



Concours de projet et concours d'idées Requalification du Bourg

Rapport du jury

Juin 2015



2.19 RAPPORT DU JURY

Le jugement fera l'objet d'un rapport du jury qui sera remis à tous les concurrents.

2.20 EXPOSITION PUBLIQUE DES PROJETS

À l'issue du concours, l'ensemble des projets fera l'objet d'une exposition publique. La date et le lieu seront annoncés aux concurrents en temps opportun par courrier et par voie de presse.

3 CADRE GENERAL ET DONNEES

3.1 CADRE GÉNÉRAL DU CONCOURS

3.1.1 VILLE DE FRIBOURG, MISE À JOUR DU PAL

Le Plan d'aménagement local (PAL) en vigueur de la Ville de Fribourg date de 1992. Le dossier directeur qui a été élaboré au début des années 80 est basé sur des objectifs formulés dès 1977. Il a été complété au cours des années par une série de planifications annexes.

En l'état, le projet de nouveau PAL dont fait partie le Plan Directeur Ville historique décrit ci-après a été déposé auprès du Canton pour examen préalable le 17 décembre 2014.

Le document PAL – Visions et objectifs 2014-2030 renseigne sur la vision directrice générale sur le territoire de la Ville de Fribourg et notamment concernant les aspects relatifs à la mobilité.

http://www.ville-fribourg.ch/files/pdf63/PAL_visions_et_objectifs_1-34.pdf

3.1.2 PLAN DIRECTEUR VILLE HISTORIQUE (PDVH)

Le Plan Directeur de la Ville historique est un document liant les autorités (annexe 07). Il a été élaboré par le Service d'urbanisme et d'architecture dans un cadre de discussions et dans le souci de maintenir un équilibre entre différents milieux, en particulier les commerçants qui souhaitent des places de stationnement publiques de qualité et accessibles au centre du Bourg, et d'autre part les milieux de la protection du patrimoine et de l'environnement dont l'objectif légitime vise la réappropriation de l'espace par le public et la mise en valeur du patrimoine.

Le Plan Directeur Ville historique porte principalement sur la problématique de la requalification de l'espace public ainsi que sur le principe de compensation des places de stationnement supprimées. Afin de pouvoir effectuer ladite requalification, ces deux points sont indissociables et doivent absolument être coordonnés.

Le Plan Directeur de la Ville historique a été adopté par le Conseil communal le 18 novembre 2014, et a été transmis depuis à la DAEC pour approbation.

Le Plan Directeur de la Ville historique fixe des objectifs qui ont été repris dans le présent règlement afin d'orienter les concurrents sur les attentes du Maître d'ouvrage.

3.1.3 DÉMARCHE CITOYENNE : LE BOURG EN MARCHES

En mai 2014, une démarche citoyenne a été menée au Bourg, rassemblant quelques 80 personnes, habitants, commerçants, administration,... Durant dix marches, aux parcours définis au gré des participants, les paroles échangées à propos du quartier ont été enregistrées, retranscrites et analysées dans le livret «Les marches du Bourg» (annexe 06) et à travers des enregistrements vidéo. Le travail de synthèse de ces marches fournit un éventail de signes de ce que pourrait être le Bourg de demain. En donnant à lire le conflit des interprétations, des opinions ou des perceptions, il ouvre le débat, fait émerger des usages, des ambiances ou des fonctions latentes, des envies, des non-dits et des évolutions possibles – autant de possibilités pour le projet.

3.1.4 ETUDE HES

La Direction de l'édilité a été invitée à participer à un projet de recherche engagé par la Haute école de gestion de Fribourg, en partenariat avec l'Institut Entrepreneurship et Management de la HES-SO Valais, afin de comprendre les impacts sur l'activité économique et l'attractivité commerciale que pourrait avoir une modification importante de l'environnement urbain sur un quartier de centre-ville (annexe 05).

L'objet de l'étude s'inscrit dans la dynamique globale qui a pour objectif de requalifier le Bourg. Les commerçants du Bourg ont pris position de façon très ferme contre la première mouture du Plan Directeur de la Ville historique en argumentant que

- la question des places de parc devait être traitée simultanément à la requalification de l'espace public, et que
- l'activité économique est en fort déclin pour certains d'entre eux depuis de nombreuses années.

3.1.5 PROJET « REVITALISATION » DU BOURG

Le Maître d'ouvrage renseigne les concurrents sur le fait qu'il a mis sur pied un groupe de travail ayant pour objectif d'activer la « Revitalisation » du Bourg. Ce processus étant actuellement encore en phase de démarrage, aucun document y relatif n'est transmis aux concurrents, mais il renseigne sur la volonté et la vision du Maître d'ouvrage d'opérer au-delà de l'intervention physique que représente la requalification initiée dans le présent concours par une redynamisation du secteur par le biais d'une coordination de projets culturels en lien avec les commerçants et les habitants.

3.2 PLANNING PREVISIONNEL

En termes de phasage, le Maître d'ouvrage a l'intention d'agir :

- d'abord sur les abords directs de la Cathédrale et du Pont de Zaehringen (ETAPE 1), puis
- sur la Place de Notre-Dame et la Place des Ormeaux, la Rue du Pont-Muré (ETAPE 2), puis viennent
- la Place de l'Hôtel-de-Ville, la Place Nova Friburgo, la Place du Petit-Paradis, la Grand-Rue, le Marché-aux-Poissons, la Rue Pierre-Aeby et la Rue de Morat dans des étapes ultérieures.

15

Voici donc en termes d'années, l'échéancier prévisionnel pressenti :

Mi-2015 à 2016	- avant-projet et procédure de mise à l'enquête publique (ETAPE 1) - déploiement de la concertation publique - accord de principe entre la Ville de Fribourg, l'Etat et le(s) constructeur(s) du parking (ETAPE 2)
2016 - 17	- préparation à l'exécution (ETAPE 1) - mise au point d'un plan-guide (ETAPE 2)
2018	- début des travaux de l'ETAPE 1 - procédure administrative relative à l'ETAPE 2
2019 - 2020	- construction de l'ETAPE 2

Les objectifs généraux et particuliers sont identiques pour le concours de projet et le concours d'idées. Ils sont déterminés dans le PDVH et précisés ci-après.

4 OBJECTIFS ET PROGRAMME

4.1 OBJECTIFS GENERAUX POUR LES 2 CONCOURS, DE PROJET ET D'IDEES

1. ESPACE PUBLIC

- Assurer l'intégration de la composition spatiale dans un ensemble, autrement dit développer un aménagement de l'espace en tenant compte du patrimoine, de l'organisation et du fonctionnement de la mobilité.
- Assurer un usage et une matérialisation de l'espace public de qualité
- Aménager l'espace de manière à valoriser le patrimoine
- Améliorer la qualité de vie du quartier
- Mettre en valeur la cité historique
- Favoriser l'accès au centre historique pour la mobilité douce et les transports en commun
- Qualifier l'espace public et privé à usage public, en particulier les places
- Mettre en valeur le patrimoine bâti, particulièrement ses éléments marquants
- Mettre en valeur l'espace autour de la cathédrale
- Faire participer l'arborisation à la qualification de l'espace public et du patrimoine construit
- Améliorer l'attractivité du centre historique (touristique, animation, lieux de vie et de rencontre, commerces et marché...)

2. DÉPLACEMENTS

2.1 Transports en commun

- Desservir la cité historique
- Favoriser l'interconnexion avec la mobilité douce
- Renforcer l'attractivité des transports en commun
- Chercher à limiter l'impact visuel des infrastructures des transports en communs

2.2 Transports individuels motorisés

- Réduire la dominance du trafic individuel motorisé
- Garantir l'accessibilité au Bourg pour les habitants et les visiteurs-clients
- Maintien de l'interdiction de circuler sur le pont de Zaehringen

3. STATIONNEMENT

- Réduire l'emprise du stationnement de surface
- Optimiser l'usage des infrastructures existantes
- Garantir une offre en stationnement équivalente pour les habitants et les visiteurs-clients (principe de compensation quantitatif et qualitatif à des distances raisonnables)
- Respecter le caractère du patrimoine historique

4.2 OBJECTIFS PARTICULIERS POUR LES 2 CONCOURS, DE PROJET ET D'IDEES

Les attentes particulières du Maître d'ouvrage ayant une portée aussi bien sur le concours de projet que sur le concours d'idées sont énumérées ci-dessous :

- La reconnaissance, la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti exceptionnel et des monuments urbains présents dans le quartier du Bourg.
- Le renforcement et la mise en valeur des caractères spécifiques des rues et des places du quartier du Bourg.
- La mise en place d'une hiérarchie significative dans le traitement des sols et l'abandon partiel du dispositif de voirie au profit de nouvelles définitions visant un partage plus équilibré de l'espace public.
- Un aménagement de l'espace public tenant compte de la mise en place d'une nouvelle organisation des déplacements (transports individuels, piétons, deux-roues, transports publics) et des mesures qui s'y rattachent (notamment le

stationnement des voitures et des deux-roues, les arrêts de bus...), compatibles avec l'espace urbain spécifique du quartier du Bourg.

- Un aménagement de l'espace public assurant la continuité des cheminements piétons avec les rues et quartiers voisins réalisés en amont par les rues et places piétonnes.
- L'élaboration d'une approche globale à la problématique de l'éclairage dans le quartier du Bourg pour la mise en valeur nocturne des monuments par le biais d'un éclairage architectural issu d'un plan lumière.
- L'établissement d'un système de plantations relevant de la spécificité des rues et places en répondant à une typologie originelle.
- La mise en valeur et la participation des établissements publics à l'animation sociale, économique et touristique de l'activité des rues et des places.
- Le placement et les recommandations pour un mobilier urbain de qualité compatible avec le site historique et l'aménagement projeté.

4.3 PROGRAMME ET CONTRAINTES DES 2 CONCOURS, DE PROJET ET D'IDÉES

La valorisation des espaces allant de façades à façades, de jour comme de nuit est l'enjeu du concours. La substance bâtie historique étant de grande valeur, la qualité des projets sera notamment déterminée en fonction de leur capacité à mettre en valeur l'existant. Agir sur la qualité de vie dans le Bourg c'est influencer directement sur le dynamisme socio-économique et culturel du site.

La fermeture à la circulation automobile du Pont de Zaehringen est la prémisse d'un changement de paradigme dans le Bourg ; le Maître d'ouvrage ambitionne que ce quartier trop longtemps inféodé à la voiture puisse offrir des espaces de qualité aux utilisateurs de tout mode, étant précisé qu'une cohabitation favorisant l'appropriation du sol par le piéton est en premier lieu souhaitée.

Le choix du Maître d'ouvrage de procéder par le biais d'un concours de projet et d'un concours d'idées découle de sa volonté d'obtenir :

- un projet d'espace public dont la mise en œuvre est prévue à court terme,
- un plan lumière sur l'espace du concours de projet et
- un concept d'aménagement global pouvant être développé par étape, à moyen terme.

Le périmètre du concours de projet figure sur le plan du point 4.4.1. Ce dernier s'inscrit dans un périmètre de réflexion élargi délimité dans le concours d'idées sur le plan du point 4.5.1.

Des propositions débordant de ceux-ci sont laissées à l'appréciation des concurrents, mais n'engagent pas l'organisateur ou le Maître de l'ouvrage.

Le Maître d'ouvrage informe les concurrents que de nombreuses caves se situent en-dessous du domaine public existant dans le périmètre du Bourg. Aucun relevé n'ayant toutefois été produit à ce jour, le Maître d'ouvrage est conscient de cette problématique. Elle n'influera pas le jugement des projets.

C'est principalement sous la Grand Rue que se trouvent ces caves. Leurs accès en surface ont été condamnés au fil du temps. Sur ce sujet, prière de se référer au rapport d'étude de l'architecte Michel Waeber intitulé « Plan de synthèse » (annexe 10).

A. REVÊTEMENTS DE SOL ET PARVIS

Le contexte historique d'intervention étant principalement minéral, il est essentiel que le caractère du sol soit décrit. Il est demandé aux concurrents de livrer des coupes de détail définissant la matérialisation et la composition des revêtements de sol.

Le point de rencontre entre les façades des bâtiments d'époques diverses et les nouveaux revêtements de sol est d'une importance fondamentale. Une attention particulière sera par conséquent portée aux prolongations de l'espace public devant les cafés et les bâtiments publics. Les concurrents doivent notamment proposer une solution pour l'accès des personnes à mobilité réduites à la Cathédrale.

B. ÉVACUATION DES EAUX CLAIRES

Les options prises concernant le point mentionné ci-dessus ont un impact direct sur les équipements intégrés dans le sol, dont le réseau des eaux claires.

Une attention particulière est requise dans le traitement et la formalisation de ces éléments qui, dans ce contexte sensible, revêtent une importance primordiale, puisque ce sont eux qui interagissent avec la substance bâtie.

Le Maître d'ouvrage rend les concurrents attentifs au fait que la typologie de la Grand-Rue est celle d'une rue médiévale avec une rigole centrale d'évacuation des eaux.

C. MOBILIER URBAIN

Il est demandé aux concurrents de livrer un projet et de préciser l'emplacement du mobilier urbain dont les composants sont notamment :

- les aménagements pour s'arrêter, se rencontrer, se reposer (bancs, marches...)
- les supports pour l'éclairage,
- les supports d'information à l'attention des citoyens et des touristes,
- les supports de signalisation routière,
- les supports d'affichages des horaires TP et autres supports publicitaires,
- les abris voyageurs TP,
- les supports et couverts à deux-roues ainsi qu'une station de vélos en libre-service,
- les éventuelles installations pour les marchés et les manifestations,
- les poubelles,
- les bornes, barrières et autres entourages d'arbres, et
- tous autres éléments de ce type éventuellement nécessaire.

Le but est d'obtenir une palette cohérente de composantes en adéquation avec le projet afin que le mobilier urbain soit intégré avec l'environnement bâti et contribue à sa mise en valeur.

D. ÉCLAIRAGE PUBLIC

L'étude de l'architecte Michel Waeber intitulée « Relevé photographique diurne nocturne » remise en annexe 10 démontre que la ville et de ses composantes premières, édifices privés ou publics, représentatifs ou profanes, aménagements végétaux et autres places urbaines, se perçoivent actuellement très différemment de jour ou de nuit. Au-delà de l'aspect purement fonctionnel et technique, il est demandé aux concurrents d'introduire l'élément « lumière » comme élément structurant du projet.

E. TERRASSES

L'objectif général étant la réappropriation des espaces publics par les utilisateurs du site, les cafetiers et restaurateurs en font partie intégrante. La possibilité d'aménager des terrasses leur sera par conséquent donnée. Les concurrents formuleront des propositions d'aménagement et de localisation de ces terrasses.

F. MONUMENTS ET FONTAINES

Les monuments et les fontaines font partie des éléments qui caractérisent et racontent l'histoire d'un lieu. Il est probable que leurs localisations aient été modifiées, impactant ainsi sur leur perception et leur signification.

Le Maître d'ouvrage laisse libre choix aux concurrents de formuler des projets de maintien, de déplacement ou de réaménagement de ces éléments (fontaines, monuments...). Le rapport d'étude de l'architecte Michel Waeber intitulé « Plan de synthèse » renseigne sur les positions d'origine connues (annexe 10).

G. AMÉNAGEMENTS VÉGÉTAUX

La nature en ville demeure une thématique urbaine majeure. Il convient toutefois de remettre en question son bienfondé dans ce contexte, le végétal ne devant pas entrer en concurrence avec le patrimoine architectural. Le projet d'aménagement végétal proposé par les concurrents qui le souhaitent doit répondre de façon convaincante et pertinente à cet énoncé. En raison de la forte présence de vestiges historiques en sous-sol et au-delà de la définition des compositions végétales et des essences idoines, le Maître d'ouvrage demande que l'aspect technique, soit la garantie de la faisabilité en fonction du sous-sol, soit démontrée.

Le Maître d'ouvrage informe expressément les concurrents qu'il entend maintenir huit arbres dans le secteur de la rue de Morat. Il s'agit des marronniers rouges plantés en deux groupes de quatre sujets sur les deux niveaux du Marché aux Poissons.

H. PLACES DE JEUX ET ESPACES FAMILLE

Se référant aux propos des marcheurs rapportés dans le livret « Le Bourg en Marches » (annexe 06), il apparaît que la nécessité d'espaces récréatifs ou dévolus au délassement est avérée. Les attentes de la population, et notamment des familles, sont grandes par rapport aux places de jeux et aux espaces « familles ». Il est donc demandé aux concurrents de proposer des endroits propices à ce genre d'activités.

I. RESEAUX TP

L'alimentation des lignes des transports en commun par caténaires est vouée à disparaître au profit de bus à motricité autonome. Cet élément ouvre de nouvelles perspectives quant à l'occupation de l'espace par les TP.

Une attention particulière sera par conséquent portée par les concurrents à la cohabitation entre TP et modes doux, piétons en particulier.

Le Maître d'ouvrage confirme sa volonté de maintenir la circulation de bus en double sens sur la Rue des Chanoines décrite dans le PDVH. Il laisse les concurrents libres de proposer un régime de circulation, sachant que la réduction de la vitesse commerciale des TP n'est pas souhaitée et que la zone 20 (figurant sur le PDVH) n'est qu'indicative.

Il est également demandé aux concurrents de tenir compte du Plan du réseau TP 2018 du PA2, cf annexe 08.

J. ARRÊTS DE BUS TP

Les lignes TP actuelles dans le secteur du Bourg disposent de 10 arrêts de bus. Ces arrêts ne sont pas remis en question. Leur localisation précise est toutefois soumise à la réflexion des concurrents, sachant le problème récurrent que constitue une protection aux intempéries.

Il est demandé aux concurrents de formuler des propositions appropriées, étant précisé que l'éventuelle présence d'abris à voyageurs ou autres édicules doit se faire dans le respect du contexte et en adéquation avec le mobilier urbain proposé.

Les concurrents veilleront à placer les arrêts de manière adéquate, en rapport avec les attentes de la clientèle et de l'espacement des arrêts. Ils tiendront également compte des prescriptions de la loi sur les personnes à mobilité réduite (annexe 12).

K. STATIONNEMENT POUR DEUX-ROUES

Il est demandé aux concurrents de répondre au cahier de charges relatif au stationnement des deux-roues en formulant des propositions, sachant que leur mise en œuvre doit se faire dans le respect du contexte et en adéquation avec le mobilier urbain proposé.

4.4.4 INTERVENTION SUR LE PONT DE ZAEHRINGEN

Libéré de la circulation TIM (transport individuel motorisé), le Pont de Zaehringen peut faire l'objet de propositions d'intervention. Le Maître d'ouvrage insiste sur le fait que les propositions de relocalisation des stationnements supprimés en surface sur le Pont de Zaehringen ont un caractère provisoire.

Dans cette hypothèse, le Maître d'ouvrage rend les concurrents attentifs aux 3 aspects à respecter suivants:

1. il est impératif de réduire l'impact de cette proposition sur le paysage,
2. l'implantation des places de stationnement ne peut être prévue qu'avec des mesures empêchant la traversée complète du pont, et
3. la circulation des transports de commun étant maintenue sur le pont, l'implantation de places de parc doit néanmoins garantir le croisement ponctuel des véhicules et minimiser la réduction de leur vitesse commerciale.

Le Maître d'ouvrage ne formule toutefois pas de programme à affecter au pont et laisse cette opportunité au libre choix des concurrents.

Le Maître d'ouvrage informe les concurrents que le préavis du Service des Biens culturels demande explicitement le maintien et la restauration de l'actuel escalier du pont de Zaehringen, comme partie intégrante du pont.

21

4.4.5 RELOCALISATION DES PLACES DE STATIONNEMENT SUPPRIMÉES EN SURFACE AUX ABORDS DE LA CATHÉDRALE

Afin de permettre la requalification de l'espace public, les places de stationnement supprimées doivent être remplacées, conformément au principe arrêté par le PDVH.

Il est laissé au libre choix des concurrents d'adapter le nombre de places de stationnement au projet d'espace public proposé, à condition que chaque place supprimée soit compensée. Ainsi, à l'intérieur du périmètre figurant en rouge sur le plan du point 4.4.1, les propositions de relocalisation sont laissées au choix des concurrents. Ils veilleront toutefois à offrir une quantité de places de stationnement équivalente aux habitants et aux visiteurs-clients (cf. annexe 19c).

Ce principe s'applique également aux éventuelles cases « cars », « taxi », « livraisons », « handicapés » ainsi qu'à celles réservées aux vélos en libre-service. Les cases réservées aux deux-roues seront augmentées de 50%. Elles seront équipées d'un dispositif anti-vol et anti-chute. La moitié d'entre elles seront couvertes.

L'aménagement de places de stationnement le long de la route de Berne, sur le secteur situé entre la route du Stadberg et le pont de Zaehringen est possible, en tenant compte des aspects suivants :

- les places de parc doivent être positionnées de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers de la bande cyclable.
- les trottoirs doivent être maintenus (min. 1.65 m.)

La relocalisation de tout ou partie des places de stationnement en surface supprimées

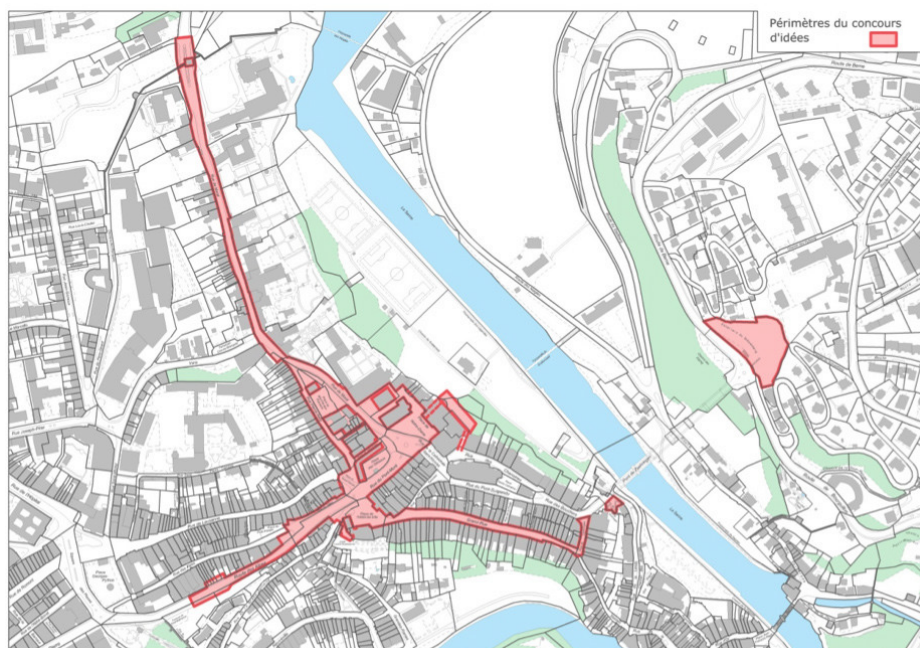
dans le périmètre du concours de projet reste provisoire dans l'attente de la construction d'un ou plusieurs parkings développés dans le concours d'idées.

4.5 CONCOURS D'IDEES, ETAPE 2 ET 3

Le développement du projet du lauréat du concours d'idées dépend des décisions politiques et financières qui seront prises après la réalisation de l'étape 1.

4.5.1 PERIMETRE DU CONCOURS D'IDEES

Le périmètre inclut les secteurs décrit dans le plan ci-dessous. Les propositions le débordant sont laissées à l'appréciation des concurrents, mais n'engagent pas le Maître d'ouvrage.



4.5.2 PROJETS A DEVELOPPER DANS LE CONCOURS D'IDÉES

4.5.2.1 PROJET D'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

Il est demandé aux concurrents de développer un projet d'aménagement de l'espace public et la construction de parkings sur les périmètres suivants:

ETAPE 2 : la Place de Notre-Dame, la Place des Ormeaux, la Rue du Pont-Muré,

ETAPE 3 : la Place de l'Hôtel-de-Ville, la Place Nova Friburgo, la Place du Petit-Paradis, la Grand-Rue, le Marché-aux-Poissons, la Rue Pierre-Aeby et la Rue de Morat,

en tenant compte d'une stratégie de relocalisation des places de stationnement supprimées en surface par la réalisation d'un ou plusieurs parkings sur les mêmes périmètres, et

ETAPE À DÉFINIR : un nouveau projet de liaison verticale entre le quartier du Bourg et l'Auge.

4.5.2.2 LIAISON VERTICALE ENTRE LE BOURG ET L'AUGE

Les espaces publics du quartier du Bourg ayant été restitués principalement aux « piétons », la question de la relation se pose entre ces 2 parties de la ville fortement dénivelées. Avec sa fermeture au trafic individuel motorisé, le Pont de Zaehringen offre désormais une vue exceptionnelle sur la Ville historique.

L'objectif est de déterminer avec précision l'emplacement et le type de dispositif à mettre en œuvre pour répondre à cette question.

Compléter la liaison horizontale reliant le Schönberg par une connexion verticale pour mettre le Bourg en relation avec le quartier de l'Auge contribuera à affirmer le caractère emblématique de ce secteur retrouvé de la ville et en renforcera l'attrait touristique.

Le Maître d'ouvrage n'acceptera pas de variantes. Une seule proposition est autorisée par concurrent, à moins que le concept proposé ne prévoie un réseau de liaisons.

L'emplacement de la liaison ou du réseau de liaisons susmentionné est laissé au libre choix des concurrents.

4.5.2.3 RELOCALISATION DES PLACES DE STATIONNEMENT SUPPRIMÉES EN SURFACE

Les places de stationnement supprimées pour permettre la requalification de l'espace public doivent être remplacées, conformément au principe arrêté par le PDVH.

Il est laissé au choix des concurrents de supprimer un certain nombre de places de stationnement en fonction du projet d'espace public proposé, à condition que chaque place supprimée soit compensée. A l'intérieur du périmètre figurant en rouge sur le plan du point 4.5.1, le choix de relocalisation est laissé aux concurrents. Ils veilleront toutefois à offrir une quantité de places de stationnement équivalente aux habitants et aux visiteurs-clients.

Ce principe s'applique également aux éventuelles cases « cars », « taxi », « livraisons », « handicapés » ainsi qu'aux cases réservées aux vélos en libre-service. Les cases réservées aux deux-roues seront augmentées de 50%. Elles seront équipées d'un dispositif anti-vol et anti-chute. La moitié d'entre elles seront couvertes.

Différentes hypothèses de relocalisation ont été développées par le mandataire spécialisé en mobilité dans le cadre du PDVH (cf annexe 07 « Plan directeur « Ville historique », Volet « stationnement »).

L'évolution des dossiers d'aménagement et notamment la Révision du PAL a confirmé ou infirmé ces hypothèses, ce qui explique que toutes les options qui apparaissaient dans le plan 016 du document susmentionné n'ont pas été systématiquement retenues dans le cadre de la présente procédure.

Les secteurs des Neigles et de Montrevers, proposés dans le PDVH comme alternatives à la relocalisation des places de stationnement supprimées en surface, ont été écartés.

L'hypothèse d'extension du Parking des Alpes, une possibilité qui n'apparaissait pas dans le PDVH, est soumise à la réflexion des concurrents (cf point 4.5.3.2.2).

Sur la base des études de faisabilité qu'il a mandaté (annexe 19), le Maître d'ouvrage a émis certaines hypothèses pour permettre une relocalisation des places de stationnement supprimées en surface :

- agrandissement du parking de la Grenette selon un système de « sac à dos »
- construction d'un ou plusieurs nouveaux parkings en sous-sol sous la place Notre-Dame ou sous la rue du Pont-Muré.

L'étude de ces hypothèses est laissée au libre choix des concurrents, le but étant d'obtenir le nombre de places de stationnement requis.

Les concurrents peuvent formuler des propositions de relocalisation indépendantes des hypothèses susmentionnées. Il reviendra au Maître d'ouvrage de juger de leur recevabilité et de leur pertinence.

Les 3 points suivants informent les concurrents sur les hypothèses déjà émises pour la relocalisation des places de stationnement en surface.

4.5.2.3.1 INTERVENTION SUR LE PARKING DE LA GRENETTE, VARIANTE « SAC A DOS »

L'annexe 19a démontre qu'il est possible de projeter un projet de stationnement lié au parking existant de la Grenette.

Le bâtiment de la Grenette est occupé par le Ministère public de l'Etat de Fribourg. Il est

demandé que le projet développé ici n'affecte ni l'organisation des locaux du Ministère public, ni son mode d'exploitation étroitement lié à celui de la Police cantonale, qui occupe le bâtiment de la Rue de la Cathédrale n°2.

Une extension du parking existant de la Grenette est par conséquent soumise à des conditions qui doivent impérativement être respectées pour pouvoir être admise au jugement du concours d'idées. Les contraintes énumérées ci-dessous ont été émises par la Police cantonales et décrites dans l'étude de faisabilité produite par le bureau BFIK figurant dans l'annexe 19b :

- Séparation claire et non imbriquée du flux « police » avec le flux « public »
- Dans le cas d'un accès par la rue des Chanoines, séparation claire permettant de gérer de façon dissociée (par le biais de feu de signalisation par exemple) les 2 flux (police/public) et garantie de fluidité pour l'accès « police »
- Cloisonnement de la partie « police »
- Maintien de la haute sécurisation du quartier cellulaire et des locaux d'audition
- Maintien du fonctionnement fluide et logique de la Police cantonale et du Ministère public
- Maintien des deux accès motorisés (dont l'accès primaire est situé sur la rue des Chanoines)
- Pas de passage (à pied ou voiture) à distance courte (jusqu'à 5 mètres) des locaux de police et ceux du Ministère public (exception : passage entre le bâtiment de police et le bâtiment de la Justice de paix)
- Pas d'esplanade publique permettant une observation statique de la façade et des bureaux situés du côté « Sarine »
- Toute perte de surfaces intérieures ou de places de parc doit être compensée pour rétablir l'équivalence
- Pas de construction dépassant la hauteur de l'esplanade actuelle de la Police cantonale.

Le propriétaire du bâtiment de la Grenette a pour sa part formulé les conditions suivantes :

- Il est demandé aux concurrents de ne pas fermer les accès ou les locaux existants du bâtiment de la Grenette. Aucune modification de ce dernier n'est prévue ni souhaitée. L'aménagement proposé dans l'étude de faisabilité BFIK pose un problème à l'exploitant du bâtiment de la Grenette
- Tout projet d'extension du Parking de la Grenette implique de le rendre conforme à la réglementation en vigueur, dont les directives de l'AEAI (<http://www.praever.ch/FR/BS/Seiten/default.aspx>) et les normes y relatives (Normes VSS,...).

Le Maître d'ouvrage rend attentif les concurrents qu'un projet d'extension du parking existant de la Grenette d'une capacité de 120 places privées a été déposé à l'enquête publique par son propriétaire le 29 juillet 2005, accompagnée d'une demande de modification partielle du PAL pour le Secteur de la Grenette. Cette procédure impliquait une modification de zone destinée à changer l'affectation du périmètre en question, actuellement en Zone forestière en Zone de Ville I.

Ces démarches ont été suspendues dans l'attente du résultat du présent concours.

4.5.2.3.2 INTERVENTION SOUS LA PLACE NOTRE-DAME OU SOUS LA RUE DU PONT-MURÉ

Suite à une prise de position défavorable de la Commission fédérale des Monuments historiques sur la possibilité d'intervenir dans le sol de ce secteur sensible de la ville de Fribourg (ouvrages souterrains en milieu historique, annexe 14a), le Service d'urbanisme et d'architecture (UA) a souhaité connaître le préavis du Service des Biens culturels (SBC), concernant l'hypothèse d'intervention dans le sol de la Place Notre-Dame/Place des Ormeaux/Rue du Pont-Muré.

Le SBC a répondu en rappelant que l'objectif consiste à libérer les espaces publics sur la place de Notre-Dame, la Place des Ormeaux ou de créer de nouveaux espaces publics.

Les enjeux de la présente procédure impliquent donc de faire la pesée d'intérêt entre :

- la nécessité de libérer les espaces publics en surface,
- la nécessité, par conséquent, de retirer les places de stationnement qui s'y trouvent, et
- l'opportunité de déplacer le stationnement de surface en souterrain.

En résumé l'éventualité d'intervenir en sous-sol dans ce contexte sensible dépend de la qualité du projet.

Le présent concours vise à garantir au Maître d'ouvrage un résultat qualitatif. Dans ce contexte, cette pesée d'intérêt se fera dans le cadre du jury.

Les nouvelles hypothèses d'implantation de parkings situés en dehors du périmètre identifié dans le concours d'idées seront analysées par le Maître d'ouvrage sous l'angle de :

- leur pertinence
 - en termes d'impact sur le patrimoine historique du site,
 - en termes d'impact sur le paysage,
 - en termes de mobilité,
 - en termes de plus-value dans le concept global du projet de requalification
- leur faisabilité technique, et
- leur impact économique.

Le PDVH démontre que le maintien de surfaces ponctuelles dévolues à terme au stationnement public en surface peut être envisagé.

4.5.2.3.3 HYPOTHÈSE D'EXTENSION DU PARKING DES ALPES

Le Maître d'ouvrage a analysé la possibilité d'une extension du parking existant des Alpes. Toute proposition allant dans ce sens doit être dûment étayée en termes de capacité, de flux et de gestion des accès. Dans cette hypothèse et hormis la création d'éventuels nouveaux accès piétons ou véhicules, des propositions d'amélioration des accès piétons existants doivent être présentées par les concurrents. Les documents y relatifs sont mis à disposition dans l'annexe 17.

25

4.5.2.4 PÉRIMÈTRES NON CONSTRUCTIBLES EN SOUS-SOL

En raison du patrimoine archéologique identifié en sous-sol et en fonction du risque élevé que ce dernier ne compromette toute future réalisation, 2 périmètres ont été déclarés non-constructibles : le secteur longeant le flanc droit de l'Eglise de Notre-Dame (cimetière) et la Place des Ormeaux (Ancien hôpital). Ces périmètres sont indiqués dans les plans dwg mis à disposition des concurrents.

4.5.2.5 COÛT ET RENTABILITE DU PROJET DE STATIONNEMENT

En dépit de la nature conceptuelle inhérente au concours d'idées, le Maître d'ouvrage souhaite obtenir des projets réalistes, rationnels et par conséquent financièrement viables. Des approches menées par le Maître d'ouvrage démontrent que le coût de la place de stationnement ne doit pas dépasser CHF 40'000 pour garantir une opération immobilière rentable. Les concurrents doivent tenir compte de ce paramètre et informer le Maître d'ouvrage du coût estimatif du projet de stationnement proposé.

4.5.2.6 SYSTÈME DE PARKING MÉCANISÉ

Le Maître d'ouvrage a analysé la possibilité de réaliser des parkings mécanisés, par définition moins gourmands en volume. Il ressort de cette étude qu'en raison des contraintes d'usage inhérentes au système, la mise en œuvre de parkings mécanisés n'est envisageable que pour répondre à la nécessité de stationnement privé, représentant environ 50% de la demande.

Il est laissé à la libre appréciation des concurrents de proposer des solutions de compensation de stationnement par le biais de parkings classiques ou d'un système mixte.

4.6 DOCUMENTS INFORMATIFS A L'INTENTION DES CONCURRENTS

Les documents décrits ci-dessous sont à considérer comme des pistes de réflexion propres à alimenter le débat et à permettre au jury comme aux concurrents de mieux appréhender le contexte du Bourg.

4.6.1 ETUDES DE FAISABILITE POUR L'IMPLANTATION D'UN NOUVEAU PARKING DANS LE BOURG

A la demande du Maître d'ouvrage, le bureau d'architectes BFIK à Fribourg a produit entre 2013 et 2015 des études portant sur la faisabilité de parkings classiques ou mécanisés dans le périmètre de la Place de Notre-Dame, la Rue du Pont-Muré et le parking existant de la Grenette.

Il a également été demandé au bureau d'architectes BFIK d'intégrer dans le document de synthèse susmentionné 2 projets d'extension du parking existant de la Grenette, restés sans suite à ce jour.

Il s'agit d'un projet mandaté par la SI de la Grenette au bureau d'architecte Jean-Luc Grobéty à Fribourg et d'un projet mandaté par la Ville de Fribourg au bureau d'architecture Michel Waeber à Barberêche.

De plus, le bureau d'architectes BFIK a également été mandaté par la Ville de Fribourg afin de transcrire les contraintes formulées par la Police cantonale sous forme de plans.

L'ensemble de ces documents est mis à disposition des concurrents à titre informatif (annexes 19).

4.6.2 ETUDE DE REQUALIFICATION DES ESPACES URBAINS DU BOURG DE MICHEL WAEBER

A la demande du Maître d'ouvrage, l'architecte Michel Waeber a, entre 1996 et 1998 fait une série d'études sur l'aménagement de l'espace public dans le quartier du Bourg. Des extraits de ce travail sont remis aux concurrents à titre informatif (annexe 10).

4.7 PROJET EN COURS DANS LE PERIMÈTRE DU CONCOURS D'IDÉES

LIAISON PIETONNE PUBLIQUE ENTRE LE COUVENT DE CORDELIERS ET LE GRABENSAAL

Le projet prévoit la réalisation d'une liaison piétonne entre la Rue de Morat et les berges de la Sarine, une liaison qui passe sur la propriété des Cordeliers et ouvre sur un large panorama, du Schönberg à la vallée du Gottéron. Elle reprend le tracé d'un sentier piétonnier laissé à l'abandon qui serpente dans le ravin situé en dessous de la terrasse du Père Girard. Son assainissement ainsi que des compléments d'aménagement sont prévus à chacune de ses extrémités afin de permettre un cheminement continu de la rue de Morat à la Sarine. Ce sont :

- au niveau supérieur, la création d'une connexion avec les jardins du Musée d'Art et d'Histoire sous la forme d'un escalier, en raison de la dénivellation existante entre les 2 parcelles, et
- au niveau inférieur, la construction d'un nouveau chemin pour le connecter à la promenade qui longe la Sarine.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la revitalisation de la Ville historique. Il complète le réseau de la mobilité douce sur le territoire communal.

PRESENTATION DES PROJETS

26 RECIT

concours de projet : 1^{er} prix

concours d'idées : 1^{er} prix

Architecte

Francesco Fusaro – Studio Montagnini Fusaro.

Architettura e paesaggio

Sestiere San Marco 552

30124 VENISE (Italie)

collaborateurs :

Alessandro Carollo

Laure Lepareux

Serena Vianello

Giancarlo Zampirolo

Chiara Michelotto

Eclairagiste

Susanna Antico – Susanna Antico Lighting Designer

Via Cadore 38

20135 MILANO (Italie)

collaborateurs :

Helena Gentili

Gad Giladi

[illegible]



