



Archives, plan Martini Fribourg 1606

*"Fribourg a donc été construite dans un but militaire. Il n'est pas sans intérêt de faire cette constatation. Elle explique l'implantation de la ville au sommet d'une falaise escarpée, difficilement accessible. L'aspect, encore impressionnant aujourd'hui était alors plus sauvage. La ville primitive, entourée de forêts, était perchée sur un promontoire, enlacé par la Sarine sur trois côtés."*

in Les Remparts de Fribourg

## VERS LE GRAND-PARC

MIDARCHITECTURE & TOPOTEK1

URBANISME: MIDARCHITECTURE SARL (LAUSANNE / GENÈVE)

PAYSAGISME: TOPOTEK 1 (BERLIN)

MOBILITÉ: TRANSITEC SA (LAUSANNE / BERNE)

GÉNIE CIVIL, CONSEILS: INGENIE SA (LAUSANNE / GENÈVE)



FONDEMENTS DU PROJET D'AMMENAGEMENT	5
DEVELOPPEMENT DES SIX PLACES DU GRAND-PARC SELON TROIS SECTEURS	9
• Le secteur du temple et des rues commerçantes	11
• Le secteur du théâtre et de la pelouse	13
• Le secteur du talus et de la Sarine	19
UNE STRATEGIE D'OPPORTUNITES	21
ANNEXES DES EXPERTS	23
• Approche et concept technique du parking souterrain Manor	23
• Rapport explicatif – Chapitre "Mobilité"	23





Le Grand-Parc trait d'union entre l'ancienne porte de Romont et la Sarine

## FONDEMENTS DU PROJET D'AMMENAGEMENT

Plus qu'un projet construisant une forme définitive, c'est bien des facteurs d'incitation au changement que nous cherchons à définir. Notre objectif n'étant pas de réaliser un espace selon un modèle, une image, mais bien de valoriser, de saisir et profiter de dynamiques multiples pour guider le changement.

Le principe est simple : il faut donner au Grand-Places actuelle une capacité de résilience. Cet espace doit pouvoir s'adapter à son environnement sans s'asphyxier, sans se diluer...

Dans ce but, notre projet propose de changer l'image du lieu et la compréhension qu'en ont les usagers, puis de rendre visible ces changements au travers d'interventions multiples.

Le Grand-Parc est défini par son espace disponible, sa végétation, et ses usages publics. L'unité de l'ensemble, l'entité du Grand-Parc est la perception de ce vide, du mouvement possible. L'allée des Grand-Places se lit comme un axe, qui se prolonge au nord et au sud, entre Ville et Sarine.

Les fondements du projet sont :

- L'image du lieu : un parc urbain
- Les interventions : le sol, la végétation, les 6 places
- La compréhension du lieu : une ressource (et non un vide)



La végétation colonise l'espace urbain, les usages urbains s'intègre dans la déclivité

Le projet définit, valorise et surtout pérennise un parc urbain à l'échelle de la ville de Fribourg. Les Grand-Places actuelles s'intègrent dans le Grand-Parc, césure dans la ville, espace public pouvant être librement investi, espace vert ou dallé qui permet de rejoindre les rues commerçantes ou de s'en extraire.

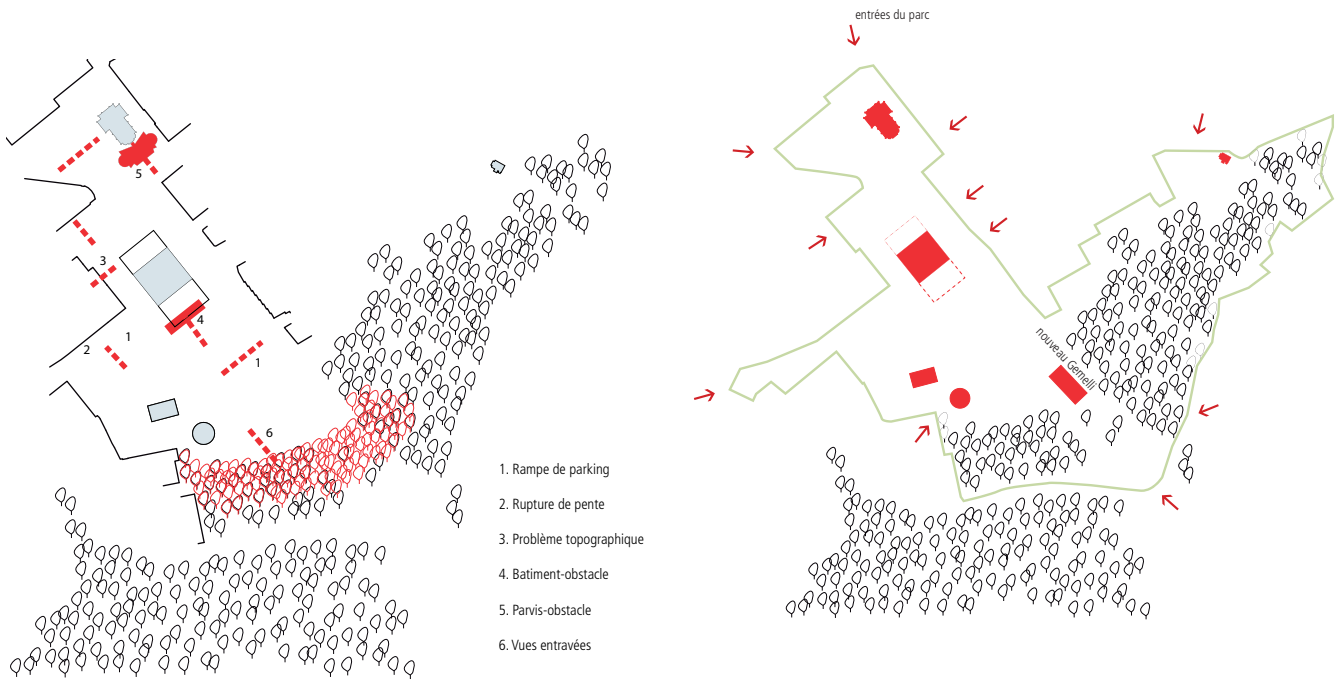
L'espace des Grand-Places est un vide aujourd'hui. En intégrant la pente et sa forêt, il acquiert les qualités et dimensions d'un parc urbain, à l'échelle de la ville de demain. Les limites de ce parc sont définies par le bâti, elles seront donc pérennisées. Ce Grand-Parc matérialise la rencontre de l'usage de la ville et de la végétation du cordon boisé de la Sarine.

Le projet propose la rencontre entre la forêt du talus et l'esplanade des Grand-Places, entre l'espace forestier et la place-pelouse, et à plus large échelle la rencontre entre la Sarine et la ville. La forêt s'éclaircit afin d'offrir des vues et de dégager des clairières. Elle se dilate et colonise la pelouse pour se manifester jusqu'au cœur de l'urbain. Le projet propose une ventilation de la végétation et des usages.

*"We need parks, whenever and wherever we have opportunities and potentials. We need them not only for massive greening and repair of our urban environments in many parts of the world, but also because our public spaces and hearts of our cities become increasingly privatized, commercialized, and gated. Parks mean freedom and community, as well as repose and recreation.*

Parks, people and city / Jusuck Koh, Anemone Beck

Les chemins piétons ne sont plus des impasses, mais des portions d'itinéraires traversant le nouveau parc. Ils permettent aux usagers de rejoindre librement la Sarine, le funiculaire, la gare, le théâtre. Ces itinéraires parcourent le parc, traversent sa verdure (pelouse et forêt), se dilatent pour accueillir, souligner les différents éléments qui y sont installés. Le parc offre l'ouverture et la générosité d'un espace non construit et non déterminé. Planté ou dallé, le sol du parc conduit le piéton de la poste à la Sarine, de la gare au funiculaire.

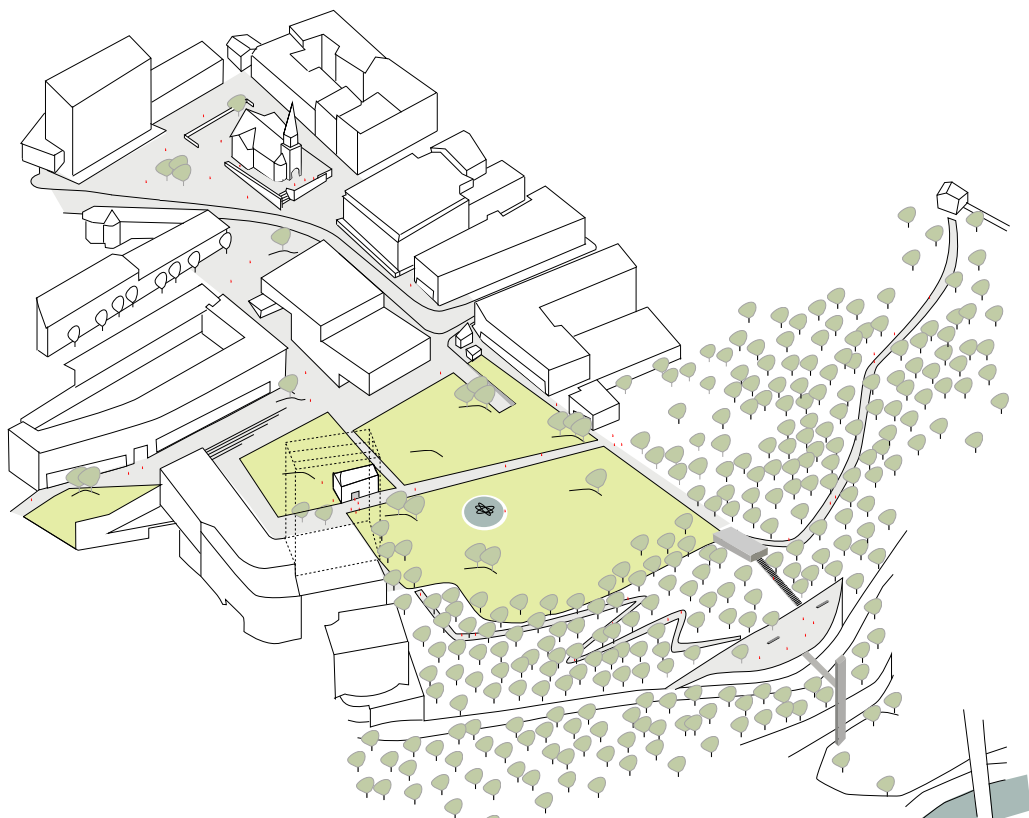


### Lecture du site

- Il n'existe pas de limite claire aux Grand-Places.
- L'arborisation (extension du cordon boisé de la Sarine) ferme l'espace et obstrue les perspectives sur la cathédrale et les Préalpes.
- L'espace existant est peu connecté aux itinéraires piétons.

### Intentions

- Définir une entité publique délimitée, identitaire et pérenne.
- Offrir à nouveau des perspectives visuelles sur les Préalpes et la basse-ville.
- Intégrer les flux piétons en surface et souterrains à l'espace du Grand-Parc, et en créer de nouveaux.

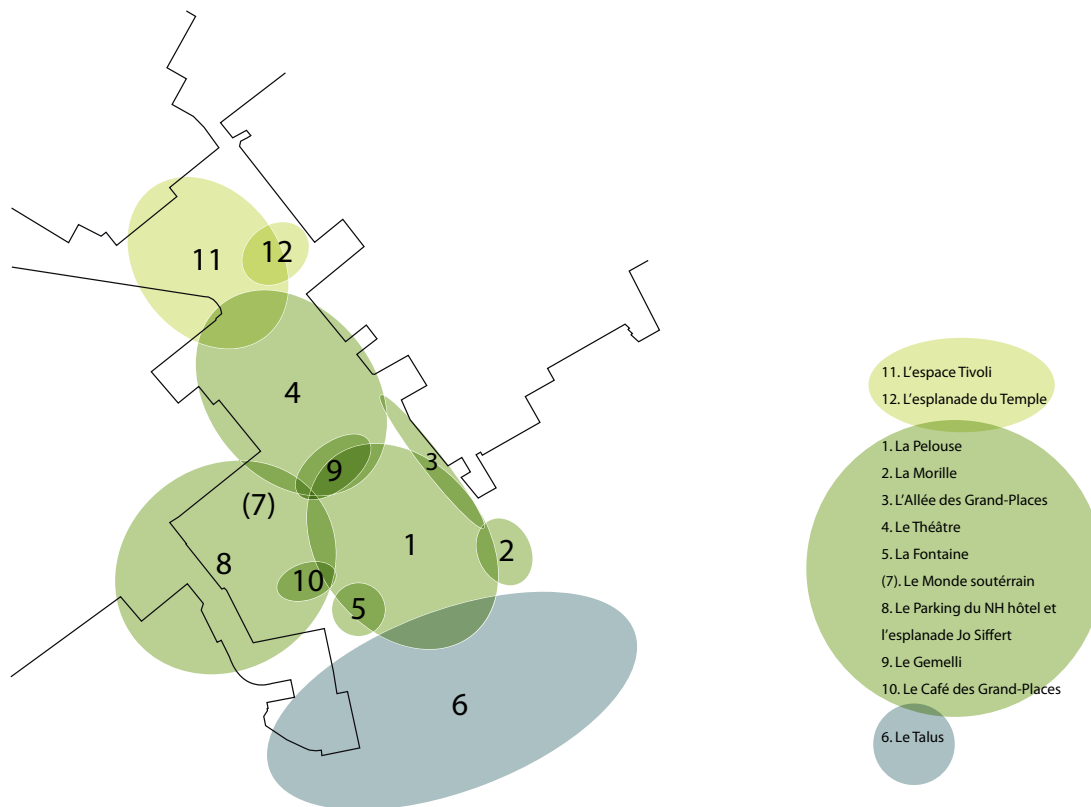


L'aménagement du Grand-Parc se fait au file des opportunités

## Projet

- Le Grand-Parc est délimité par le tissu bâti. Il intègre la forêt, et s'étend jusqu'au funiculaire.
- La forêt est assainie et aménagée pour proposer des vues et des clairières;
- La pelouse est vallonnée afin de permettre la plantation d'arbres, et d'estomper la topographie plane et stricte existante;
- Les ruptures topographiques sont compensées par des emmarchements et des murets;
- Les rues sont dallées pour exprimer une zone apaisée.
- Des réseaux piétons et cyclables relient la Sarine, le funiculaire, la gare et la ville commerçante au travers du Grand-Parc.
- Six places ponctuent et animent le parc avec des usages spécifiques.





12 secteurs relevés par les Grand-Places en marches / 2010

## DEVELOPPEMENT DES SIX PLACES DU GRAND-PARC SELON TROIS SECTEURS

Le Grand-Parc s'exprime comme une césure dans la ville, césure connectée à la Sarine. Cet espace reprend ses droits sur la route et le trafic, sur les diverses orientations imposées par les usages et les ruptures spatiales. Le Grand-Parc s'insère dans la logique territoriale, le théâtre devient un élément structurant et fait écho, entre autres, à la Cathédrale ou à l'abbaye de la Maigrauge.

Le Grand-Parc propose deux revêtements de sol : un dallage et une pelouse, le dialogue et l'intensité de ces deux revêtements déterminent les usages du parc. Deux matériaux, l'un végétal (pelouse ou herbe), l'autre carrossable et minéral (dallage) ont été choisis : le dallage est utilisé pour les chemins et les places. Il correspond à un revêtement signalétique du Grand-Parc, il se distingue du langage routier par sa couleur sable pour clairement afficher un code piéton, un code de parc.

Le dallage commence devant la poste et offre une uniformité de traitement de sol et des cheminements jusqu'à la Route-Neuve. La pelouse existante est étendue, elle vient accueillir la maison du Tir, elle forme un écrin pour le temple et s'égrène dans les clairières du talus.

Le motif répétitif permet d'unifier le parc. Ce motif se déploie au pied du théâtre et du centre commercial, il se faufile dans la pelouse, tout comme l'arborisation se déploie dans l'espace de ce Grand-Parc. Les bâtiments existants (théâtre, café, temple, fontaine, Gemelli déplacé) sont autant de "pavillons" qui ont en commun leur appartenance au Grand-Parc et dont l'affectation doit à terme garantir une interaction forte avec le public.

Les constructions du Grand-Parc (théâtre, maison du Tir, fontaine, funiculaire, nouveau Gemelli, temple) ordonnent les cheminements, qui se dilatent pour les souligner.

A la recherche d'une homogénéité pour le Grand-Parc, nous désirons maximiser le travail avec l'existant et minimiser l'ajout d'éléments. Il nous apparaît que la mise en place d'un système pour l'ensemble des émergences et du mobilier (existant et futur) est plus déterminant, à ce stade, que le choix d'un design particulier. Nous proposons de développer une systématique d'éléments permettant, le jour, d'apporter de la lumière aux galeries commerciale, la nuit, d'illuminer la place. Les émergences existantes qui connectent l'espace souterrain à l'espace de surface reprennent le langage des lucioles (matérialisation uniformisée) et intègrent leur système. Les émergences existantes ne sont alors plus perçues comme des éléments hétéroclites perturbateurs, mais bien comme les éléments d'un système qui participe à l'unité et à la cohérence du Grand-Parc. Comme des cheminées lumineuses, les émergences existantes ont des formes et des tailles multiples, elles ponctuent, éclairent, et permettent également de structurer le mobilier et d'organiser les accès au sous-sol.

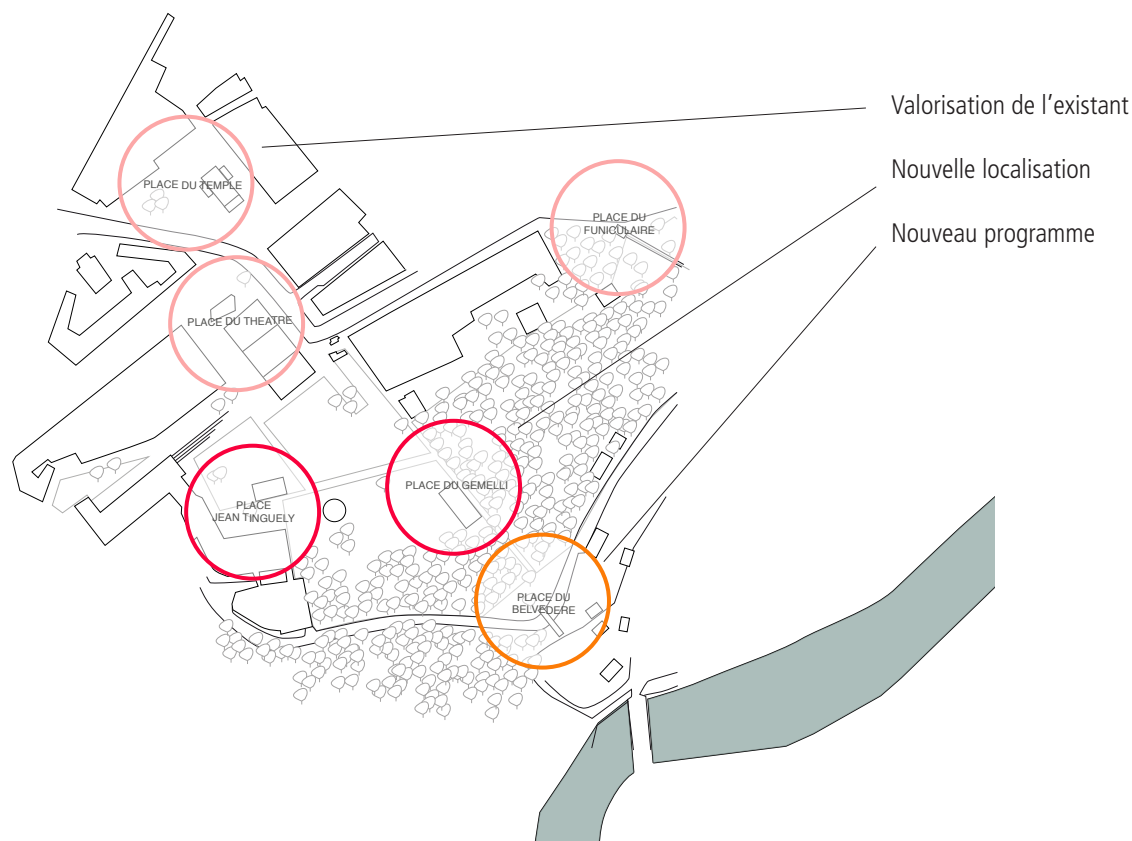
Les douze sous-espaces décrits dans la lecture du site transmise aux concurrents apparaissent pertinents en termes d'usage, moins en termes de spatialité. Si la fontaine est une entité à part entière, elle appartient à la spatialité de la pelouse. Selon cette approche, nous traitons et décrivons l'ensemble des 12 sous-espaces selon trois secteurs du Grand-Parc:

- Le secteur du temple et des rues commerçantes
- Le secteur du théâtre et de la pelouse
- Le secteur du talus et de la Sarine.

Les six places identifiées sont : la place du Temple, la place du Théâtre (ancienne place Jean Tinguely), la place Jean-Tinguely, la place du Gemelli, la place du Funiculaire et la place du Belvédère. Ces places correspondent à des programmes (activités) spécifiques à l'usage et à l'échelle du piéton. Ces nouvelles affectations, et ces nouvelles pratiques du parc participent à sa construction en impactant sur le dynamisme social du lieu.

Ces places articulent et conjuguent la pelouse, la forêt ou l'espace dallé. Elles sont connectées par un réseau piétonnier formé d'allées ou de sentiers suivant l'entité de l'espace traversé. Ce réseau s'étire entre la Ville et la Sarine. Les espaces publics du parc s'intègrent à un itinéraire plus large, notamment touristique, comprenant entre autres, l'abbaye de la Maigrange et le couvent de Montorge, ou la tour Henri et l'église Saint-Pierre.

Les places développent leur identité propre, toutes proposent une plus-value spatiale et une reconsidération des usages pour stimuler l'inclusion sociale.



Six places structurent le Grand-Parc et apportent de nouveaux usages



## LE SECTEUR DU TEMPLE ET DES RUES COMMERÇANTES

(Ce secteur regroupe l'espace Tivoli, l'esplanade du Temple et la place Tinguely).

L'objectif est l'intégration de cette partie de la ville au Grand-Parc. Nous proposons d'intégrer ces espaces par un travail de mise en perspective des vues et de suppression des obstacles tels que trémie, rupture topographique ou bâtiment.

**La place du Temple** (valorisation de l'existant) se structure en rapport avec le grand paysage, elle valorise le temple, qu'elle projette en balcon sur l'allée des Grand-Places. Le clos du temple est revisité, il est éclaté, se dilate et englobe ainsi tout l'espace, absorbant les rues du Temple et de Tivoli et proposant ainsi une continuité spatiale de façade à façade. Ces éclats du clos (marches, murets et jardins) orientent l'espace et gèrent la topographie. A dominante minérale, la Place du Temple accueille également la Poste, les banques ainsi que les autres commerces qui la bordent. Les salles paroissiales sont revisitées mais maintenues à leur place, une extension de ces dernières reste envisageable dans le bâtiment de la poste.

Cet aménagement permet de hiérarchiser l'ensemble des usages publics de ce secteur. Devant la poste une place dallée s'étend et englobe la rue Tivoli, rue qui devient dans cette portion une zone apaisée: ici les voitures traversent le Grand-Parc. Les jardins du clos du temple offrent des espaces de verdure à l'écart des rues, le parvis du temple se connecte clairement aux rues commerçantes et à l'entrée du théâtre au travers de deux volées d'escaliers.



L'aménagement de la place du Temple, avec un clos éclaté, de façades à façade



## LE SECTEUR DU THÉÂTRE ET DE LA PELOUSE

(Ce secteur regroupe le Théâtre, la Pelouse, l'allée des Grand-Places, la Fontaine, le monde souterrain, le parking du NH hôtel, le Gemelli et le café des Grand-Places) Cet espace s'affiche comme le cœur du Grand-Parc, il définit ses rapports avec les rues, les piétons et le trafic, et le grand paysage. Afin de valoriser les dégagements extérieurs du théâtre et de travailler l'unité du parc, nous proposons de modifier le tracé de la rue Pierre-Kaelin est rétrécie. La modification de ce profil permet de définir un large trottoir long des façades urbaines et de dégager l'espace dallé au pied du théâtre. La générosité de l'espace dallé permet de renforcer la fluidité piétonne entre le secteur du temple et celui du théâtre.

**La place du Théâtre** (valorisation de l'existant) se développe autour de cet équipement des Grand-Places devenu emblématique. Elle est fonctionnelle et centrale, elle connecte le théâtre à son environnement direct. Il s'agit d'une place "pivot" qui accueille et oriente agréablement spectateurs du théâtre, passants des rues, clients des galeries marchandes, flâneurs de la pelouse et de la forêt. Les rez-de-chaussée s'ouvrent en façade et participent à l'espace. Cette place s'affiche, se donne à voir depuis le balcon du temple et se projette dans l'espace vert. A sa manière, elle complète la mission du théâtre: trouver l'équilibre!

Le projet renforce également la fluidité piétonne nord-sud à l'ouest du théâtre en proposant un travail topographique à la sortie du centre commercial. Actuellement les différences de niveaux sont reprises par des escaliers appartenant au bâtiment du centre ; l'aménagement proposé étire ces escaliers qui s'expriment désormais comme des gradins. Ces quelques marches gèrent la topographie tout en dissociant l'avenue de la Gare et le chemin du parc, ceci sans nécessiter de garde-corps. Ce traitement en emmarchements (atténuant les ruptures topographiques) est également proposé pour relier l'esplanade Jo-Siffert à la place nouvellement nommée Jean Tinguely située devant le NH Hôtel. Les nouveaux escaliers se rapprochent, dans l'esprit et l'usage, de gradins ou de terrasses, ils proposent un temps d'arrêt, avec une belle orientation.

**La place Jean Tinguely** (nouvelle localisation) articule l'entrée (lobby) du NH Hôtel, la fontaine du même nom et la Maison du Tir, dont l'affectation est modifiée. La Maison du Tir devient une "parkhouse", elle accueille un programme en lien avec l'espace Jean Tinguely-Niki de Saint-Phalle, du musée d'Art et d'Histoire de Fribourg. Nouvelle antenne du musée, cette maison abrite un espace similaire à celui du "Creaviva", du centre Paul Klee de Berne. Les artistes et leurs parcours sont présentés et de multiples activités liées à l'art sont proposées : expositions interactives, workshops créatifs, forums des enfants, etc.

La nouvelle place s'ouvre sur la fontaine de Jean-Tinguely. Celle-ci a été légèrement déplacée en direction du centre de la pelouse afin de s'afficher clairement depuis la Place du Théâtre.

Afin d'assurer la continuité du parc et d'intégrer au parc les parcours piétons majeurs (provenant de la rue de St-Pierre), nous proposons de déplacer le Gemelli. Le contact entre la pelouse et le théâtre est important, les piétons accèdent directement au parc, la rue entre le Gemelli et le théâtre disparaît. L'accès des véhicules au NH hôtel est maintenu, celui au parking Jo-Siffert est conservé dans un premier temps, mais sera supprimé dès que le nouveau parking sera construit (la trémie d'accès du parking Jo-Siffert sera supprimée au profit d'un accès direct par la rue Neuve), ce qui permettra de réduire fortement la circulation au pied du théâtre. Si l'emplacement du Gemelli est remis en question, son programme ne l'est pas et le projet se charge de le relocaliser dans le Grand-Parc.

Le nouveau Gemelli projeté détermine une liaison avec la rivière, le paysage. Il est situé dans la pente, ses accès, ses usages, se font depuis le talus et depuis la pelouse. Son nouvel emplacement est stratégique, il prolonge l'espace de la pelouse et matérialise l'intention du projet d'étirer l'espace au-delà du centre-ville.



L'aménagement de la nouvelle place Jean Tinguely

**La place du Gemelli** (nouvelle localisation) située sur la rupture de pente entre la pelouse et le talus, permet d'ouvrir l'espace aujourd'hui confiné du lieu dit : "la Morille". Principalement matérialisée par le toit-terrasse du nouveau Gemelli, la place profite du dégagement d'une clairière, accueille le sentier qui mène au funiculaire et intègre les premières volées de l'escalier qui prolonge l'allée des Grand-Places vers la Sarine. Le nouveau Gemelli s'intègre dans le talus et l'arborisation existante, il propose un balcon public le long de l'allée des Grand-Places qui devient une allée structurante du Grand-Parc. A partir de ce balcon-terrasse, le piéton a le choix de s'arrêter pour savourer une meringue accompagnée de double crème, en profitant de vues panoramiques sur la cathédrale et les Préalpes, ou de continuer son parcours vers la Sarine en traversant la place du Belvédère.

La grande majorité de la pelouse étant sur une dalle de parking existante (ou à venir), il est nécessaire de vallonner l'espace afin d'offrir des hauteurs de terre suffisantes (les structures porteuses du parking seront revues et prévues en adéquation).

Le relief de la pelouse (mouvements de sol doux) hiérarchise les usages possibles du parc, il canalise les espaces de circulation et favorise ceux dédiés à la détente.





L'aménagement de la place du nouveau Gemelli





## LE SECTEUR DU TALUS ET DE LA SARINE

(Ce secteur regroupe le Talus, la Morille et le funiculaire)

Afin d'intégrer le paysage à la ville et de permettre à la césure non bâtie (Grand-Parc) de retrouver son ampleur et son unité, nous proposons de travailler le paysage de la manière suivante: la végétation du cordon de la Sarine colonise en douceur l'espace non planté, avec ses propres essences; **épicéa** et **hêtre**. Le végétal colonise l'entier du Grand-Parc de manière souple (plantation de nouveaux arbres, mouvements de sol doux), l'aménagement décline un code piéton (et supprime l'ensemble des codes routiers).

L'aménagement de fenêtres paysagères sur la cathédrale St-Nicolas et les Préalpes permet d'intégrer le Grand-Parc au territoire et de projeter l'espace de la pelouse dans la forêt. Cette dernière est assainie, entretenue et maîtrisée. Des clairières sont aménagées, des sentiers sont créés, la forêt se découvre, se parcourt, se visite et s'apprécie.

Si l'envie du piéton est de se balader dans le parc, il pourra flâner dans la forêt aménagée de clairières et rejoindre paisiblement le funiculaire, la Neuveville ou la routes des Alpes.

**La place du Funiculaire** (valorisation de l'existant) est située à la station supérieure du funiculaire. Elle offre au parc une entrée depuis la rue Saint-Pierre. Son aménagement est reconsidéré, afin d'offrir une connexion confortable pour les piétons et les vélos à la rue Saint-Pierre. Le funiculaire assure la continuité de l'itinéraire cycliste depuis la rue de la Neuveville. A la station inférieure, l'aménagement est également adapté afin de permettre un accès vélos aisé au funiculaire.

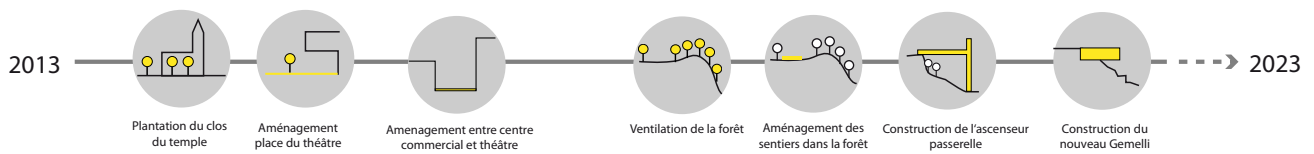
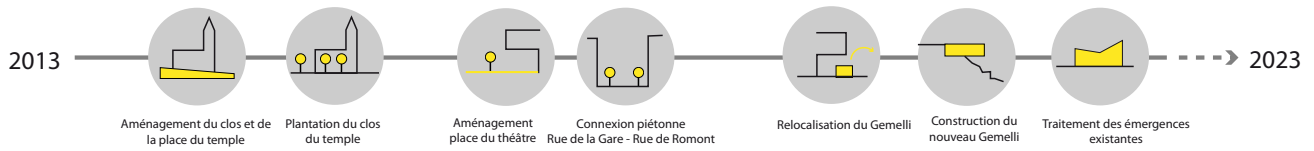
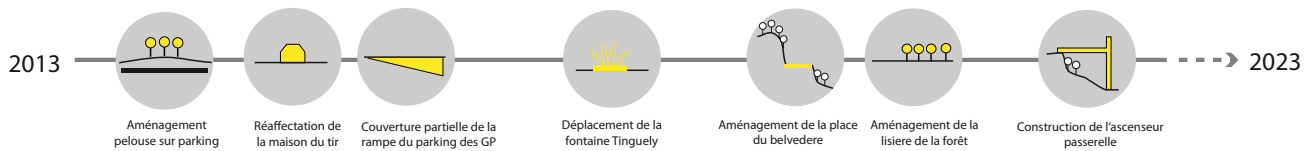
Nous sommes convaincus qu'en élaguant, puis en déployant (sur le replat) et domestiquant la forêt, elle composera la végétation du Grand-Par cet s'intégrera de ce fait à la ville.

Le passant traversera l'espace ombragé du talus, comme on traverse un espace plus dense d'un parc et rejoindra la Sarine et/ou la Neuveville de manière directe et plaisante.

**La place du Belvédère** (nouveau programme) se situe dans la pente, en surplomb de la Route-Neuve. Elle profite du palier induit par l'ancienne surface de stationnement et offre une vue majestueuse sur le cordon boisé de la Sarine et la Vieille Ville. Elle est simplement aménagée en place-balcon, en belvédère et offre une halte inattendue. Par une passerelle qui enjambe la Route-Neuve, la place donne accès à l'ascenseur qui franchi la falaise et permet aux promeneurs de rejoindre le Pont de la Motta offrant une continuité au réseau piétonnier existant.

La forêt n'a pas toujours existé, longtemps le talus était presque falaise... Si la végétation de la Sarine est en quelque sorte "montée". Nous proposons de la domestiquer, de la guider, et dans l'autre sens, de laisser "descendre" l'usage urbain dans le talus. Ainsi le projet s'exprime comme un tissage entre l'usage urbain et le paysage primitif, la forêt est élaguée pour ouvrir fenêtres paysagères et clairières appropriables. La création de nouveaux cheminements et l'intensité de l'usage de la forêt permet également de relier le théâtre, le Gemelli à une autre attraction touristique: le funiculaire.

La place du funiculaire comme celle du Belvédère deviennent des nouveaux au Grand-Parc.



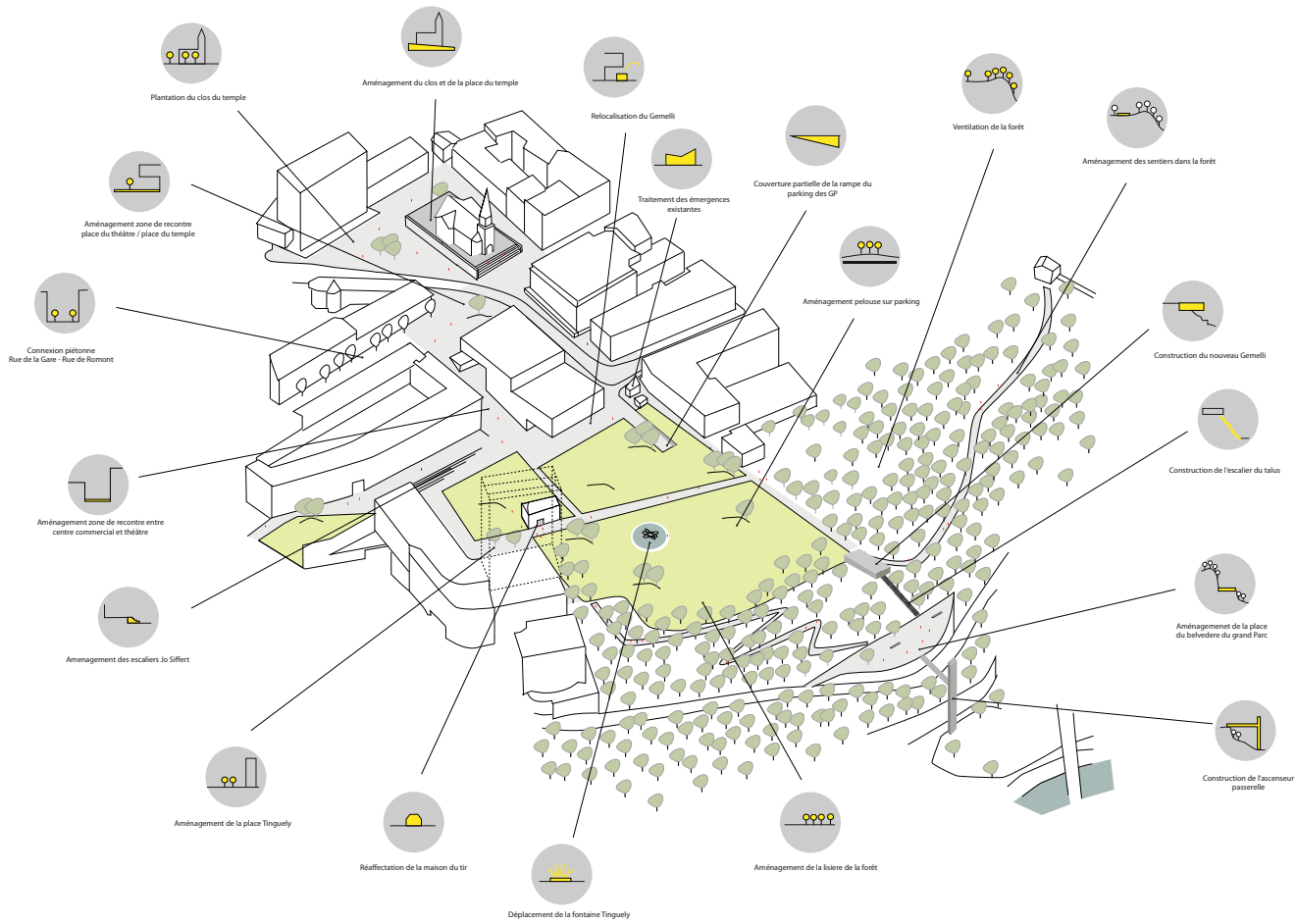
## UNE STRATEGIE D'OPPORTUNITES

Le métabolisme urbain est composé de systèmes dynamiques, infrastructurels, écologiques, démographiques et politiques. Les Grand-Places existent depuis longtemps, elles ont déjà expérimenté plusieurs cycles de développement, de déclin et de réorganisation. Le propos de notre projet est d'identifier les ressources existantes actuelles afin de revaloriser le site du projet. Notre plan permet de faire des pesées d'intérêt et ainsi de considérer chaque opportunité de changement. Ce n'est pas le motif du projet qui est essentiel, mais bien ses principes d'ouvertures et de connexions.

A ce titre, tout ou partie du motif peut se réaliser et chaque intervention, chaque facteur d'incitation au changement peut se réaliser selon le calendrier qui lui est propre. Au lieu d'un phasage classique qui se définit dans le temps avec pour objectif la finalisation d'une configuration spatiale arrêtée, le projet propose une palette d'interventions.

Cette palette regroupe des actions multiples et pourrait être encore étoffée. Chacune des interventions représente, à elle seule et à son échelle particulière, une stratégie et une finalité. Elle incite à la réorganisation des Grand-Places en un Grand-Parc et toutes les interventions qui composent cette palette poursuivent ce même objectif.

Les interventions qui visent à transformer les Grand-Places en Grand-Parc induisent des plus-values en termes de droits à bâtir (nouveau Gemelli), en termes économiques et commerciaux (ouvertures des façades des rez-de-chaussée qui bordent le Grand-Parc, création d'entrées depuis le parc pour les commerces existants et à venir, fréquentation accrue), en termes d'image (requalification de l'aire d'entrée du NH Hôtel, connexion des rez à un espace public majeur, déplacement de la fontaine Tinguely) et en termes d'usage (changement d'affectation de la Maison du Tir, transversalité et transparence finalement possible pour le foyer du théâtre, aménagement des abords des stations du funiculaire).



## ANNEXES DES EXPERTS

APPROCHE ET CONCEPT TECHNIQUE DU PARKING SOUTERRAIN MANOR

RAPPORT EXPLICATIF – CHAPITRE "MOBILITE"

**FRIBOURG - « LES GRAND-PLACES »  
PROJET VERS LE GRAND PARC**

**APPROCHE ET CONCEPT TECHNIQUE DU  
PARKING SOUTERRAIN MANOR**

LAUSANNE, LE 26 SEPTEMBRE 2013



## PEAMBULE

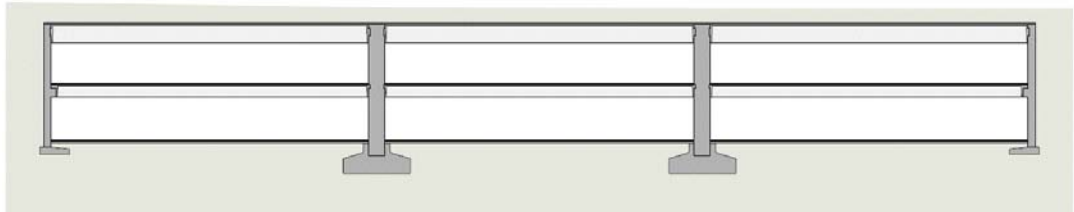
Le bureau INGENI SA a été invité à rejoindre le groupe de travail MIDarchitecte - Topotek 1 et Transitec pour les accompagner dans leur démarche et rechercher des solutions pour l'élaboration de leur concept, concernant les diverses interventions souhaitées sur la dalle du parking Manor.

L'étude de l'ensemble du périmètre met en relief quelques questionnements quant à la vocation de la surface se trouvant sur la dalle du parking Manor. L'image que renvoie aujourd'hui cette zone est un généreux espace horizontal dénué de tout aménagement imposé par la construction d'un parking souterrain. Cette construction en sous-sol restreint considérablement la marge de liberté d'un nouvel aménagement en surface aussi minime soit-il. Toutes nouvelles propositions engendrent une réflexion quant au dessein de cet ouvrage.

## ETAT ACTUEL DU PARKING

Le parking est implanté sous les Grand-Places à Fribourg et occupe une superficie non négligeable sur le périmètre d'intervention du projet. Cet ouvrage est composé de trois travées avec une structure de plancher-dalle construite sur deux niveaux bâti en 1969.

Le rapport technique du bureau Roger Kneuss, ingénieur civil à Fribourg, signale que très peu de documents de l'ouvrage sont disponibles et conclut que l'état actuel du parking ne permet pas d'introduire des charges supplémentaires sur cette dalle. Il conseille même d'alléger la charge existante dans certaines zones, afin de respecter les normes en vigueur. De plus, ce parking ne peut en aucun cas absorber des charges dynamiques et, par conséquent, ne permet pas le rassemblement de personnes. Ces états de fait limitent considérablement les intentions du projet. Par contre, ce même rapport, recommande de planifier des mesures afin de rétablir, dès que possible, un niveau de sécurité conforme aux normes SIA. Cela nous invite à réfléchir sur la vocation à court, moyen et long terme de ce parking et des diverses interventions souhaitables par les divers intervenants concernés.

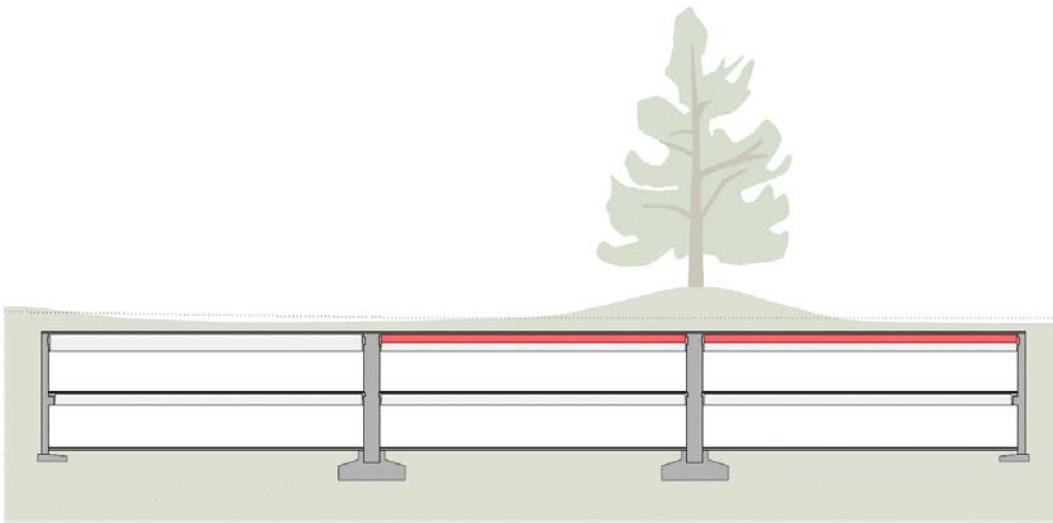


## PROJET ET INTENTIONS SUR LA DALLE DU PARKING

Le projet tend à valoriser le parc urbain en lui offrant une lecture paysagère plus douce que celle que l'on connaît aujourd'hui. Pour traduire cette idée, une nouvelle topographie vallonnée recouvre la dalle du parking tout en répandant une arborisation isolée et maîtrisée. Cette nouvelle implantation végétale doit être scrupuleusement positionnée car elle engendre des sollicitations conséquentes sur la structure. A cette mise en valeur des lieux, le concept souhaite également offrir la possibilité de diversifier les affectations du parc et de permettre le rassemblement de personnes lors de manifestations, véritable plus-value du site.

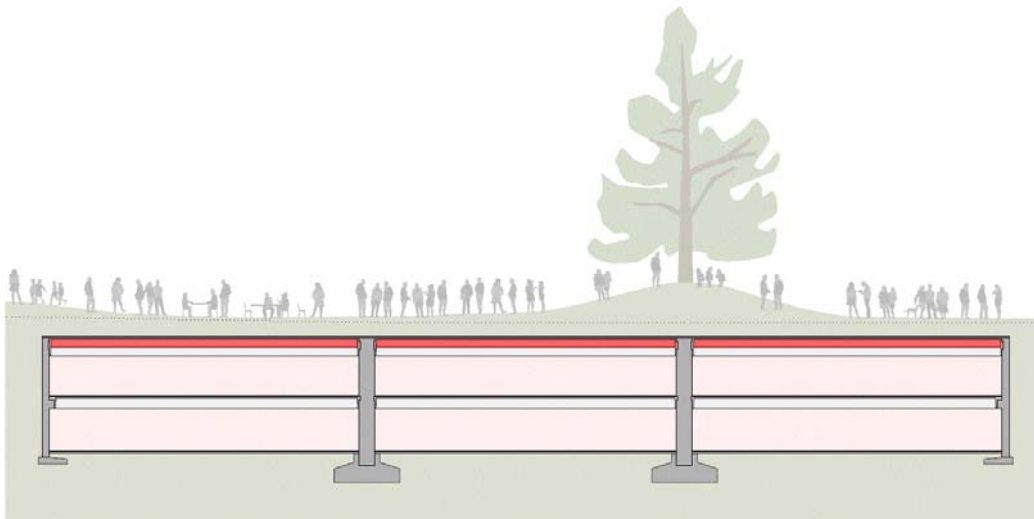
## PREMIERE APPROCHE :

Pour concilier le projet, les besoins du Maître de l’Ouvrage et le plan économique, nous privilégions une approche par palier selon les priorités. Cette première approche tend à favoriser une topographie douce et l’implantation de nouvelles essences. Cette variante nous amène à une intervention localisée de la dalle de toiture aux emplacements des arbres engendrés par la surcharge de terre nécessaire à la survie des végétaux. Cette solution est certainement la plus économique et la plus rapidement réalisée mais c’est également une solution réductrice tant du point de la mise aux normes que de la pérennité de l’ouvrage. Cette analyse nous semble être une sorte de « pansement » pour satisfaire le projet mais qui dans le cas présent est réalisable. Elle répond en partie également aux demandes de M. Kneuss quant à l’allègement des charges de terres sur certaines zones de la dalle par la création de cavités dans la topographie du nouvel aménagement. Par contre cette solution ne permet pas de manifestations de grandes affluences.



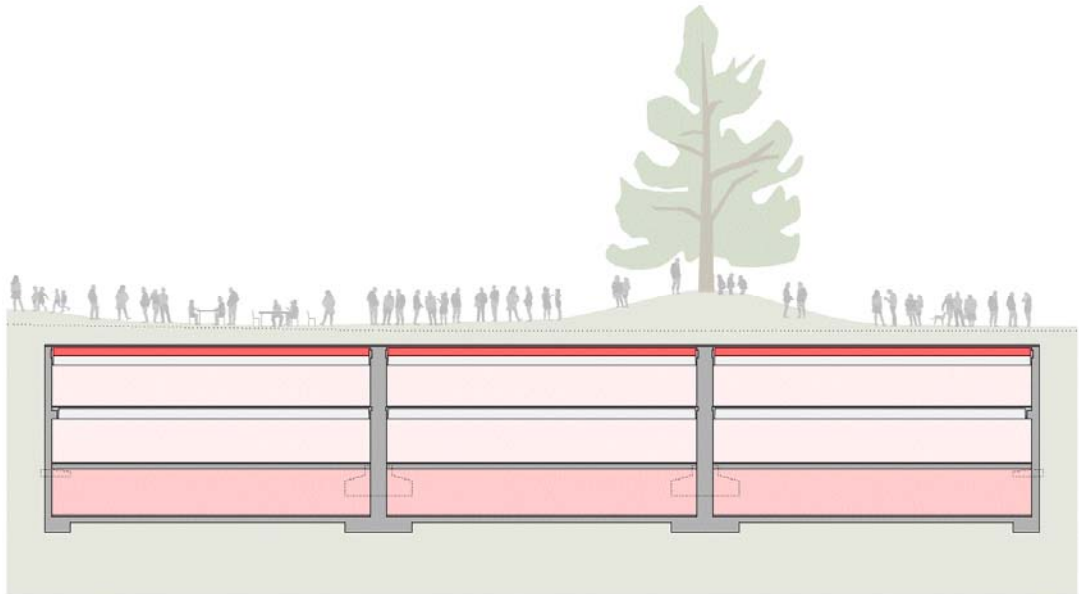
## SECONDE APPROCHE :

Cette seconde approche introduit le renforcement sur la totalité de la dalle de toiture afin d’offrir une liberté d’aménagement de la place et d’autoriser le rassemblement de personnes. Nous joignons à cette variante le paramètre de la mise aux normes du parking afin qu’il puisse être conforme à toutes les dispositions légales actuelles en vigueur, tant du point de vue de la structure que du feu et de la ventilation. Il en découle que cette intervention fournit une réelle valorisation du domaine public pour recevoir des animations extérieures urbaines et de proposer une nouvelle offre à la vie culturelle fribourgeoise.



### TROISIEME APPROCHE :

Cette dernière approche se veut plus visionnaire et souhaite apporter un véritable bénéfice pour tous les interlocuteurs du projet. Afin de satisfaire la plupart des contraintes, soit le vallonement du terrain, l'arborisation, le rassemblement de personnes, la mise aux normes du parking et un gain important pour l'exploitant du parking, nous proposons l'agrandissement de l'ouvrage par l'exécution d'un étage supplémentaire sous le parking existant. En effet, l'augmentation des places de parc au centre-ville est atout de taille pour les utilisateurs et l'exploitant. Ces travaux permettront un redimensionnement global de la structure ainsi que de la mise aux normes en vigueur, tel que feu et ventilation et redonnera une nouvelle fraîcheur au parking existant. Cette proposition met en exergue les nombreux avantages que peut apporter une telle transformation, aussi bien du point de vue privé que public.



**RAPPORT EXPLICATIF – CHAPITRE "MOBILITE"**

1. Analyse et diagnostic de la situation actuelle.....	2
2. Enjeux liés à la mobilité du secteur des Grand-Places .....	5
3. Définition d'un concept de mobilité multimodale .....	5
4. Propositions .....	6

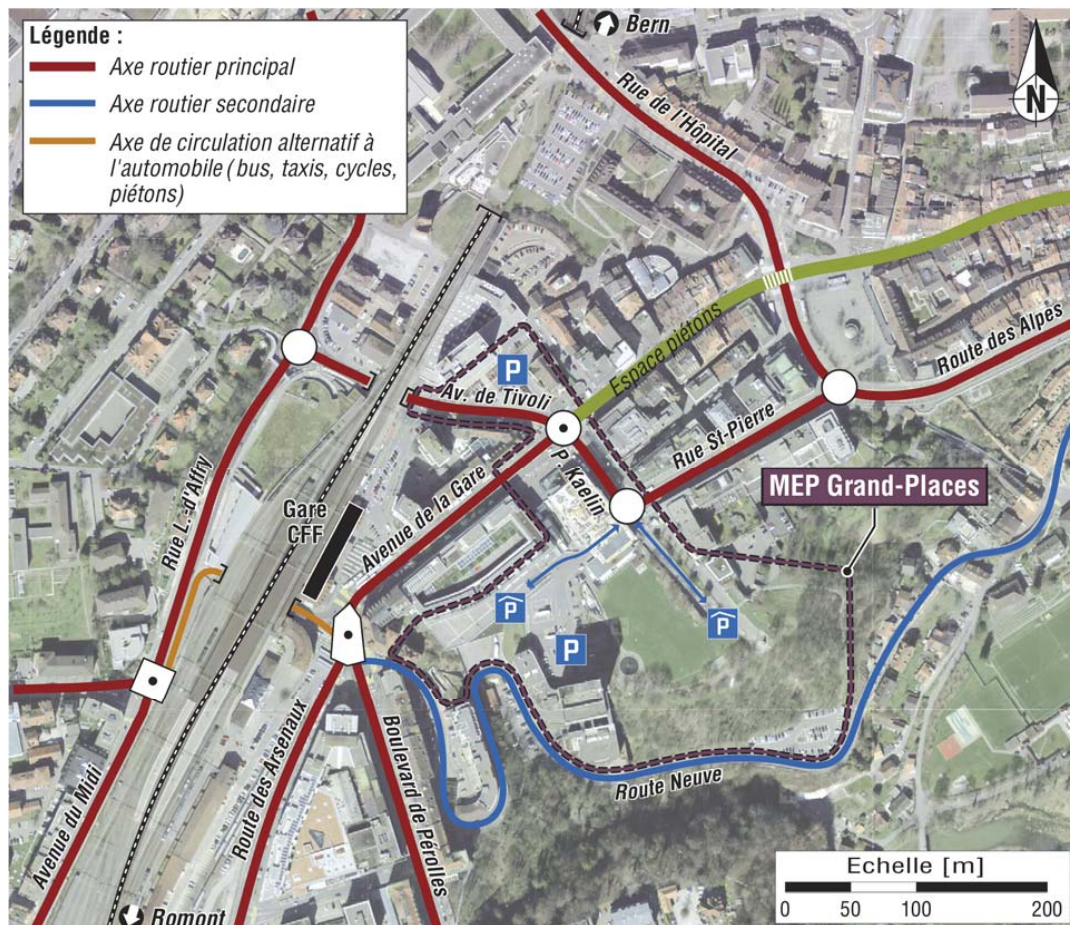
# 1. Analyse et diagnostic de la situation actuelle

Le secteur des Grand-Places jouit d'une situation toute particulière : localisé au cœur de la ville de Fribourg, il regroupe plusieurs commerces (Fribourg-Centre, Manor, etc.) et services (la poste, hôtels, banques, etc.), ainsi que des lieux de culture / loisirs prépondérants (parc des Grand-Places, théâtre Equilibre, temple, etc.).

Sa proximité avec la gare ferroviaire (lignes CFF, TPF et BLS) et routière des bus régionaux en fait de lui une **centralité incontournable de Fribourg**.

Par ailleurs, l'ensemble des lignes de bus urbaines se concentre sur l'avenue de la Gare (avec environ 40 bus/heure/sens), point de passage obligé du réseau de transports publics.

L'hypercentre (commerçant) de la ville est traversé par un réseau routier principal composé des axes suivants : avenue de la Gare, avenue de Tivoli, rue Pierre-Kaelin et rue St-Pierre, dont la chaussée présente 2 voies de circulation par sens en général et sur lequel les intersections sont aménagées de manière à régler la circulation motorisée (carrefours à feux et giratoires).



Inscription du MEP Grand-Places dans la situation actuelle en termes de mobilité

Il s'agit donc d'aménagements de voirie relativement "routiers" et peu propices aux déplacements des piétons et des cyclistes (en termes de confort, de sécurité, etc.).



Exemple 1 : débouché de l'axe piétonnier (rues de Lausanne et de Romont) sur le giratoire à feux du Temple (intersection Gare / Tivoli / P.-Kaelin)



Exemple 2 : débouché piétonnier de la rue St-Pierre sur le giratoire d'accès au parking des Grand-Places (passage sous le théâtre Equilibre)

Il existe actuellement une **offre en stationnement abondante** et diffuse au cœur même du système :

- parking des Grand-Places : 440 places publiques;
- parking Fribourg-Centre : 240 places, dont 120 places publiques;
- parking Coop/Helvetia : 225 places, dont 140 places pour les employés, 55 places publiques pour les clients et 30 places pour les habitants;
- parking du NH Hôtel : environ 30 places publiques, dont plusieurs ont une affectation particulière (autocars, taxis, police, livraisons, handicapés, etc.);
- parking de la poste (en surface devant le bâtiment) : environ 20 places publiques.

Cette situation engendre des impacts structurels importants, dont notamment une emprise en surface devant le NH Hôtel et la poste, une voie d'accès au parking de Fribourg-Centre sous le théâtre, des trémies d'accès aux parkings des Grand-Places, de Fribourg-Centre et de la poste en bordure du temple.

Actuellement, l'accessibilité à la majorité de ces parkings s'effectue essentiellement par l'axe Tivoli-P.-Kaelin, avec un point de convergence au giratoire P.-Kaelin / St-Pierre.

Il est à noter que le PAD Gare-Sud (projet Parvico) prévoit la construction de 296 places de parc supplémentaires. Ce parking fera office de liaison entre les parkings existants des Grand-Places et de Fribourg-Centre. Plusieurs conditions accompagnent cette construction, dont notamment la suppression de la rampe d'accès actuelle au parking de Fribourg-Centre, un nouvel accès depuis la Route-Neuve et la suppression d'environ 115 places de parc en surface sur le domaine public du centre-ville (dont toutes les places de parc extérieures situées sur le périmètre du PAD).

Les **axes de circulation routière rencontrés sont relativement chargés** (environ 15'000 à 18'000 véhicules par jour sur l'axe Tivoli-P.-Kaelin-St-Pierre, environ 11'000 véh/jour sur l'avenue de la Gare et environ 5'000 véh/jour sur la Route-Neuve). Ceci n'encourage pas, via l'aménagement des voiries existant, une circulation piétonne "diffuse" (concentration des piétons sur les trottoirs et au droit des passages pour piétons marqués).

Compte tenu des charges de trafic rencontrées et des infrastructures à disposition, les **conditions de circulation sont difficiles durant les heures de pointe** (saturation du réseau routier principal), engendrant par la même occasion certains encombrements pour le déplacement des bus et une situation inconfortable, voire dangereuse pour les mobilités douces (piétons et cyclistes notamment).

## 2. Enjeux liés à la mobilité du secteur des Grand-Places

A la lecture du diagnostic, et sur la base des attentes formulées par les divers acteurs du lieu, les enjeux liés à la mobilité sont les suivants :

- **améliorer la circulation des modes doux**, notamment piétonne, à l'intérieur du site (lisibilité des itinéraires, suppression des entraves à la marche, sécurisation des cheminements, liaison entre le haut et le bas du secteur, etc.) et en échange avec l'extérieur (lien vers la Sarine, continuité de l'itinéraire de mobilité douce entre la gare et la rue de Romont, etc.);
- **permettre la progression optimale des transports publics**, en tenant compte du contexte d'hypercentre urbain rencontré;
- **apaiser la circulation automobile**, tout en garantissant une accessibilité locale adéquate, notamment aux nombreux parkings publics et pour les véhicules "spéciaux" (livraisons, autocars, taxis, police, handicapés, urgences, etc.).

## 3. Définition d'un concept de mobilité multimodale

Le concept de mobilité multimodale du secteur des Grand-Places, proposé en conformité avec les planifications supérieures (notamment le Projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération), prévoit les actions suivantes :

- la **redéfinition des principes de circulation**, permettant de réduire la voirie et d'offrir plus d'espace en faveur des mobilités douces, tout en maintenant un fonctionnement adéquat des transports publics. Cette réorganisation peut potentiellement permettre la suppression des giratoires, peu propices aux déplacements des piétons et des cyclistes;
- l'**aménagement d'une zone "modérée"** (ou "apaisée") **aux places du Théâtre et du Temple**, devant se concrétiser prioritairement par la **création d'un "espace partagé" en franchissement de la rue P.-Kaelin**, conformément au concept global de piétonisation entre le plateau de Pérolles et la place du Petit St-Jean en Basse-Ville;
- la **réalisation d'une liaison piétonne entre le clos du temple et la Sarine**. Celle-ci vient compléter un maillon manquant actuellement, soit une connexion structurante entre la ville moderne (représenté par le centre de gravité de la gare) et la ville historique (Neuveville) située aux abords de la Sarine;
- la **rationalisation du stationnement** et un regroupement des accès aux parkings.

Ce concept de mobilité a pour ambition de garantir l'efficacité de l'organisation fonctionnelle du site et une très bonne interaction entre les différents modes de déplacement.



## 4. Propositions

Les mesures proposées s'inscrivent dans une approche de projet pluridisciplinaire (aux compétences techniques, sociales et esthétiques), tiennent compte des remarques des principaux acteurs locaux (processus participatif) et se basent, pour les aspects de mobilité, sur le concept multimodal défini précédemment.

Les propositions peuvent être déclinées selon les principaux lieux stratégiques suivants :

- les places du Théâtre et du Temple;
- la pelouse et la place Jean-Tinguely;
- la forêt et le belvédère du Grand-Parc.

### Les places du Théâtre et du Temple

Une réorganisation des circulations structurante est proposée dans ce secteur, dont :

- la suppression du trafic automobile sur l'avenue de la Gare, rendant cet axe aux usagers alternatifs à la voiture (bus, taxis, cyclistes, piétons);
- la création d'une liaison souterraine entre les différents parkings du lieu (Grand-Places, Fribourg-Centre et Parvico), permettant la suppression de l'accès actuel au parking de Fribourg-Centre (entrée/sortie par l'accès actuel au parking des Grand-Places et par la Route-Neuve);
- le déclassement de l'axe Tivoli-P.-Kaelin-St-Pierre en une route de desserte urbaine, permettant d'envisager une réelle maîtrise du trafic dans ce secteur, sous forme d'une zone "apaisée" (nouvelle hiérarchie du réseau routier);
- la réalisation d'un "espace partagé" (régime d'exploitation à définir, type "zone de rencontre" par exemple) en franchissement de la rue P.-Kaelin, reliant la rue de la Gare à la rue piétonne de Romont, et de manière plus large le plateau de Pérolles à la place du Petit St-Jean en Basse-Ville.



Exemple d'un franchissement adéquat (zone de rencontre) d'un axe routier (place Georges-Python, Fribourg)

Ce nouveau schéma de circulation engendrera inévitablement une diminution des charges de trafic dans le secteur et permettra de réduire l'emprise routière (une voie de circulation par sens sur l'avenue de Tivoli et la rue Pierre-Kaelin), d'élargir les trottoirs et de créer d'éventuelles bandes cyclables. Les couloirs bus sur la rue St-Pierre sont cependant maintenus.

Parmi les mesures structurantes, il est proposé de supprimer les giratoires du temple et des Grand-Places, peu propices aux déplacements des piétons et des cyclistes.

La suppression du giratoire du temple se justifie par le fait qu'elle correspond à une mesure essentielle dans ce lieu "charnière" pour satisfaire aux objectifs définis précédemment. Il ne s'agit plus véritablement d'un carrefour "routier", puisque les intersections n'ont lieu qu'avec les bus et les mobilités douces.



Exemple d'un fonctionnement (place Centrale, Bienne)



La vérification du fonctionnement du carrefour entre la rue Pierre-Kaelin, la rue St-Pierre et l'accès au parking souterrain des Grand-Places (suppression du giratoire des Grand-Places) se base notamment sur les analyses réalisées dans le cadre de l'étude de trafic pour la construction du théâtre Equilibre (source : Ville de Fribourg – Service de la circulation – Secteur des Grand-Places, Salle de spectacles – Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Octobre 2002).

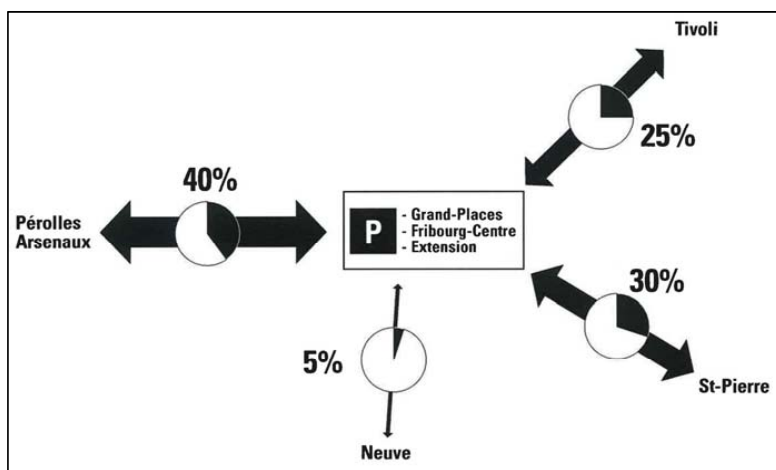
Le trafic journalier moyen attendu à terme sur l'axe Tivoli-P.-Kaelin-St-Pierre, soit avec la fermeture complète au trafic individuel motorisé sur l'avenue de la Gare (pont de la Poya réalisé) et les mesures de maîtrise du trafic au centre-ville de Fribourg (conformément au projet d'agglomération), peut être

estimé à environ 9'000 à 11'000 véhicules par jour (TJM), soit environ 1'000 véhicules à l'heure de pointe (deux sens confondus).

La génération de trafic totale attendue pour les parkings reliés des Grand-Places, de Fribourg-Centre et de Parvico est estimée à environ 11'000 véh/jour.

La distribution du trafic généré par les parkings souterrains (représentée dans le schéma ci-après) met en évidence les éléments suivants :

- environ 55% du trafic généré par ces parkings est orienté du côté Est des Grand-Places (entrée/sortie) et aboutit au carrefour Pierre-Kaelin / St-Pierre;
- ceci représente environ 6'000 véhicules par jour (valeur TJM), soit environ 700 véhicules à l'heure de pointe du soir (350 véh/h en entrée et 350 véh/h en sortie des parkings).

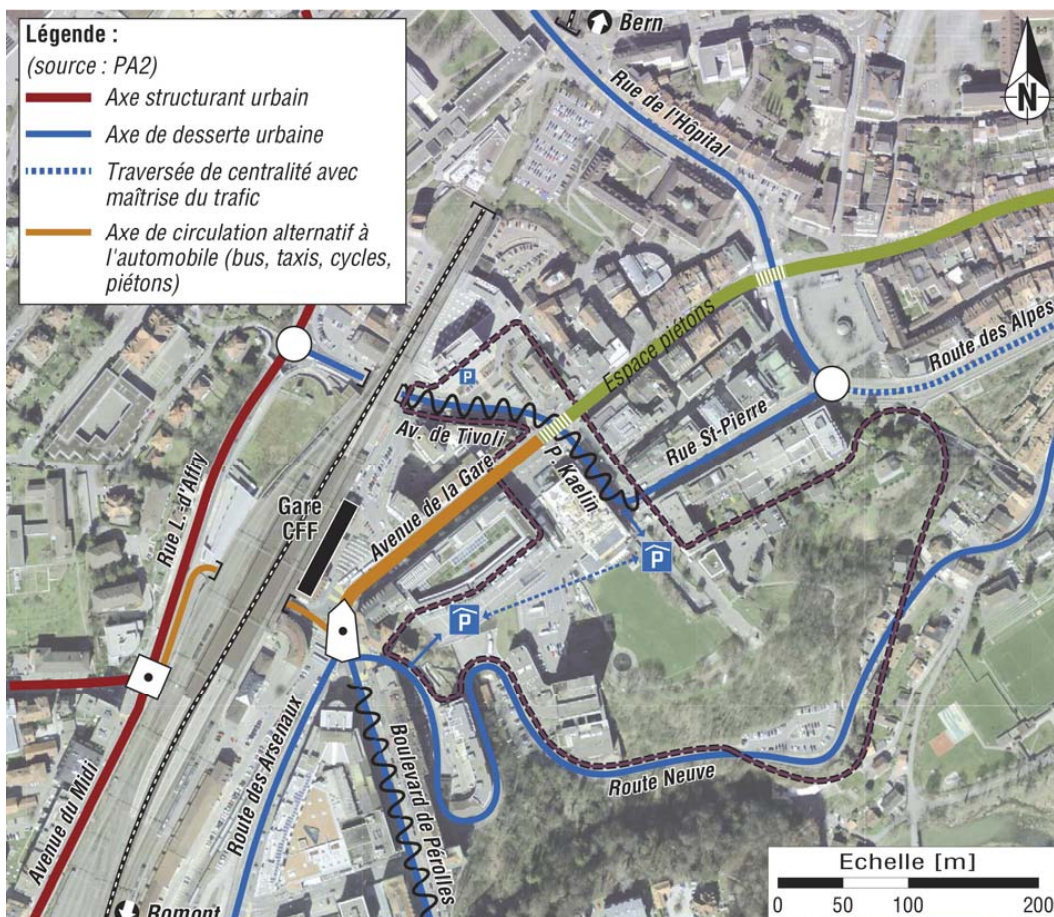


Evaluation de la distribution du trafic généré par les parkings (Transitec, 2002)

La vérification du fonctionnement du carrefour Pierre-Kaelin / St-Pierre, exploité sous la forme d'un carrefour avec pertes de priorité, doit également tenir compte de la génération de trafic du parking Coop/Helvetia (estimation d'environ 1'000 véh/jour).

Ainsi, la capacité utilisée théorique du mouvement de tourner-à-gauche en sortie des parkings (soit en direction de l'avenue de Tivoli) peut être estimée à environ 80-85% à l'heure de pointe du soir (moyenne horaire), pour autant que l'accès au carrefour pour le mouvement de tourner-à-droite (en direction de la rue St-Pierre) soit sur une voie séparée. Compte tenu de cet aménagement, le fonctionnement du carrefour peut être considéré comme acceptable.

A noter toutefois que si les conditions de circulation s'avèrent difficiles à ce carrefour, il serait envisageable, conformément au concept des circulations motorisées au centre-ville de Fribourg, d'interdire les mouvements de tourner-à-gauche et de faire fonctionner le réseau routier de desserte urbaine en forme de boucle (pour les axes Tivoli, Kaelin, St-Pierre et Hôpital) pour l'accès à ces parkings.



Proposition de hiérarchie et de fonctionnement du réseau routier (à terme)

Il s'agit là d'un changement fondamental pour ce secteur central de la ville de Fribourg : d'une emprise routière relayant les usagers de la mobilité douce dans les "bords" (souvent mal définis), les places du Théâtre et du Temple s'affirment de manière "marquée" comme un lieu identitaire, faisant prendre conscience aux automobilistes de leur intrusion dans une zone "apaisée".

Cette nouvelle vision des déplacements au cœur de la ville de Fribourg s'inscrit en continuité et en parfaite cohérence avec les documents de planification supérieurs (tels que le plan d'aménagement local, le projet d'agglomération, le PAD Gare Sud, etc.). Cependant, il est important de préciser que ces propositions restent cohérentes, moyennant certaines adaptations, si l'orientation future diverge.

Parmi les autres mesures proposées en lien avec la mobilité et participant à la définition de l'aménagement urbain et à l'amélioration des conditions de déplacements des piétons, les éléments suivants peuvent être cités :

- la suppression de la voie d'accès au parking souterrain de la poste, située actuellement le long du temple (ce parc peut être accessible par la rue de l'Hôpital puis du Cribélet par exemple);
- le maintien d'une offre en stationnement de très courte durée sur le parvis de la poste (accompagné de stationnement pour vélos);

- la suppression du stationnement automobile sur la rue du Cribélet (environ 8 places), le long du temple. Du stationnement pour vélos et des places de livraison sont maintenus;
- l'amélioration des liaisons piétonnes, par exemple en connexion avec les développements projetés du secteur de la Tour Henry, de part et d'autre du théâtre Equilibre, ainsi qu'en continuité de l'allée des Grand-Places (traversée piétonne de la rue St-Pierre manquante actuellement).

#### **La pelouse et la place Jean-Tinguely**

La pelouse est évidemment vouée à la circulation piétonne. Des cheminements aux gabarits adaptés sont proposés à travers le parc répondant aux principales lignes de désir.

La place Jean-Tinguely est aménagée quant à elle de manière à garantir le fonctionnement des bâtiments qui s'y trouvent (NH Hôtel, Maison du Tir, etc.). Ainsi, cet espace, accessible pour des véhicules spécifiques via l'esplanade Jo-Siffert, doit prévoir :

- l'accès, une zone de dépose/prise en charge et la possibilité de rebrousser leur route pour les autocars. Il n'est pas prévu que ces derniers se stationnent pour de la longue durée sur cette place. L'attente de ces véhicules devrait avoir lieu ailleurs en ville de Fribourg (par exemple à la rue de l'hôpital ou à la route des Alpes);
- l'accès et des zones de stationnement pour les taxis, les véhicules de livraison, les handicapés et les deux-roues (motorisés et non motorisés).

#### **La forêt et le belvédère du Grand-Parc**

La continuité piétonne offerte à travers le Grand-Parc et la forêt s'inscrit dans un système de cheminements clairs et fonctionnels. Cette connexion créé un axe Nord-Sud piétonnier structurant entre la place du Temple et la Sarine.

La création du Belvédère du Grand-Parc nécessite la suppression des places de parc existant sur le parking de la Route-Neuve, conformément aux mesures d'accompagnement prévues dans le PAD Gare Sud qui préconisent la réduction du nombre de places de parc publiques en surface.

Un itinéraire cyclable envisageable, en complémentarité avec la Route-Neuve et la rue de la Grande-Fontaine, peu propices à ce type de déplacements (pente importante, étroitesse de la chaussée, etc.), est proposé via le funiculaire.

TRANSITEC  
Ingénieurs-Conseils SA

F. Meyer  
Directeur d'étude