



Ville de

# Châtel-St-Denis

Avenue de la Gare 33 – Case postale 396 – 1618 Châtel-St-Denis

## Message no 23 du Conseil communal au Conseil général

|              |                                                                                                       |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Objet</b> | <b>Déplacement de la gare TPF à Châtel-St-Denis<br/>– Crédit d'investissement de 5 145 000 francs</b> |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Le Conseil communal sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement pour la réalisation d'un tronçon de route cantonale à Châtel-St-Denis permettant la suppression du passage à niveau, dans le cadre du projet de déplacement de la gare TPF.

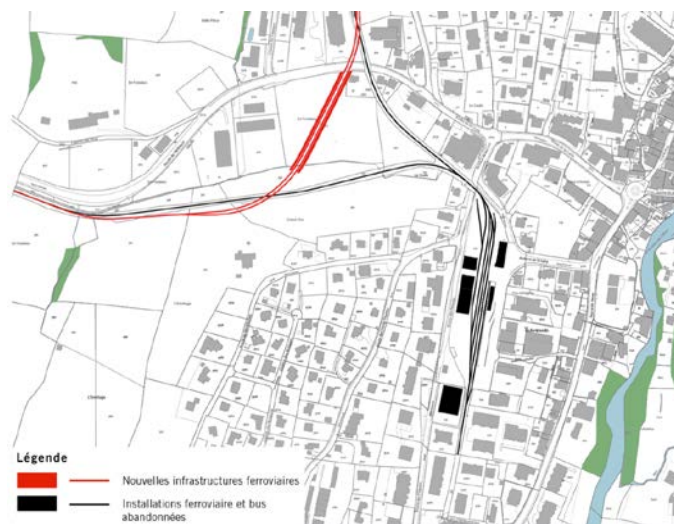
Le présent message s'articule comme suit :

1. **Historique**
2. **Etudes réalisées à ce jour**
3. **Réalisation**
4. **Planification**
5. **Développement durable**
6. **Risques**
7. **Coûts**
8. **Conclusion**

### 1. Historique

Les «trains rouges» et la ligne St-Légier–Châtel-St-Denis ont disparu en 1969 après 65 années de service, laissant la gare de Châtel-St-Denis dans sa configuration actuelle, avec des voies sans issue.

Depuis plusieurs années, les Transports publics fribourgeois (TPF) SA (ci-après: TPF SA) souhaitent revoir l'accessibilité des installations ferroviaires sur la commune de Châtel-St-Denis. En effet, la gare actuelle en impasse représente une perte de temps de parcours sur la ligne Bulle–Palézieux de près de 3 minutes. De plus, les installations ne satisfont plus aux nouvelles exigences fédérales de l'ordonnance ayant pour but de réduire les inégalités envers les personnes handicapées (OHand du 19 novembre 2003). Parmi les possibilités envisagées, le déplacement de la gare au nord-ouest du site actuel s'avère être la meilleure solution.



Ce projet va de pair avec la réflexion globale sur la mobilité et le trafic menée par la Commune de Châtel-St-Denis dans la révision de son plan d'aménagement local (PAL), approuvé en juillet 2015.

En automne 2014, à la demande de la Commune et des TPF SA, le Conseil d'Etat a donné son accord de principe à la poursuite des études pour la réalisation d'un projet en vue du déplacement de la route cantonale, ceci en lien avec la réalisation de la nouvelle gare de Châtel-St-Denis. Ce projet permet notamment la suppression du passage à niveau perturbant la circulation sur la route cantonale traversant Châtel-St-Denis.

Le 13 avril 2016, les trois maîtres de l'ouvrage – les TPF SA, la Commune de Châtel-St-Denis et l'Etat de Fribourg, représenté par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après: DAEC) – ont signé une convention (ci-après: convention tripartite) relative à la délégation des compétences, ainsi qu'au financement des projets partiels et d'une répartition équitable des coûts des travaux. Un comité de pilotage présidé par l'Ingénieur cantonal et réunissant les trois maîtres de l'ouvrage a été institué.

## **2. Etudes réalisées à ce jour**

Compte tenu de la localisation de la nouvelle gare à proximité du centre de la localité, des terrains libérés par la désaffectation de la gare actuelle, du rôle que doit jouer la nouvelle interface de transports publics dans l'urbanisation, ainsi que du caractère stratégique des terrains adjacents, les TPF SA et la Commune se sont entendus pour procéder à une étude à plus large échelle (environ 12 ha) visant à optimiser le potentiel de cette importante zone. Son aménagement futur a fait l'objet d'un mandat d'études parallèle (MEP) de la Commune et des TPF SA, publié en novembre 2013. Cette étude visait à garantir l'équilibre entre futurs espaces et quartiers existants, afin de réussir l'intégration de la nouvelle gare, mais avant tout de créer des infrastructures.

Les montants nécessaires aux études préliminaires ont été avancés par les TPF SA. Par la suite, le montant des études a été réparti entre les maîtres de l'ouvrage respectifs, conformément à la clé de répartition de la convention tripartite.

### **Projet dans son ensemble**

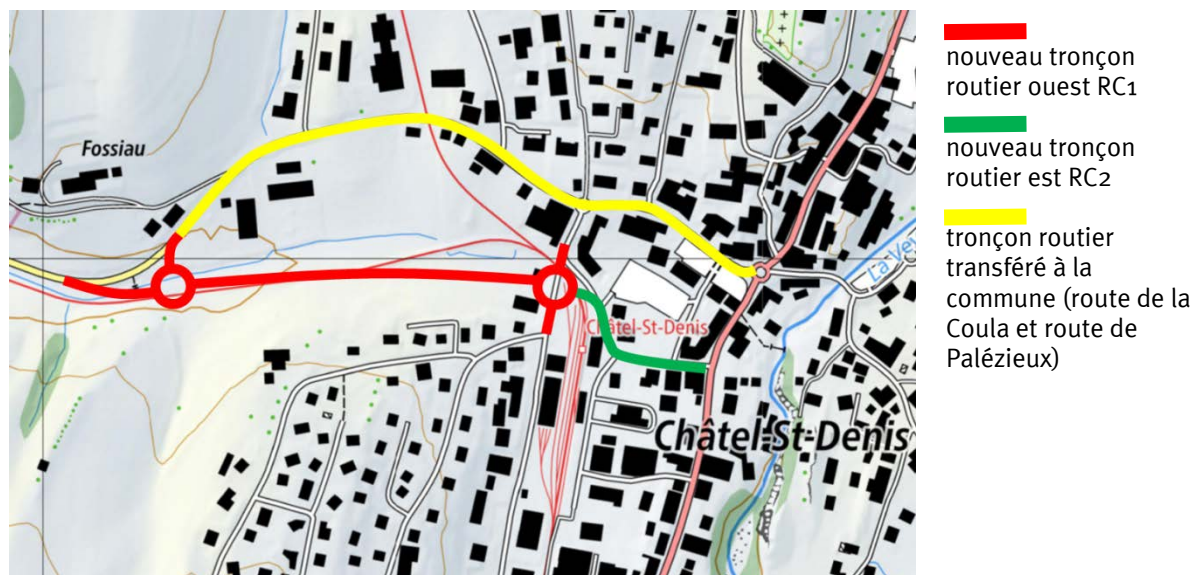
Faisant abstraction des plans d'aménagement de détail (PAD) des futures zones à bâtir, l'étude globale est constituée des éléments principaux suivants:

- Un projet ferroviaire: le déplacement de la gare de Châtel-St-Denis, respectivement la construction d'une nouvelle gare et d'une nouvelle voie de chemin de fer.  
Ce projet est entièrement financé par les TPF SA, respectivement par le fonds d'infrastructure ferroviaire fédéral (FIF).
- Un projet routier divisé en deux tronçons:  
la construction d'une nouvelle route cantonale, partie intégrante du projet ferroviaire pour le tronçon *ouest* (RC1) entre la route de Palézieux et l'avenue de la Gare;  
l'aménagement et l'assainissement de l'actuelle route communale dans le prolongement de la nouvelle route cantonale pour le tronçon *est* (RC2) incluant l'actuelle avenue de la Gare jusqu'à sa jonction avec la route cantonale de Vevey.  
Ce projet est principalement financé par l'Etat de Fribourg.
- Un projet de revitalisation du cours d'eau du Tatrel, partie intégrante du projet.  
Son financement est réparti entre les trois maîtres de l'ouvrage.
- La création d'une voie verte reliant la future gare au cycle d'orientation de Châtel-St-Denis.  
Cet aménagement est entièrement à la charge de la Commune.
- En ce qui concerne le déplacement des conduites et canalisations de tiers existantes et se trouvant en conflit avec le projet, des accords ont été trouvés avec les propriétaires, soit Holdigaz SA pour la conduite de gaz et la Commune de Remaufens pour la conduite d'adduction d'eau.  
Ces derniers participent aux coûts des études et des travaux liés au remplacement de leur conduite.

## Projets routiers

Le Service des ponts et chaussées (ci-après: SPC) est chargé de l'étude et de la réalisation des deux tronçons routiers RC1 et RC2.

Ces deux tronçons se suivent et sont étroitement liés, notamment au niveau de l'évacuation des eaux ou pour le dimensionnement du giratoire les reliant.



A la mise en service du nouveau tronçon de route cantonale, la route cantonale actuelle, du giratoire situé sur la route de Vevey au futur raccord sur la route de Bossonnens, passe au réseau routier communal.

## Mobilité douce

Le tronçon RC1 comportera deux bandes cyclables d'une largeur de 1,50 m d'une extrémité à l'autre; par contre, il n'est pas prévu ce type d'aménagement sur le tronçon RC2, des itinéraires alternatifs pour les cyclistes étant prévus dans la future zone piétonne de la Place d'Armes.

## Etudes d'impact environnementales

Le projet dans son ensemble a fait l'objet d'un rapport environnemental qui fait partie intégrante des dossiers d'autorisation.

## Etat des autorisations

Le tronçon RC1 a pu être intégré dans la procédure fédérale ferroviaire d'autorisation des plans (PAP). Elle a fait l'objet de deux oppositions qui ont pu être levées. L'autorisation de l'Office fédéral des transports (OFT) devrait parvenir au printemps 2017, ce qui permettra de pouvoir commencer les travaux en automne. Le tronçon RC2 est soumis à une procédure cantonale d'autorisation des plans qui a débuté au printemps 2017. Un éventuel retard ou report de l'autorisation de ce tronçon ne porte pas préjudice au projet dans son ensemble.

## Montant investi à ce jour

Dans le cadre de la convention tripartite, il a été convenu que l'Etat participerait aux coûts des études conduites par les TPF SA et la Commune à hauteur de 375 000 francs. Des acquisitions de bien-fonds et d'immeubles nécessaires aux nouveaux tronçons routiers ont été réalisées pour un montant de 586 246 francs.

## **Suivi financier**

Au vu de la complexité des décomptes, un suivi financier rigoureux a été mis en place. Un décompte détaillé pour les frais et travaux est réalisé pour chaque maître de l'ouvrage. Les travaux communs sont facturés conformément à la clé de répartition générale, ou par des clés de répartition spécifiques définies au cas par cas pour chaque contrat. La clé de répartition générale peut évoluer en fonction du niveau de précision des devis et décomptes. Par contre, ces ajustements éventuels n'auront pas d'effets rétroactifs.

## **3. Réalisation**

La réalisation des projets présentés nécessite une étroite coordination entre les trois maîtres de l'ouvrage présents sur ce chantier. La nouvelle gare ferroviaire ne pourra être terminée que lorsque le tronçon RC1 de la future route cantonale sera en service afin de permettre la suppression du passage à niveau et terminer ainsi la future gare.

Les TPF SA ont prévu de mettre la ligne Châtel-St-Denis–Palézieux hors service durant 9 mois en 2019, des bus de remplacement seront prévus durant cette période. L'interruption de trafic permettra de réaliser le nouveau pont des TPF SA qui enjambrera la future route cantonale dont la construction débutera immédiatement après la mise hors service de la voie TPF.

Pour des questions de coordination et d'économie, les trois maîtres de l'ouvrage (ci-après: MO) ont choisi de mettre leurs travaux en soumission dans un cahier des charges commun. Les travaux pourront ainsi être adjugés à une seule entreprise ou à un seul consortium, ce qui devrait simplifier la coordination et créer des synergies.

## **4. Planification**

Il est prévu de débiter les travaux au mois de septembre 2017. Un futur parking souterrain et la nouvelle gare devraient rapidement voir le jour. En ce qui concerne les tronçons routiers, des travaux préparatoires sont envisagés durant cette période, tels que le déplacement de conduites et la création de pistes d'accès. Une partie de la route RC1 pourra être construite en 2018. Il faudra toutefois attendre 2019, avec la fermeture de la voie TPF Châtel-St-Denis–Palézieux, pour construire le solde de la nouvelle route qui emprunte partiellement ce tracé.

Le tronçon routier RC1 doit être en service en été 2019. Cela permettra la réalisation des derniers travaux pour la mise en service de la nouvelle gare le 4 novembre 2019. Les travaux de finition de la RC1 et de la RC2 devraient suivre en 2020.

## **5. Développement durable**

Ce projet dans son ensemble, à savoir le déplacement de la gare TPF, la revitalisation du Tatrel, les nouveaux axes routiers ainsi que l'aménagement de futurs quartiers a fait l'objet d'une analyse sous l'angle du développement durable. L'outil utilisé à cet effet est « Boussole 21 » développé par l'Unité de développement durable du Département des infrastructures de l'État de Vaud.

Il en ressort que le projet tient compte du développement futur de la ville, résultat direct de l'amélioration des infrastructures. Il vise essentiellement à améliorer l'offre des transports publics, la sécurité des usagers, la création d'espaces réservés à la mobilité douce et un développement harmonieux du centre-ville. Il permet la création de nouvelles zones de rencontre et d'activités ainsi que le respect de la loi sur l'aménagement du territoire qui encourage la densification des centres. Le rapport donne de bons résultats au niveau du développement durable du projet, avec un nombre limité de recommandations.

## **6. Risques**

### **Risques liés à la planification**

Les TPF SA ont fixés des contraintes importantes en ce qui concerne la planification. En effet, la nouvelle ligne ainsi que la nouvelle gare doivent être ouvertes avant le passage au nouvel horaire, le 3



novembre 2019. De plus les futures voies de communication empruntent en grande partie le tronçon de la voie actuelle en direction de Palézieux. Pour des questions d'organisation, son interruption ne sera que de courte durée, du mois de mars au mois de novembre 2019. Ces contraintes présentent un défi pour la réalisation des deux giratoires, du tronçon routier RC1, ainsi que du passage supérieur des TPF.

## Risques techniques

Le principal risque technique est lié à la présence de la nappe phréatique qui est actuellement relativement proche de la surface du terrain. Pour permettre la construction du dénivelé de la route ainsi que le parking se trouvant sous la future gare, il est indispensable de rabaisser son niveau. Les Offices fédéraux et cantonaux ont donné leur accord sur un abaissement définitif de la nappe phréatique. Au vu des sols présents (colluvion de type sédimentaire, graviers limoneux avec argile), le drainage des sols peut s'avérer difficile et nécessiter de nombreux puits, l'eau pouvant ensuite être évacuée par gravitation en direction de Remaufens. Après la mise en service des installations, il faudra assurer un entretien conséquent du drainage afin d'éviter une remontée de la nappe.

## Suivi des risques

Les risques font l'objet d'un suivi et d'une évaluation rigoureux, une matrice est présentée lors des séances du comité de pilotage.

## 7. Coûts

Le Conseil général doit se prononcer sur les crédits d'investissement suivants:

### Travaux routiers

#### Plan de financement

Rubrique comptable dépense 62.501.93

Total des travaux routiers (RC, acquisitions et voie verte)

CHF 3'390'452.00

~15% de divers et imprévus selon décision MO

CHF 509'548.00

./. étude selon Message no 8, rubrique 62.509.13 (49%)

CHF 343'000.00

**Solde estimé à la charge de la Commune**

**CHF 3'557'000.00**

**Financé par un emprunt bancaire**

**A la charge des budgets d'investissements annuels 2017 à 2020**

**(dépense prévisionnelle 2017: CHF 500'000.--)**

#### Frais financiers du crédit d'investissement dès 2020

Intérêts passifs

2,5 % sur CHF

3'557'000.00

CHF 88'925.00

Amortissement

4 % sur CHF

3'557'000.00

CHF 142'280.00

**Total**

**CHF 231'205.00**

#### Estimations des charges d'exploitation dès 2020

Les charges d'exploitation doivent être négociées entre les différents partenaires.

## Travaux d'adduction d'eau

### Plan de financement

Rubriques comptables: dépense 70.501.44 / participation TPF 70.631.80 / subv. 70.661.47

|                                                       |     |            |
|-------------------------------------------------------|-----|------------|
| Total d'adduction d'eau                               | CHF | 264'000.00 |
| ./. participation des TPF SA                          | CHF | 100'000.00 |
| ./. subvention ECAB                                   | CHF | 25'000.00  |
| Total                                                 | CHF | 139'000.00 |
| Divers et imprévus selon décision MO ~15%             | CHF | 21'000.00  |
| Total                                                 | CHF | 160'000.00 |
| ./. étude selon Message no 8, rubrique 62.509.13 (6%) | CHF | 42'000.00  |

**Solde estimé à la charge de la Commune**

**CHF 118'000.00**

**Financé par un emprunt bancaire**

**A la charge des budgets d'investissements annuels 2017, 2018, 2019  
(dépense prévisionnelle 2017: CHF 40'500.--)**

### Frais financiers du crédit d'investissement dès 2020

|                  |               |            |     |          |
|------------------|---------------|------------|-----|----------|
| Intérêts passifs | 2,5 % sur CHF | 118'000.00 | CHF | 2'950.00 |
| Amortissement    | 4 % sur CHF   | 118'000.00 | CHF | 4'720.00 |

**Total**

**CHF 7'670.00**

### Estimations des charges d'exploitation dès 2020

Les charges d'exploitation sont couvertes par les taxes annuelles.

De plus, les taxes de raccordement uniques dans le secteur de la nouvelle gare sont estimées à 1 100 000 francs.

Dans un premier temps, cette conduite sera louée à la Commune de Remaufens selon la convention signée le 17 novembre 2016.

## Travaux d'épuration

### Plan de financement

Rubrique comptable: dépense 71.501.39

|                                                        |     |              |
|--------------------------------------------------------|-----|--------------|
| Total épuration                                        | CHF | 1'481'614.00 |
| ~15% de divers et imprévus selon décision MO           | CHF | 223'386.00   |
| ./. étude selon Message no 8, rubrique 62.509.13 (34%) | CHF | 238'000.00   |

**Solde estimé à la charge de la Commune**

**CHF 1'467'000.00**

**Financé par un emprunt bancaire**

**A la charge des budgets d'investissements annuels 2017, 2018, 2019  
(dépense prévisionnelle 2017: CHF 250'000.--)**

### Frais financiers du crédit d'investissement dès 2020

|                  |               |              |     |           |
|------------------|---------------|--------------|-----|-----------|
| Intérêts passifs | 2,5 % sur CHF | 1'467'000.00 | CHF | 36'675.00 |
| Amortissement    | 4 % sur CHF   | 1'467'000.00 | CHF | 58'680.00 |

**Total**

**CHF 95'355.00**

### Estimations des charges d'exploitation dès 2020

Les charges d'exploitation sont couvertes par les taxes annuelles.

De plus, les taxes de raccordement uniques dans le secteur de la nouvelle gare sont estimées à 3 600 000 francs.

## Travaux d'endiguement du Tatrel

### Plan de financement

Rubriques comptables: dépense 75.501.87 / participation TPF 75.631.00 / subvention cantonale 75.661.66 / participation SPC 75.661.67

|                                                               |     |            |
|---------------------------------------------------------------|-----|------------|
| Total endiguement                                             | CHF | 484'904.00 |
| ./. participation TPF SA                                      | CHF | 83'942.40  |
| ./. participation SPC                                         | CHF | 55'961.60  |
| ./. subventions cantonales et fédérales versées par le Canton | CHF | 276'000.00 |

|                                           |     |           |
|-------------------------------------------|-----|-----------|
| Total                                     | CHF | 69'000.00 |
| Divers et imprévus selon décision MO ~15% | CHF | 11'000.00 |

|                                                        |     |           |
|--------------------------------------------------------|-----|-----------|
| Total                                                  | CHF | 80'000.00 |
| ./. étude selon Message no 8, rubrique 62.509.13 (11%) | CHF | 77'000.00 |

|                                               |            |                 |
|-----------------------------------------------|------------|-----------------|
| <b>Solde estimé à la charge de la Commune</b> | <b>CHF</b> | <b>3'000.00</b> |
| <b>Financé par la trésorerie courante</b>     |            |                 |

### Estimations des charges d'exploitation dès 2020

Les charges d'exploitation doivent être négociées entre les différents partenaires.

## 8. Conclusion

Les travaux proposés permettront la réalisation d'un nouvel itinéraire routier en remplacement du passage à niveau TPF à Châtel-St-Denis, dans le cadre du déplacement de la gare TPF, gage de suppression de conflit entre le rail et la route et de sécurité pour les usagers.

Pour les raisons évoquées dans ce message, nous vous demandons de soutenir ce projet en approuvant les crédits sollicités.

Un montant d'environ 15% de divers et imprévus a été pris en compte sur les devis estimatifs en accord avec le SPC qui pratiquera de la même manière pour sa part qui sera présentée au Grand Conseil.

**Au vu de ce qui précède, le Conseil communal sollicite votre autorisation pour l'engagement de ce crédit d'investissement de 5 145 000 francs pour l'ensemble des travaux de déplacement de la gare de Châtel-St-Denis selon la répartition présentée ci-dessus (participations de tiers et subventions déduites CHF 540'904.--)**

*Conformément à l'art. 52 de la Loi sur les communes, cette décision est sujette à référendum.*

---

Châtel-St-Denis, mai 2017

Le Conseil communal

### Annexes:

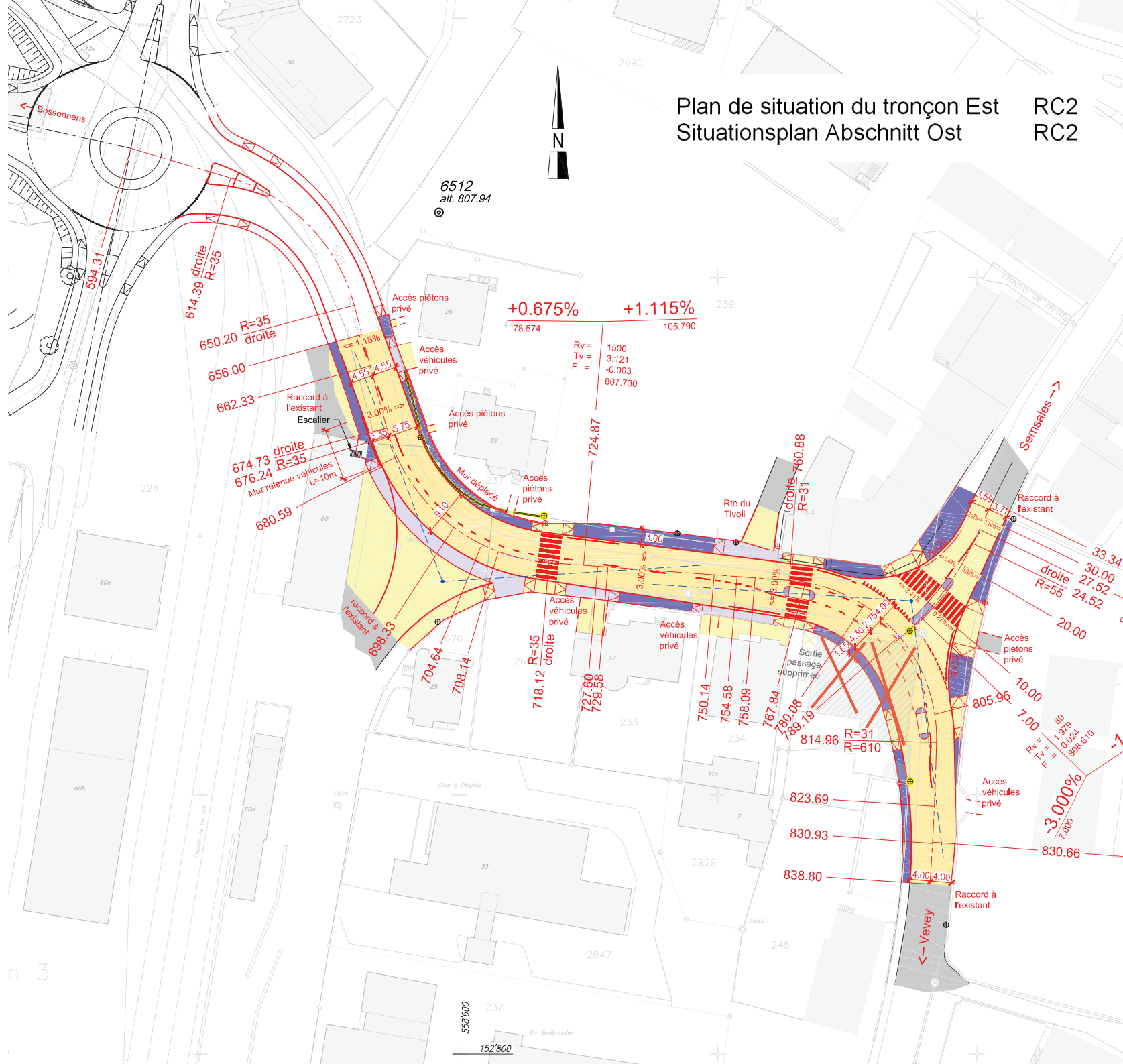
1. Plan de situation du tronçon ouest RC1
2. Plan de situation du tronçon est RC2
3. Profil géométrique RC1
4. Profil géométrique RC2
5. Plan de situation de la revitalisation du Tatrel
6. Plan de situation de la voie verte





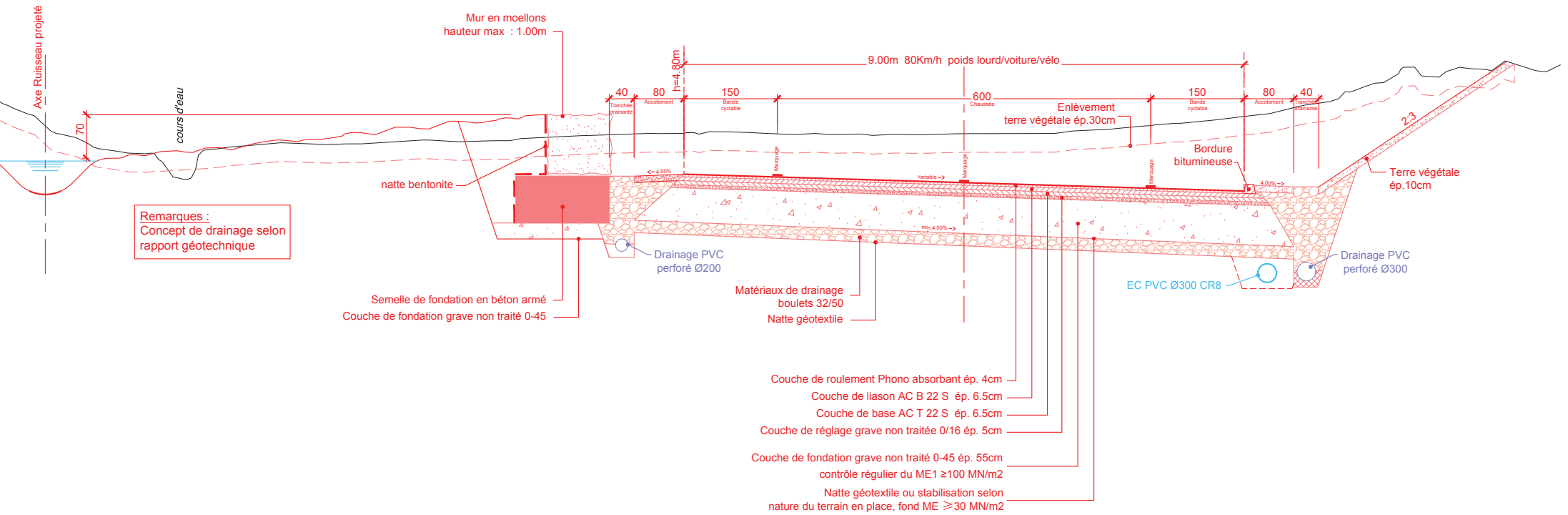
Plan de situation du tronçon Est  
Situationsplan Abschnitt Ost

RC2  
RC2

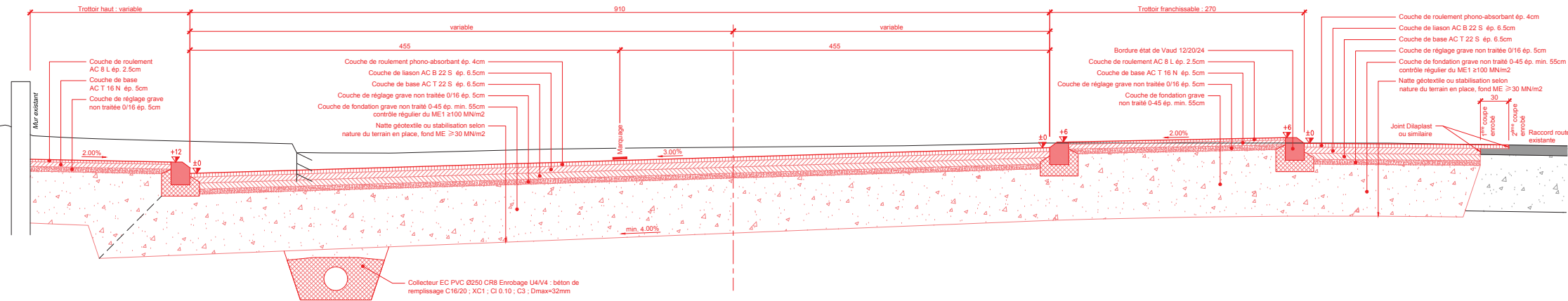




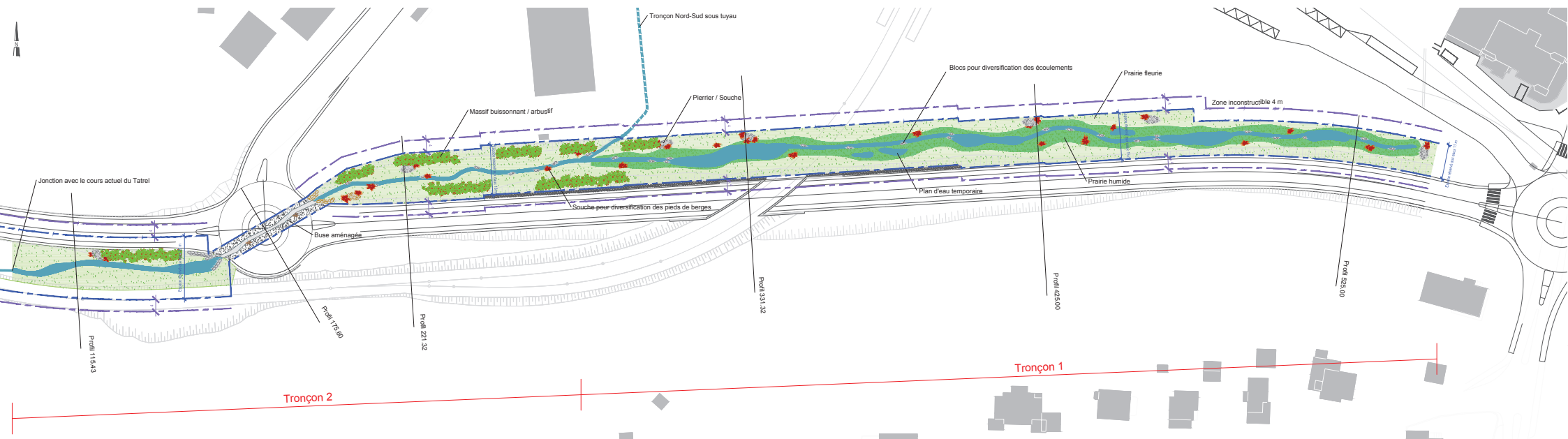
Profil géométrique RC1  
Geometrisches Normalprofil RC1



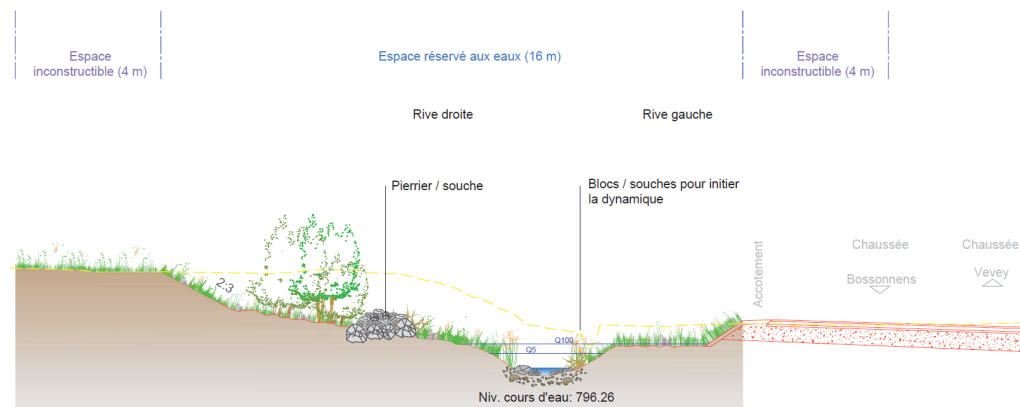
# Profil géométrique RC2 Geometrisches Normalprofil RC2



# Plan de situation de la revitalisation du Tatrel Situationsplan der Revitalisierung des Tatrel



## PROFIL Km RC 221.32



## Plan de situation de la voie verte

