisibilité des douves avec leur caractère d'ouvrage défensif.
- > Le projet doit être pris en compte comme tel.
- > D'éventuelles propositions compatibles avec ce projet sont possibles en limite.

2.2.4 Secteur D, Alpes

Principes et enjeux principaux

La Place des Alpes est un espace ouvert, offrant de multiples possibilités d'appropriation par les piétons, notamment en lien avec les commerces et les restaurants implantés dans ce secteur.

Les enjeux principaux mis en avant sont les suivants :

- > Offrir des espaces généreux à tous les établissements publics et aux commerces bordant la place, tout en maintenant un espace public ouvert et perméable ;
- > Implanter un ou plusieurs arbres majeurs ;
- > Réaménager le carrefour Gruyères-Union-Vevey ;
- > Traiter les thématiques de mobilité et de stationnement tous modes confondus (TIM, vélos, motos, scooters, véhicules de livraison) eu égard à la réflexion globale.



Attentes spécifiques

Aménagements réalisés en 2007

Situation

- > Les aménagements réalisés en 2007 visaient à restituer la situation du milieu du XIX e siècle.
- > Les aménagements sont récents.
- > De manière générale, les aménagements sont très (trop) minéraux, occasionnant un potentiel îlot de chaleur.
- > La partie est de l'avenue de la Gare a fait l'objet d'un projet de réaménagement.

Attendu

- > La partie centrale peut être revisitée de manière approfondie.
- > Les aménagements suivants sont à maintenir :
 - Tronçon est de l'avenue de la Gare, en continuité du projet de la partie ouest.
 - Rue de Vevey.

Arborisation

Situation

- > Dans la partie centrale, l'arborisation est menue (arborisation le long des façades du Fribourgeois et devant la pharmacie, arbres type Grand-Rue), une arborisation plus importante avait été proposée en 2007, mais écartée par le SBC.
- > A relever : le platane « monumental » sur la rue de Vevey.
- > L'avenue de la Gare comprend une arborisation de même type que pour la Grand-Rue.

Attendu

- > Implanter un ou plusieurs arbres majeurs.
- > En fonction des intentions du projet, des compléments d'arborisation peuvent (doivent) être définis. Ils doivent s'inscrire dans le respect du contexte historique.
- > Le maintien de l'arborisation existante sur la place des Alpes est à évaluer en fonction d'une solution alternative.
- > Les abords du platane peuvent être revalorisés.

Terrasses

Situation

- > La place des Alpes regroupe plusieurs établissements, la situation est inégale par rapport à la possibilité de créer des terrasses.
- > L'Union dispose d'un très grand espace. Actuellement, le couvert provisoire a un très grand impact, mais la situation est en cours de régularisation.
- > Le Fribourgeois et la Potinière ont des terrasses plus compactes, « sur trottoir ».

Attendu

- > Offrir des terrasses généreuses à tous les établissements publics bordant la place, tout en maintenant un espace public ouvert et perméable.
- > Il s'agit de trouver une (des) logiques d'aménagement pour les terrasses, ou du moins définir un cadre.
- > L'emprise des terrasses peut s'étendre (si cela est possible par les situations).
- > Le long de l'avenue de la Gare, des terrasses pourraient être aménagées (côté nord).
- > Une équité entre établissements est à trouver.
- > La saisonnalité est à prendre en compte, des situations diverses peuvent être trouvées en fonction des jours de semaine / heures des journées.

Stationnement

Situation

- > Aujourd'hui l'aménagement est le fruit d'un compromis entre des espaces libérés ou non du stationnement.
- > Le secteur comprend 25 places (14 sur la place des Alpes et 9 devant les restaurants Le Fribourgeois et la Potinière).
- > La suppression du stationnement des places de parc sur la place elle-même (entre pharmacie et l'ex-office du tourisme est actée).
- > Le long de l'avenue de la Gare, à l'ouest, les places de stationnement sont prévues côté sud.

Attendu

- > La suppression du stationnement sur la place des Alpes est actée.
- > Arbitrage entre les besoins entre l'accessibilité au centre et les autres usages (déambulation, terrasses, prolongements extérieurs des commerces, arborisation, qualités de la perception des espaces, ...).
- > L'allègement des places de parc le long de la Potinière/Fribourgeois est à évaluer.
- > Le long de l'avenue de la Gare, à l'ouest, le maintien de places de stationnement côté nord est à évaluer.

Régime de circulation

Situation

- > Le secteur est actuellement en zone 30.

Attendu

- > Réaménager le carrefour Gruyères-Union-Vevey.
- > Définir les catégories de trafic « à accueillir » sur cet espace.
- > Le passage des voitures le long du Fribourgeois / Potinière peut être réalisé en zone de rencontre.



2.2.5 Secteur E, Saint-Denis

Principes et enjeux principaux

La Place Saint-Denis est un espace de liaison entre le Parc du Vieux-Comté, la rue Saint-Denis et la rue de Gruyères. L'usage de cet espace devra être amélioré, sans pour autant intervenir de suite sur des aménagements complets de l'espace public.

Les enjeux principaux mis en avant sont les suivants :

- > Améliorer la transversalité piétonne de la rue de Gruyères afin de connecter la Place Saint-Denis au front Est de la rue de Gruyères.
- > Activer la place Saint-Denis par des aménagements légers de type kiosques, bancs, échecs, pétanque, jeux, etc.
- > Revitaliser l'arborisation.
- > Intégrer le maintien et la rénovation des WC publics.
- > Traiter les thématiques de mobilité et de stationnement tous modes confondus (TIM, vélos, motos, scooters, véhicules de livraison) eu égard à la réflexion globale.

Attentes spécifiques

Aménagements réalisés en 2007 et plus récemment

Situation

- > La rue St-Denis et la rue de Gruyères (chaussée et trottoir est) ont été réaménagées récemment, elles ne doivent pas être touchées.
- > Le solde n'a pas été retouché (mis à part des mesures de circulation légères).
- > Les aménagements, très minéraux, autour du monument présentent un intérêt faible.
- > La valeur d'usage de cette place est aujourd'hui faible.

Attendu

- > Activer la place St-Denis par des aménagements légers de type kiosques, bancs, échecs, pétanque, jeux, etc.
- > Il n'est pas envisagé d'y réaliser des investissements importants.
- > L'aménagement proposé, léger, devra être réversible de manière à répondre aux évolutions futures.
- > Des propositions d'amélioration de son usage peuvent être proposées.
- > Une liaison piétonne entre la place des Alpes et la place St-Denis au travers des jardins privés est prévue, il s'agit d'en tenir compte.

Terrasses

Situation

- > Bien qu'il y ait quelques établissements, il n'y a presque pas de terrasses (seules existent les terrasses sur trottoir du Chantilly et de l'Écu).

Attendu

- > Il s'agit de définir si de nouvelles terrasses peuvent être créées et si celles qui existent peuvent/doivent être agrandies.
- > Une équité entre établissements est à trouver.
- > La saisonnalité est à prendre en compte, des situations diverses peuvent être trouvées en fonction des jours de semaine / heures des journées.

Arborisation

Situation

- > L'arborisation est relativement hétéroclite, avec quelques arbres plus importants et d'autres plus « anecdotiques ».
- > Le long de la rue de Gruyère les arrêts de bus et le réaménagement des places de parc sont récents et sont à maintenir.

Attendu

- > Proposer une stratégie d'arborisation adaptées au besoin d'évolutivité future de la place.

Stationnement

Situation

- > Le secteur comprend 59 places (17 dans le parking situé entre la place et l'arrêt de bus, 26 aménagées sommairement sur la place et 14 sur la rue de Gruyères au nord de la place).

Attendu

- > Propositions de gestion du stationnement pour les places maintenues.
- > Consolidation de l'offre en stationnement pour vélos.

Régime de circulation

Situation

- > Les rues de Gruyères et de St-Denis font actuellement partie de la limitation générale à 50 km/h. La zone 30 du centre-ville sera toutefois étendue prochainement et elles en feront partie.
- > Le barreau passant au nord de la place sert uniquement d'accès au stationnement et aux bâtiments riverains. Il ne doit pas être réouvert à la circulation générale.

Attendu

- > Améliorer la transversalité piétonne de la rue de Gruyères afin de connecter la place St-Denis au front est de la rue de Gruyères.
- > Définir les catégories de trafic « à accueillir » sur les différents espaces du secteur.
- > Définir les mesures qui permettent d'y parvenir.

3. Présentation des projets

3.1 Déroulement de la phase de dialogue

Dialogue 1 (13.10.2023)

Lors de ce premier dialogue, les quatre équipes ont présenté leur projet durant la matinée, en l'absence des autres équipes. L'après-midi, le Collège a :

- > passé en revue les différents projets ;
- > délibéré et effectué une première analyse de l'ensemble des projets. A la suite de l'atelier consultatif 1 (02.11.2023), le Collège s'est à nouveau réuni lors de la séance du Collège 1 (24.11.2023) afin de passer en revue les projets avec les apports de l'atelier consultatif et sélectionner les équipes retenues pour la suite de la procédure. Le Collège a retenu à l'unanimité deux projets parmi les quatre pour le dialogue 2, à savoir :
 - **Urbanité(s) SA** - FORSTER-PAYSAGE sàrl - Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA - Basler & Hofmann SA
 - **bbz landschaftsarchitekten bern gmbh** - LVPH architectes Sàrl - Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung - Vincent Becker Ingénieurs Fribourg Sàrl
- > émis des recommandations spécifiques à adresser à chacune des équipes retenues, en vue du dialogue 2.

La description des projets ainsi que les recommandations spécifiques du Collège à destination des deux projets retenus pour la suite sont retranscrites ci-après.

Dialogue 2 (25.04.2024)

Ce second dialogue a permis aux équipes retenues lors du dialogue 1 de présenter l'évolution de leur projet sur la base des recommandations émises par le Collège.

Le Collège a ensuite délibéré, selon la même procédure que lors du dialogue 1, pour définir un projet lauréat. L'équipe **Urbanité(s) SA** - FORSTER-PAYSAGE sàrl - Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA - Basler & Hofmann SA a été choisie à l'unanimité.

La description des projets ainsi que les recommandations du Collège à destination du projet lauréat pour la synthèse sont retranscrites ci-après.

Synthèse (04.07.2024)

La synthèse a permis de demander à l'équipe lauréate d'approfondir les usages prévus pour chaque secteur et de préciser les propositions qui sont essentielles et qui seront réalisées dans un contexte de parcimonie des interventions. Il a également été demandé à l'équipe de proposer des aménagements transitoires qui accompagneront la mise œuvre du schéma de circulation selon les étapes définies avec le Collège.

La description du projet ainsi que les recommandations finales du collège sont retranscrites ci-après.

3.2 Dialogue 1

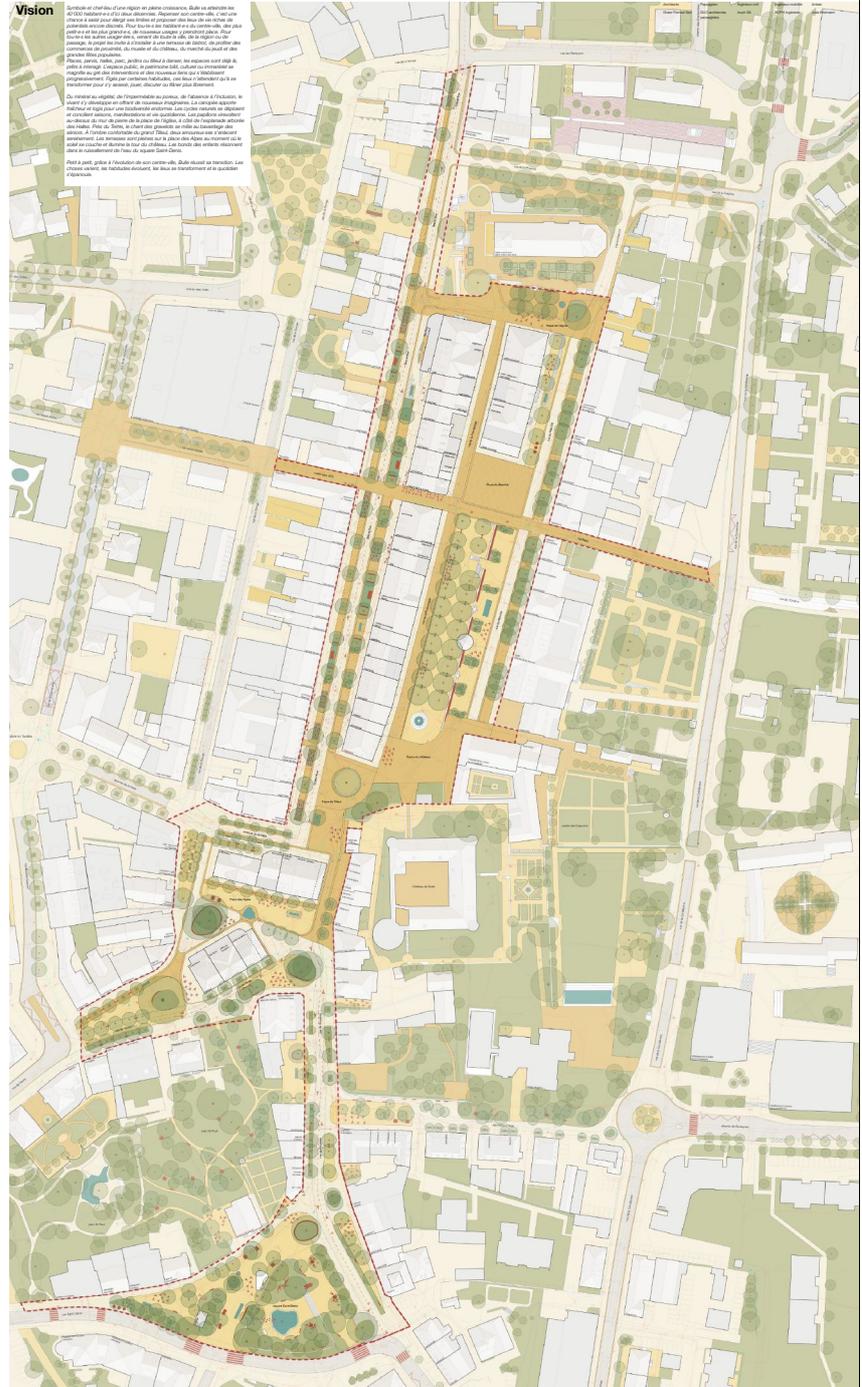
3.2.1 Dreier Frenzel

DUO architectes paysagistes

Bcph ingénierie

INGPHI SA

Julia Widmann



Plan de situation, rendu dialogue 1, octobre 2023

Posture de l'équipe

Face aux enjeux de la croissance de Bulle, ainsi qu'à la nécessité de valoriser le patrimoine du centre-ville et son panorama exceptionnel, le groupement met en avant une vision pensée par plusieurs actions : inclure, inviter, fédérer. Le centre-ville présuppose un lien entre les usages (commercial, culturel, patrimoniale) et la vie quotidienne. Il est alors proposé de démultiplier les usages, de renforcer l'identité de Bulle et de fédérer des espaces avec une identité propre. Passant par l'analogie d'un corset, l'enjeu consiste à connecter le cœur de Bulle à son corps. Une logique d'acupuncture urbaine est ainsi proposée afin d'intervenir là où les actions sont les plus adaptées, mais avec le plus d'impact possible, pour des effets durables dans le temps. L'urbanisme tactique mis en avant vise à gérer l'imprévisibilité, pour doter la Ville de réactivité et d'agilité. En outre, ce projet propose de prolonger la démarche participative, pour les phases de conception, de création et de fabrication du projet.

Appréciation globale du Collège

L'approche pragmatique et cohérente pour les éléments structurants du projet présenté a été appréciée par le Collège. De plus, les étapes de réalisation sont très structurées et la vision à (très) long terme est intéressante.

Néanmoins, le Collège a relevé une présentation parfois confuse et un manque de justification pour certains aménagements, en particulier celui des places. En particulier, la surabondance des dispositifs paysagers, trop souvent complexes induit une perte de lisibilité du projet. L'usage d'éléments telles que des cunettes détournées de leur fonction originelle mène une perte de sens de certaines propositions.

Appréciation des usagers

Le groupe d'usagers a apprécié la volonté d'avoir un centre-ville sans circulation, source d'un sentiment de sécurité favorisant la contemplation et les rencontres. Il s'est ainsi projeté dans une utilisation des terrasses « en toute tranquillité », mais aussi des espaces publics sans obligation de consommation. Le groupe relève toutefois qu'il s'agit d'un défi pour ce projet, notamment pour garantir une bonne accessibilité du centre. Il questionne à ce titre la disparition de l'arrêt de bus à la Place des Alpes.

En particulier, le groupe a souligné la pertinence des propositions pour redynamiser le secteur Saint-Denis (ombrage, kiosque, lien avec St-Paul). En revanche, il apprécierait trouver davantage de fonctions dans le secteur Marché (assises, jeux pour enfants), ainsi que plus de verdure aux Alpes, sans que cela soit forcément des arbres.

Autres

- > Il a été relevé que des éléments attendus dans le cahier des charges n'étaient pas présents dans le rendu du premier dialogue :
 - Vision d'ensemble au 1 :2000

Décision du collège

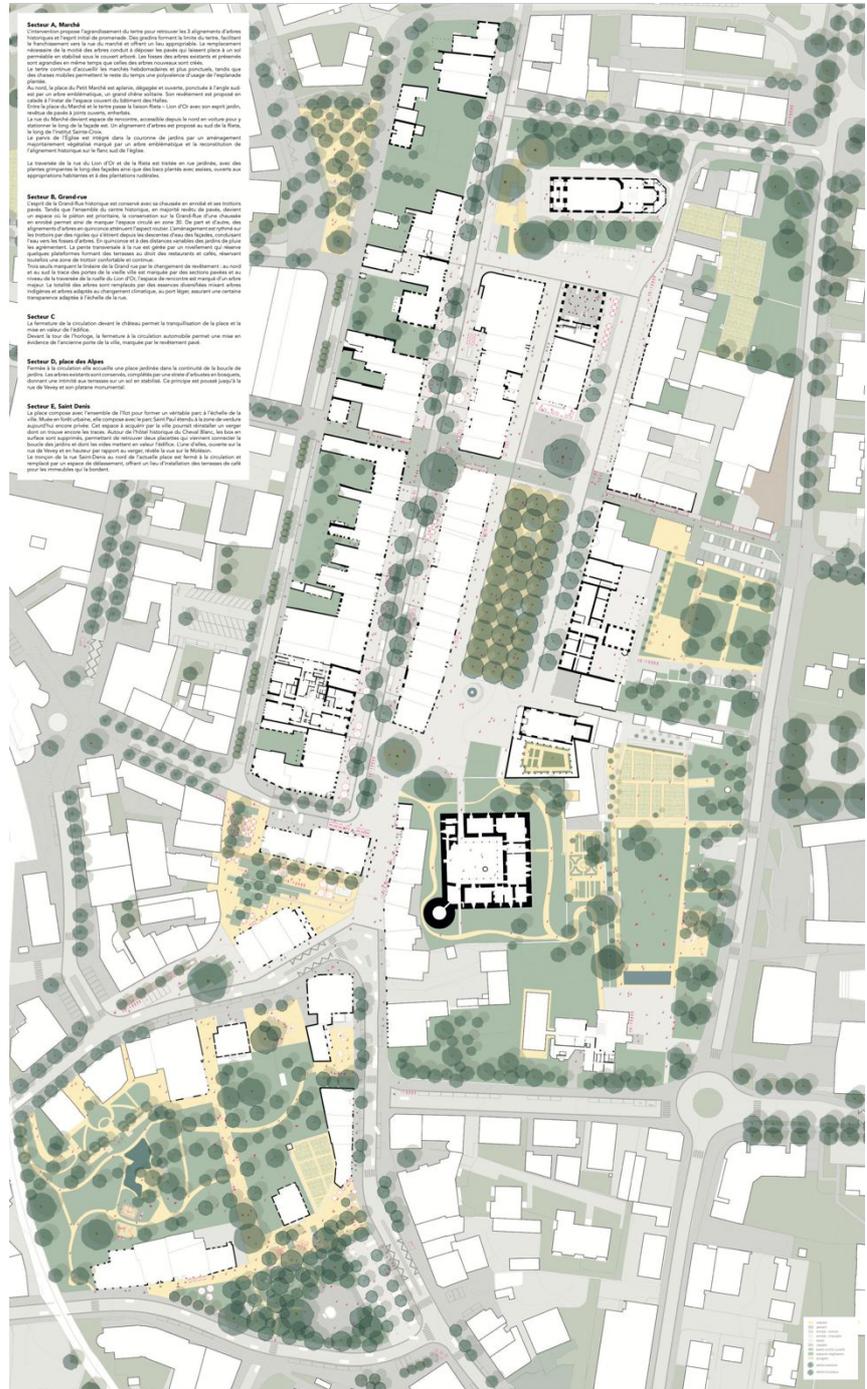
- > Le projet n'est pas retenu pour le deuxième degré.

3.2.2 Urbanité(s)

FORSTER-PAYSAGE

Christe & Gygax Ingénieurs Conseils

Basler & Hofmann



Plan de situation, rendu dialogue 1, octobre 2023

Posture de l'équipe

Le groupement a présenté son projet en mettant en avant 5 principes :

1. Révéler le tracé de la ville ancienne circonscrite par sa couronne de jardins ;
2. Valoriser le tracé des ruelles du Lion d'Or et de la Rieta en axe piétonnier majeur reliant la gare au stade et aux espaces publics naturels de Bouleyres ;
3. Mettre en évidence les grandes pénétrantes radiales reliant le paysage environnant au cœur de ville ;
4. S'appuyer sur cette structure paysagère pour conduire la nature environnante jusqu'au cœur de ville et créer une mosaïque de milieux ;
5. Répondre à l'attente sociale d'une ville plus verte, piétonne, animée, conviviale, accessible, en installant des parcours de mobilité douce reliant le centre à la campagne bulloise.

L'équipe propose l'image d'une ville où le piéton est prioritaire, mais qui conserve un accès aux poches de stationnement du centre par les voitures. Le schéma de mobilité, logique et fluide, vise à favoriser une accessibilité par la partie de la ville de là où l'on vient. A terme, le projet souhaite couper le trafic de la Grand-Rue pour stopper le trafic de transit.

Appréciation globale du Collège

Le projet séduit par son concept général, en particulier son insertion dans la structure urbaine, toutefois, le concept doit encore être consolidé. Le schéma de circulation, dont la boucle autour du centre-ville et l'accès aux poches de stationnement constitue un aspect fort du projet. La séquence libre de circulation place des Alpes – place du Tilleul – place du Marché est très appréciée.

Appréciation des usagers

Le groupe a apprécié les propositions de mise en valeur de certains axes de mobilité structurants, comme la liaison entre la gare et le bois de Bouleyres, zone très appréciée par la population, ou encore la liaison entre les parcs de St-Paul et de St-Denis. Il s'est également projeté dans l'utilisation du mobilier mobile et a apprécié les propositions en termes de revêtement de sol.

En particulier, le groupe s'est imaginé s'approprier le secteur Marché grâce aux chaises déplaçables. Il s'est toutefois demandé si les propositions pour la place du Marché elle-même ne prêterait pas les festivités de la Bénichon (carrousels). Côté Grand-Rue, le groupe a apprécié la verdure et les nombreuses assises déployées. Il s'étonne toutefois que la rue ait un double sens de circulation. De même, les usagers ont rencontré des difficultés à comprendre les propositions pour la Place des Alpes (ex : gradins).

Décision du collège

- > Le projet est retenu pour le deuxième degré. [Les recommandations spécifiques sont formulées ci-dessous.]

Posture de l'équipe

La vision d'ensemble de ce projet aux lignes claires propose une réinterprétation de la structure historique, par un élargissement du centre-ville avec les axes qui se développent depuis son centre. Le projet propose un esprit unitaire, basé autour de la restructuration de l'organisation de la mobilité. L'ensemble de la zone centrale (de la place des Alpes à l'église) est dédié aux piétons. Un élément fort du projet consiste au réemploi des pavés pour composer de nouveaux pavages, afin de proposer de nouvelles textures pour « ennoblir » certains espaces et ainsi tendre vers une unité des espaces publics.

La place du Tilleul devient un espace iconique, charnière entre la Grand-Rue et la place du Marché. Les parvis du château sont redéfinis, permettant une mise en tension des éléments forts du site. De plus, la géométrie du terre est revue.

Sur la place du Marché, un prolongement des niveaux vise à mieux lier par le sol pour une plus grande uniformité et pour créer de nouveaux espaces de rencontre. La Grand-Rue, quant à elle, subit un réaménagement de ses trottoirs et une nouvelle arborisation.

Globalement, une réduction de l'offre de parkings dans la vieille-ville est envisagée. Le schéma de circulation vise à faire passer le conducteur par une boucle à sens unique dans la Grand-Rue, afin de rejoindre un parking couvert. Une augmentation de la tarification vise à régler la demande, sans limitation des durées. Les jours de marché, un service de navettes pourrait être proposé.

Appréciation globale du Collège

Le projet est clair et lisible. Le groupement indique que les propositions consistent en de petites modifications, mais dans les faits, les aménagements sont considérables. Il n'y a pas assez de prise en compte du contexte bullois et de l'existant.

De plus, certains choix sont questionnés par le Collège, comme la décision de planter sur le Petit Marché ou encore l'agrandissement de l'espace du château, jugé trop important. Les revêtements choisis sont très minéraux. Finalement, le schéma de circulation manque de naturel.

Appréciation des usagers

Le groupe a particulièrement apprécié les propositions pour les secteurs Tilleul, Alpes et Saint-Denis. Il y a trouvé des opportunités pour flâner, observer, profiter d'espaces ombragés ou encore faire des rencontres. Il a relevé comme point fort les zones avec des gradins ou des escaliers, qui permettent différents usages. Le schéma de mobilité semble également avoir répondu aux besoins, notamment l'idée d'un système de navette pour accéder au centre.

En particulier, le groupe a apprécié la place du Tilleul et le sentiment de sécurité qu'elle procure. Aux Alpes et à St-Denis, il a souligné la pertinence d'avoir des espaces verts qui ne sont pas uniquement composés d'arbres, mais dont la verdure est au sol. Finalement, le groupe estime que le secteur Marché pourrait accueillir des éléments de jeux et d'ombrage, notamment proches des gradins. Il souligne aussi que l'aménagement de la place de l'Église est problématique pour certains événements (mariage, baptême, enterrement).

Décision du collège

- > Le projet n'est pas retenu pour le deuxième degré.

Posture de l'équipe

Le centre historique doit répondre aux besoins de toute l'agglomération. Le groupement fait ainsi le choix de maintenir la circulation et l'accessibilité aux commerces, tout en tendant vers un rééquilibrage des modes, pour faire place aux piétons et aux cyclistes.

En termes d'aménagements, les revêtements de la place du Tilleul sont unifiés, afin de renforcer les limites de la place pour renforcer sa lecture. Le monument Cheneau est déplacé au centre de la place du Tilleul. Les rues commerçantes plantées sont renforcées dans une logique de meilleure gestion de l'eau - ville éponge. Il est proposé que la Place des Alpes soit investie par les habitants et commerces, pour une place à leur image, sans interventions trop lourdes.

La stratégie mobilité, reprise de la vision 2030, permet de créer des zones de rencontre. Dans une logique de cohabitation, les pavés visent à faire sentir aux véhicules motorisés qu'ils ne sont pas au bon endroit, afin de libérer le centre du trafic de transit. Cela offre une certaine flexibilité, car ces espaces peuvent être investis par les véhicules lors des manifestations/événements d'envergure. Afin d'offrir une nouvelle offre de stationnement, suite à la diminution des places de parc au centre, le groupement propose d'aménager un parking arborisé au secteur E (Saint-Denis), avec potentiel de mutabilité en un espace public à termes.

Appréciation globale du Collège

Le projet agit aux bons endroits, par des propositions parcimonieuses. Il valorise également la cohabitation des modes (MD, TP, TIM). Il en découle un plan de circulation modulable, apportant une souplesse dans le temps. Cette dimension du projet a été appréciée par le Collège. Le projet présente de bonnes qualités spatiales et un travail considérable a été réalisé pour le plan de stationnement.

Appréciation des usagers

Le groupe a apprécié la mise en évidence des traces historiques de la ville (marquage, au sol, de l'ancien mur médiéval), qui devient une nouvelle attraction culturelle. Le projet a donné l'envie au groupe de se promener librement et flâner dans les espaces du centre, notamment dans le secteur Tilleul.

En particulier, le groupe a apprécié la mise en valeur de la traversée Rieta - Lion d'Or, ainsi que les aménagements de la Place du Marché et du tertre, qui permettent de se poser, observer ou encore manger une glace à l'ombre (devant le Mucca). En termes de mobilité, le groupe s'étonne que la Grand-Rue ait un double sens de circulation et questionne la pertinence d'un parking à St-Denis. Si quelques places peuvent demeurer, le groupe apprécierait avoir une zone de rencontres, de jeux, de sport, voire un parc pour chien.

Décision du collège

- > Le projet est retenu pour le deuxième degré. [Les recommandations spécifiques sont formulées ci-dessous.]

3.3 Recommandations pour le degré 2

Les recommandations ci-après ont été adressées aux équipes retenues pour le 2^e degré.

3.3.1 Recommandations générales

Aménagements existants

- > Comme cela est indiqué dans le cahier des charges (Document B, p.10), il est demandé de *veiller à la rationalité, au réalisme et à l'économie du projet. L'adéquation des propositions avec la faisabilité technique et économique communale est nécessaire. Dès lors, les solutions doivent être trouvées dans les améliorations parcimonieuses et respectueuses des aménagements existants.*
- > Ainsi, les propositions doivent s'appuyer sur les aménagements réalisés en 2007 et ne doivent proposer qu'exceptionnellement des interventions sur ces éléments encore récents. En particulier, les aménagements tels que les cunettes, les surfaces pavées ou les bordures, doivent, dans la mesure du possible, être conservés. Cela n'exclut pas des modifications parcimonieuses qui doivent être clairement justifiées.
- > Il est encore rappelé que les aménagements de 2007 sont le résultat d'un accord avec les autorités de protection du patrimoine et s'appuient sur une étude historique. S'agissant d'un site de grand intérêt patrimonial (ISOS national), cette composante doit rester au cœur des réflexions et des propositions.
- > Il est évident que l'assainissement de l'arborisation de la Grand-Rue implique des interventions sur le pavage. Il est ainsi demandé que les équipes proposent des solutions d'intervention précises, en accord avec le principe de parcimonie, le respect du contexte patrimonial et les besoins vitaux de l'arborisation.

Coûts de réalisation et priorisation

- > Il est nécessaire de veiller à la rationalité des coûts et des priorisations, ce qui peut être précisé comme suit :
 - Rationalité économique : les coûts-bénéfices des interventions et de la priorisation des étapes de réalisation doivent être optimaux,
 - Rationalité financière : les propositions, en particulier les étapes de réalisation, doivent correspondre à la capacité financière d'une ville de la taille de Bulle,
 - Rationalité opérationnelle : les étapes de réalisation doivent correspondre aux possibilités de gestion d'une administration de l'échelle de la Ville de Bulle, par exemple au niveau de l'organisation du suivi des projets,
 - Rationalité technique : les étapes de réalisation doivent correspondre aux chantiers dont l'ampleur et la localisation doit être compatible avec le maintien du bon déroulement des activités au centre-ville.
- > Ainsi, les étapes de réalisation doivent expliquer la prise en compte des éléments mentionnés ci-dessus.
- > Le détail des coûts (sous-sol et hors-sol) doit être estimé sur la base d'avant métrage détaillé de tous les éléments de construction.

Étapes

La question des étapes doit être largement approfondie. Il s'agit de prendre en compte dans le projet les aspects suivants liés aux étapes :

Aspects financiers

- > Des étapes doivent être définies en fonction de la capacité financière de la commune à absorber de tels investissements.
- > Il est attendu un chiffrage du projet par étape et par secteur.

Aspects liés à la mobilité

- > Les étapes doivent correspondre à la mise en œuvre des schémas de circulation, d'objectifs en lien avec le stationnement, etc.

Aspects liés à l'animation et à la vitalité du centre-ville

- > Une animation des espaces publics doit être visée au cours de toutes les étapes de réalisation. Il s'agit en particulier d'éviter que des « périodes mortes » s'installent et entraînent une baisse d'attractivité de certaines parties du centre-ville.
- > Les successions de chantiers doivent permettre le maintien de la vitalité du centre, en particulier pour ce qui concerne l'attractivité à de commerces.

Priorisation et définition des étapes en fonction d'une dynamique du changement

- > Chaque étape doit en principe constituer un ensemble cohérent.

Arborisation

- > Une réflexion précise concernant le phasage de la plantation de nouveaux arbres/plantations doit être amenée.

Présentation des étapes de réalisation

- > En plus du projet de réaménagement du centre-ville « complet » (à long terme), il est demandé de présenter l'état d'aménagement à chaque étape en précisant notamment :
 - Le périmètre ;
 - Les coûts de réalisation ;
 - Les enjeux en termes de d'animation et de vitalité, avec les mesures d'accompagnement proposées ;
 - Le schéma de circulation mis en place ;
 - Le nombre, la localisation, ainsi que la gestion des places de parc.
- > Il est demandé aux équipes de fournir un effort important de présentation pour permettre une bonne lisibilité des étapes et des mesures liées.

Participation et usages

- > Les apports de la démarche participative doivent être pris en compte par les équipes tout au long du processus. Il s'agit des résultats du sondage de la population, des recueils des besoins par secteur réalisés par le groupe représentatif et finalement des recommandations issues des échanges entre les équipes et le groupe représentatif en date du 2 novembre 2023.
- > Il est attendu des équipes qu'elles définissent les usages attendus dans chaque secteur, en réponse aux besoins des usagers et usagères.

Espaces verts et besoin de fraîcheur

Adaptation aux changements climatiques

- > La ville a besoin de plus d'espaces verts. Une augmentation de la canopée est souhaitée, afin d'améliorer les conditions de régulation climatique et l'état de la biodiversité en ville.
- > L'équipe doit proposer des aménagements favorisant la perméabilité des sols.
- > L'adaptation des réseaux souterrains doit être précisée.
- > La question de l'eau en ville doit être intégrée au projet (autant pour la gestion des eaux de pluie que par d'éventuels jeux d'eau, fontaines, etc.).
- > La gestion des eaux de pluie doit viser à conserver la majorité des eaux météoriques sur le site (perméabilité du sol, infiltration, ...).

Schéma de circulation

- > Les schémas de circulation doivent assurer la suppression du trafic de transit à travers le périmètre d'intervention ou à le contraindre très fortement.
- > Ce schéma de circulation doit également éviter au maximum les trajets de recherche de places de parc et les détours des véhicules en entrée/sortie du centre-ville.
- > Le schéma de circulation doit par ailleurs maintenir le tracé des lignes de bus actuelles et prévoir celui de la ligne planifiée (ligne 4 passant par le Château-d'En-Bas, La Léchère et la gare).
- > De manière générale, en cas de suppression d'un sens de trafic pour les TIM, il doit être mentionné si le contre-sens cyclable est autorisé ou non.
- > Pour la Grand-Rue, les ateliers ont révélé l'intérêt des solutions avec un sens unique, principalement en raison du plus faible impact perçu de la circulation, en particulier sur les terrasses. Les équipes doivent se déterminer par rapport à une telle solution et présenter les avantages de la solution qu'elles retiennent.
- > Pour la Grand-Rue, les équipes doivent proposer une solution qui diminue le trafic et les effets induits (nuisances, sécurité, etc.).

Stationnement

Il s'agit d'être précis et structuré dans les propositions de gestion et de tarification du stationnement. Il est notamment attendu :

- > Des propositions de durée de stationnement par secteur / rue.
- > Des propositions de plages horaires payantes avec leur justification. Une extension des horaires en soirée est souhaitée pour inciter les clients des restaurants à utiliser les parkings en ouvrage.
- > Des propositions de tarification en tenant compte de la situation actuelle (tarifs actuels) et de l'usage prioritaire des parkings en ouvrage.
- > Des propositions d'adaptation des durées et tarifs sur les parkings en ouvrage existants.
- > Une démonstration par étape de la faisabilité des propositions en termes d'offre et de demande par rapport à la situation actuelle.
- > Une évaluation des effets de la mise en œuvre des différentes mesures.
- > Éventuellement des exemples de gestion du stationnement dans d'autres villes présentant les mêmes enjeux que Bulle.

Secteur A, Marché

- > Ce secteur doit rester modulable afin de conserver une marge de manœuvre lors des événements majeurs. Les propositions d'arborisation ne doivent pas contraindre les événements.
- > Évaluer s'il est opportun d'arboriser la place St-Pierre en tenant compte de manifestations qui s'y déroulent (en lien avec l'église)
- > Il est nécessaire de faire des propositions mieux développées pour la rue de la Promenade.

Terre

- > Les propositions doivent démontrer de la prise en compte de la valeur patrimoniale du terre (murs, kiosque, etc.).
- > Une stratégie de maintien et de remplacement des arbres doit être présentée (temps de transition, transplantation de sujets du même volume, etc.). La question de l'unité avec les arbres existants doit être abordée et présentée (coupes, étapes, lien avec l'état sanitaire des arbres).
- > Des propositions pour les revêtements du terre doivent prendre en compte les besoins spécifiques du marché (alimentaire) qui s'y déroule. Par exemple, les sols en stabilisé sont peu adaptés pour des raisons d'hygiène, particulièrement en cas de pluie, de vent, ou autres.

Secteur B, Grand-Rue

- > En particulier pour la Grand-Rue, la prise en compte des aménagements réalisés en 2007 est très importante (CF recommandation générale).
- > Pour l'arborisation et son remplacement, il est également renvoyé aux remarques générales. La solution d'arborisation devra répondre en particulier à la vitalité des arbres, au respect du contexte patrimonial et aux futures conditions climatiques. La manière dont ces éléments ont été pris en compte doit être présentée.

3.3.2 Recommandations particulières pour l'équipe Urbanité(s)

Recommandations par secteurs

Secteur A, Marché

- > Le Collège salue l'effort fourni par l'équipe de proposer des espaces facilement franchissables, appropriables et dotés d'une polyvalence d'usages. L'implantation d'arbres remarquables est également appréciée.
- > Le Collège relève que les interventions proposées sont très lourdes et remet en question certains choix, compte tenu de la demande de rationalité et de parcimonie des propositions.
- > L'extension du tertre doit être vérifiée. Les emmarchements ne semblent pas opportuns, une articulation plus subtile avec la partie aval doit être trouvée.
- > Il est nécessaire de développer une réflexion très précise sur le phasage (transplantation des arbres, nouvelle unité du tertre, coût, etc.).
- > Il est demandé de garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- > La création d'une terrasse sur la place du Petit Marche coupe cet espace de son contexte et rend son usage pour certaines manifestations difficile, ce qui est accentué par l'arbre implanté à l'angle.

Secteur de l'église

- > La reconstitution de l'alignement historique du flanc sud de l'église est appréciée.
- > Cet espace peut être envisagé avec ou sans plantations, mais doit être capable d'accueillir les événements de l'église (communion, baptême, etc.)

Secteur B, Grand-Rue

- > Pour ce secteur, le projet doit être fondamentalement revu, il s'agit de revenir à une proposition qui respecte les aménagements de 2007.
- > Des alignements réguliers, en adéquation avec le contexte historique, sont à rétablir.
- > La plantation des arbres doit être au surplus compatible avec les réseaux souterrains.

Secteur C, Tilleul

- > Lors du premier dialogue, le groupement a indiqué que le premier acte serait la fermeture de la circulation devant le château. Il est demandé au groupement de préciser l'étapage du projet.
- > Les propositions devant le parvis du Château et la Chapelle de Notre-Dame de Compassion sont incompréhensibles. Il est nécessaire de les clarifier. En particulier, l'implantation la surface plantée devant la chapelle paraît très artificielle.

Secteur D, Alpes

- > La mise en relation de la place avec la « couronne des jardins » autour des anciennes limites de la ville est à préciser.
- > Le groupement a indiqué vouloir engager la mutation de la place par de petits aménagements. Il est demandé de préciser le type d'aménagements.
- > La proposition d'aménagement de gradins sur cette place est incomprise par les usagers (cf. Atelier de consultation 1).
- > Une solution plus simple doit être trouvée, tout en offrant des possibilités d'appropriation aux usagers.

Secteur E, Saint-Denis

- > La proposition est intéressante, en particulier la relation avec le parc de St-Paul et l'activation des espaces devant les bâtiments.
- > Des aménagements transitoires sont une piste à explorer pour cette place.

Recommandations mobilité

Schéma de circulation

- > Le Groupement propose une accessibilité au centre-ville via une boucle de circulation en zone 30 (*St-Denis / Vevey / Nicolas-Glasson / Lécheretta / Crêts / Château-d'En-Bas / Condémine / Tissot / Gruyères*) ainsi qu'une offre de stationnement organisée en poches. Le Collège a relevé l'intérêt et la pertinence de ce schéma qu'il s'agit d'affiner au deuxième tour en tenant compte des recommandations générales et des remarques ci-dessous.
- > Les périmètres des zones de rencontre doivent être précisés et argumentés. L'impact des fermetures de rues doit être documenté.
- > La faisabilité de la fermeture complète du tronçon central de la Grand-Rue doit être analysée et son impact doit être documenté.
- > Le passage de la « boucle d'accessibilité en zone 30 » via la rue Victor-Tissot doit être démontré au vu du sens unique et du passage des bus.
- > Dans certains cas, le marché est déplacé sur la Grand-Rue. Il est nécessaire de prendre en compte ce point dans les questions liées à la circulation.

Stationnement

- > Le Groupement propose une suppression de 123 places dans le périmètre aménagé (-40%) principalement situées à la Grand-Rue et à la Place du Marché, zones où les places de parc sont indisponibles les jours de marchés. Le Groupement fait par ailleurs une bonne démonstration de la faisabilité de cette suppression via les taux d'occupation et les mesures de gestion.
- > Cependant, le Groupement ne fait pas de propositions de tarification pour le stationnement en voirie et les parkings en ouvrage. Le Collège demande que le Groupement donne son avis et traite ce sujet en tenant compte des recommandations générales.

Mobilité douce

- > La mise en valeur et le traitement du barreau reliant la Condémine à la Gare sont appréciés. Il n'y a néanmoins pas encore de transposition convaincante de cette proposition dans le projet.
- > Pour les rues à sens unique, proposer le contre-sens cyclable partout où le gabarit le permet.

3.3.3 Recommandations particulières pour l'équipe bbz

Recommandations par secteurs

Secteur A, Marché

Le Tertre et l'espace du monument Chenaux

- > La différence de hauteur proposée pour l'arborisation est intéressante. Néanmoins, les coûts liés à la plantation et les contraintes techniques associées doivent être approfondies.
- > Le Collège recommande de ne pas déplacer le monument Chenaux.

Revêtements pavés et usages modulables

- > Les propositions amènent à une logique de cohabitation des modes prometteuse pour les espaces publics du centre-ville. L'aspect « modulable » du secteur en fonction des besoins est salué par le Collège, qui souhaiterait en apprendre plus à ce sujet.

Secteur de l'église

- > La valorisation des espaces verts et le renforcement de la place de l'église sont appréciés par le Collège.

Secteur B, Grand-Rue

- > La gestion des modes (MD, TP, TIM) doit être précisée.
- > La sécurité et la convivialité des terrasses doivent être prises en compte. En effet, une proximité trop importante des automobiles, alliée une vitesse de circulation trop élevée risquent de mettre à mal la convivialité de ces espaces. Il est demandé aux équipes de proposer des solutions à cette problématique.

Secteur C, Tilleul

- > La proposition est trop schématique et ne tient pas bien compte de la topographie.
- > Au surplus, le traitement homogène n'offre pas assez d'aménités qui permettrait d'en faire réellement un espace appropriable.
- > Les traces historiques de l'enceinte médiévale sont appréciées, elles apportent un aspect didactique à la ville.

Fermeture de l'accès avec l'avenue de la Gare

- > L'Avenue de la Gare porte, aujourd'hui encore, les qualités et la cohérence d'un espace du XIX^e siècle dont il s'agit de conserver les qualités patrimoniales. La plantation des arbres « reconstituant » la fermeture de l'espace va à l'encontre de cela. Le « vocabulaire végétal » doit être revu pour s'inscrire dans le caractère XIX^e de la rue.
- > Le Collège regrette que le trafic automobile coupe la séquence place des Alpes – place du Tilleul – place du Château. Il recommande ainsi d'étudier un schéma de circulation qui permette de libérer entièrement ces trois espaces du trafic.
- > Le projet propose de fermer au trafic automobile le passage entre la Grand-Rue et l'avenue de la Gare. Indépendamment du schéma de circulation que l'équipe retiendra finalement pour ce secteur, la liaison entre l'avenue de la Gare et la Grand-Rue doit rester possible, notamment en cas de fermeture d'autres axes (manifestations).

Secteur D, Place des Alpes

- > La proposition, par sa simplicité et pertinence, est très appréciée. Elle devrait être accompagnée d'aménagements permettant son appropriation.
- > La circulation au travers de la place doit être supprimée, seuls des accès de service doivent rester possibles (livraison, urgences, ...)
- > L'hypothèse d'un espace dans lequel les habitants et commerces pourraient investir le site pourrait être explorée.

Secteur E, Saint-Denis

- > La proposition d'un parking végétal est séduisante. Sa pérennité au niveau de l'exploitation doit être confirmée.
- > Le projet de cet espace doit être entièrement revu au profit d'une proposition d'aménagement transitoire qui tienne plus en compte des éléments structurants existants (surface pavée, grands arbres, arborisation récente, murs, statue, ...).
- > Il est nécessaire de chiffrer cet aménagement (parking et/ou parc) et de faire la démonstration de sa pertinence et faisabilité (financière).

Recommandations mobilité

Schéma de circulation

- > Il est demandé de revoir les éléments suivants du plan de circulation.
 - En cas de fermeture de l'Avenue de la Gare, du Passage de l'Union et de la Place des Alpes, ainsi que de la Place du Tilleul, des propositions de schéma de circulation doivent être faites, tant générales que lors de manifestations.
- > La suppression du sens « entrée » au passage des Remparts est possible mais doit être réévalué dans le contexte du schéma de circulation global à réétudier.
- > La suppression du trafic à la Rieta est relevée comme un point positif.

Stationnement

- > Le choix des durées de stationnement (30 min pour les rues les plus commerçantes et 1h30 pour les autres rues) paraît pertinent. Il s'agit d'affiner ce concept pour le périmètre d'étude.
- > Le maintien des zones non-payantes n'est pas dans la tendance et est en contradiction avec la volonté de diriger les usagers dans les parkings en ouvrage. A terme, la Ville prévoit également une tarification de ces places.
- > Actuellement, le tarif est de 1.- / heure et le Groupement propose un tarif unique de 1.50 / 30 minutes, soit un triplement du tarif. A voir si cette augmentation pourrait être plus progressive.
- > Horaire en faveur des restaurants : La proposition d'une pause d'une heure dans la période de midi est intéressante. Cependant, la fin de la tarification à 18h30 pourrait être contreproductive pour les restaurants, car les habitants du centre peuvent stationner dès cette heure pour passer la nuit. Par ailleurs, la saturation du stationnement relevé les vendredis et samedis montre qu'il faut encourager les clients des restaurants à également utiliser les parkings en ouvrage. La limite de la tarification devrait donc être reculée les soirs, y compris le samedi. Le collège demande de requestionner cette problématique.
- > La proposition d'offrir 1h30 gratuite dans les parkings en ouvrage paraît difficile à mettre en œuvre et devra être discutée avec les propriétaires desdits parkings.
- > La possibilité de stationner de manière illimitée dans le périmètre d'étude avec un macaron habitant ainsi que la suppression totale des vignettes pour employés dans les parkings dits périphériques (parkings des Crêts, des Abattoirs et Bouleyres) doivent en revanche être requestionnées (l'efficacité des P+R resterait à prouver pour une taille de ville comme Bulle).

- > Destiné à disparaître à moyen terme en raison de la construction d'un bâtiment, le parking de la Poste ne peut pas être mis à contribution dans le concept de stationnement.
- > Le Groupement ne fait pas de propositions pour les pointes de la demande (jours de marché). Le Collège est intéressé à ce que le Groupement donne son avis et traite ce sujet.

Mobilité douce

- > La mise en valeur et le traitement du barreau reliant la Condémine à la Gare sont appréciés.
- > Pour les rues à sens unique, proposer le contre-sens cyclable partout où le gabarit le permet.

Posture de l'équipe

Le groupement a présenté son projet en rappelant les 5 principes fondateurs autour desquels il s'articule :

1. Révéler le tracé de la ville ancienne circonscrite par sa couronne de jardins ;
2. Valoriser le tracé des ruelles du Lion-d'Or et de la Rieta en axe piétonnier majeur reliant la gare au stade et aux espaces naturels de Bouleyres ;
3. Mettre en évidence les grandes pénétrantes radiales reliant le paysage environnant au cœur de la ville ;
4. S'appuyer sur cette structure paysagère pour conduire la nature environnante jusqu'au cœur de ville et créer une mosaïque de milieux ;
5. Répondre à l'attente sociale d'une ville plus verte, piétonne, animée, conviviale, accessible.

L'équipe consolide son approche dans la continuité de ce qui avait été présenté lors du 1^{er} dialogue. Celle-ci est renforcée par des propositions plus respectueuses des interventions antérieures. En particulier, une attention plus fine est portée aux aménagements récemment réalisés, aux atteintes des réseaux existants et aux étapes de réalisation.

Appréciation globale du Collège

Le projet séduit une nouvelle fois par son concept général et son insertion dans la structure urbaine. Le Collège relève la qualité de la proposition construite autour d'espaces caractérisés, pensés en complémentarité les uns des autres, avec une hiérarchie claire. Celle-ci structure l'ensemble du projet de manière convaincante. La recherche de rationalisation des interventions et de mise en valeur des aménagements existants est appréciée par le Collège, même si celle-ci n'est pas suffisante à ce stade. En effet, le projet doit être fondée sur la parcimonie des interventions, dans le respect des aménagements antérieurs qu'il s'agit de conserver autant que possible. Autant ce travail de rationalisation a été réalisé à la Grand-Rue, autant il doit encore être fait sur les autres secteurs.

Appréciation des usagers

Le groupe apprécie particulièrement les propositions pour le secteur Marché, où il se projette à utiliser le mobilier déplaçable sous le terre, jouer à la pétanque dans l'espace boulo-drome ou encore profiter des futures manifestations. Il souligne également son intérêt pour le secteur St-Denis, notamment concernant la démarche participative en lien avec l'école et le renforcement de l'axe St-Denis - St-Paul. Les places du Château et des Alpes ont également été appréciées, avec toutefois une certaine inquiétude concernant le faible ombrage à la place des Alpes et le risque de surchauffe estivale. A ce titre, le groupe relève que le projet manque dans l'ensemble de points d'eau.

En termes de mobilité, le groupe relève que le projet apporte un sentiment de sécurité aux piétons, notamment dans les secteurs Marché et Tilleul. Il réside toutefois des craintes concernant l'attractivité des commerces, restaurants, mais aussi des autres activités dans les étages (par ex : médecin). Ces craintes sont dues à certaines restrictions d'accès aux véhicules et suppressions de places de stationnement, ainsi qu'aux durées de stationnement proposées. Finalement, le groupe apprécie l'idée d'uniformiser le prix des parkings souterrains, bien qu'il doute de la faisabilité.

Vérification des coûts

Les conflits entre les projets d'aménagements et les réseaux souterrains ainsi que le concept de gestion des eaux pluviales doivent être mieux renseignés. De même, l'estimation de 590.00 CHF/m² est sous-estimée. Selon la vérification effectuée par M. Damien Morand (SABERT), les coûts estimés sont les suivants :

	Etape Phase 1 Tilleul, Château et Terte	Etape Phase 2 Grand-Rue, Rietta et Lion d'Or	Etape Phase 3 Pl. du Marché	Etape Phase 4 Pl. St- Denis	Etape Phase 5 Pl. des Alpes	Etape Phase 6 Rue du Marché	Total
							
Devis révisé avant le 2e dialogue	1'553'414.83	1'896'303.68	1'050'369.49	1'250'115.24	1'399'031.14	1'727'801.92	8'877'036.30
Réévaluation de SABERT	646'585.17	703'696.32	349'630.51	449'884.76	400'968.86	572'198.08	3'122'963.70
Total estimé par SABERT	2'200'000.00	2'600'000.00	1'400'000.00	1'700'000.00	1'800'000.00	2'300'000.00	12'000'000.00

Décision du collège

- > Le projet est retenu pour la synthèse. [Les recommandations spécifiques sont formulées ci-dessous.]

Posture de l'équipe

Le groupement a présenté son projet en se basant sur trois principes fondateurs :

1. Le tissu médiéval d'origine ;
2. L'embellissement des années 1900 ;
3. La nouvelle gare.

En termes d'aménagements et selon les recommandations, les propositions sont précisées et une attention particulière est portée à la rationalisation des interventions.

Les différents secteurs du périmètre d'étude sont hiérarchisés afin de créer une cohérence d'ensemble. Ainsi, la proposition consiste en 2 places (place du Château et du marché), deux parcs plantés (place des Alpes et place Saint-Denis) et deux rues marchandes (rue du Marché et Grand-Rue). Les aménagements de la place du Château sont en particulier précisés. Ceux-ci visent à offrir aux habitants un espace facilement appropriable et réversible permettant d'accueillir divers événements. Ce secteur revêt une importance plus centrale dans le projet.

La logique en termes de mobilité présentée lors du premier degré est reprise. En revanche, l'avenue de la Gare est à nouveau ouverte à la circulation et l'aménagement d'un parking arborisé à la place Saint-Denis est abandonné.

Appréciation globale du Collège

Le Collège relève la qualité du projet présenté. Le traitement de la place du Château en particulier a constitué un des points forts de la présentation. De même, l'utilisation d'indicateurs vulgarisés et la capacité du groupement à communiquer de manière claire et attractive est soulignée par le Collège.

Néanmoins, le schéma de circulation questionne le Collège. En effet, malgré les recommandations émises, le groupement a décidé de maintenir la circulation sur la place des Alpes. De plus, la création d'une zone de rencontre sur l'ensemble du périmètre n'est pas jugée pertinente, en particulier dans une optique de rationalisation des interventions.

Enfin, la place Saint-Denis et la place des Alpes sont traitées de la même manière sans qu'une justification suffisante ne soit apportée. L'équipe avait pourtant proposé des orientations différentes pour ces places lors du premier degré, la répétition des aménagements n'a pas su convaincre le Collège.

Appréciation des usagers

Le groupe apprécie particulièrement les propositions pour le secteur Tilleul, notamment la Place du Château, où il se projette dans les différents événements (marchés, francomanias), le fait de s'asseoir sur les marches ou encore de faire des rencontres dans cet espace rendu convivial. Il apprécie aussi le concept des terrasses amovibles pour la Grand-Rue, ainsi que la présence d'un nouveau point d'eau sur la Place de l'Église. Au sujet de l'eau et de la fraîcheur, le groupe apprécie les revêtements proposés, notamment pour favoriser l'infiltration, ainsi que la présence d'ombre aux Alpes. Le groupe regrette finalement que le kiosque se retrouve caché derrière la 3ème rangée du tertre.

En termes de mobilité, le groupe relève que le projet permet aux piétons de respirer de manière générale. En particulier, la proposition du 20 km/h dans la Grand-Rue renforce ce sentiment de sécurité. Il réside toutefois des craintes concernant l'attractivité des commerces, restaurants, mais aussi des autres activités dans les étages (ex : médecin). Certaines fermetures, suppressions et durées de stationnement sont en effet perçues comme inadaptées, notamment au vu de la taille de la Ville. Les craintes évoquées ci-dessus se sont également retrouvées chez l'autre équipe.

Décision du collège

- > Le projet n'est pas retenu pour la synthèse.

3.5 Recommandations pour la synthèse

Les recommandations ci-après ont été adressées à l'équipe retenue pour la synthèse.

3.5.1 Recommandations pour l'équipe Urbanité(s)

Recommandations générales

Arborisation

- > Le Collège apprécie la finesse des propositions d'arborisation du centre-ville et la hiérarchie des essences. La présence d'arbres majeurs permet de rendre les places plus lisibles en leur donnant du caractère et en mettant en place une hiérarchie des espaces publics.
- > Il estime toutefois qu'il n'est pas judicieux de prévoir des arbres majeurs sur la place du Petit-Marché et à la Grand-Rue.
- > La multiplication de ces arbres majeurs tend à les banaliser et peut entrer en conflit avec certains usages.

Gestion de l'eau

- > Le Collège relève que la question de l'eau et de son animation est peu traitée. Il souhaiterait que des aménagements de gestion de l'eau ludiques soient proposés, car il s'agit d'une thématique très importante pour l'atténuation des îlots de chaleur urbains. A noter que cet élément est ressorti lors de la démarche consultative.

Évacuation des eaux pluviales

- > Ce point est insuffisamment traité et doit être renseigné.

Usages

- > Pour chaque place, les usages prévus doivent être mieux documentés.
- > Des propositions d'aménagements doivent être proposés pour chaque étape. Pour rappel, des aménagements transitoires doivent être prévus pour l'étape 1. Une analyse particulière doit être produite pour la question du marché en fonction des aménagements proposés.
- > Il ressort de la démarche consultative une forte attente de créer des places de jeux ou des espaces appropriés pour les enfants. Des possibilités d'appropriation par les enfants doivent ainsi être proposées. Plutôt que des places de jeu classiques, des solutions intégrées doivent être proposées.

(voir :<https://www.rts.ch/info/societe/2024/article/les-enfants-ont-ils-irremediablement-disparu-des-rues-de-nos-villes-28502056.html>)

Parcimonie des propositions

- > Comme mentionnée plus haut, le projet doit être fondé sur la parcimonie des interventions, dans le respect des aménagements antérieurs qu'il s'agit de conserver autant que possible.
- > Bien qu'un effort ait déjà été fait dans ce sens à la Grand-Rue, il est demandé de continuer à veiller au coût/efficacité des mesures proposées.
- > Le Collège réitère la demande de considérer les aménagements et les revêtements existants. En effet, pour des raisons économiques et écologiques il semble difficile de démolir des aménagements récents alors que leur intégration dans un nouveau projet, avec des nouveaux usages est possible.
- > L'équipe doit cibler les interventions qui sont essentielles.
- > En particulier, le traitement des niveaux est très important, notamment les dispositifs de récolte des eaux (cunettes) doivent être considérés.
- > L'image finale du projet doit mettre en avant les éléments nouveaux mais également les éléments qui sont conservés à long terme.

Communication

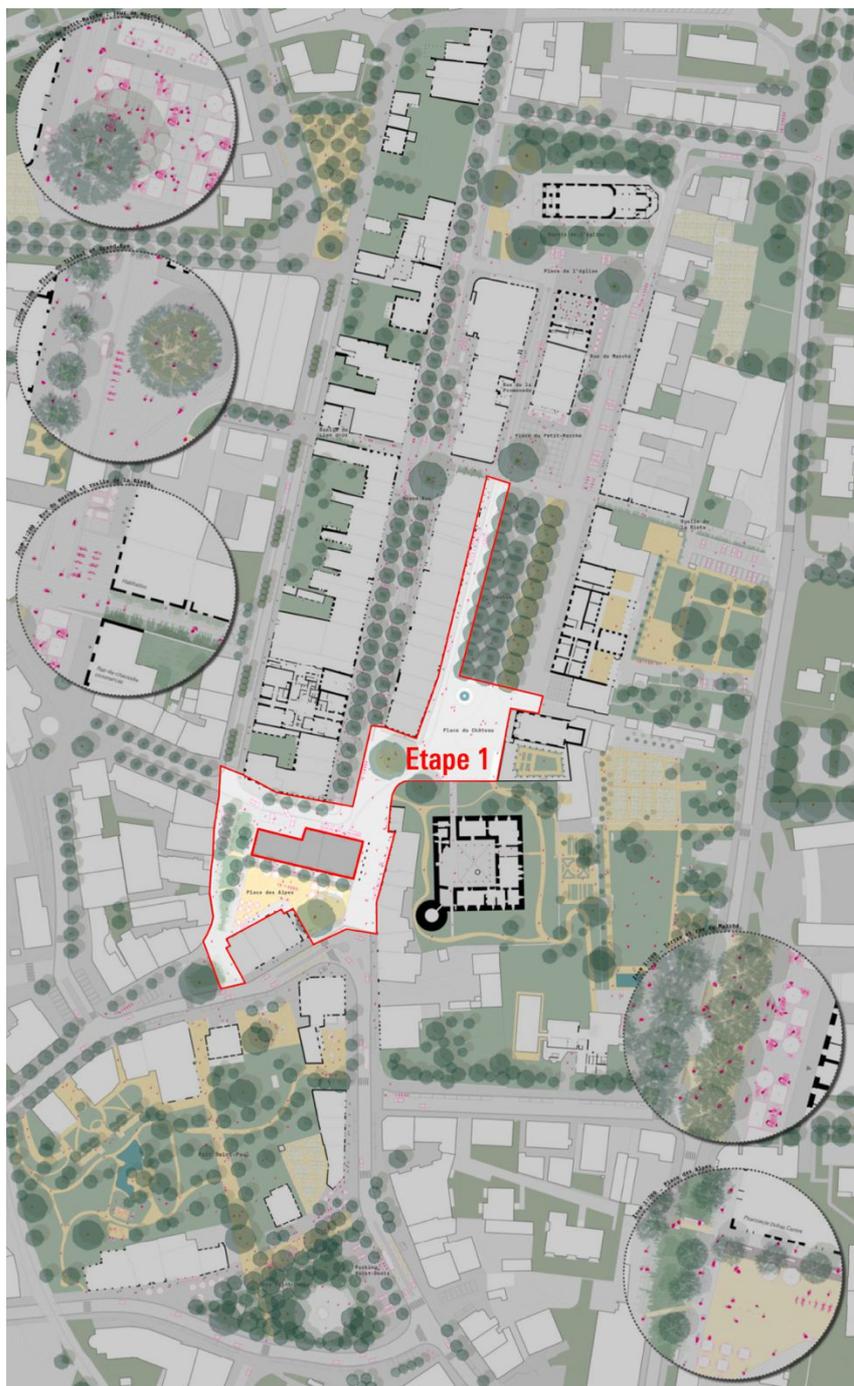
- > Des indicateurs clés vulgarisés (m² surfaces piétonne, nombre d'arbres, etc.) doivent être documentés pour améliorer la communication du projet, en particulier pour l'exposition publique.

Étapes

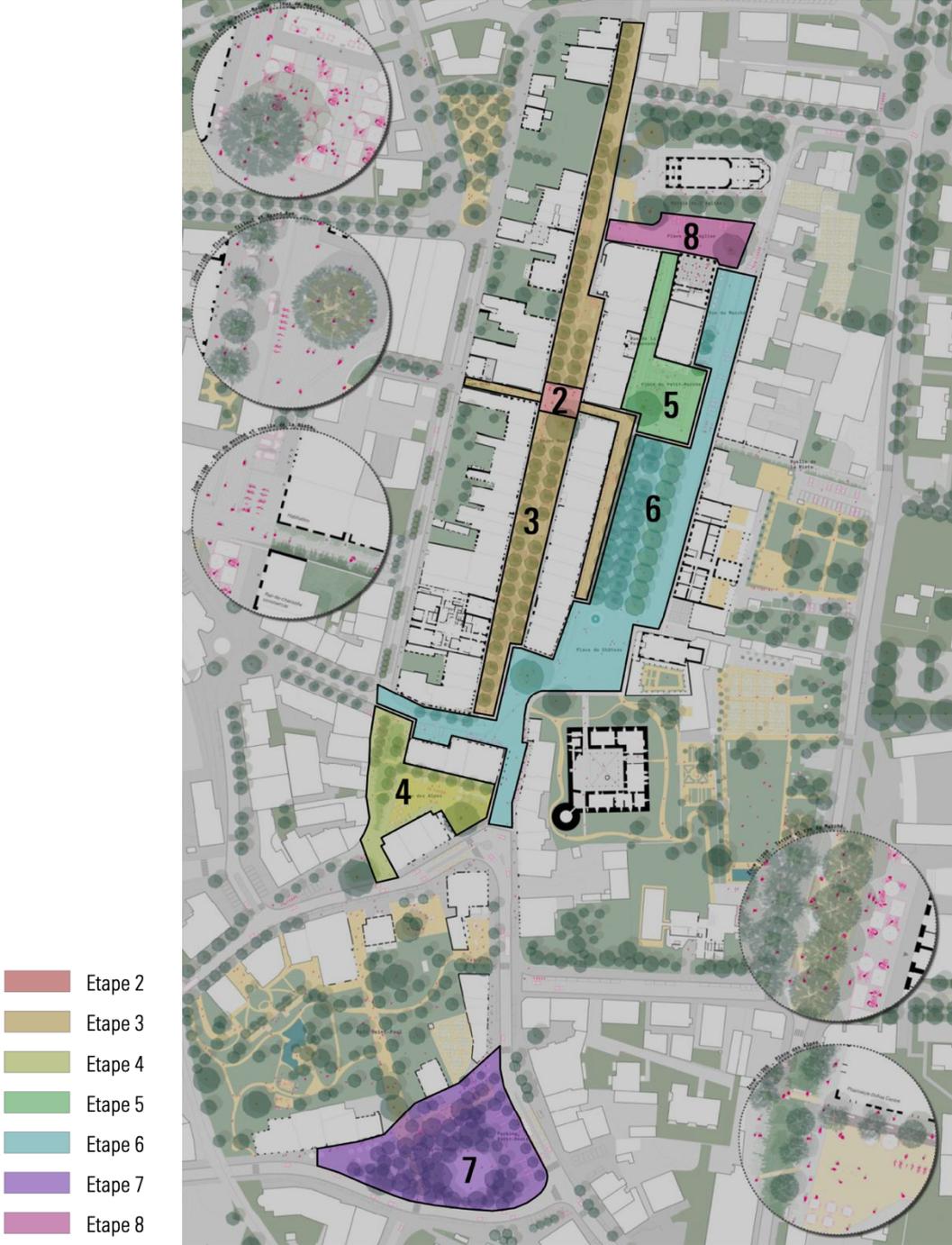
A la suite du dialogue 2, le Collège a identifié les étapes prioritaires à réaliser selon les plans en p.11 et p.12 :

1. Étape 1 : Fermeture du passage de l'Union, de la place du Tilleul, de la place du Château et de la place des Alpes. Pour rappel, la circulation est maintenue sur l'avenue de la Gare et le double-sens introduit. **Des propositions d'aménagements transitoires sont attendues sur l'ensemble du périmètre de l'étape 1.** Celle-ci permet d'accompagner la réalisation du schéma de circulation et de mettre en avant les potentiels induits par celui-ci.
 2. Étape 2 : Aménagement de la zone de rencontre au centre de la Grand-Rue
 3. Étape 3 : Réaménagement de la Grand-Rue, de la rue de la Promenade partielle, du passage du Lion-d'Or et du passage du Petit-Marché
 4. Étape 4 : Réaménagement de la place des Alpes
 5. Étape 5 : Réaménagement de la place du Petit-Marché et de la rue de la Promenade
 6. Étape 6 : Réaménagement de l'ensemble tertre, place du Château, place du Tilleul, avenue de la Gare, passage de l'Union et rue du Marché
 7. Étape 7 : Réaménagement de la place Saint-Denis
 8. Étape 8 : Réaménagement de la place de l'Église
- > Le groupement doit évaluer la nécessité et la temporalité d'une mesure « anti-transit » au nord du périmètre d'étude.
 - > Le détail des coûts doit être renseigné et ne devra pas dépasser le montant de 350'000 CHF TTC, hors honoraires, pour l'étape 1.

Étape 1



Étapes de réalisation



Recommandations par secteurs

Secteur A, Marché

- > Le Collège apprécie que l'équipe n'ait pas proposé de rangée d'arbres le long des façades sud-est de la rue du Marché, cela permet par exemple de dégager l'institut Sainte-Croix. Il estime que la forte arborisation prévue pour le tertre est suffisante pour ce secteur. En revanche, la possibilité d'avoir une arborisation plus soutenue entre la Rieta et la place de l'Église doit être évaluée.
- > Un espace vide suffisant doit être conservé afin de garantir une certaine flexibilité et le bon déroulement des manifestations ayant lieu dans le secteur. Le Collège laisse la possibilité au groupement de proposer une intervention visant à aplanir la place du Petit-Marché, dans la continuité horizontale du tertre, et en créant des possibilités d'appropriation le long de la rue du Marché.
- > Il s'agit de renoncer aux rampes qui masquent le mur du tertre, l'accès aux PMR pouvant se faire latéralement. Des assises et/ou possibilités d'appropriation sont à proposer tout en veillant au respect de la valeur patrimoniale du mur.
- > Le kiosque est un élément fort du tertre, apprécié par les usagers. Il est utilisé pour des concerts, il s'agit ainsi de veiller à ce que le public puisse bénéficier d'un dégagement vers cette scène, si nécessaire (vérifier s'il y a un conflit avec le nouveau rang d'arbres et proposer des solutions adaptées).
- > La suppression complète des places de stationnement entre la Rieta et la place du Château doit être questionnée.

Secteur B, Grand-Rue

- > La proposition concernant les places de stationnement doit veiller à la sécurité des cyclistes, ainsi qu'à assurer la perméabilité piétonne des trottoirs est et ouest.
- > En termes d'usages, l'est et l'ouest de la Grand-Rue doivent être traités de manière à garantir des opportunités similaires (une équité doit être visée) pour les commerçants et restaurateurs.
- > Des possibilités d'aménager les terrasses sur les places de parc doivent être assurées durant l'été.
- > Le passage en zone de rencontre du secteur central de la Grand-Rue est apprécié. Le Collège ne souhaite pas une généralisation du 20 km/h sur le reste du périmètre.
- > Le socle ruelle du Lion-d'Or - Grand-Rue - place du Marché est à prioriser. Celui-ci constitue une continuité piétonne entre deux pôles importants de la Ville (Gare et place du Marché).

Secteur C, Tilleul

- > Le Collège apprécie les propositions de mise en valeur de la place du Tilleul et de la place du Château ainsi que l'évocation historique de l'ancien canal des Usiniers. Pour autant, il s'interroge sur le rapport coût/utilité induit par ces propositions. Ainsi, ces propositions doivent s'insérer aux aménagements existants. Il s'agit en particulier de montrer comment la proposition s'articule avec l'existant (niveaux, gestion des eaux, cunettes, calepinage du pavage etc.).
- > Les aménagements et les usages, de l'étape 1 et à long terme, doivent permettre à la population de s'approprier ces lieux. Ceux-ci doivent être précisés.
- > La manière dont ces espaces peuvent accueillir différentes activités doit être approfondie.

Secteur D, Alpes

- > L'implantation d'un arbre majeur permet un aménagement bien articulé de la place, amenant plus de caractère et de confort pour les usagers. Son positionnement exact est éventuellement à réévaluer en fonction des modifications demandées ci-après.
- > La fermeture de l'axe de circulation au profit d'une liaison de mobilité douce entre la place Saint-Denis et la rue de la Sionge est appréciée. L'équipe doit néanmoins veiller à assurer une fluidité des itinéraires cyclables nord-sud. De même, les possibilités de livraisons doivent être maintenues.
- > La végétalisation du sol de l'espace situé en face du Café au Fribourgeois (place des Alpes) n'est pas jugée pertinente.
- > A noter que les deux arbres à l'est de la place des Alpes ne peuvent être plantés, le sous-sol étant construit.

Secteur E, Saint-Denis

- > La proposition valorise les aménagements existants et respecte le principe de parcimonie. En effet, le Collège estime que l'aménagement urbain des années 1950 est intéressant, et que les propositions (arborisation importante notamment) de l'équipe viennent le mettre en valeur.

Recommandations mobilité

Schéma de circulation

- > Le Collège valide le schéma de circulation avec le régime à 30 km/h.
- > Le groupement doit évaluer la nécessité et la temporalité d'une mesure « anti-transit » au nord du périmètre d'étude.
- > Le Collège a décidé de fermer le passage de l'Union, l'accès à la place des Alpes et à la place du Tilleul dès la mise en œuvre de l'étape 1.
- > La desserte en sens unique prévue à la rue Albert-Rieter doit être supprimée.
- > La gestion des TIM est un sujet sensible pour les commerçants et restaurateurs, ainsi que pour une partie de la population. En ce sens et afin de créer de l'adhésion sur ce sujet, il paraît pertinent d'illustrer la manière dont cette thématique est gérée (par ex. schéma de livraison, monitoring etc.).

Stationnement

- > La proposition formulée par le groupement concernant les durées de stationnement par secteur/rue a su convaincre le Collège. Il s'agit toutefois d'un point sensible largement débattu au sein du groupe des usagers, en particulier en raison des nombreuses entreprises de services situées dans les étages. L'équipe doit en tenir compte, notamment en ce qui concerne l'accessibilité des PMR (par exemple patientèle se rendant auprès de médecins).
- > La disposition du stationnement des deux côtés de la Grand-Rue doit être affinée et faire l'objet d'une attention particulière.
- > Conformément aux recommandations énoncées à la suite du dialogue 1, la tarification doit être précisée (tarifs progressifs, extension des périodes payantes au soir etc.).
- > Il est également attendu de l'équipe qu'elle propose des pistes de gestion permettant d'éviter du trafic lié à la recherche de places de parc (via téléjalonement, par exemple).
- > Assurer l'accès et la gestion des livraisons.

Mobilité douce

- > Le Collège regrette que le thème de la mobilité douce ne soit pas traité de manière plus approfondie. Les itinéraires piétons et cyclables ne sont pas suffisamment traités. Des propositions plus abouties sont attendues.

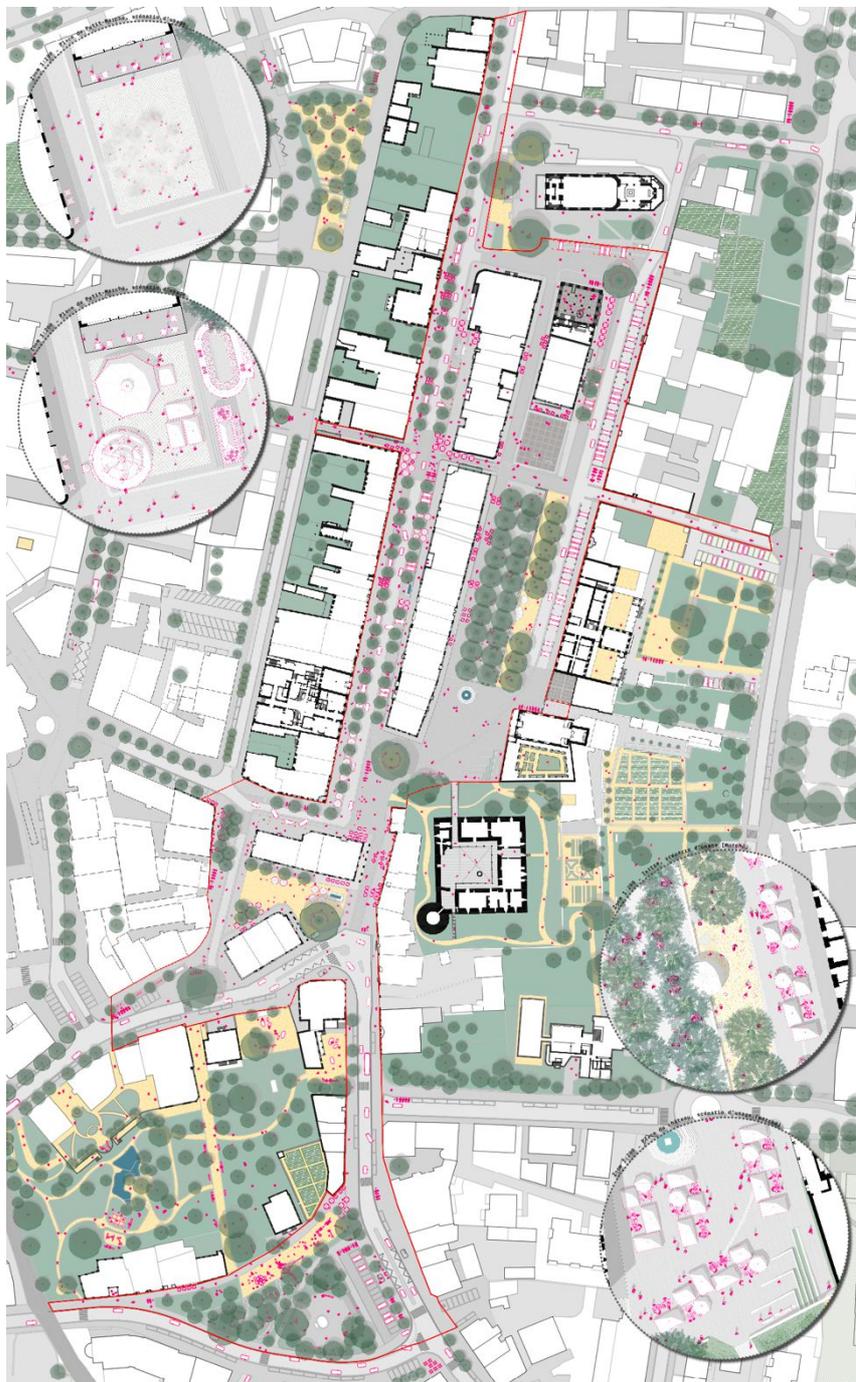
3.6 Synthèse

3.6.1 Urbanité(s)

FORSTER-PAYSAGE

Christe & Gyax Ingénieurs Conseils

Basler & Hofmann



Plan de situation, rendu synthèse, juillet 2024

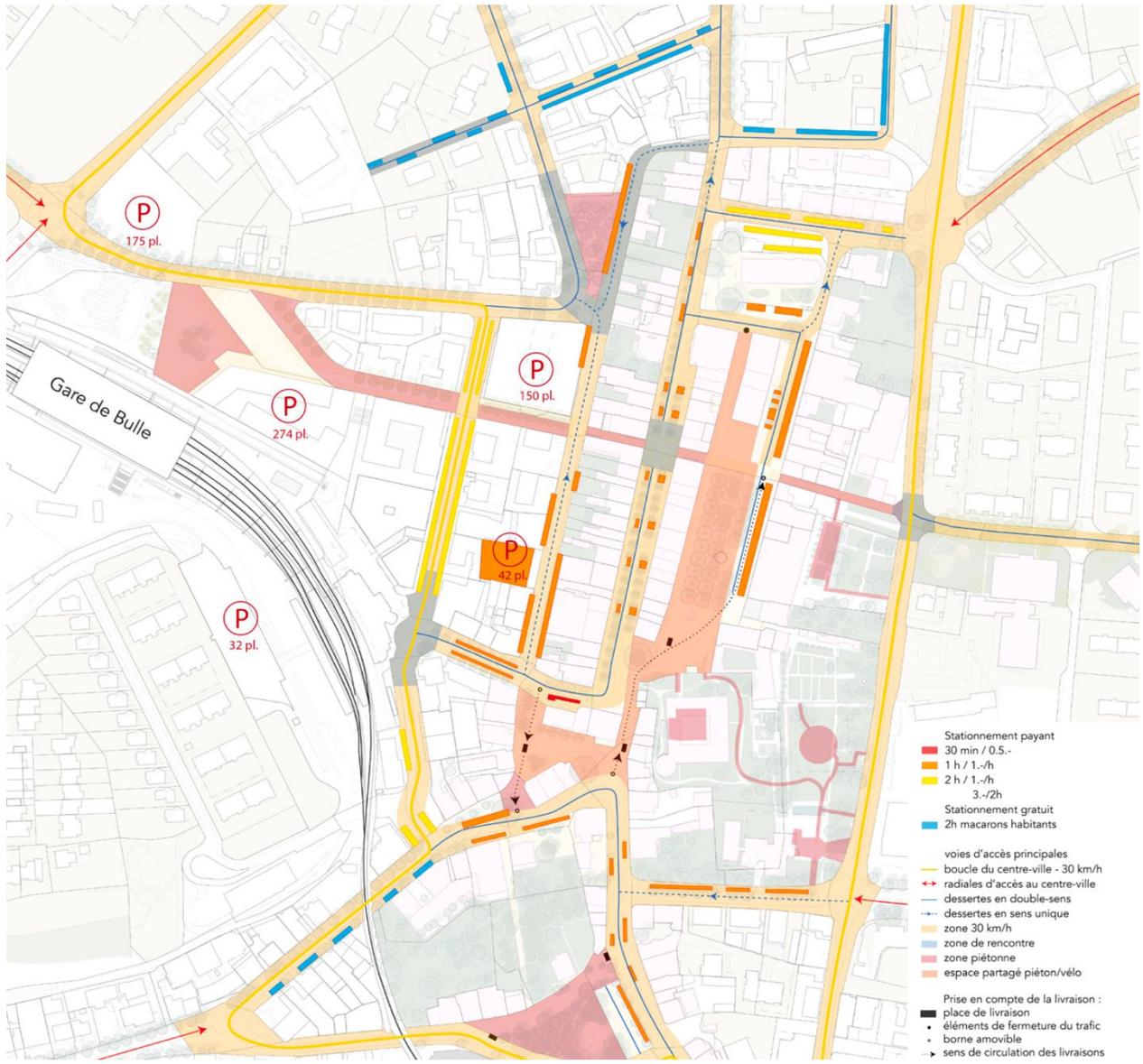


Schéma de mobilité, rendu synthèse adapté, septembre 2024

Posture de l'équipe

Le groupement a présenté la consolidation de son projet en se basant sur les recommandations émises par le Collège à la suite du second dialogue. En ce sens, les compléments apportés lors de la présente synthèse se sont principalement concentrés sur les éléments suivants :

- > Identification des interventions essentielles à réaliser.
- > Consolidation des étapes de mise en œuvre et du schéma de circulation sur la base des discussions avec le Collège.
- > Développement d'aménagements et d'usages transitoires permettant d'accompagner la mise en œuvre du schéma de circulation lors de l'étape 1.
- > Développement d'usages et des principes d'aménagement pour chaque secteur du périmètre de projet.
- > Consolidation de la gestion et de l'offre en stationnement.

Appréciation globale du Collège

Le Collège remercie le groupement pour le travail de consolidation conséquent qui a été réalisé. En effet, les nouveaux éléments apportés (plans techniques « avant-après », scénarii d'usages, éléments repères du centre historique etc.) permettent de répondre aux interrogations du Collège et de compléter la structure déjà convaincante de l'ensemble du projet. De même, la recherche de rationalisation des interventions et de mise en valeur des aménagements existants a su répondre aux attentes.

Le Collège a par ailleurs apprécié les mesures de circulation proposées et en particulier la suppression du transit dans la Grand-Rue et ceci dès l'étape 1. Les principes de stationnement proposés sont également convaincants puisqu'ils permettent de maintenir une offre de stationnement équivalente ou supérieure à la situation actuelle, tout en procédant à des suppressions de places de parc en faveur de la qualité des espaces publics.

3.7 Recommandations finales suite à la synthèse

Dans l'ensemble, le Collège souligne la grande qualité du travail effectué. Les résultats permettent d'avancer dans le projet de réaménagement des espaces publics du centre-ville de Bulle grâce à des illustrations et des principes solides. Afin d'accompagner la mise en œuvre du projet de réaménagement, le Collège formule les ultimes recommandations suivantes.

Recommandations générales

Pour rappel, les étapes validées par le Collège sont décrites aux pages 50 à 52.

Étape 1

Avenue de la Gare :

- > La recherche de parcimonie est appréciée, le Collège estime toutefois qu'une intervention plus conséquente est nécessaire afin d'adapter les cunettes et permettre l'introduction du double-sens. Un gabarit de 4.80 m est recommandé.

Nord de la rue de la Promenade :

- > Ce tronçon ne doit pas être fermé au trafic motorisé dès l'étape 1. Cette mesure est prématurée à ce stade, en particulier avec la suppression des places de stationnement sur ce tronçon.

Place des Alpes :

- > Le Collège apprécie la proposition de prévoir l'arbre majeur et 3 nouveaux arbres au sud-ouest de la place dès l'étape 1. En revanche, la plantation de 4 nouveaux arbres à l'entrée nord de la place n'est pas jugée judicieuse.

Usages

- > Le Collège estime que les usages pour l'étape 1 pourraient être définis de manière plus détaillée, en particulier à la place du Château où les usages et l'appropriation de l'espace par les usagers sont difficilement appréhendables.
- > De manière générale, le Collège estime que les usages prévus pour les différents secteurs doivent être davantage approfondis, tant pour l'étape 1 que pour la suite du projet. En ce sens, les usages en lien avec les aménagements proposés doivent être complétés. Des usages différenciés selon les saisons doivent également être prévus.

Recommandations par secteur

Secteur A, Marché

- > La mise en valeur du kiosque en tant qu'élément fort du tertre est à approfondir. Il s'agit principalement d'évaluer s'il est nécessaire de renoncer aux deux arbres de la nouvelle rangée devant le kiosque ou si ceux-ci peuvent être maintenus.
- > Le Collège apprécie que le groupement ait renoncé aux rampes d'accès le long du mur du tertre. Pour autant, il regrette qu'aucun aménagement permette de le mettre en valeur. En ce sens, des assises et/ou possibilités d'appropriation sont à proposer tout en veillant au respect de la valeur patrimoniale du mur.
- > Une proposition est attendue pour la rénovation des WC publics présents sur le tertre.

Secteur B, Grand-Rue

- > Le passage en zone de rencontre du secteur central de la Grand-Rue est apprécié. Le Collège est favorable à l'ajout d'arbres pour assurer la continuité de l'alignement présent sur l'ensemble de la Grand-Rue.
- > Les cunettes situées à l'intérieur de la zone de rencontre doivent être supprimées. De même, le Collège a décidé de supprimer la cunette prévue entre la Grand-Rue et le secteur Tilleul.

Secteur C, Tilleul

- > Le Collège estime que les aménagements prévus pour la place du Château pourraient être approfondis en particulier pour tenir compte du projet de rénovation du Château.
- > La proposition concernant le nouveau pavage a su convaincre le Collège. Celui-ci estime néanmoins qu'il doit s'arrêter au niveau du tertre et ne pas continuer sur la rue de la Promenade et la rue du Marché.

Secteur D, Alpes

- > Le Collège estime qu'il serait judicieux de prévoir l'arbre majeur plus au centre de la place, à proximité de la fontaine.
- > Un banc à l'intersection de la place des Alpes et de la rue de Vevey n'est pas jugé pertinent.

Recommandations mobilité

Schéma de circulation

- > Le double-sens doit être maintenu à la route de Riaz. Le Collège a donc demandé de modifier le schéma de circulation en mentionnant un sens unique sortant de la Grand-Rue situé entre la rue de la Poterne et la rue des Remparts.
- > La situation actuelle en zone 30 km/h doit être maintenue à la ruelle de la Rieta.
- > Sur l'ensemble du périmètre de projet et en particulier sur le secteur adjacent à la Grand-Rue, il faut veiller à ce que la limite de la zone piétonne ne soit pas franchissable par les voitures.

Mobilité douce

- > Les itinéraires cyclables doivent être précisés. Il s'agit de déterminer si les cyclistes doivent emprunter les zones piétonnes ou si d'autres itinéraires (via des rues hors du périmètre de projet par ex.) sont à privilégier.

Stationnement

- > La proposition du groupement relative à l'offre et à la gestion du stationnement est convaincante. En particulier, le principe de compensation entre la suppression des places de stationnement et la réduction de la durée de stationnement autorisée (de 2h à 1h). Lors de la synthèse, le Collège a demandé d'approfondir ce principe. Le résultat de cet approfondissement est décrit ci-après :

Groupement urbanité(s) - Forster - Christe & Gygax - Basler & Hofmann

De manière à conserver une offre de stationnement, en usagers par jour, quasi identique à l'actuelle le plus longtemps possible malgré les suppressions progressives de places, une adaptation par zones de la durée des places sera mise en œuvre au cours des diverses phases, comme indiqué ci-après. Cette adaptation se fera sur le périmètre du projet mais également sur un périmètre élargi (périmètre d'intervention en matière de mobilité).

Etat actuel (pour rappel)

Total places sur le périmètre du projet :	354
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre du projet / jour :	2214
Total places sur le périmètre élargi :	784
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre élargi / jour :	2556
Total d'heures de stationnement disponibles / jour sur l'ensemble des périmètres :	4770

Étape 1

Suppression de places : - 4 places sur la Place du Petit Marché, - 27 places dans le secteur Place des Alpes / Passage de l'Union
 Modification de durée : Place du Petit Marché, Rue du Marché, Place de l'Eglise et Rue de la Promenade Nord : passage de 2h à 1h
 Suppression de 18 places à la rue de la Toula suite à son réaménagement et modification de la durée à 1h

Bilan

Total places restantes sur le périmètre du projet :	323
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre du projet / jour :	2633
Total places restantes sur le périmètre élargi :	766
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre élargi / jour :	2525
Total d'heures de stationnement disponibles / jour sur l'ensemble des périmètres :	5158

Étapes 2 et 3

Suppression de places : - 22 places sur la Grand'Rue
 Modification de durée : Rue de Vevey Est : passage de 2h à 1h Total usagers / jour : 2511
 Suppression de 35 places à la rue de la Sionge suite à son réaménagement et modification de la durée à 1h

Bilan

Total places restantes sur le périmètre du projet :	301
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre du projet / jour :	2511
Total places restantes sur le périmètre élargi :	731
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre élargi / jour :	2558
Total d'heures de stationnement disponibles / jour sur l'ensemble des périmètres :	5099

Étape 4 : pas de suppression de places

Étape 5

Suppression de places : - 55 places sur la Place du Petit Marché et la Rue de la Promenade Nord
 Pas de suppression de places dans le périmètre élargi mais utilisation accrue du parking Bulle-Centre

Bilan

Total places restantes sur le périmètre du projet :	246
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre du projet / jour :	2016
Total places sur le périmètre élargi :	731
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre élargi / jour :	2912
Total d'heures de stationnement disponibles / jour sur l'ensemble des périmètres :	4928

Étape 6

Suppression de places : - 19 places sur la Rue du Marché Augmentation de places : + 1 place sur la Place de l'Eglise
 Pas de suppression de places dans le périmètre élargi

Bilan

Total places restantes sur le périmètre du projet :	228
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre du projet / jour :	1854
Total places sur le périmètre élargi :	731
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre élargi / jour :	2912
Total d'heures de stationnement disponibles / jour sur l'ensemble des périmètres :	4766

Étape 7

Suppression de places : - 22 places sur le secteur Place St-Denis – Rue St-Denis
 Modification de durée : Rue St-Denis : passage de 2h à 1h
 Pas de suppression de places dans le périmètre élargi

Bilan

Total places restantes sur le périmètre du projet :	206
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre du projet / jour :	1850
Total places sur le périmètre élargi :	731
Total d'heures de stationnement disponibles sur le périmètre élargi / jour :	2912
Total d'heures de stationnement disponibles / jour sur l'ensemble des périmètres :	4762

Conclusion

Par rapport à l'état actuel, le nombre d'usagers potentiels par jour dans le périmètre du MEP est amélioré jusqu'à l'issue de l'étape 3 de mise en œuvre. Ceci permet de compenser les mesures de suppression de places qui interviendront d'ici là.

En situation finale, l'offre potentielle dans les parkings est égale à l'offre actuelle sur l'ensemble des périmètres du centre-ville malgré la suppression de places de parc.

- > L'élargissement de la période de stationnement payante jusqu'à 20h doit être envisagée pour assurer la disponibilité de places pour les restaurants, le soir.
- > La tarification retenue est la suivante :
 - 30 minutes de stationnement : 1.-
 - 1 heure de stationnement : 2.-
 - 2 heures de stationnement :4.-

Estimation des coûts de réalisation

- > L'estimation des coûts présentée lors de la synthèse doit être adaptée selon les recommandations émises par le Collège.

Étapes de réalisation

- > L'étape 1, en suivant la procédure pour les plans d'infrastructures de mobilité de la loi sur la mobilité (LMob), pourrait être réalisée au plus vite en 2027.
- > Les autres étapes devraient être planifiées selon les propositions formulées par l'équipe lauréate et confirmées par le Collège. Elles dépendront toutefois des moyens financiers de la Ville.

4. Suite du processus

Le Collège clôt le processus des MEP par la validation du présent document.

Il est recommandé à la Ville de Bulle de poursuivre les études avec l'équipe lauréate.

5. Approbation du rapport par le collège

Présidence

M. Bruno Marchand



Commune

M. Jacques Morand



M. David Seydoux



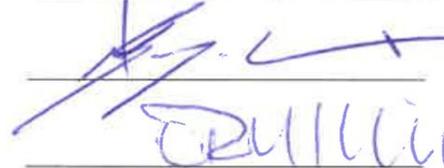
M. Nicolas Pasquier

Commission d'aménagement

M. Martin Rauber



M. Malik Seydoux



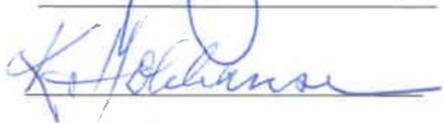
M. Constantin Ruffieux

Experts externes

M. Yves Delacrétaz



M. Klaus Holzhausen



M. Sylvain Malfroy

