



Ville de Bulle

H189 – Mesures d'accompagnement

AVANT – PROJET

RAPPORT TECHNIQUE

Mars 2005

Urbanisti Associati - Allievi - Kamber Maggini

c/o Urbanisti Associati, Via Orelli 8, Casella Postale 435, 6601 Locarno, tel 091 751 90 08, fax 091 751 42 03, fabio.giacomazzi@urbass.ch

Avant-propos

Les mesures d'accompagnement ont pour but de diminuer les charges de trafic sur le réseau routier interne de la ville de Bulle à la suite de l'entrée en service de la nouvelle route de contournement H189. Elles sont des conditions posées par la Confédération et par le Canton pour la mise en oeuvre de cette infrastructure.

L'avant-projet des mesures d'accompagnement à la H189 ressort des concepts et des propositions élaborés dans la phase des mandats d'études parallèles qui a eu lieu entre le printemps et l'automne 2003. Les bases pour ces projets sont constituées par le «Dossier directeur» complété par le «Plan directeur partiel des transports» et le «Plan d'aménagement local de la Commune de Bulle» (Révision mars 2002).

Les axes définis par les études préliminaires, concernés par ces mesures, sont:

- la route de Riaz
- la rue de Vevey
- la rue de Gruyères
- le chemin des Crêts
- la Grand-rue
- la rue de la Condémine

En particulier, les études faites pour le Dossier directeur ont défini les charges de plafonnement à respecter pour les différents axes.

Axe	Charge de trafic actuelle	Charge de trafic de plafonnement
Route de Riaz	22'600 véh./jour	11'700 véh./jour
Rue de Vevey	12'200 véh./jour	6'700 véh./jour
Rue de Gruyères	18'900 véh./jour	10'000 véh./jour
Grand-rue	11'600 véh./jour	6'700 véh./jour
Rue de la Condémine	13'000 véh./jour	8'200 véh./jour

Schéma général de fonctionnement

La réalisation de la H189 permettra de libérer le centre-ville du trafic de transit, en particulier celui entre la jonction de l'autoroute et les secteurs au sud du centre urbain.

L'accès au centre en provenance de toutes les directions sera assuré par les jonctions de la H189 au nord et à l'ouest de la ville. L'axe route de Riaz – route de Pâla deviendra l'axe principal de distribution du trafic aux différents secteurs de la ville.

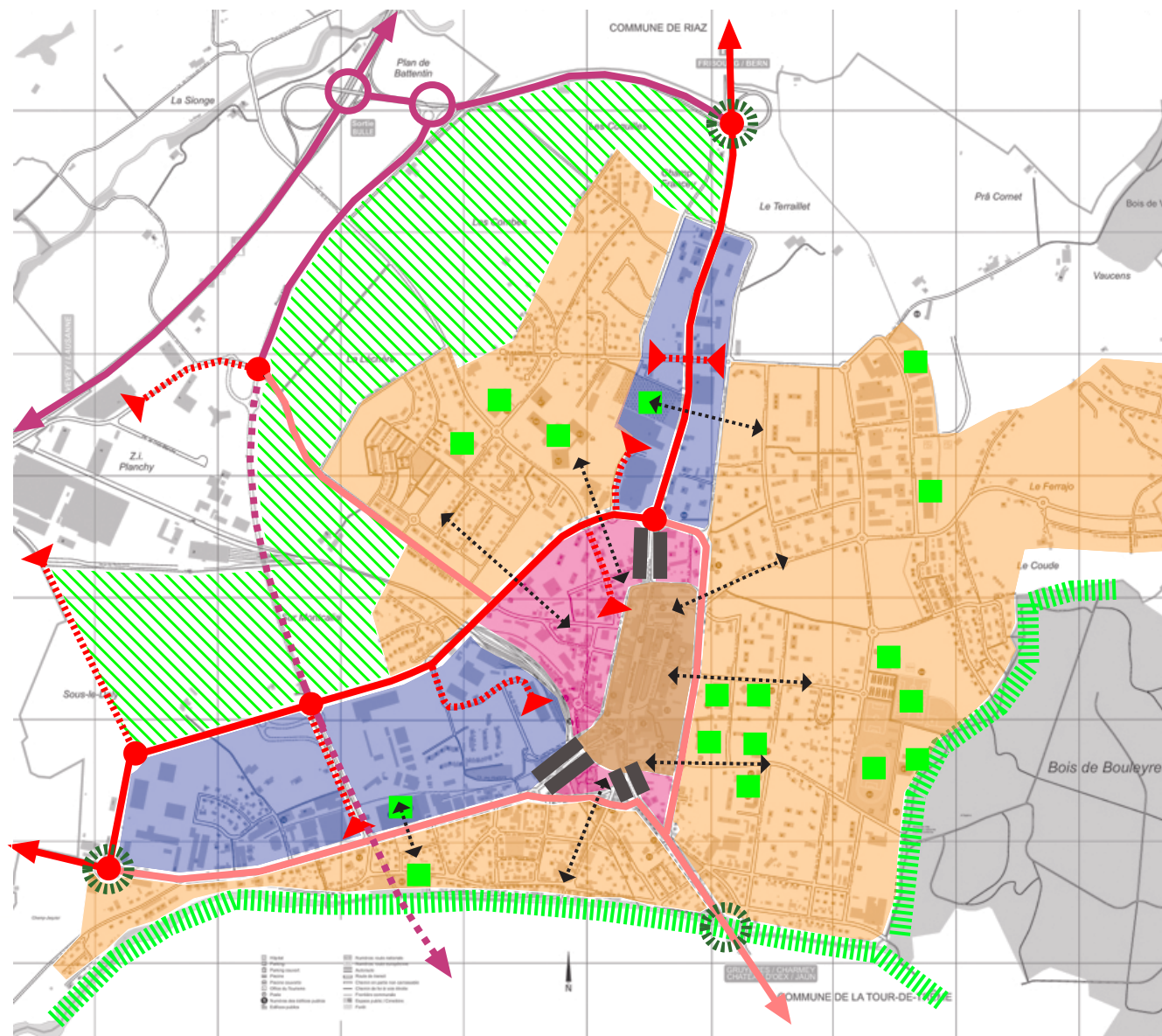
Par conséquent, les axes, qui actuellement supportent le trafic de transit et une partie importante du trafic d'accès au centre-ville (rue de Gruyères, rue de Vevey et rue de la Condémine), peuvent être déclassés. Les mesures de modération du trafic ont pour but de décourager l'utilisation de ces axes pour le transit et d'atteindre ainsi le plafonnement des charges de trafic. On s'attend aussi à une amélioration de la traversée de ces axes pour le trafic lent reliant les quartiers situés des deux côtés.

Ce même but est poursuivi par la création d'une zone de rencontre dans tout le périmètre du centre historique. Ici, le trafic pourra être limité aux usagers des services et des commerces du centre-ville.

La route de Riaz demeurera l'axe principal d'accès au centre-ville pour le trafic provenant du sud du district. Elle sera quand même soulagée du trafic de transit en direction du secteur sud de la Gruyère et la charge de trafic pourra diminuer de façon importante.

Schéma de fonctionnement par rapport à l'organisation spatiale de la ville

- Ancien bourg
- Centre des services
- Aires industrielles, artisanales et commerciales
- Aires résidentielles
- Structures publiques importantes
- Limites/espaces verts
- Autoroute / voie de liaison principale
- Portes d'accès
- Axes principaux d'accès
- Accès aux grands attracteurs de trafic
- Axe de desserte
- Espaces de transition de l'ancien bourg
- Importantes relations locales de trafic lent








Les caractéristiques de chaque axe

Chaque axe se caractérise par les particularités du tissu urbain dont il fait partie et par sa typologie.

- Les espaces du vieux bourg constituent un réseau de grandes places, bien délimitées par la structure compacte et linéaire du bâti historique.
- Les axes internes correspondent aux faubourgs qui, partant des 2 portes sud et nord du bourg, se sont développés dans le 19^{ème} siècle le long du premier tronçon des routes vers Fribourg, vers Gruyères et vers Vevey.
- La rue de la Condémine constitue la limite entre les remparts, le vieux bourg et les nouveaux quartiers résidentiels à l'est, avec leurs nombreuses infrastructures publiques, et fait partie des voies de contournement du centre-ville.
- La rue de Gruyères, avec son Jardin Anglais, est une allée typique, faisant partie d'un quartier urbain de la période entre les deux siècles (19^{ème} et 20^{ème}).
- La rue de Vevey se caractérise par la différence du bâti sur les deux côtés : au sud, on trouve le tissu mince et géométrique d'un quartier résidentiel de la première moitié du 20^{ème} siècle; au nord, on trouve une rangée de grands ateliers et de dépôts.
- La route de Riaz présente les caractéristiques d'une route de campagne, qui a été conquise seulement dans les années plus récentes par un développement périurbain, constituée par de grands centres commerciaux et par des structures artisanales et de service.

Lecture morphologique du tissu urbain

-  L'ancien bourg
-  Les expansions de la fin du 19^{ème}
-  Les quartiers résidentiels de la première partie du 20^{ème}
-  Les grands ateliers
-  Les expansions récentes



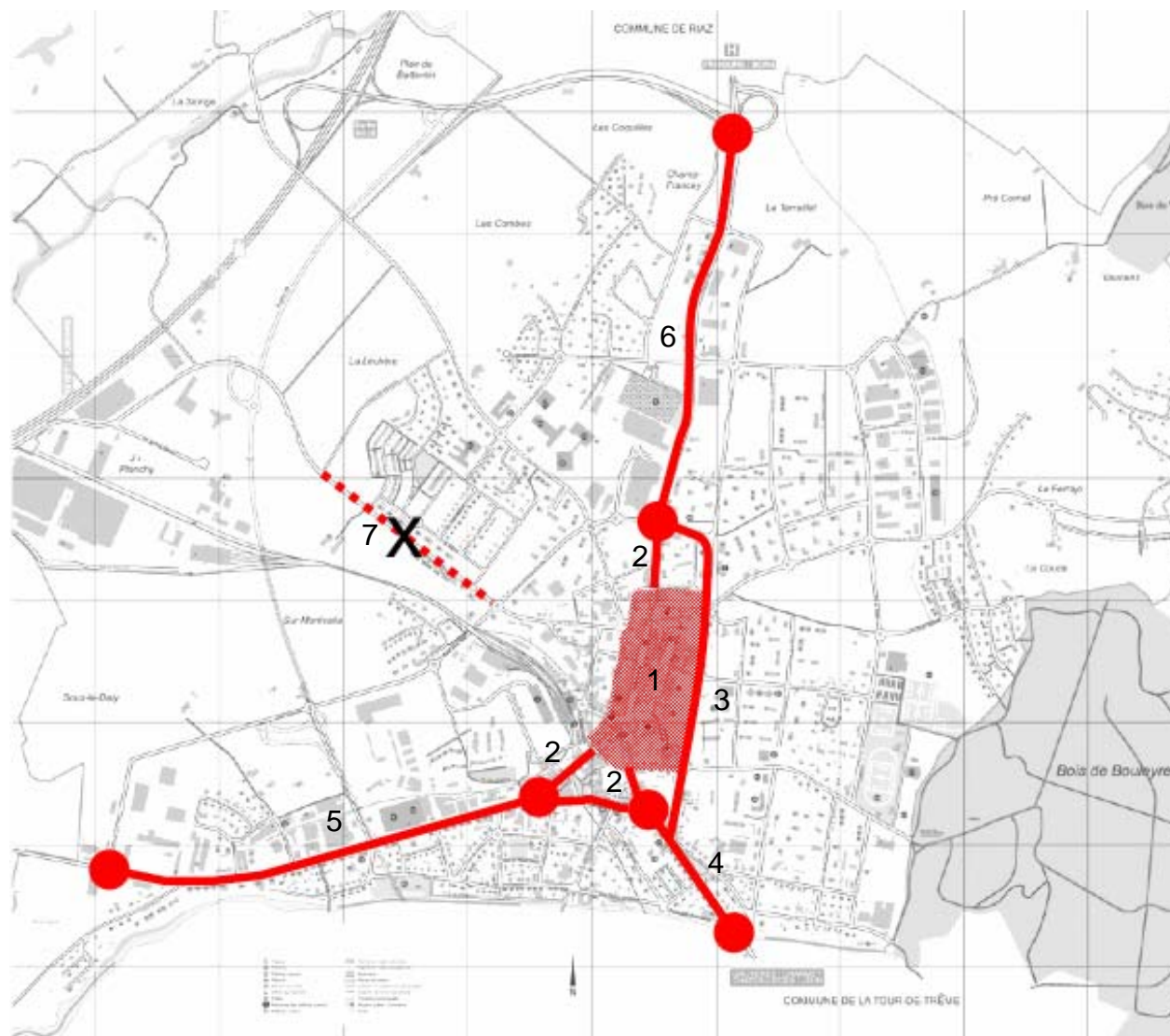
Choix définitif du périmètre du projet

L'analyse de la situation urbanistique de ces axes et des caractéristiques qui en découlent, faite par notre groupe dans la phase des mandats d'études parallèles, a conduit à des ajustages de la stratégie et à une extension différente du périmètre du projet. On a introduit, en particulier, les modifications suivantes :

- le chemin des Crêts est sorti du périmètre du projet et est intégré dans la planification des zones à vitesse modérée;
- le périmètre du projet a été élargi à toutes les rues et les places du centre historique, car l'aménagement de la Grand-rue doit être conçu comme une partie de l'aménagement de l'ensemble des espaces publics du vieux bourg;
- dans le périmètre du projet ont été inclus les «axes internes», c'est-à-dire les espaces de liaison entre les axes vers l'extérieur (Riaz, Vevey, Gruyères) et le centre historique.

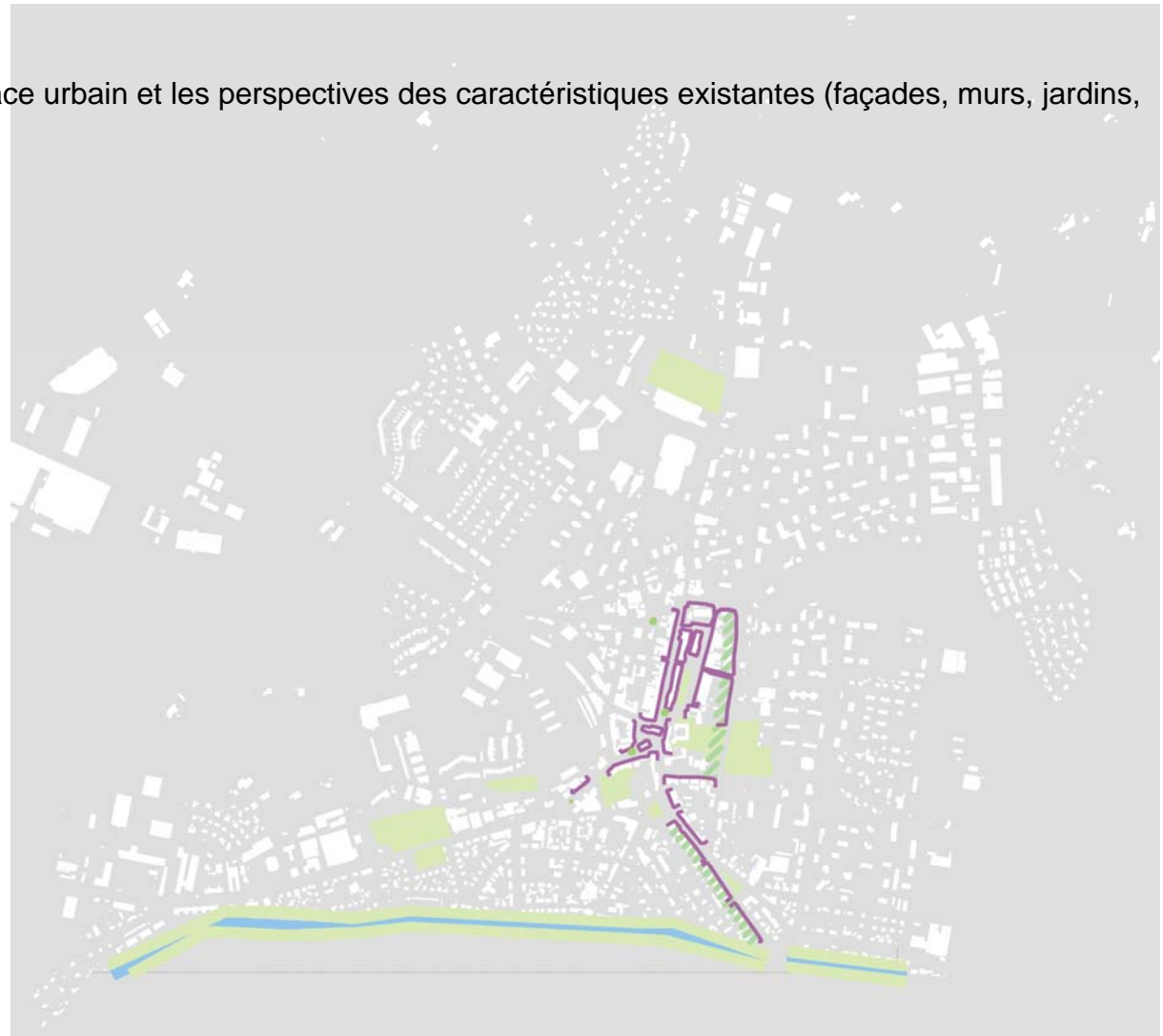
Les axes de l'avant-projet

1. Grand-Rue avec centre historique
2. Axes internes
3. Rue de la Condémine
4. Rue de Gruyères
5. Rue de Vevey
6. Route de Riaz
7. Chemin des Crêts (intégré à la planification des zones à vitesse modérées)

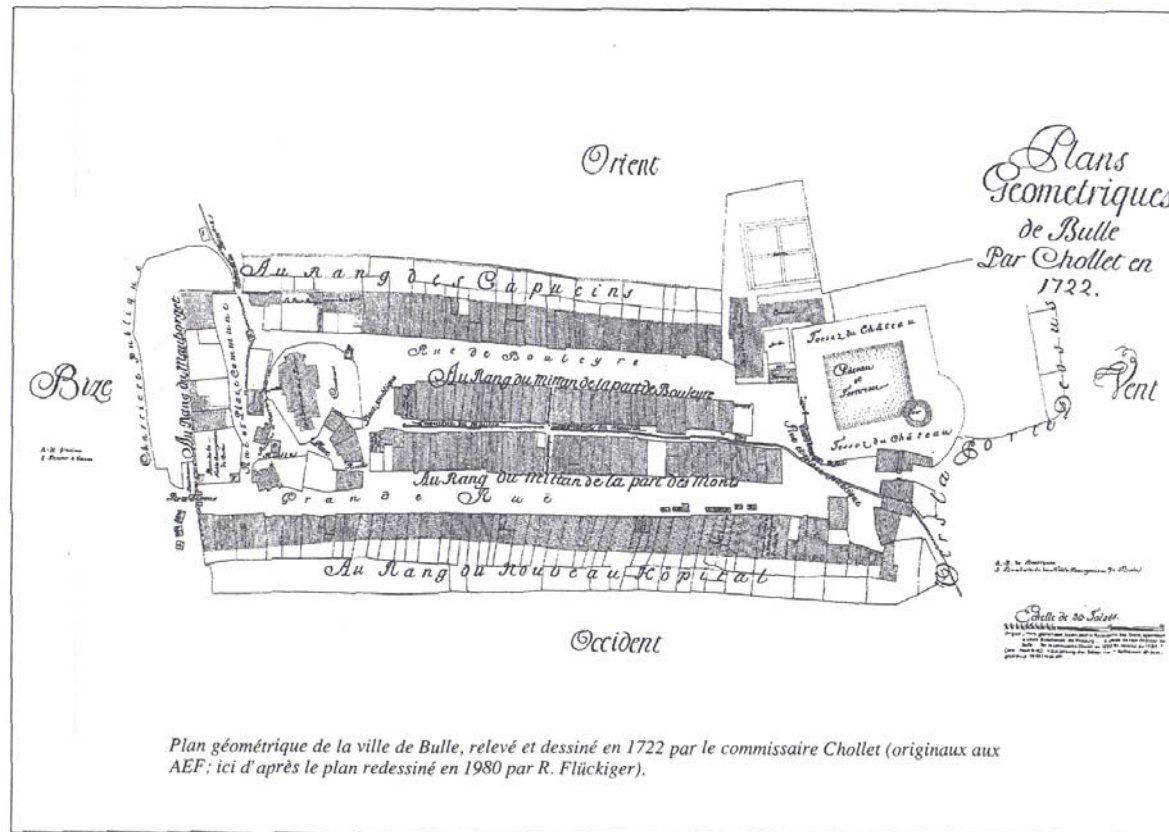


Concepts de base

On respecte et valorise les éléments de l'espace urbain et les perspectives des caractéristiques existantes (façades, murs, jardins, espaces verts publics).



Le plafonnement doit être atteint par une mise en valeur générale des rues et des places en tant qu'espaces publics.



Les parcours, en particulier en direction du centre, sont accompagnés par des éléments verts, qui caractérisent chaque axe de façon différenciée.



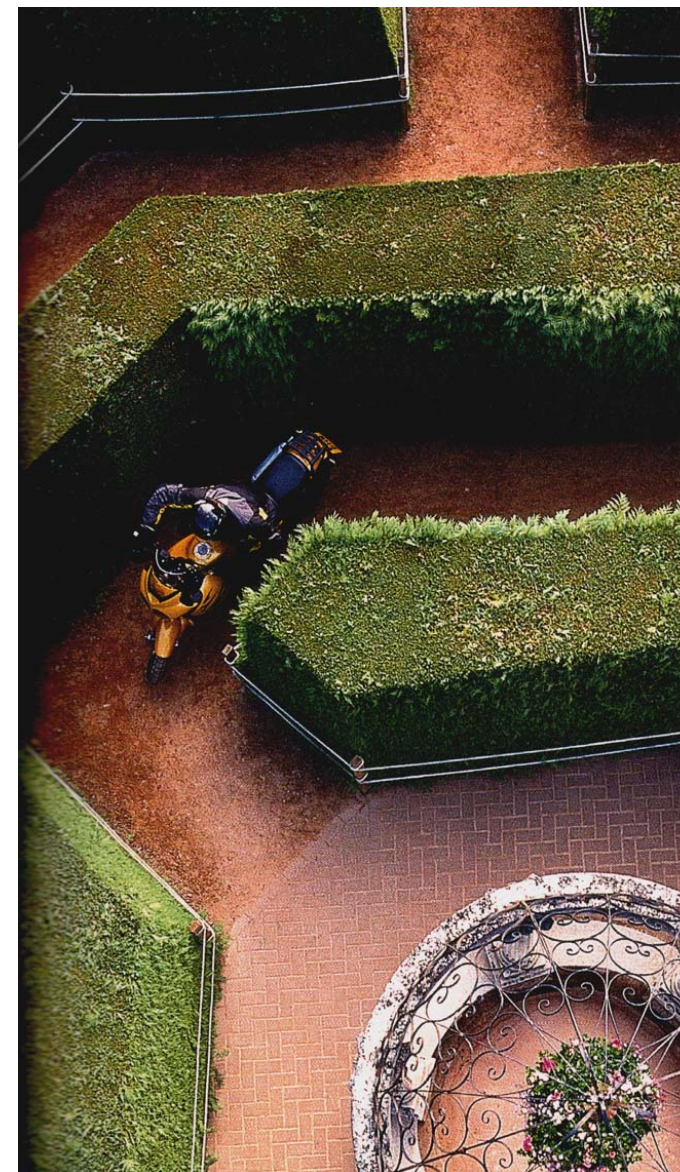
Les arbres soulignent les directions importantes.



Les éléments caractéristiques et les vues particulières sont respectés et mis en valeur.



Les haies créent des séparations entre les différents utilisateurs (piétons, cycles, autos) et marquent les directions principales pour le trafic motorisé.



Les zones particulières et les passages des piétons sont soulignés par des différenciations de niveau, des matériaux et de l'aménagement des surfaces.



Grand-rue et centre historique

Le périmètre d'étude du centre-ville (centre historique) s'étend de l'église de Saint-Pierre-aux-Liens à la place des Alpes et comprend la Grand-rue ainsi que la rue du Marché.

Le projet prévoit l'introduction d'une zone de rencontre dans tout le périmètre du centre historique. Toutes les surfaces se trouvent au même niveau et les piétons ont la priorité sur les autres usagers de la route. Le concept de zone de rencontre exige que les surfaces de trafic ne soient pas tranchées et bien délimitées, mais qu'une mixité des circulations soit possible avec une certaine interprétation de l'usage. Le centre de Bulle est actuellement très vif et animé; ce projet représente donc une excellente opportunité pour garantir le mélange des divers usagers de l'espace public.

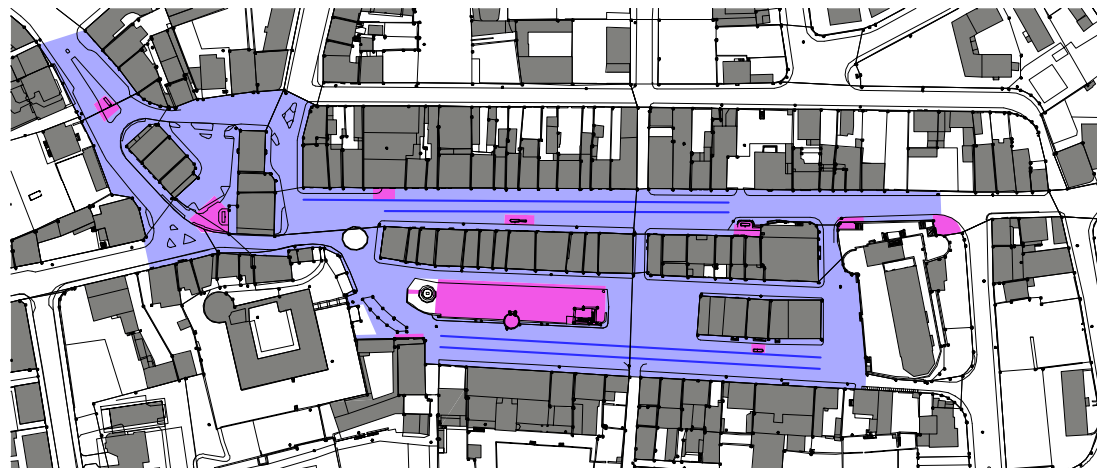
Le projet veut atteindre une perméabilité élevée pour les piétons à l'intérieur du centre-ville. Dans ce sens, la place libre entre les éléments bâtis et la zone de stationnement est très importante. Pour limiter les vitesses de circulation des véhicules, la signalisation routière et les démarcations au sol sont limitées au strict nécessaire; l'automobiliste doit rester très attentif pendant qu'il transite à l'intérieur de la zone de rencontre.

Le centre de Bulle est très bien structuré grâce à ses éléments de construction et à ses bâtiments historiques. La structure spatiale est caractérisée par les deux axes principaux de la Grand-rue et de la rue du Marché. Aux extrémités, ces deux axes sont connectés par les espaces autour de l'église de Saint-Pierre-aux-Liens (au nord) et par la place du Tilleul, y compris les espaces autour de la place des Alpes (au sud). Il faut rendre ces particularités bien visibles et assurer un espace libre adéquat autour de ces éléments existants. Pour cette raison, nous proposons de réaliser une surface unitaire, sur le même niveau (tapis unique), qui s'étale sur toute la surface publique, de façade à façade.

Les variantes proposées s'appuient à cette lecture de l'espace et se distinguent par les différentes manières de mettre en évidence les points et les endroits particuliers qu'on retrouve à l'intérieur d'un espace public unitaire.

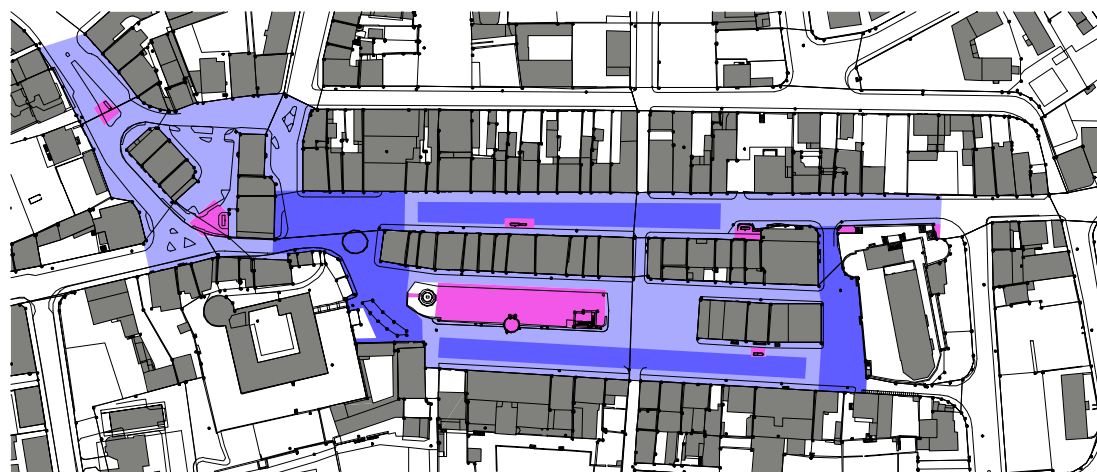
Variante 1

Un revêtement bitumineux unitaire, avec grande granulométrie et couleur plutôt claire, s'étend sur toute la surface, de façade à façade. Cette surface est coupée par endroits par des éléments de guide pour la circulation véhiculaire, réalisés avec une bordure posée au niveau des surfaces praticables, parallèle aux fronts des bâtiments. La bordure sera réalisée en pierre naturelle claire et a aussi la fonction de caniveau. Seulement des éléments ponctuels existants (comme par exemple les fontaines et les accès aux bâtiments publics importants) sont mis en évidence avec des surfaces en pavé, qui se présentent comme des îles dans la surface unitaire.



Variante 2

La variante prévoit une mixité de matériaux de revêtement, en alternant le bitume et le pavé. Les espaces principaux du centre-ville, c'est à dire les deux espaces linéaires de la Grand-rue et de la rue du Marché et les espaces autour de l'église de Saint-Pierre-aux Liens et la place du Tilleul, sont soulignés par des surfaces différenciées en pavé, traités comme des îles à l'intérieur de la surface unitaire en bitume de façade à façade. Il n'y a pas de différence de niveau entre le bitume et le pavé.



Axes internes

Les axes internes ont la fonction d'espace de transition et relient la route de Riaz, la rue de Vevey et la rue de Gruyères (axes d'entrée) avec le centre historique de la ville (zone de rencontre).

Le tissu bâti aux abords des axes internes est caractérisé par la présence de nombreuses surfaces commerciales, cafés et restaurants au rez-de-chaussée. La vitesse de circulation du trafic motorisé doit être limitée pour garantir aux piétons le maximum de mobilité entre les deux côtés de la rue.

Les surfaces praticables ont un revêtement unitaire disposé sur le même niveau, avec pour but de rendre l'automobiliste attentif aux caractéristiques des lieux; la surface de circulation reste cependant séparée de l'espace réservé aux piétons par les caniveaux.

Selon les besoins, dans les bandes destinées aux piétons, on prévoit la délimitation de surfaces avec revêtement différencié (par exemple en béton, en dallage ou en pavé), utilisables pour des étals de vente ou d'exposition, ou encore pour les terrasses des cafés.

Rue de la Condémine

La rue de la Condémine est un axe interne qui se développe entre la limite du centre historique et les nouveaux quartiers vers l'est.

Le projet propose une section asymétrique : à l'ouest, le trottoir accompagne les murs du centre historique où le paysage urbain est caractérisé par les bâtiments et les jardins caractéristiques de Bulle; à l'est, un alignement d'arbres marque la fin des nouveaux quartiers.

Des parterres fleuris aux carrefours délimitent des espaces de repos pour les habitants et les visiteurs de Bulle. Cet aménagement est inspiré par la situation actuelle et offre des surfaces de plantation étendues qui donnent à la rue de la Condémine une image de «rue-jardin».

Devant les écoles, la chaussée s'élève au niveau du trottoir et forme un tapis unique pour signaler au conducteur la présence d'une zone sensible (présence d'enfants le long de la voie).

L'arborisation existante devant les bâtiments publics est maintenue. La nouvelle arborisation est formée par l'espèce *Prunus serrulata* ,Taihaku' (cerisier des collines).

Les plates-bandes sont constituées par des plantes vivaces à fleur, d'entretien facile. Les couleurs principales sont le bleu et le blanc.

Rue de Gruyères

La rue de Gruyères est entourée par des bâtiments historiques et des éléments urbains traditionnels d'entre les deux siècles (19^{ème} et 20^{ème}).

Elle est la liaison avec la Gruyère, la région dont Bulle est le centre administratif. Historiquement, cet axe est très important pour les liaisons économiques avec les régions de montagne.

Le projet met en évidence les valeurs historiques et propose l'utilisation de matériaux traditionnels. L'aménagement de la rue répond au caractère distingué des bâtiments et offre des espaces pour la vie quotidienne du centre.

Devant le jardin Anglais et le temple réformé, la chaussée s'élève au niveau du trottoir et forme un tapis unique. Vers le nord-est, le jardin Anglais est agrandi avec des places de jeux et de rencontre.

L'ameublement des places de jeux et de rencontre doit être variable et intéressant, sans toutefois créer de vrais parcs de jeux. Des structures isolées, appropriées pour des jeux divers ou des bancs, sont placés en alternance avec les haies. Pour la fabrication des éléments d'ameublement, nous souhaitons l'utilisation du bois, en tant que matériau indigène. Il est préférable de développer des éléments fabriqués dans la région, avec une image d'actualité et innovatrice.

Les éléments de délimitation de la rue de Gruyères (bordures) doivent être larges (env. 40 cm) pour répondre au caractère distingué du quartier. Il faut utiliser le granit existant, d'une tonalité claire, dont la couleur tend avec le temps vers le jaune/beige.

Rue de Vevey

La rue de Vevey conduit vers le centre de la Suisse romande et aux rivages du lac Léman. C'est la liaison vers la vie urbaine de la Suisse romande.

Les bâtiments existants du côté sud de la rue sont destinés à la résidence, tandis que les bâtiments situés du côté nord sont surtout des établissements commerciaux ou industriels.

Le projet veut répondre à l'organisation asymétrique des bâtiments le long de la rue et veut souligner la liaison avec les régions urbaines grâce à une double arborisation du côté sud. L'arbre utilisé est le *Gleditsia tricanthos* 'Skyline' (févier).

L'espace public situé devant les bâtiments résidentiels prend une largeur importante; il est utilisé comme trottoir mais aussi comme lieu de rencontre pour les habitants. Le rétrécissement de la perspective de la rue grâce à la présence de l'arborisation favorise la réduction des vitesses de circulation.

La nouvelle rue de Vevey offre une liaison attractive vers le centre pour les piétons et les cyclistes, avec la présence de petits espaces de rencontre et de jeux tout le long du parcours.

Le rond-point du Moulin est le point final de l'axe de la rue de Vevey et marque l'entrée au centre-ville.

Devant le bâtiment d'Espace Gruyère, la chaussée s'élève au niveau du trottoir pour signaler aux automobilistes de passage la présence des piétons et des visiteurs du centre d'exposition. Deux *Aesculus hippocastanum* (marronnier) forment une porte vers Espace Gruyère et reprennent l'aménagement de l'autre côté de la rue.

Route de Riaz

La route de Riaz conduit de Bulle vers le plateau suisse. En venant des Préalpes, c'est en effet le long de cette artère que le paysage s'ouvre et qu'apparaissent les prairies plus plates de la région fribourgeoise.

Dans le sens contraire, ceux qui arrivent du nord et circulent sur la route de Riaz ont une vue superbe sur les Préalpes et en ligne de perspective sur le clocher de l'église de Bulle.

Avec notre projet, nous voulons maintenir cette ouverture le long de la route de Riaz et proposer des éléments traditionnels du paysage agricole.

La route est donc réduite dans sa largeur pour ralentir la vitesse de circulation. Deux haies composées de cinq espèces indigènes d'arbustes (*Cornus sanguinea*/cornouiller sanguin, *Ribes alpinum*/groseillier des Alpes, *Euonymus europaeus*/bois-carré, *Liguster vulgare*/troène vulgaire et *Lonicera xylosteum*/chèvrefeuille des haies) accompagnent la voie. De cette façon, le parcours des piétons est orienté vers les surfaces commerciales voisines, tandis que les automobilistes doivent atteindre les ronds-points pour accéder aux grands magasins par l'arrière.

Devant le cimetière, la route s'élève au niveau du trottoir pour signaler aux automobilistes de passage la présence des piétons et pour mieux lier les arrêts du bus à l'entrée du cimetière.

Pour mieux souligner l'ouverture du paysage vers les zones agricoles, toutes les surfaces privées actuellement existantes le long de la route devraient être traitées comme des prairies. Les surfaces aménagées en prairie ainsi que les haies avec arbustes indigènes marquent le caractère périphérique du secteur.

Places et passages piétons rehaussés

Devant les édifices publics et les espaces publics importants (cimetière à la route de Riaz, Espace Gruyère à la rue de Vevey, jardin Anglais à la rue de Gruyères, écoles à la rue de la Condémine), il est prévu un rehaussement de la chaussée au niveau des trottoirs. Ces surfaces ont le même revêtement que les trottoirs et sont enrichies par des incrustations dont la forme et le matériaux doivent encore être définies. À la base de cette proposition, il y a l'idée de lier les surfaces piétonnes des deux côtés de la voie à travers la chaussée. Ces surfaces ont pour but d'interrompre la linéarité de la chaussée et de rappeler aux automobilistes d'être prudents.



Exemples de revêtements en asphalte différenciés pour zones de rencontre



Bienne



Granges



Sion



Zug