



PAL
—
**Visions
et objectifs
2014-2030**

—
Plan
d'aménagement
local
—



Ville de Fribourg





SOMMAIRE

A

Le contexte
de la révision du PAL

2

Kontext der Ortsplanrevision

5

B

La ville d'aujourd'hui
en quelques mots et questions

8

Die Stadt von heute
in einigen Aussagen und Fragen

22

C

La ville de demain : un projet
global à mettre en œuvre

24

Die Stadt von morgen als Gesamtprojekt,
das es zu erwirklichen gilt

69

D

La ville de demain :
règles et actions

74

Die Stadt von morgen
in einigen Regeln und Aktionen

79





LE CONTEXTE DE LA RÉVISION DU PAL

Le Plan d'aménagement local (PAL) de la Ville de Fribourg en vigueur date de 1991. Son élaboration a débuté en 1977 pour aboutir à sa mise à l'enquête publique en 1986. Le PAL a ensuite été actualisé au fil des années par une série de compléments et de planifications annexes.

Instrument légal de plus de 15 ans, le PAL actuel est désormais obsolète et ne répond plus aux enjeux actuels et futurs de la Ville. De plus, la révision de la loi cantonale (LAteC) en 2010 et l'élaboration du plan d'aménagement régional (projet d'agglomération) accentuent l'obligation d'une révision générale.

Le projet d'agglomération 2^e génération, dont la qualité a été reconnue par la Confédération lors de son évaluation, vaut comme Plan directeur régional. Ce projet est essentiel et déterminant pour le développement stratégique de la ville dont il confirme et précise le rôle et la fonction par rapport aux communes voisines. Il se fonde sur des prévisions statistiques de la Confédération qui attribuent d'ici 2030 à la Ville de Fribourg 11 000 nouveaux habitants et 10 000 nouveaux emplois.

De quoi s'agit-il ?

Le PAL est le document légal utilisé par la Ville pour gérer son développement sur la base d'une vision globale future.

La loi fribourgeoise lui attribue explicitement une double mission : celle du document directeur qui fixe les objectifs de développement et l'organisation future du territoire (document liant pour les autorités), et celle d'un plan d'affectation des zones avec son règlement, complétés par des plans directeurs (document ayant force obligatoire pour tous, autorités et particuliers).

Un des enjeux majeurs de la révision du Plan d'aménagement est donc d'orienter et de gérer le développement urbain de la Ville de Fribourg au moyen d'instruments opposables aux tiers (Plan d'affectation des zones, RCU, etc.), mais également et surtout d'élaborer une vision stratégique développée pour l'ensemble du territoire.

L'objectif à atteindre consiste à remettre le PAL aux services cantonaux avant le 31 décembre 2014, afin d'engager la procédure de consultation.

Pour réaliser ce document, deux phases de travail complémentaires ont été prévues :

- la première étape traite **de la conception directrice communale, volet A stratégique** (2013-2014),
- la seconde partie porte sur **le plan d'aménagement local, volet B formalisation** (2013-2014) (dossier directeur – art. 38 et 39 de la LAteC, plan d'affectation des zones, réglementation y afférente et les plans d'aménagement de détail).

Ces deux phases correspondent aux deux missions du document final : la première est stratégique, et vise à préciser la direction du développement souhaité. La seconde consistera à traduire la stratégie retenue en termes réglementaires, et sera la base légale obligatoire au développement de la Ville de Fribourg.

La conception directrice communale :

Volet A stratégique

Après avoir informé et consulté la population par une enquête ciblée en 2009-2010, puis développé et validé le projet d'agglomération en 2011-2012 avec les autres communes concernées, le Conseil communal a décidé de lancer concrètement la conception directrice en mandant les bureaux d'études auteurs du projet d'agglomération de 2^e génération.

Il a ainsi confié les prestations portant sur le volet A stratégique aux bureaux suivants :

- › Güller Güller architecture urbanism, Zurich, thème de l'urbanisation ;
- › MRS Partner SA, Zurich, thème de la mobilité ;
- › Paysagegestion, Lausanne, thème du paysage.

Dans cette phase, il s'agit d'approfondir le travail réalisé à l'échelle de l'agglomération afin de proposer une vision stratégique à l'échelle locale pour les vingt prochaines années.

Le Volet B : plan d'aménagement local

La vision liée au développement et à la gestion de la Ville de Fribourg ayant été définie dans le volet A, il s'agira ensuite de traduire ces objectifs dans un document technique et légal. La stratégie communale doit en effet être synthétisée dans un document opposable aux tiers, à savoir : le plan d'aménagement local qui comprend les éléments suivants (art. 39 LATeC) :

- › le dossier directeur (constitué du plan directeur communal et du programme d'équipement) ;
- › le plan d'affectation des zones ;
- › la réglementation afférente au plan d'affectation des zones (RCU) ;
- › les plans d'aménagement de détail.

L'élaboration de ce dossier a été confiée à un bureau d'urbanisme sélectionné selon la procédure régie par les marchés publics, à savoir Artefact urbanisme Sàrl. Ce bureau travaillera en partenariat avec les mandataires du volet A dans un premier temps, puis à l'élaboration du dossier directeur (période 2013-2014).

Le service d'urbanisme de la Ville a pour mission d'assurer la coordination entre les différents bureaux mandatés.

Une brochure pour informer sur les travaux du Volet A

Ce document répond à la volonté du Conseil communal de communiquer sa réflexion stratégique sur la base des démarches et des études engagées jusqu'à ce jour en prolongeant les principes et objectifs du projet d'agglomération.

Dans cette optique, seul l'essentiel des travaux de la conception stratégique a été retenu. Les objectifs et principes développés ont été validés par le Conseil communal. Leur formalisation et notamment leur spatialisation doivent encore faire l'objet d'approfondissements et de vérifications dans le cadre du Volet B.

La synthèse présentée dans les pages qui suivent se structure en quatre parties :

A Le contexte de la révision : pourquoi maintenant, et avec quel objectif politique ?

B L'essentiel du territoire, avec les points clés du diagnostic et des enjeux : **la ville d'aujourd'hui en quelques mots et questions**

C Les concepts et stratégies : **la ville de demain : un projet global à mettre en œuvre**

D La future mise en œuvre : **la ville de demain : règles et actions.**

Chaque chapitre ci-après présente des cartes commentées (réalisées par le groupement des mandataires de la première phase), de manière à rendre lisible les enjeux qui ont conduit à élaborer la stratégie. La carte repère imprimée sur le rabat permet à chacun de se repérer dans l'espace, au fur et à mesure de sa lecture.

Le Conseil communal a de plus souhaité informer la population pour qu'elle puisse à son tour comprendre et s'approprier les enjeux liés aux développements urbains majeurs qui s'annoncent.

Une présentation publique est prévue afin que chaque habitant de la Ville puisse prendre connaissance de l'état d'avancement de la révision du PAL. Enfin, le Conseil communal a souhaité organiser des séances d'information à destination des associations de quartiers sous la forme de forums de discussion entre autorités politiques et habitants.



KONTEXT DER ORTSPLAN- REVISION

Der geltende Ortsplan (OP) der Stadt Freiburg stammt aus dem Jahre 1991. Mit der Ausarbeitung wurde ab 1977 begonnen, um diese mit der öffentlichen Auflage im Jahr 1996 abzuschliessen. Im Laufe der Jahre wurde der OP mit einer Reihe von Zusätzen und Planungselementen im Anhang aktualisiert.

Als rechtsverbindliches Instrument, das über 15 Jahre alt ist, ist der geltende OP nun überholt und entspricht nicht mehr den heutigen und künftigen Herausforderungen, welche die Stadt zu bewältigen hat. Die Revision des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (R PBG) im Jahr 2010 und die Ausarbeitung eines regionalen Richtplanes (Agglomerationsprojekt) verstärken die Verpflichtung zu einer Gesamtrevision.

Das Agglomerationsprojekt der 2. Generation, das vom Bund bei der Überprüfung genehmigt wurde, gilt als regionaler Richtplan. Dieses Projekt ist für die strategische Entwicklung der Stadt wesentlich und ausschlaggebend. Es bestätigt deren Rolle und Funktion im Verhältnis zu den Nachbargemeinden. Es stützt sich auf die statistischen Vorhersagen des Bundes ab, die für die Stadt Freiburg bis 2030 mit 11 000 neuen Einwohnern und 10 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen ausgehen.

Worum geht es?

Der OP ist ein rechtsverbindliches Instrument, das von der Stadt auf der Grundlage einer gesamtheitlichen Zukunftsvision zur Festlegung ihrer Entwicklung benutzt wird.

Das Freiburger Gesetz weist ihm ausdrücklich diese doppelte Aufgabe zu: jene als Richtplandokument, welches die Zielsetzungen der Entwicklung und die künftige Ausgestaltung des Gemeindegebietes festlegt (das Dokument ist für die Behörden verpflichtend), und jene als Zonennutzungsplan mit den entsprechenden Vorschriften und ergänzt mit den Richtplänen (dieses Dokument ist verpflichtend für alle, die Behörden und die Einzelpersonen).

Eine der Hauptprämissen der Ortsplanrevision besteht somit darin, die Ausrichtung der Entwicklung der Stadt Freiburg festzulegen und diese mit Instrumenten auszugestalten, die Dritten gegenüber wirksam sind (Zonennutzungsplan, Vorschriften zum Zonennutzungsplan,...). Es geht aber auch und hauptsächlich darum, eine strategische Vision auszuarbeiten, welche die Entwicklung des gesamten Gebietes umfasst.

Die Zielsetzung besteht darin, den OP den kantonalen Stellen vor dem 31. Dezember 2014 zu unterbreiten, um dann das Vernehmlassungsverfahren einzuleiten.

Zur Erstellung dieses Dokumentes waren zwei sich ergänzende Arbeitsphasen vorgesehen:

- › die erste Etappe behandelt **die kommunale Richtplankonzeption, Bereich A, Strategie** (2013-2014),
- › der zweite Teil bezieht sich auf **den Ortsplan, Bereich B, schriftliche Umsetzung** (2013-2014) (Richtplandossier – Art. 38 und 39 RPBG, Zonennutzungsplan, diesbezügliche Vorschriften und Detailbebauungspläne).

Diese zwei Phasen entsprechen der doppelten Aufgabe des Schlussdokumentes: die erste ist strategischer Natur und ist darauf ausgerichtet, die Ausrichtung der gewünschten Entwicklung zu umschreiben. Die zweite besteht darin, die festgelegte Strategie in Vorschriften umzusetzen. Dies ist dann die rechtsverbindliche Grundlage für die Entwicklung der Stadt Freiburg.

Die kommunale Richtplankonzeption: Bereich A Strategie

In den Jahren 2009-2010 wurde die Bevölkerung mit einer entsprechend ausgerichteten Umfrage informiert und befragt. In den Jahren 2011-2012 wurde das Agglomerationsprojekt ausgearbeitet und mit den anderen betroffenen Gemeinden bestätigt. Darauf hat der Gemeinderat beschlossen, konkret die Richtplankonzeption zu lancieren, indem er den Planungsbüros, welche das Agglomerationsprojekt der 2. Generation ausgearbeitet hatten, ein entsprechendes Mandat erteilte. Er hat die Aufgabenbereiche, die sich lediglich auf den Bereich A (Strategie) beziehen, an folgende Büros vergeben:

- › Güller Güller, Architektur Städtebau, Zürich, Thema Stadtplanung;
- › MRS Partner AG, Zürich, Thema Mobilität;
- › Paysagegestion, Lausanne, Thema Landschaft.

In dieser Phase geht es darum, die Arbeit, die auf der Ebene Agglomeration durchgeführt wurde, zu vertiefen, um eine strategische Vision auf lokaler Ebene für die kommenden 20 Jahre vorzuschlagen.

Bereich B: Ortsplanung

Nachdem die Vision bezüglich Entwicklung und Gestaltung der Stadt Freiburg im Bereich A definiert wurde, wird es dann darum gehen, die Zielsetzungen in ein technisches und rechtsverbindliches Dokument umzusetzen. Die kommunale Strategie muss nämlich in einem Dokument zusammengefasst werden, das Dritten gegenüber wirksam ist, nämlich in Form des Ortsplanes, der folgende Elemente enthält (Art. 39 RPBG):

- › Richtplandossier (bestehend aus Gemeinderichtplan und Erschliessungsprogramm);
- › Zonennutzungsplan;
- › die Vorschriften zum Zonennutzungsplan;
- › Detailbebauungspläne.

Die Ausarbeitung dieses Dossier wurde einem Büro für Städtebau anvertraut, das gemäss dem Verfahren des Öffentlichen Beschaffungswesens ausgewählt wurde. In einem ersten Schritt wird das Büro mit den Auftragnehmern des Bereichs A zusammenarbeiten, und sich dann an die Ausarbeitung des Richtplandossiers machen (Zeitraum 2013-2014).

Das Amt für Stadtplanung der Stadt Freiburg hat den Auftrag, die Koordination unter den verschiedenen beauftragten Büros sicherzustellen.

Ein Broschüre zur Information über die Arbeiten des Bereichs A

Dieses Dokument entspricht dem Willen des Gemeinderates, seine strategische Überlegung mitzuteilen, die auf den bis zum heutigen Tage eingeleiteten Schritten und Studien basiert. Dabei wurden die Grundsätze und Zielsetzungen des Agglomerationsprojektes weiterentwickelt.

So gesehen wurde lediglich das Wesentliche der Arbeiten des strategischen Konzeptes berücksichtigt. Die herausgearbeiteten Zielsetzungen und Grundsätze wurden vom Gemeinderat bestätigt. Die Umsetzung in verbindliche Dokumente und namentlich ihre räumliche Aufgliederung müssen noch vertieft und im Rahmen des Bereichs B überprüft werden.

Die auf den folgenden Seiten dargestellte Synthese gliedert sich in vier Teile:

- A **Der Kontext der Revision:** warum jetzt und mit welcher politischen Zielsetzung?
- B Kernelemente des Gemeindeterritoriums, mit Schlüsselpunkten der Diagnose und der anstehenden Herausforderungen: **die Stadt von heute in einigen Aussagen und Fragen**
- C Die Konzepte und Strategien: **die Stadt von morgen als Gesamtprojekt, das es zu verwirklichen gilt**
- D Blick in die Zukunft: **die Stadt von morgen in einigen Regeln und Aktionen.**

Jedes nachfolgende Kapitel umfasst Karten mit Erläuterungen (ausgearbeitet vom Konsortium der Auftragnehmer der Phase 1). So werden die anstehenden Herausforderungen sichtbar, welche zur Ausarbeitung der Strategie geführt haben. Die Orientierungskarte, die auf der Lasche gedruckt ist, erlaubt es jeder Person, sich bei der Lektüre nach und nach auch räumlich zurechtzufinden. Der Gemeinderat hat zudem gewünscht, die Bevölkerung zu informieren, damit sie ihrerseits die grossen Herausforderungen, die im Zusammenhang mit der städtischen Entwicklung anstehen, verstehen und sich damit auseinandersetzen kann.

Eine öffentliche Wanderausstellung wurde erarbeitet, damit jeder Stadtbewohner Kenntnis nehmen kann vom Fortgang der Arbeiten für die Ortsplanrevision. Zu Händen der Quartiervereine sind schliesslich ebenfalls Informationssitzungen in Form von Diskussionsforen unter politischen Behörden und Bewohnern vorgesehen.





LA VILLE D'AUJOURD'HUI EN QUELQUES MOTS ET QUESTIONS

Les enjeux territoriaux et urbains de la Ville.

Aujourd'hui : son rôle de capitale, son cadre paysager exceptionnel, son urbanisation diversifiée (ses quartiers, son patrimoine, ses centralités, son développement récent) et sa mobilité problématique.

Demain : son rôle réaffirmé de capitale, et la juste articulation entre croissance démographique attendue et qualité du développement recherché.

La croissance démographique des décennies passées a été relativement faible dans la Ville de Fribourg car le développement urbain de l'agglomération s'est principalement localisé dans les communes de la périphérie. Les 2 200 habitants supplémentaires (de 1991 à 2010) se sont installés de manière dispersée en Ville de Fribourg, avec un léger accent sur le plateau de Pérolles.



EXPLICATION DE LA CARTE



Le projet d'agglomération entend modifier cette tendance, en repensant l'ambition de la capitale. Dans cette vision du futur, la Ville de Fribourg accueille des centralités des plus importantes : les lieux les plus animés comme les gares (centre et St-Léonard) et les concentrations de commerces et d'institutions (Rue de Lausanne, Miséricorde, Pérolles, etc). Le projet d'agglomération a mis en évidence que trois axes urbains stratégiques se croisant au centre rassemblent ces lieux majeurs :

- › L'axe de la vie publique regroupe toutes les centralités cantonales, existantes et à développer. Il s'étend du Nord au Sud, de St-Léonard à Pérolles en passant par le centre-ville.
- › L'axe urbain majeur regroupe les grandes concentrations démographiques de l'agglomération avec à ses extrémités les deux plus grands quartiers du périmètre du Projet d'agglomération.
- › L'axe de la dynamique future comporte un potentiel de développement très important, notamment au Nord (alentours de la gare de Givisiez), et tout au long de l'axe de la route du Jura.



Le schéma d'agglomération.

Mobilité

- Réseau ferroviaire 2030, avec gares
- Axe fort TP
- ... Liaison mobilité douce (Trans-Agglomération)
- Autoroutes, avec jonctions
- Pont de la Poya

Urbanisation

- Centre cantonal ou régional
- Axe de la vie publique
- Axe urbain majeur
- Axe de la dynamique future
- Site stratégique d'agglomération
- Centralité d'agglomération
- Urbanisation hors agglomération compacte

Paysage

- Cours d'eau
- Parc périurbain fluvial de la Sarine
- Parcs urbains
- Pénétrantes agricoles et paysage à proximité de l'agglomération
- Grandes zones agricoles

B Réseau paysager et de mobilité douce

A son échelle, la Ville se caractérise par un cadre paysager de très grande qualité, qualifié par le relief et la diversité des ambiances : la Sarine constitue le premier paysage marquant (fluvial), offrant des vues et lieux exceptionnels. Les collines du relief glacière modèlent le second, même si leur présence en ville est

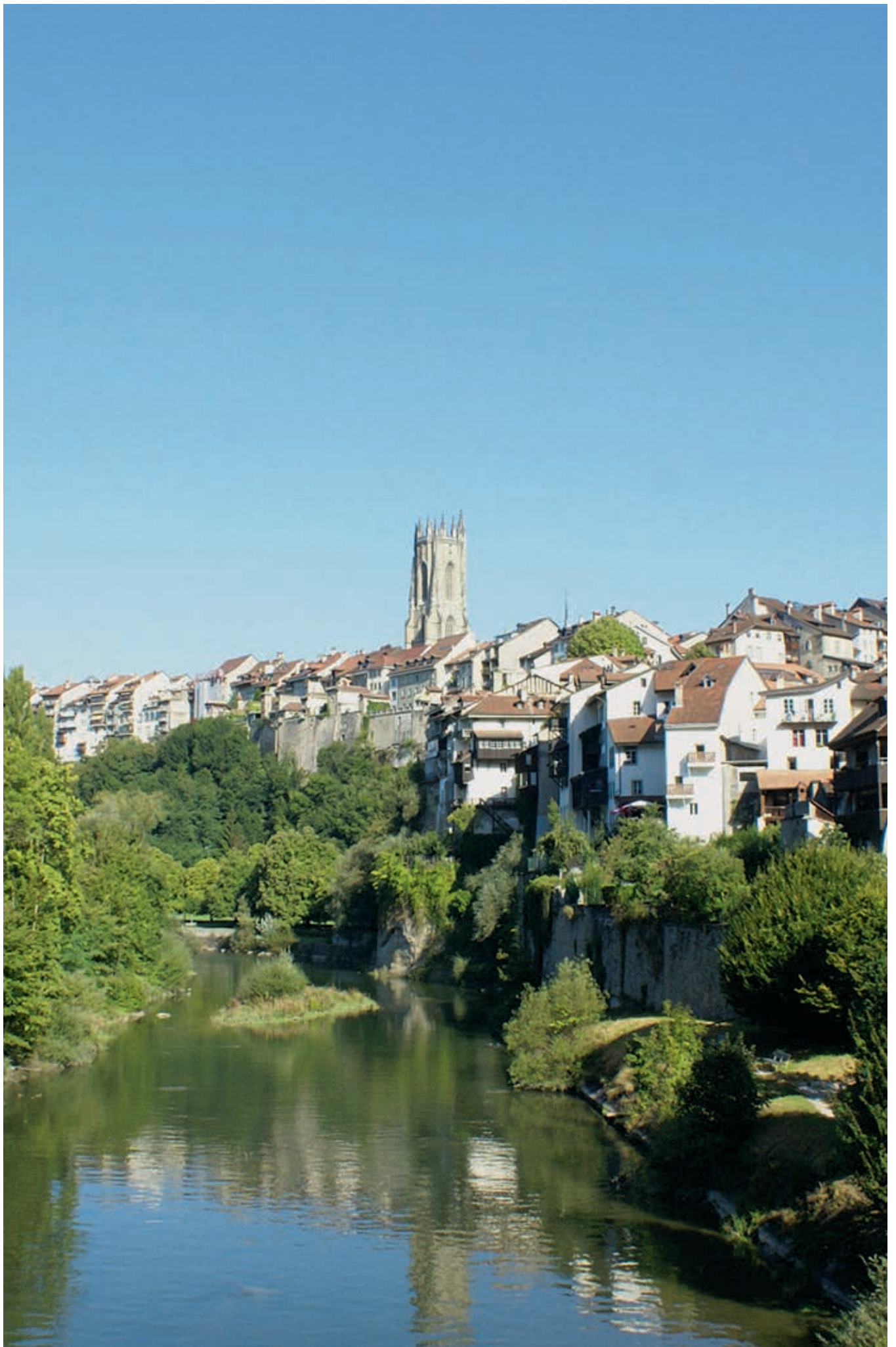
plus discrète. Cette grande structure naturelle est complétée par des microreliefs (affluents asséchés) et par des aménagements réalisés par l'homme (parcs urbains et terres agricoles).

L'ensemble génère la base d'une charpente paysagère tout à fait spécifique à Fribourg, qui ne demande qu'un réseau de chemins (piétons et cycles) suffisamment étoffé pour pouvoir être parcouru et perçu à sa juste valeur.



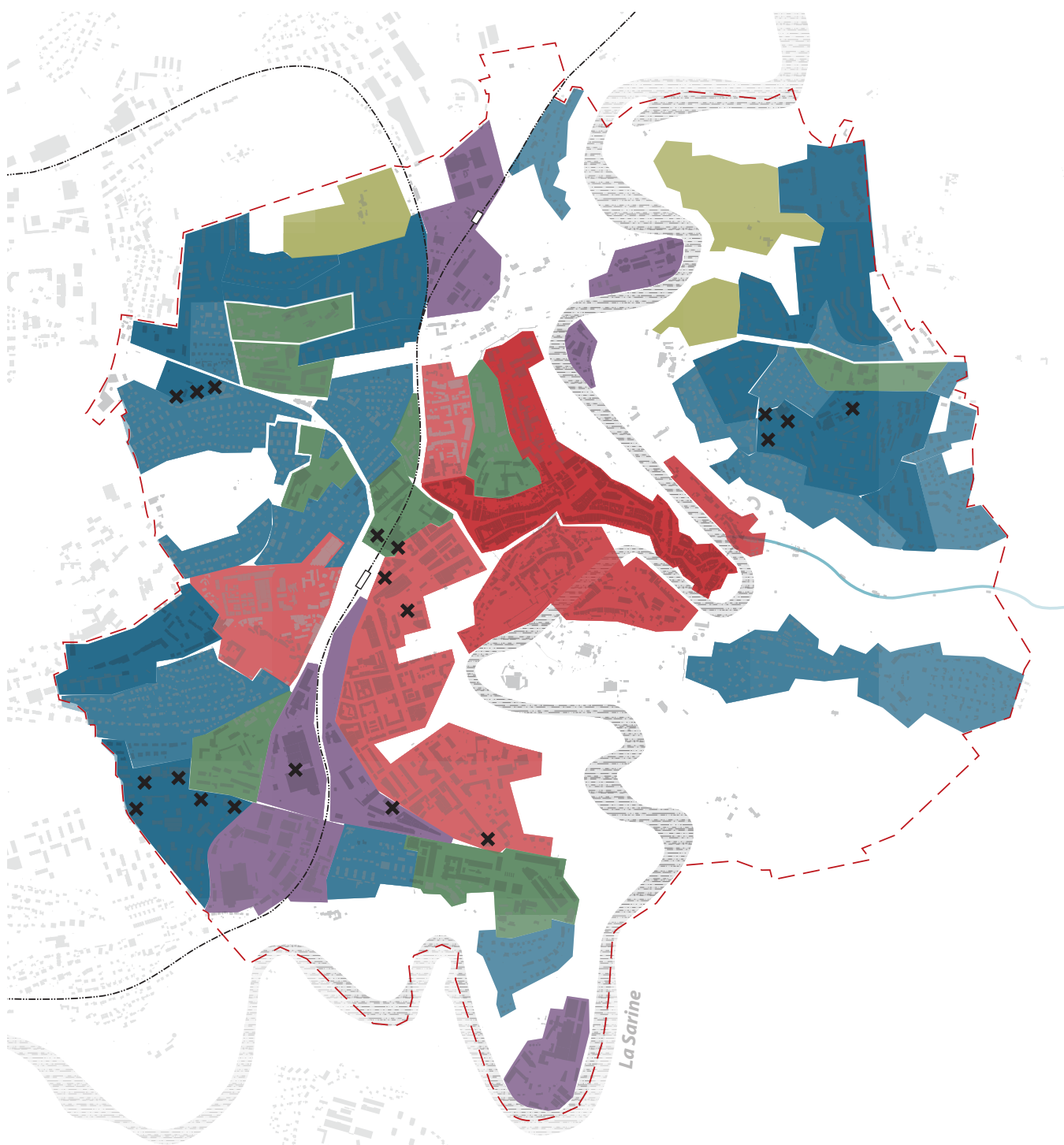
La charpente paysagère, écrin de la Ville de Fribourg et de son agglomération.

- Parc fluvial de la Sarine
- Collines
- Pénétrantes agricoles et paysagères
- Espaces naturels de la charpente paysagère
- Eléments structurants de mobilité douce
- Périimètre de la ville



B Typologie architecturale et formelle du tissu bâti

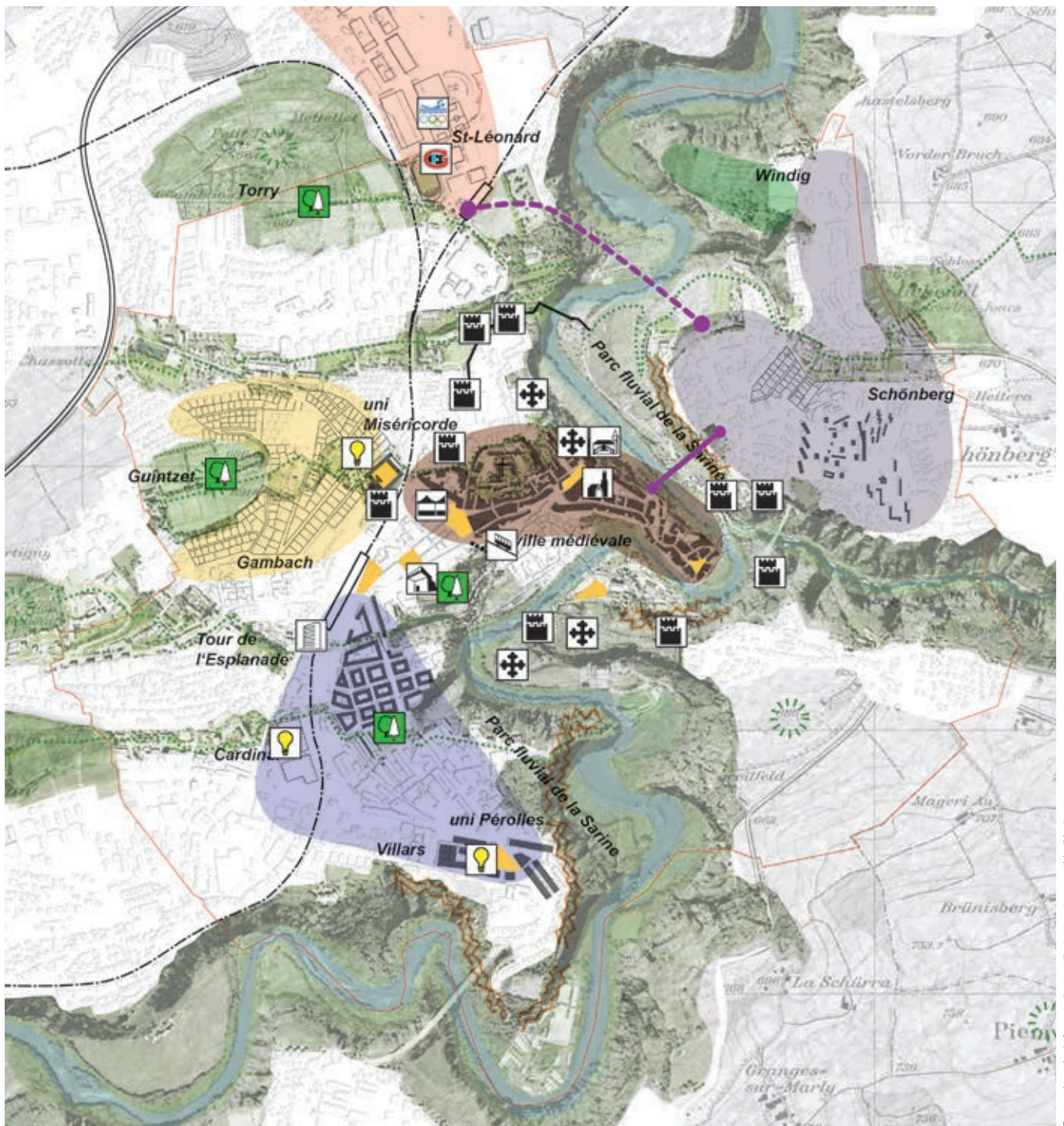
La Ville s'est installée dans cet écrin et l'on peut distinguer aujourd'hui différents quartiers et secteurs – chacun avec son identité propre – révélateurs de la croissance urbaine au cours de l'histoire.



Les formes urbaines de la ville.

- | | |
|--|---|
| ■ Vieille-Ville | ■ Pavillonnaire |
| ■ Faubourg | ■ Bâtiments d'activité (productifs au sens large) |
| ■ Tissu urbain contigu | ■ Extension du tissu bâti existant |
| ■ Cluster public | ✕ Bâtiment haut existant |
| ■ Immeubles de logements | |

Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.



Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Les lieux identitaires de la ville.

	Ville médiévale		Stade Gottéron		Pont
	Plateau de Pérolles		Piscine olympique		Espace public principal
	Typologie haussmannienne		Sites universitaires et de recherche		Parc périurbain fluvial de la Sarine
	Schöenberg		Cathédrale		Charpente paysagère
	Gambach		Monastère		Topographie marquée
	St-Léonard		14 tours et enceinte		Colline/vue
	Windig		Hôtel de Ville		Voie ferrée et gares
			Théâtre Equilibre		
			Marché Place G. Python		
			Funiculaire		
			Lieu identitaire vert		

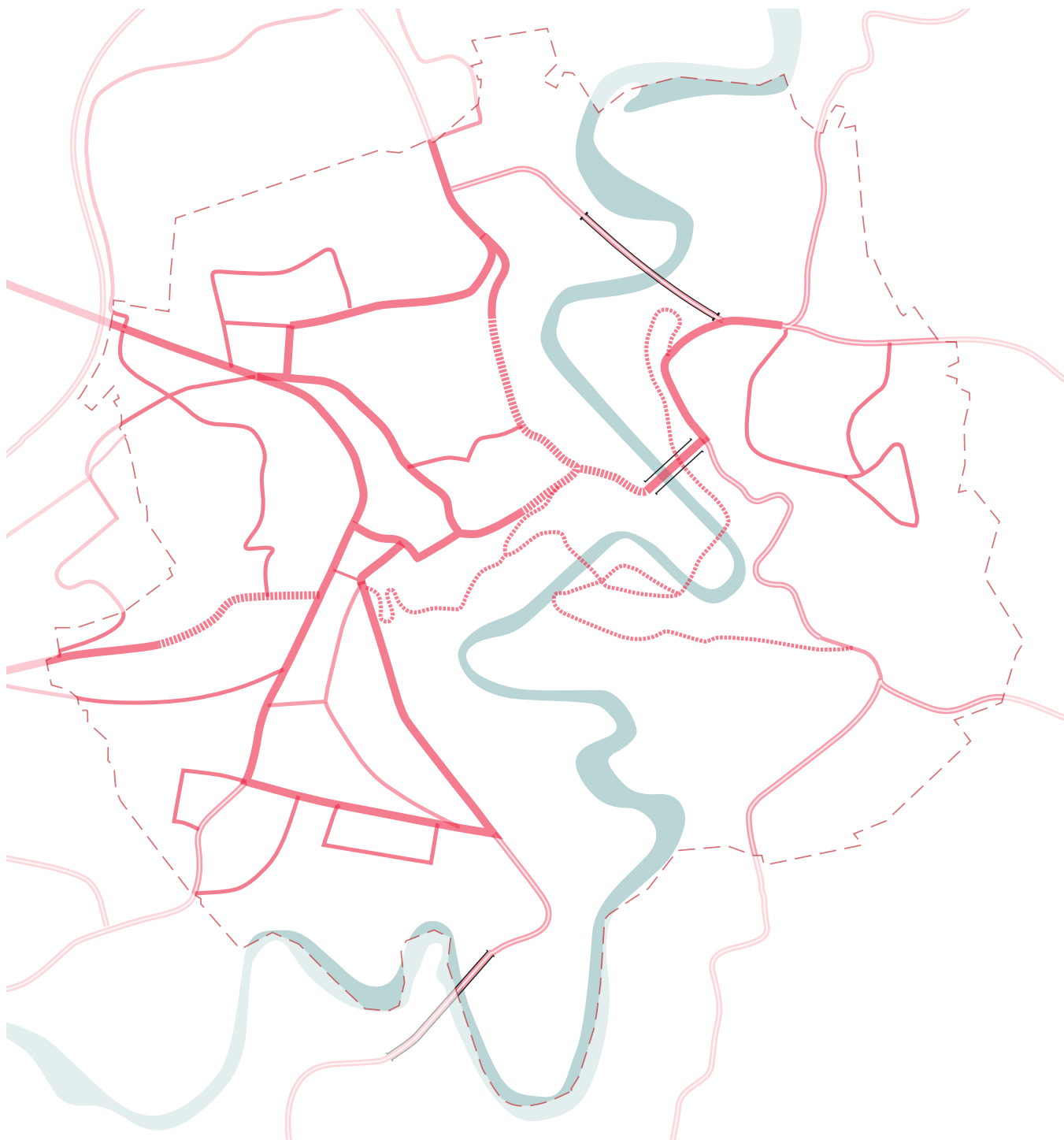


EXPLICATION DE LA CARTE >

A la charpente paysagère complétée des sites identitaires viennent se superposer les lieux urbains les plus remarquables. Ils rassemblent les sites et les quartiers de la ville médiévale, les constructions de type haussmannien du plateau de Pérolles, les quartiers de Gambach et du Schönberg, spécifiques de leur époque. Un certain nombre de monuments et équipements auxquels les habitants s'identifient complètent cet inventaire.

Pour franchir un pas supplémentaire dans la compréhension de la ville d'aujourd'hui, une analyse plus systématique est nécessaire: elle propose de mettre le réseau des voies et des espaces et lieux publics en relation avec diverses formes urbaines rencontrées, afin que les caractéristiques qui constituent la Ville de Fribourg soient clairement identifiées. Le fait de reconnaître que « ici n'est pas comme ailleurs » est nécessaire pour pouvoir développer le projet de la ville future sur sa spécificité, et offrir à ses habitants et usagers un cadre de vie et de travail de qualité.

Le réseau des infrastructures liées à la mobilité sert à la majorité des déplacements (en voiture, à vélo et à pied), ainsi qu'aux espaces publics qui conditionnent une part importante de l'attractivité urbaine. Selon la qualité de leur aménagement, de leur convivialité et de leur accessibilité, les quartiers seront perçus comme agréables ou au contraire comme peu accueillants pour tous ceux qui vivent, travaillent ou se promènent à Fribourg.



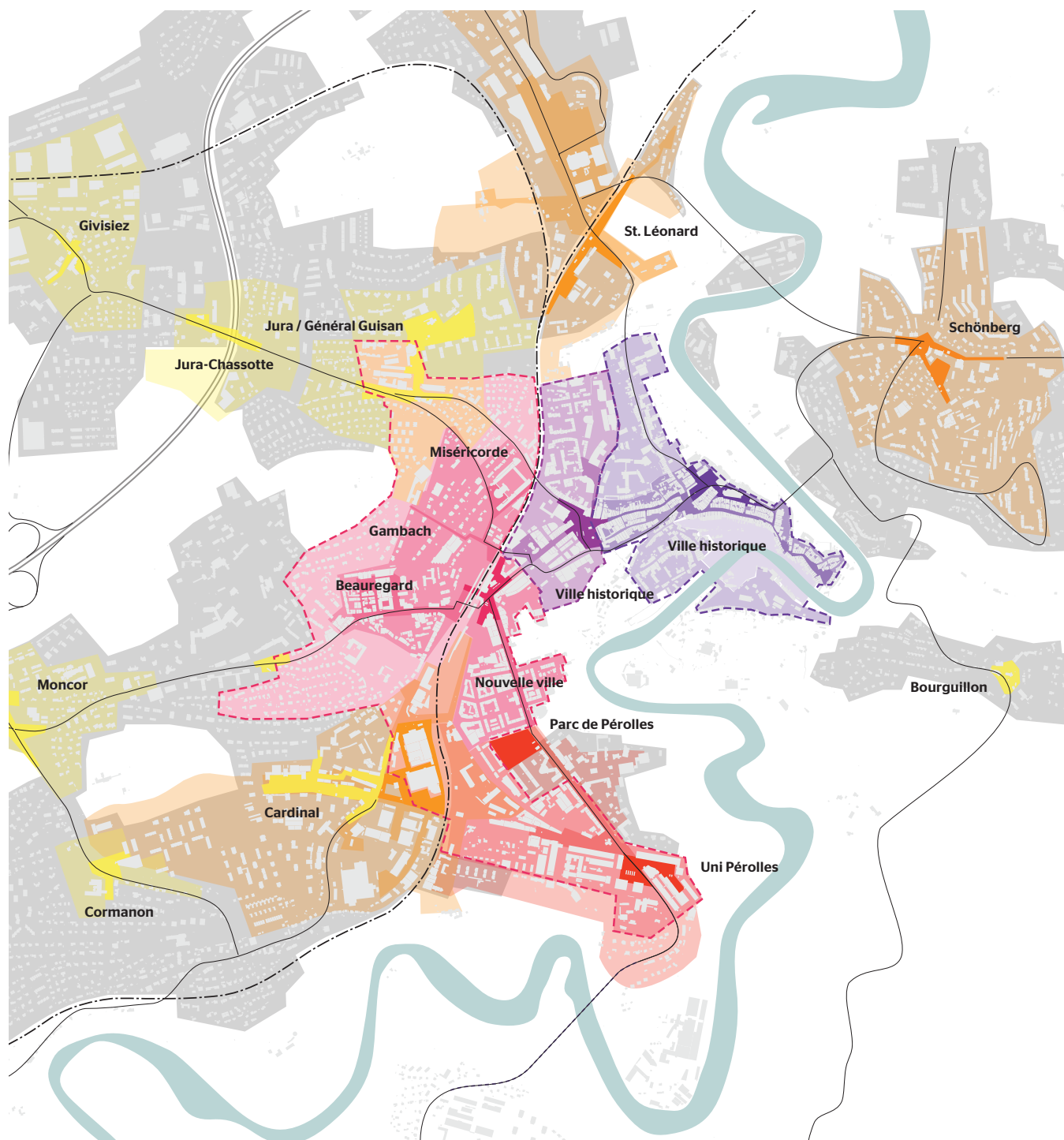
Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.

La structure des voies urbaines.

-  Axes et espaces structurants de la ville
-  Axes et espaces structurants des quartiers
-  Espaces structurants et routes d'accès à la ville



Espaces et lieux publics générateurs de la ville



Les espaces et lieux publics des quartiers centraux et résidentiels.

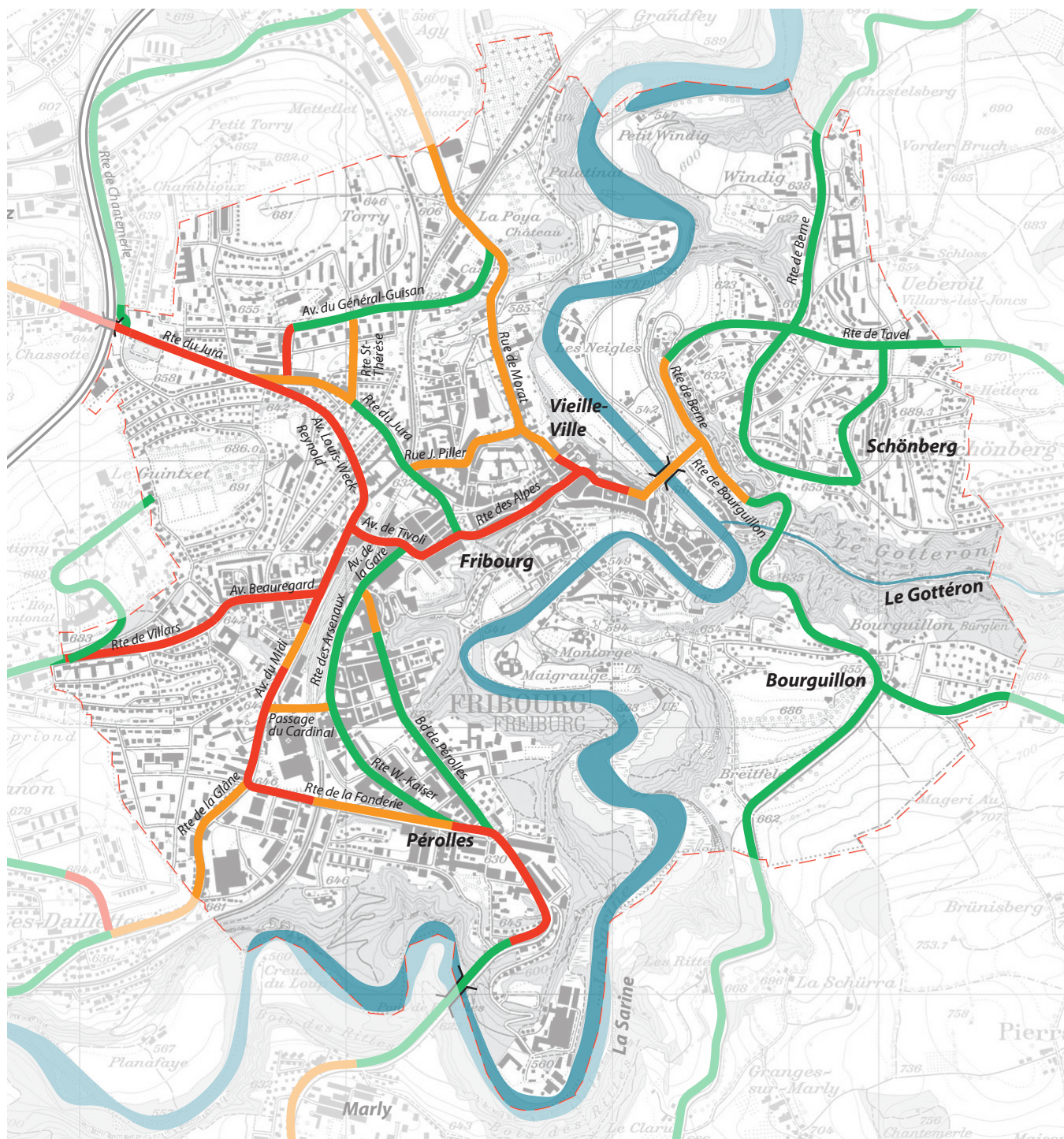
- | | |
|--|---|
| <p>1. XIV^e siècle
Place de Notre-Dame > Bourg</p> <p>2. XIX^e siècle
Place Python</p> <p>3. Début du XX^e siècle
Place de la Gare</p> <p>4. XX^e siècle
Quartiers autour des pénétrantes routières</p> | <p>5. Années 2000
Pérolles (redéveloppement)</p> <p>6. Dès aujourd'hui
Cardinal - St-Léonard - Schönberg (redéveloppement)</p> <p>7. Demain
Valorisation des centralités de quartier (redéveloppement)</p> |
|--|---|

- Voie ferrée
- Pénétrantes routières
- Autoroute

B Dysfonctionnement du réseau TIM (trafic individuel motorisé)

L'utilisation de ce réseau lié à la mobilité individuelle est néanmoins problématique: les déplacements ne fonctionnent déjà pas de manière satisfaisante actuellement, et toute croissance (attendue ou voulue) viendra renforcer les dysfonctionnements constatés par tous les Fribourgeois.

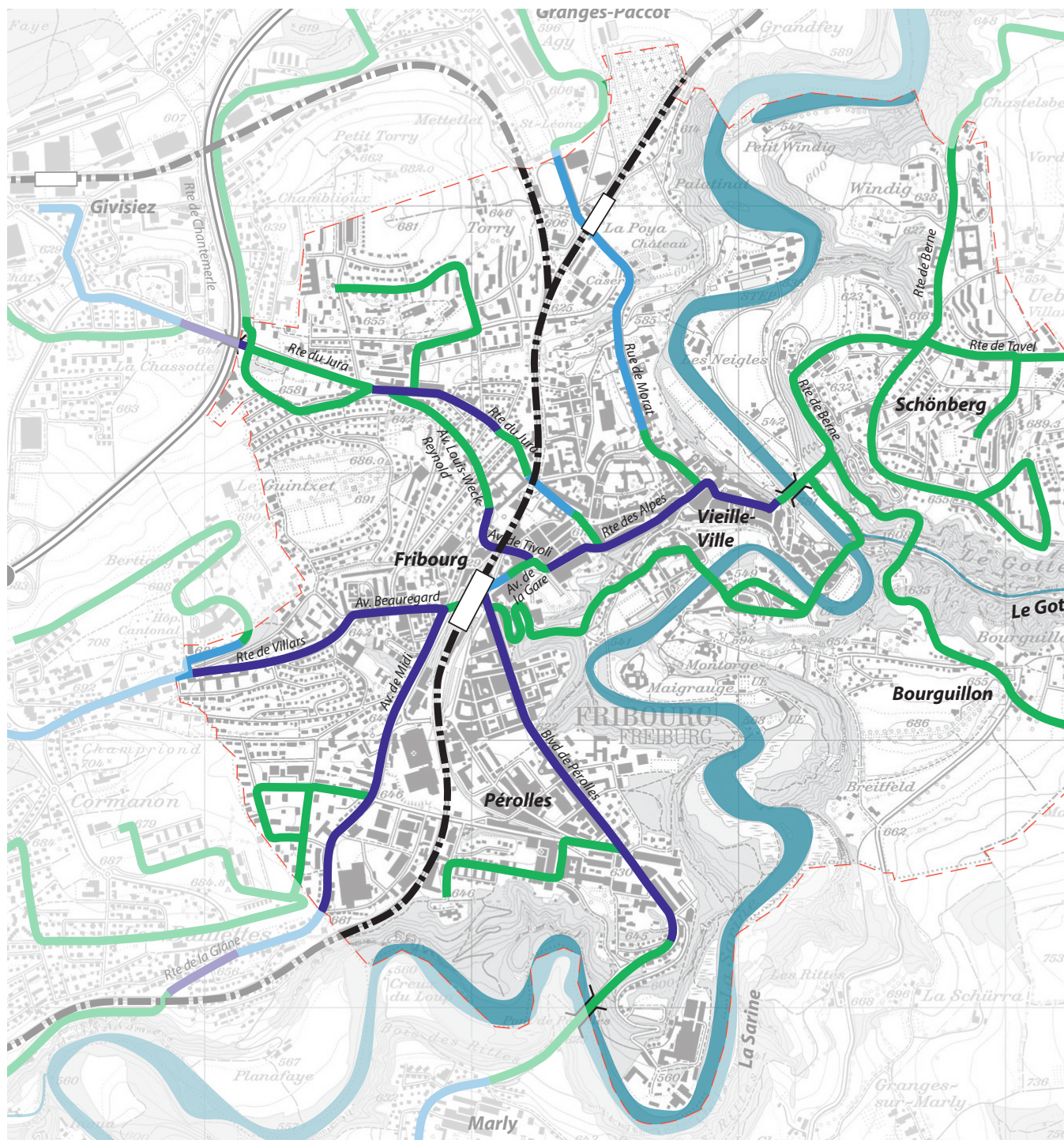
Le centre urbain - aujourd'hui encore aménagé en privilégiant son utilisation par la voiture - est fréquemment encombré aux heures de pointe. Cette situation se répercute sur les transports publics et en particulier sur les bus urbains, englués dans la circulation car ils ne disposent le plus souvent pas de voie réservée.



Les dysfonctionnements du réseau TIM.

- Saturation fréquente
- Saturation occasionnelle
- Trafic généralement fluide

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.



Les dysfonctionnements du réseau TP.

- Dysfonctionnement fréquent
- Dysfonctionnement occasionnel
- Trafic généralement fluide

En guise de synthèse, la Ville de Fribourg détient un rôle particulier. Cette situation est générée par son statut de ville centre de l'agglomération et de capitale du canton. Son développement prévisible – et décrit par le projet d'agglomération – nécessite une révision complète de son outil d'aménagement du territoire.

La Ville doit tirer parti de ses atouts : la qualité de son site et sa vitalité économique. Elle doit également résoudre ses problèmes, en particulier ceux déjà perceptibles aujourd'hui : le manque de logements et sa mobilité déficiente.

Pour tenir son rôle au sein de l'agglomération, Fribourg qui a grandi lentement ces vingt dernières années devra désormais prendre en charge une part du développement plus importante que par le passé : alors que la croissance de 1991 à 2010 se chiffrait à 2 200 habitants, les prévisions d'ici à 2030 lui attribuent 11 000 nouveaux habitants et 10 000 nouveaux emplois.

La question essentielle qui se pose alors aux autorités est la suivante :

QUESTION

» Comment conjuguer le défi d'une croissance démographique importante et la préservation – voire le renforcement – de la qualité de vie en ville ?



DIE STADT VON HEUTE IN EINIGEN AUSSAGEN UND FRAGEN

In der Stadt Freiburg war das Bevölkerungswachstum in den vergangenen Jahrzehnten relativ schwach, denn die Entwicklung der Agglomeration fand hauptsächlich in den Gemeinden der Peripherie statt. Verteilt über die Stadt Freiburg mit einem leichten Vorteil für die Pérolles-Ebene hat die Bevölkerung (von 1991 bis 2010) um 2 200 Einwohner zugenommen.

Das Agglomerationsprojekt beabsichtigt, diese Tendenz zu verändern, indem die Ambition der Hauptstadt überdacht wird.

Charakteristisch für die Stadt Freiburg ist ein landschaftlicher Rahmen von sehr hoher Qualität, bestimmt durch das Relief und die Vielgesattheit der räumlichen Umgebung. Zuerst ist es einmal die Saane, welche die (Fluss-)Landschaft bestimmt, und dabei aussergewöhnliche Ausblicke und Standorte bietet. Die von den Gletschern geformten Hügel sind ein zweites Landschaftselement, auch wenn diese sich in der Stadt etwas diskreter zeigen. Diese dominierende natürliche Struktur wird durch Mikreliefs (ausgetrocknete Nebenbäche) und den vom Menschen geschaffenen Erschliessungen (Stadtparks und Landwirtschaftsland) ergänzt.

Als Ganzes bildet dies die Grundlage einer grossräumigen Landschaftsstruktur, welche die Eigenart von Freiburg ausmacht. Da braucht es bloss noch ein Wegnetz (für Fussgänger und Velofahrer), das entsprechend ausgebaut ist, um erkundet und nach seinem wahren Wert erkannt zu werden.

Um einen zusätzlichen Schritt zum Verständnis der Stadt von heute zu machen, ist eine systematischere Analyse notwendig: Sie schlägt vor, eine Verbindung herzustellen zwischen den öffentlichen Verkehrswegen und Räumen sowie den verschiedenen vorgefundenen städtischen Formen. Damit sollen die Charakteristiken, welche die Stadt Freiburg ausmachen, klar herausgestrichen werden können. Die Benützung dieses Netzes, an welches die Mobilität gebunden ist, ist aber problematisch: die Bewegungen von einem Ort zum anderen funktionieren schon heute nicht zur Zufriedenheit. Jedes (gewollte oder erwartete) Wachstum wird diese Störungen, wie sie alle Freiburger feststellen, noch verschärfen.

Schlussfolgernd ist also zu sagen, dass der Stadt Freiburg eine besondere Rolle zukommt: Diese Situation wird bestimmt durch ihre Stellung als Zentrum der Agglomeration und als Kantonshauptstadt. Um ihrer Rolle innerhalb der Agglomeration Rechnung zu tragen, muss Freiburg, das in den vergangenen 20 Jahren nur langsam gewachsen ist, nun einen bedeutsameren Entwicklungspart als in der Vergangenheit übernehmen. Die wesentliche Frage, die sich nun den Behörden stellt, ist die folgende: Wie kann man die Herausforderungen eines bedeutsamen Bevölkerungswachstums und die Erhaltung – ja die Verstärkung – der Lebensqualität in der Stadt miteinander verbinden?







LA VILLE DE DEMAIN : UN PROJET GLOBAL À METTRE EN ŒUVRE

Les défis de demain pour la Ville de Fribourg.

Articuler quantité et qualité du développement implique un projet de territoire à concevoir et à mettre en œuvre au travers de trois axes de travail :

- › Reconnaître et assumer le rôle de capitale ;
- › Accueillir et organiser la croissance ;
- › Favoriser la qualité de vie en ville, par le renforcement et la valorisation des centralités et des espaces et lieux publics, la préservation de lieux de tranquillité et le bon fonctionnement des déplacements.

C1

A la question délicate posée par la relation établie entre quantité et qualité, l'exécutif propose la réponse suivante pour que le développement de la capitale cantonale soit exemplaire: Fribourg doit concevoir et mettre en œuvre son projet de territoire en apportant des réponses pertinentes et durables aux enjeux et défis suivants:

Globalement:

C1 Une capitale cantonale qui assume son rôle;

Pour répondre au défi d'accueil:

C2 Une ville qui accueille et organise sa croissance

avec des secteurs de densification (80 % de la croissance à venir) et quelques périmètres d'extensions (les 20 % restants);

Pour répondre au défi de qualité:

C3 La qualité de l'accueil: une ville où il fait bon vivre et travailler

grâce à la vitalité de ses centralités et à la qualité de ses espaces publics;

C4 Une ville qui préserve des lieux de tranquillité,

avec des espaces verts et des cheminements piétons accessibles à tous en un temps raisonnable;

C5 Une ville qui fonctionne,

grâce à un réseau d'infrastructures et une mobilité adaptée au(x) contexte(s).

Une capitale cantonale qui assume son rôle

La Ville de Fribourg doit consolider et renforcer son rôle de ville centre et de capitale cantonale. Cette position cantonale est stratégique dans le réseau des villes suisses, entre l'arc lémanique et le pôle politique et économique Berne-Zurich.

Les enjeux liés au statut de capitale cantonale impliquent certaines orientations transversales qui seront développées dans les chapitres suivants:

- › garantir la capacité d'accueil de la ville pour les habitants et les emplois, et promouvoir la croissance (objectif quantitatif);
- › garantir la capacité d'accueil de la ville pour les équipements publics cantonaux et d'agglomération (objectif programmatique);
- › garantir l'attractivité et le bon fonctionnement de la ville, offrir des conditions attractives pour l'accueil de nouveaux habitants et d'emplois (objectif qualitatif).

Pour atteindre ces trois objectifs, il est nécessaire de coordonner le développement de la Ville avec celui des communes voisines et l'agglomération. Il s'agit pour Fribourg de viser un haut niveau d'exemplarité, tout en contribuant activement à l'augmentation de la solidarité politique entre les différentes communes.

Dans cette optique, certaines stratégies seront clairement spatiales (voir chapitres ci-après), alors que d'autres seront d'une nature différente, plus proche de la mise en œuvre de conditions cadres. Cette remarque s'applique en particulier aux mesures à engager pour favoriser la mixité sociale, répartir judicieusement les équipements dans les quartiers et promouvoir la vitalité économique (renforcer l'attractivité et mettre en réseau les institutions de formation et les entreprises), ou encore pour mettre en œuvre une politique énergétique exemplaire en vue de tendre vers la société à 2000 W.

C2

Une ville qui accueille et organise sa croissance

Le rappel des faits

Le mode de croissance actuel de la capitale cantonale est essentiellement assumé par les communes périphériques. L'agglomération – tout comme la ville centre – entendent modifier cette tendance afin de mettre en œuvre un développement plus durable. Le type de croissance désormais souhaité est celui d'une ville compacte disposant de toutes les qualités nécessaires pour donner envie de venir y vivre et travailler.

L'essentiel pour le futur

Fribourg entend consolider sa structure et la compacité de son urbanisation sur la base du slogan suivant révélateur de son échelle humaine : « en 2 minutes dans le vert, et d'un quartier à l'autre en 10 minutes ».

Les principes du développement

En réponse à la question géographique synthétisée ainsi « où développer la ville ? », il s'agira de localiser le développement urbain sous forme de densifications et transformations du tissu urbain actuel, et dans certains cas d'extensions nouvelles :

- » en fonction de l'accessibilité des différents quartiers en transports publics (par rail ou route),
- » en vue de renforcer (ou créer) les centralités qui vont permettre de les animer,
- » et dans le respect de la charpente paysagère,
- » tout en tenant compte des sites stratégiques déjà identifiés par l'agglomération.

En réponse à la question relative à la mise en œuvre qui peut être résumée ainsi « comment développer la ville ? », le projet tente un arbitrage entre :

- » ce qui est souhaitable, en favorisant la qualité et la richesse des atmosphères urbaines (minérales et végétales),
- » et ce qui est faisable, en tenant compte de la disponibilité foncière (directe ou après acquisition) et du phasage possible dans la durée (comprenant entre autre la faisabilité financière).

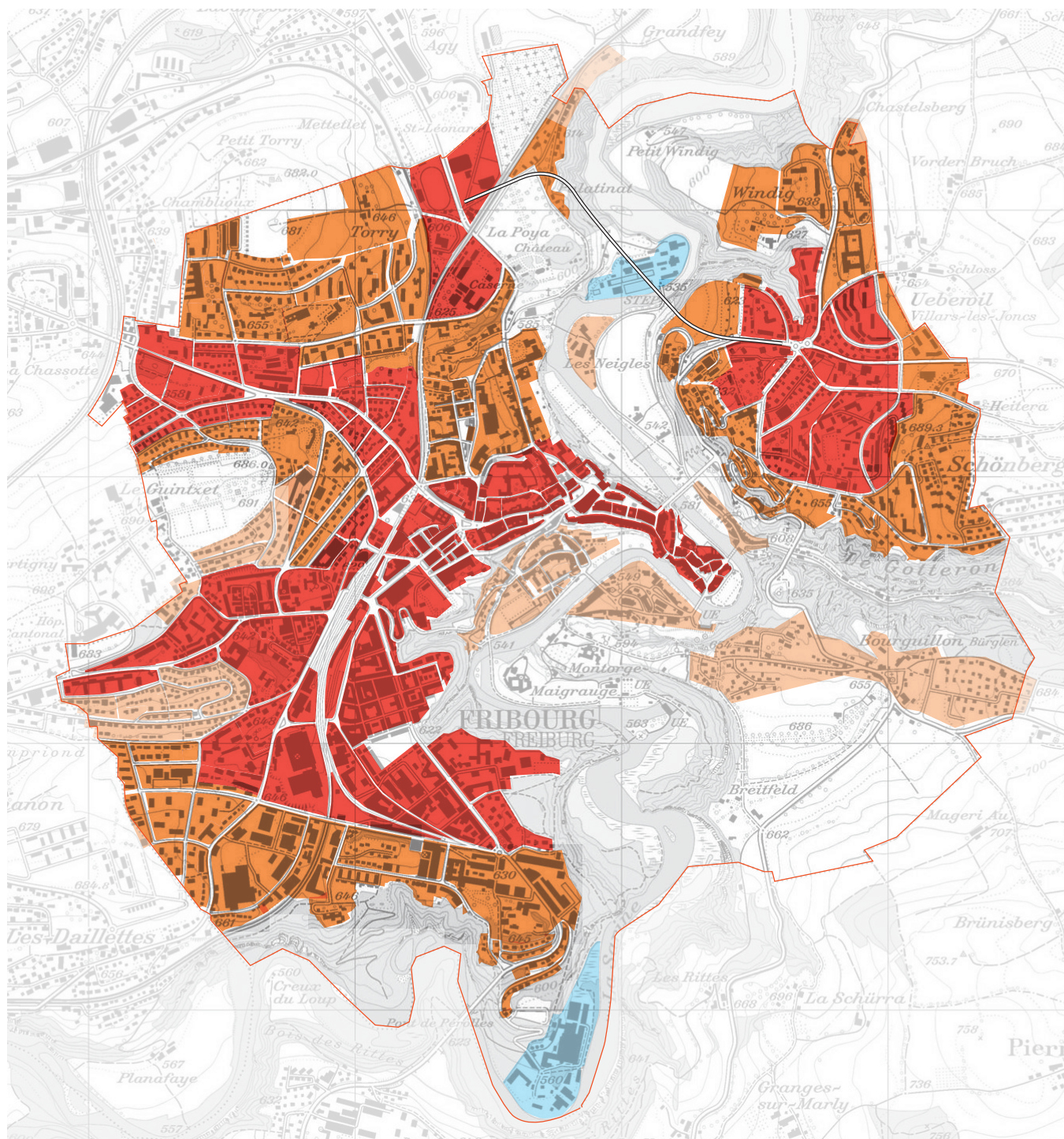
En réponse à la question quantitative qui peut être posée ainsi « combien développer la ville ? », la réponse est formulée et précisée dans le projet qui mentionne deux objectifs :

- » accueillir dans des conditions optimales les 11 000 habitants et les 10 000 emplois attendus à l'horizon 2030 ;
- » ajuster les densités et les affectations à la qualité de l'accessibilité, aux formes urbaines présentes sur le site, à la qualité du patrimoine bâti et paysager, ainsi qu'au potentiel de développement des quartiers.



Secteurs favorables pour l'habitat

Les prémices du futur plan d'affectation reposent sur une analyse fine de la structure urbaine de la ville et de ses potentiels, qui aboutit à identifier les secteurs favorables à l'habitat, et ceux favorables aux activités.

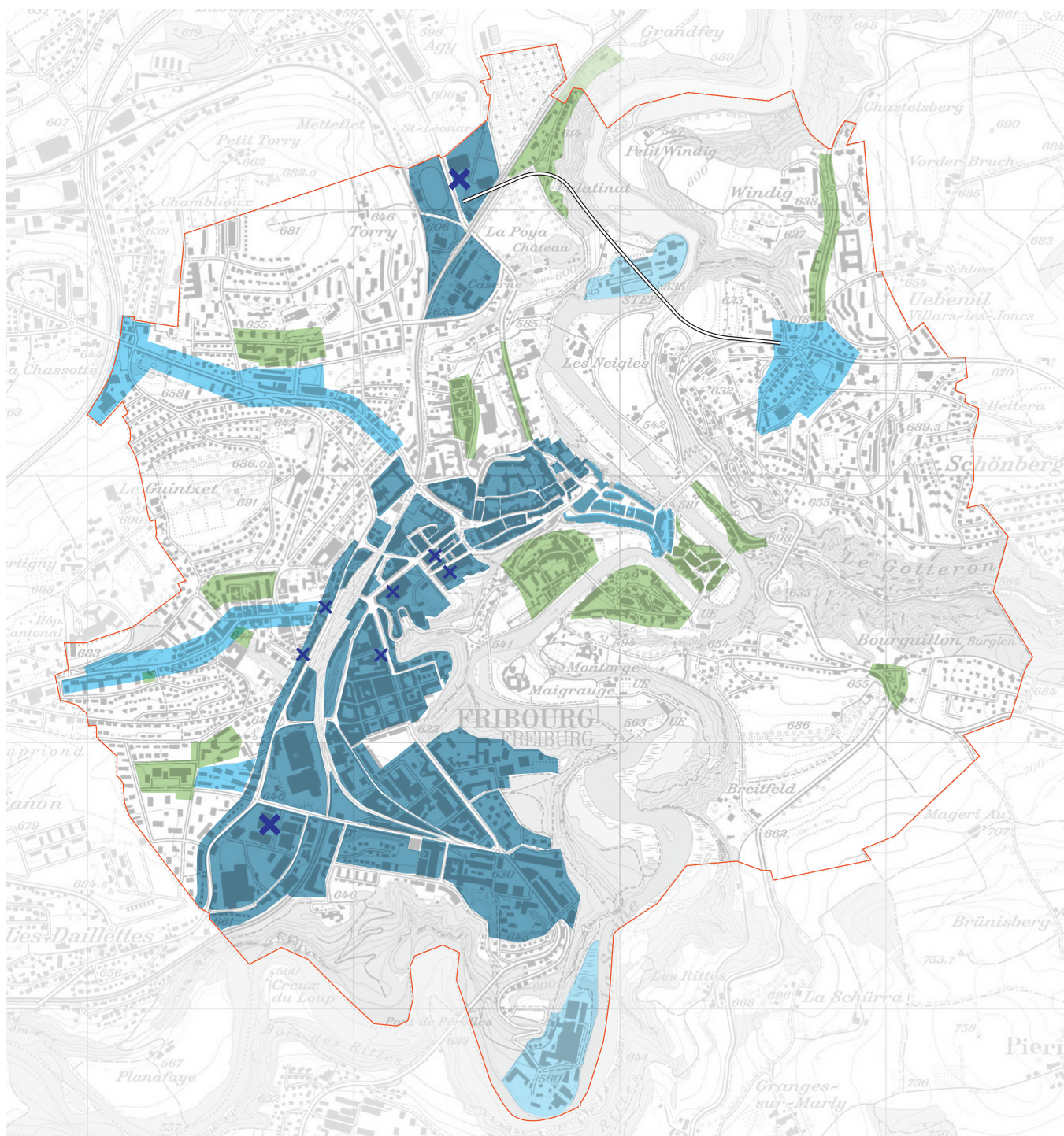


Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Les secteurs à favoriser pour l'habitat.

- Zone à forte densité d'habitat
- Zone à densité d'habitat forte à moyenne
- Zone à densité d'habitat faible
- Zone sans habitat ou zone mixte
- Zone pas propice à l'habitat
- Périmètre de la ville



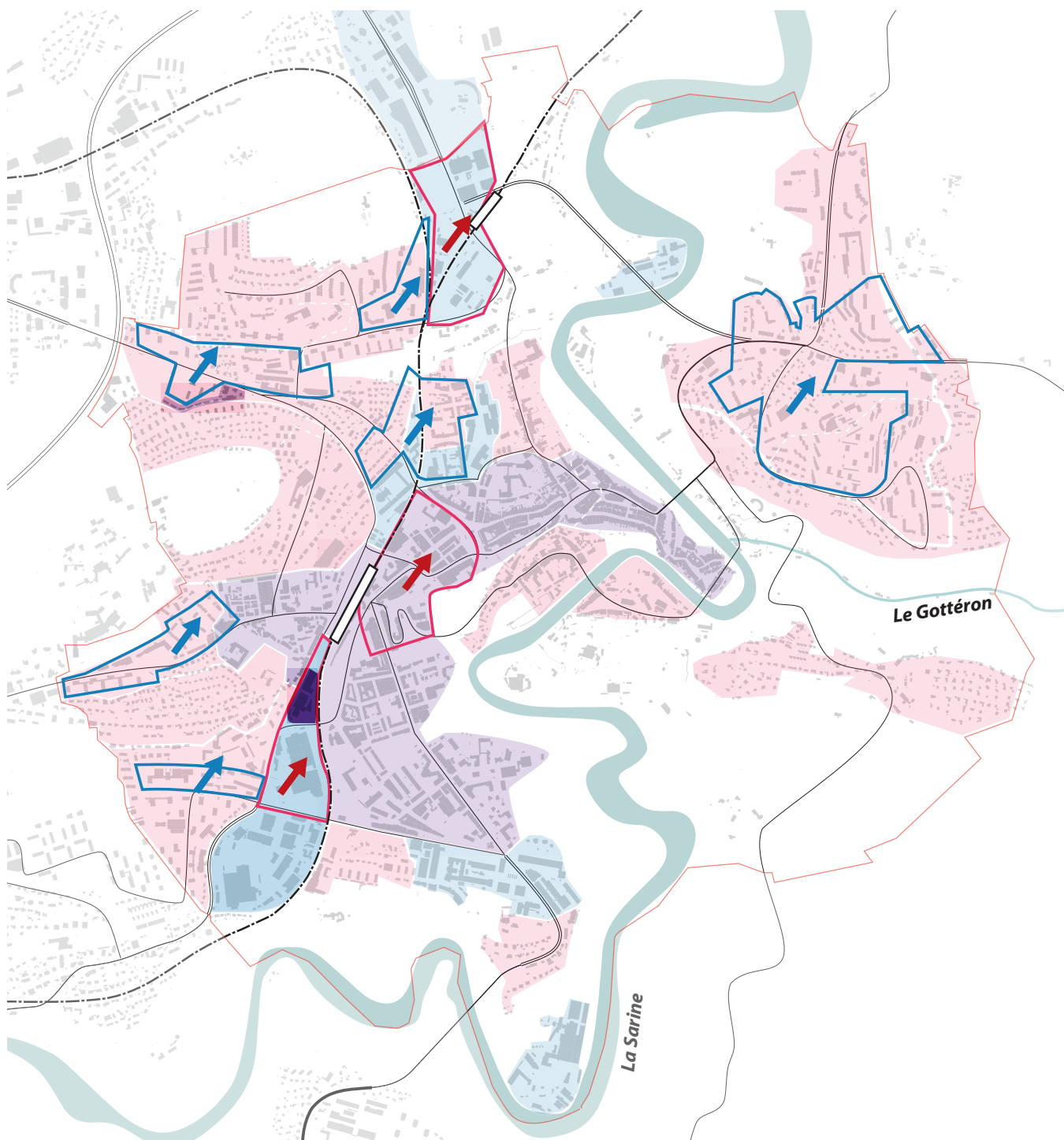


Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.

Les secteurs à favoriser pour les activités.

- Zone à forte densité d'emplois
- Zone à moyenne densité d'emplois
- Zone à densité d'habitat faible, dépendance de la route
- Faible densité d'emplois, activités de petite échelle
- Zone pas propice aux emplois
- X
 IFF (Installation à Forte Fréquentation)
- Périmètre de la ville

La connaissance du fonctionnement social et économique des quartiers permet ensuite de préciser les secteurs où la mixité actuelle trop faible doit être renforcée, la vitalité urbaine étant faite de diversité.



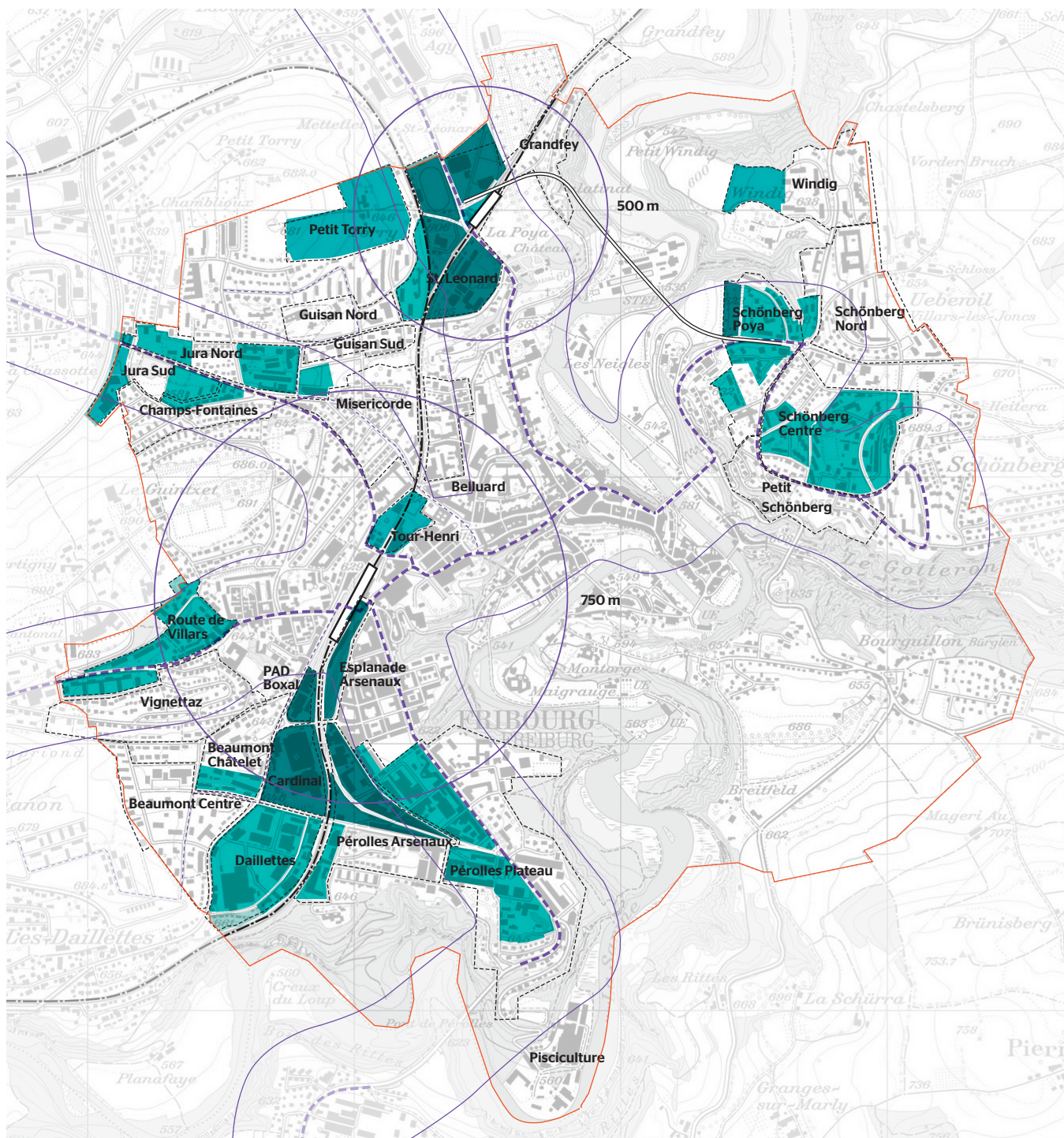
Secteurs où la mixité doit être renforcée.

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.



Secteurs à densifier en priorité

La connaissance de la disponibilité foncière est également importante. Cette information est essentielle pour favoriser le développement de la ville et tendre vers les objectifs quantitatifs décrits dans le projet d'agglomération.



Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.

Mise en œuvre de la densification.



EXPLICATION DE LA CARTE >

Sur la base des éléments rassemblés au travers des quatre phases décrites précédemment, une première image directrice du développement urbain de Fribourg peut être esquissée. Celle-ci intègre:

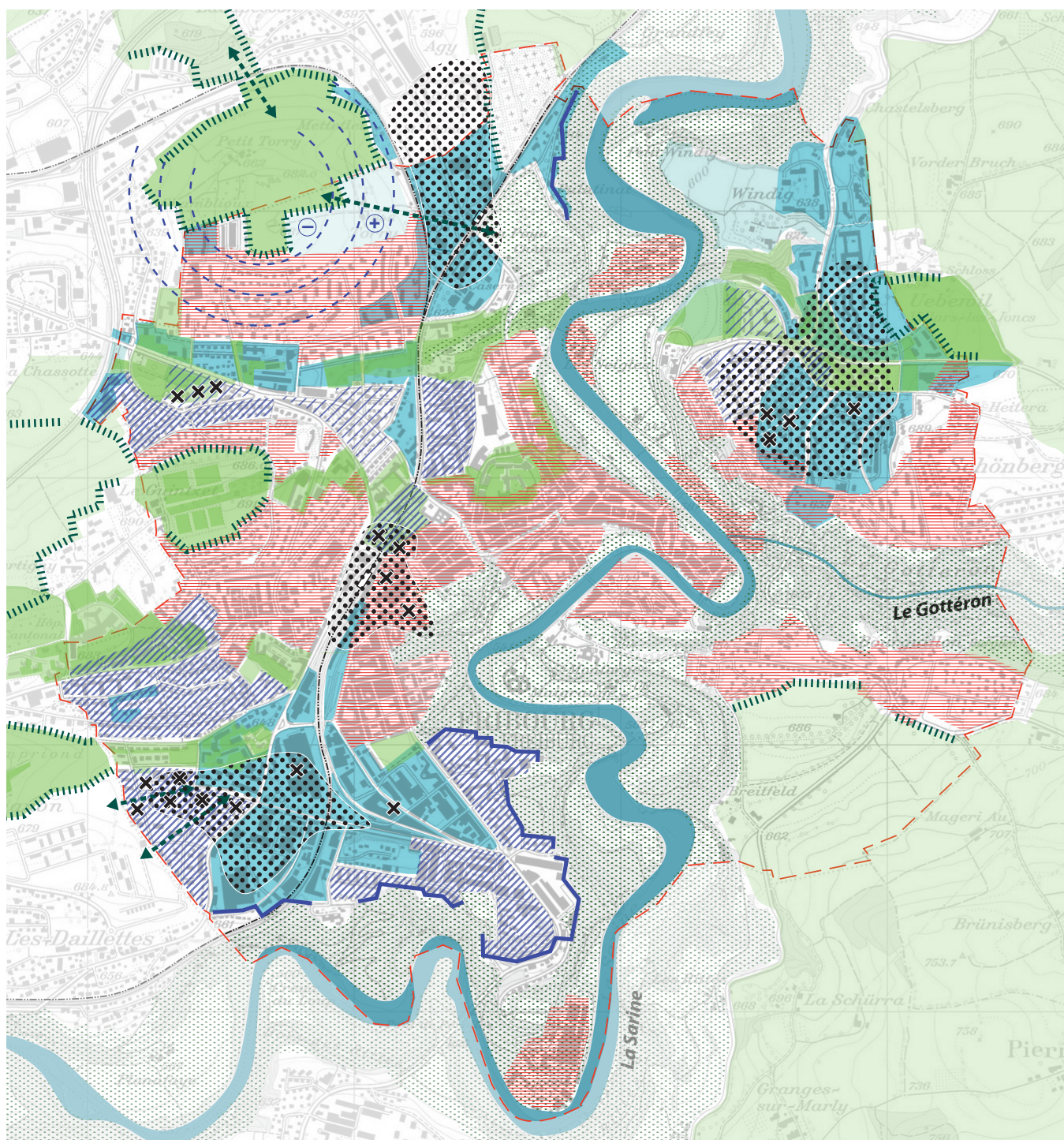
- › les secteurs privilégiés de la densification (emplois et habitat), comprenant les sites identifiés par l'agglomération et ceux ajoutés par la ville;
- › les périmètres d'extension admis par l'agglomération;
- › les bâtiments hauts existants et une proposition de secteurs favorables à leur développement;

› les quartiers voués à la densification diffuse (au gré des opportunités);

› les éléments de la charpente paysagère à préserver/renforcer (collines glaciaires et parcs);

› des éléments paysagers essentiels que sont les franges urbaines et les franges de campagne à renforcer;

› et les perméabilités à renforcer dans le tissu bâti afin de mettre en relation les différents lieux de tranquillité de la ville.



Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Secteurs à favoriser pour le développement urbain.

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Surface en densification PA2 | | Espaces naturels de rivière |
| | Surface en extension PA2 | | Renforcement du vert, augmentation de la perméabilité |
| | Densification suppl. PAL | | Perméabilité verte et densification spécifique (PA2 / PAL) |
| | Densification ponctuelle PAL | | Densification diffuse |
| | Variation de la densité | | Frange urbaine à renforcer |
| | Bâtiments hauts existants | | Frange de campagne à renforcer |
| | Secteurs prioritaires pour des nouveaux bâtiments hauts | | Perméabilité du tissu bâti à assurer |

C3

La qualité de l'accueil : une ville où il fait bon vivre et travailler

Le rappel des faits

Le potentiel qualitatif de la Ville de Fribourg est important (paysage, patrimoine, quartiers diversifiés), mais il est inégalement mis en valeur aujourd'hui. Or pour que la ville de demain soit attractive pour ses habitants actuels et futurs, la qualité des espaces publics est désormais reconnue comme déterminante : la densification ne pourra pas être acceptée sans offrir dans un même temps des lieux de promenade et de rencontre offrant un haut niveau d'accueil et de convivialité.

L'essentiel pour le futur :

concilier croissance et qualité de vie

Afin de ne pas la subir, il est impératif d'accompagner la forte croissance prévue par l'agglomération d'espaces et de lieux publics de grande qualité. Les quartiers seront favorisés, les centralités renforcées et mieux réparties, Le tout est mis en réseau et en relation par des espaces publics attractifs et conviviaux.

Les principes du développement

En réponse à la question liée aux équipements publics majeurs qui peut être posée ainsi « comment structurer les centralités ? », il s'agira de désigner, hiérarchiser et promouvoir les secteurs prioritaires pour l'accueil des différentes activités (équipements, services et commerces) qui assurent la vitalité urbaine :

- les premiers espaces publics générateurs de la ville sont ceux des centralités cantonales (arc nord/sud, St-Léonard et plateau d'Agy) dans lesquelles la grande diversité des activités est garante de l'animation ;
- viennent ensuite les espaces et lieux publics des centralités des quartiers, lieux de la vie locale, qu'il s'agira également d'aménager et de valoriser en favorisant une mixité fonctionnelle correspondant à leur échelle de proximité ;
- et dans les deux cas, il faudra améliorer l'accessibilité des centralités depuis les quartiers mais également depuis la ville et l'agglomération.

En réponse à la question de la mise en œuvre résumée comme suit : « comment aménager les lieux publics ? », il s'agira de tisser un réseau continu d'espaces publics attractifs et confortables :

- en redistribuant les priorités entre les modes de déplacement, en faveur des transports publics, de la marche et du vélo ;
- en assurant la vitalité de ces espaces par la diversité des activités localisées dans les rez-de-chaussée des bâtiments qui les bordent ;
- et en organisant l'aménagement de ces espaces en parallèle à la densification des quartiers (et non après).

Surfaces de développement et centralités

Le projet qualitatif prend appui sur les lieux du développement urbain pour définir l'armature des centralités et des espaces publics (urbains et naturels).



La relation entre croissance du développement et lieux et espaces publics de qualité.



Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.



EXPLICATION DE LA CARTE >

L'image directrice des espaces publics se fonde sur les éléments clés constitués de la qualité urbaine :

- Des centralités cantonales (par ex. autour de la Place de la gare, ou du Boulevard de Pérolles)

Cette première catégorie regroupe les équipements de rayonnement cantonal, les services, les espaces et les lieux publics les plus fréquentés, et se caractérise par une mixité fonctionnelle élevée qui permet la vitalité essentielle à la vie en ville.

- Des centralités de quartier (par ex. autour de la Place du Schönberg)

Cette deuxième catégorie concentre la vie publique des quartiers, en accueillant les équipements, services de rayonnement local et les nœuds de transports.

- Des places et des rues de la ville, c'est-à-dire ses espaces publics

L'ensemble de ces lieux à dominante minérale forme le réseau qui relie les différentes centralités (cantonales et locales) et accueille les déplacements intra-urbains. Ces espaces se caractérisent par une double réalité : locale et diversifiée, puisqu'adaptée à chaque contexte, mais aussi unitaire, car continue et clairement identifiable comme un tout.

- Des liens manquants qui devront être créés

Le réseau des espaces publics manque de certains liens (piétons et/ou cyclistes), en particulier pour rejoindre les centralités les plus éloignées : il s'agira de les compléter.

- Des espaces pour la nature en ville

L'ensemble des espaces de tranquillité (espaces verts, parcs) permet de relier la ville dense et son réseau d'espaces publics avec le milieu naturel (pénétrantes agricoles, collines vertes et berges de la Sarine) à l'échelle de l'agglomération, et même au-delà. La Sarine constitue un capital nature et paysage exceptionnel aujourd'hui clairement sous-valorisé.



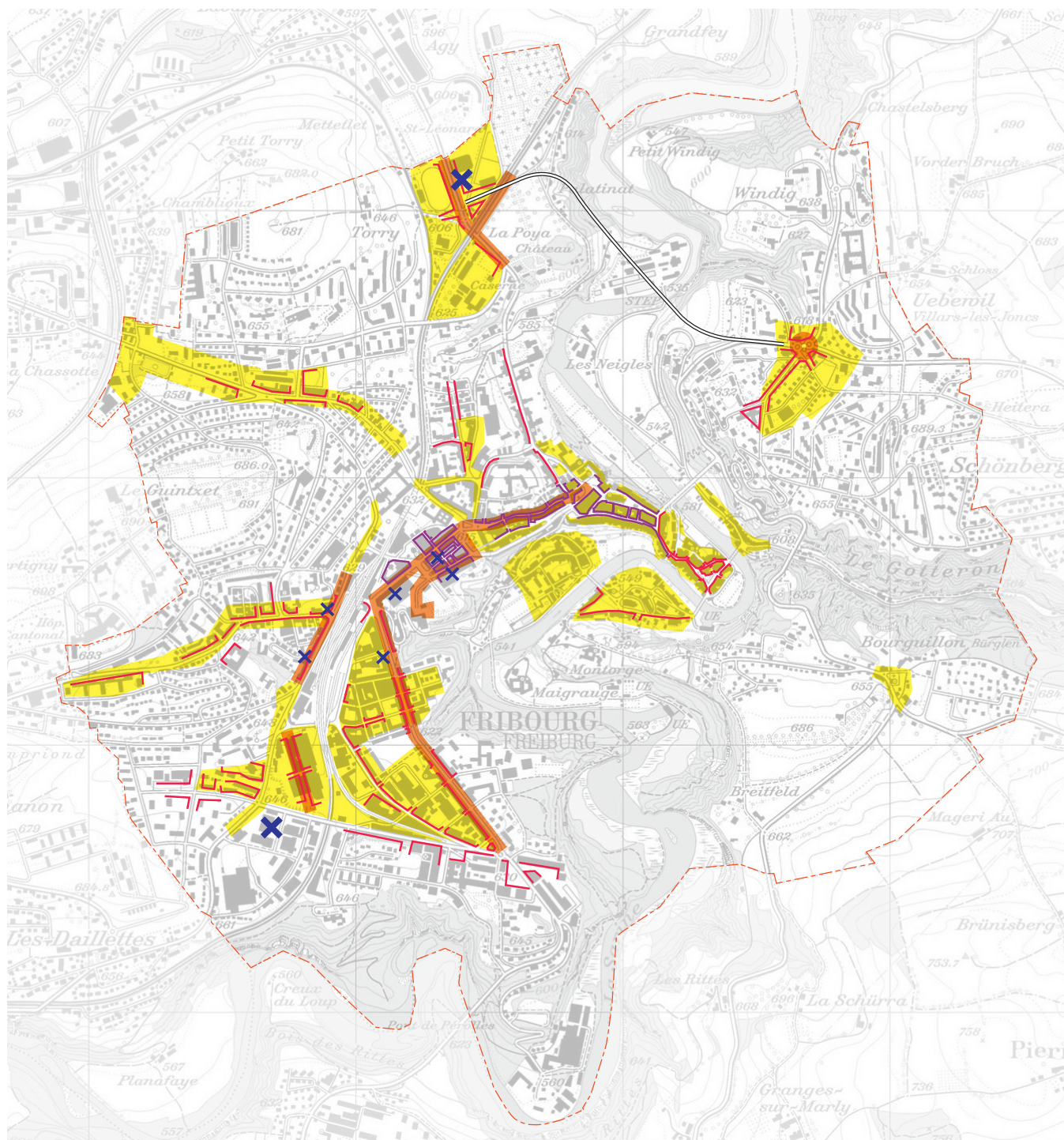
Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.

Le réseau des centralités et des espaces publics : condition n°1 de la qualité du développement urbain.

- | | | | |
|---|-------------------------|---|--|
|  | Centralités cantonales |  | Lien manquant |
|  | Centralités de quartier |  | Espaces naturels de la charpente paysagère |
|  | Places |  | Pénétrantes agricoles et paysagères |
|  | Rues |  | Promenades et espaces publics longeant la Sarine |
| | |  | Terrasses sur la Sarine |
| | |  | Parc Sarine |

Lignes directrices : dosage des fonctions

Les affectations en fonction des rez-de-chaussée des bâtiments longeant les boulevards et bordant les places sont également déterminantes pour créer un ensemble de lieux animés et conviviaux.



Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Mixité des fonctions et des activités.

- Zone à haute intensité de fonctions publiques
- Zone à moyenne intensité de fonctions publiques
- Rez-de-chaussée public obligatoire, autres étages optionnels
- Rez-de-chaussée public obligatoire
- Emplacement approprié pour des IFF (Installation à forte fréquentation)
- Périmètre de la ville

C4

Une ville qui préserve des lieux de tranquillité

Le rappel des faits

Le deuxième facteur de qualité urbaine se fonde sur la beauté, la respiration et la tranquillité du paysage fribourgeois. L'extraordinaire présence d'espaces de respiration à l'intérieur et à l'extérieur de la ville offre à ses habitants le choix entre activités et délassément. Le contexte de Fribourg contient un potentiel remarquable. Le développement de la cité doit donc désormais valoriser les espaces agricoles ouverts, les témoins du paysage glaciaire (collines) tout comme les espaces naturels introverti du paysage fluvial, la Sarine et ses affluents.

L'essentiel pour le futur : valoriser le paysage

Fribourg gagnera à fonder son développement futur dans le respect de son grand paysage naturel et agricole ainsi qu'à mettre en valeur sa charpente paysagère héritée des affluents de la Sarine. Un réseau de mobilité douce pourra alors y trouver sa place et offrir une qualité élevée aux habitants et usagers de la ville compacte.

Les principes d'un développement de qualité

En réponse à la question qualitative qui peut être formulée « comment valoriser la charpente paysagère ? », il s'agira de qualifier et rendre plus accessibles les réseaux des cours d'eau (carte 1, p. 40), des parcs et jardins (carte 2, p. 41) et des pénétrantes agricoles en ville (carte 3, p. 42) par les actions suivantes :

- renforcer l'espace de la Sarine (terrasses au bord de l'eau et forêts des coteaux), pour qu'il devienne l'ossature principale de la charpente paysagère en offrant aux habitants des lieux de grande qualité dans ce site d'exception ;
- mettre en place le réseau des promenades au fil des crêtes et le long des affluents de la Sarine, en profitant de ce réseau pour restaurer les continuités biologiques entre espaces verts ;
- mettre en place le réseau des parcs et jardins publics sur lesquels la charpente paysagère pourra se constituer progressivement ;
- préserver et mettre en valeur les collines glacières (en rive gauche et rive droite) comme belvédères publics ;
- soigner la présence agricole dans la ville (pénétrantes agricoles de la campagne voisine, collines urbaines et terrasses cultivées, jardins bucoliques) pour qu'elle puisse assumer son rôle de patrimoine facteur d'identité ;
- et améliorer l'accès piéton et cyclable à tous ces réseaux depuis les quartiers.



Charpente paysagère et réseau bleu.

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Charpente primaire

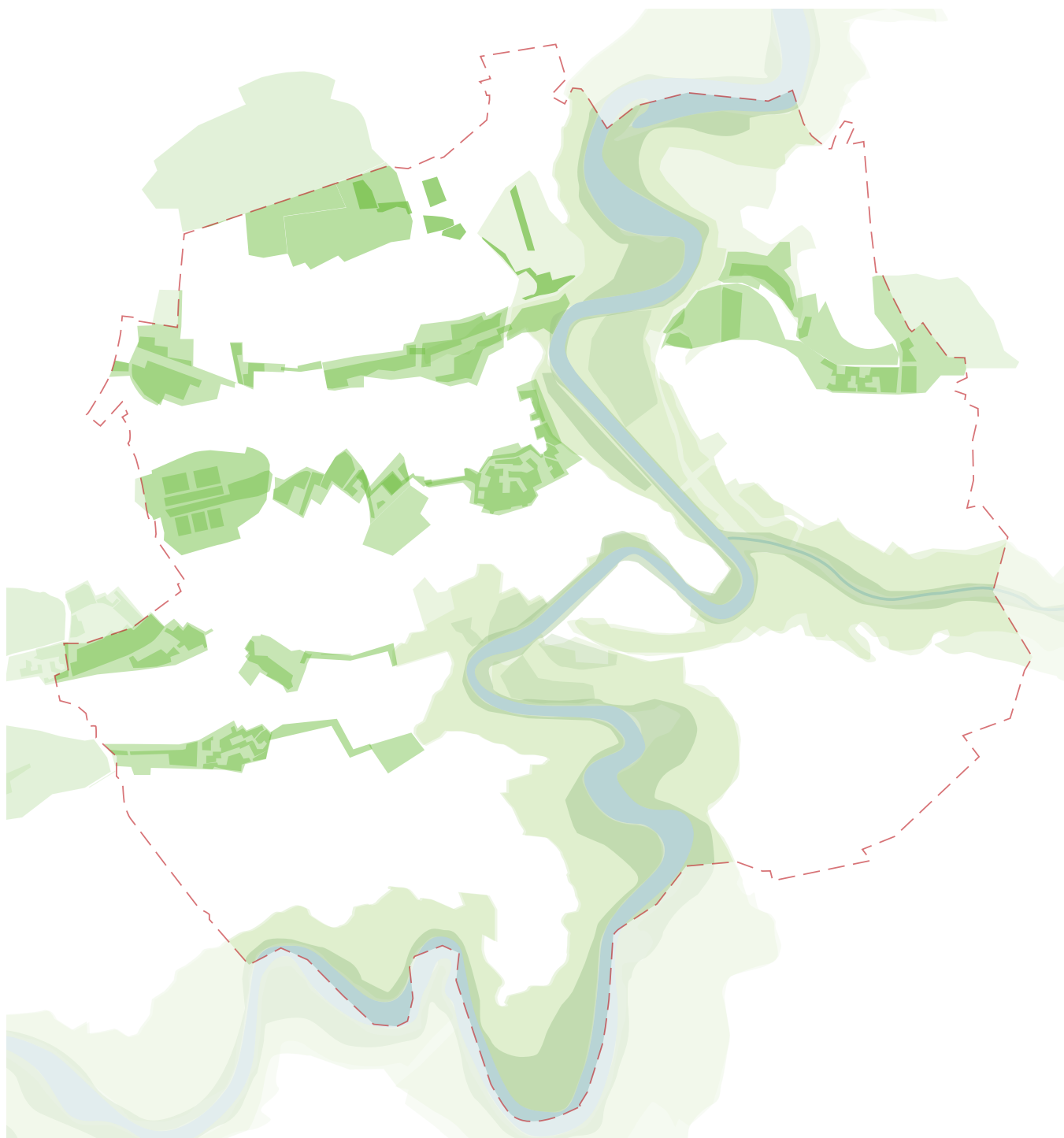
- Drumlins – collines du paysage glaciaire
- Terrasses de la Sarine – paysage fluvial
- Sarine, Gottéron, Ploetscha

Charpente secondaire

- Vallées sèches des affluents (ruisseaux Montrevers, Pirettes, Pérolles) et des crêtes
- Mise à ciel ouvert difficile des affluents (long terme)
- Mise à ciel ouvert potentielle des affluents (moyen terme)

Charpente fine de quartier

- Réseau fin de mobilité douce



Le réseau vert de la charpente paysagère.

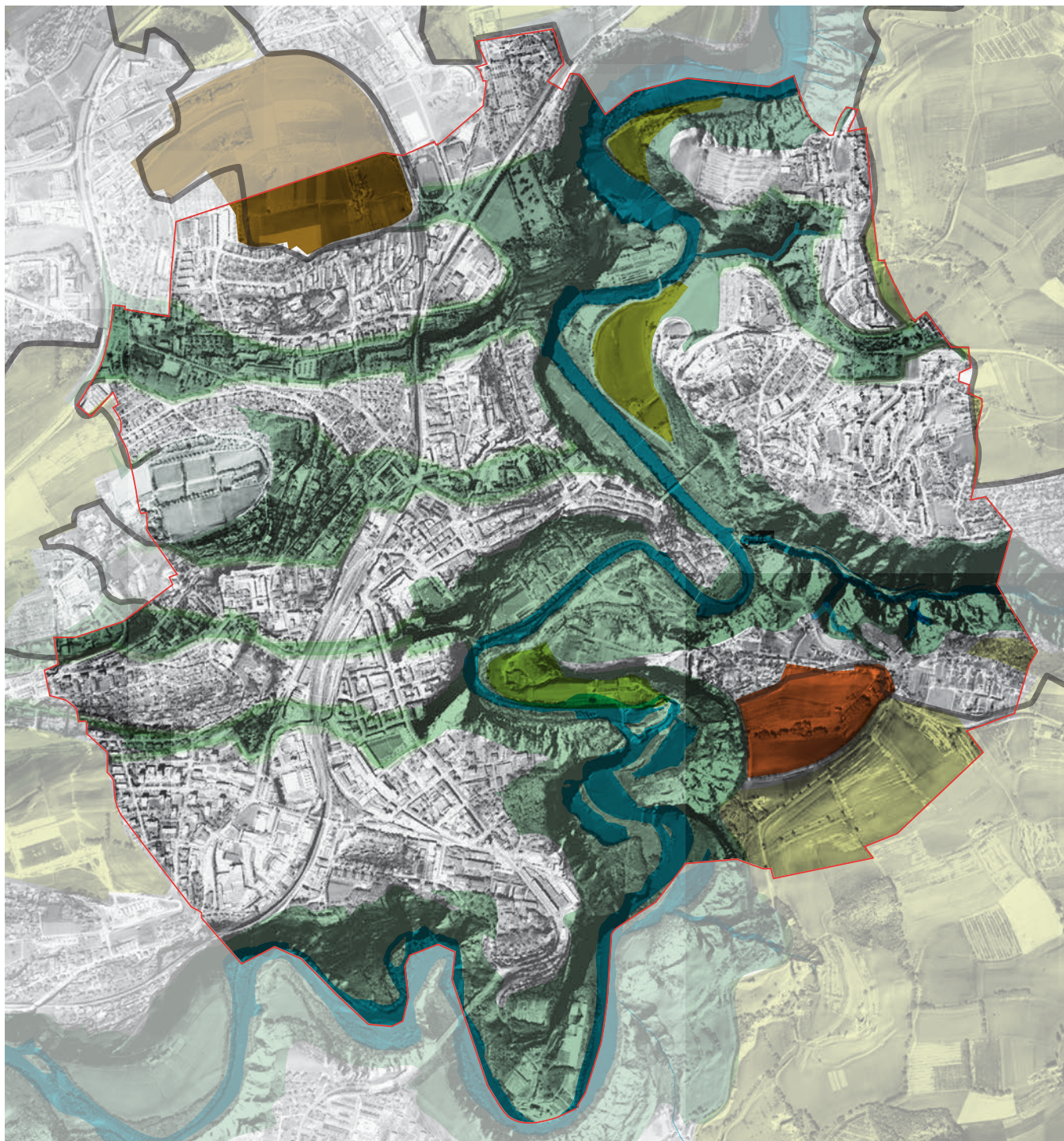
- Espaces publics et espaces naturels de la charpente paysagère
- Parc Sarine



Renforcement des franges agricoles

Enfin, un dernier réseau s'ajoute aux deux premiers: il est constitué de « bras agricoles » qui connectent le réseau vert et bleu à la campagne toute proche et entretiennent ces différents dégagements importants en tant qu'espaces de respiration (terrasses et collines).

Réseau jaune: carte **3**



Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Le réseau jaune, continuité de la charpente paysagère.

- | | |
|--|--|
| Franges à soigner | Grande entité à valoriser |
| Dégagement des terrasses agricoles à préserver | Interventions prioritaires de valorisation et de préservation dans l'espace de respiration des affluents, de la Sarine et des crêtes |
| Colline agricole à valeur patrimoniale | |
| Dégagement de la colline agricole urbaine à préserver et valorisation de son activité (agriculture de proximité) | |







EXPLICATION DE LA CARTE >

La superposition des trois réseaux constitue la charpente paysagère de la Ville de Fribourg et donne du sens à toute action contribuant à valoriser l'un de ses éléments (quelle que soit sa nature) ou à le rendre plus accessible à pied ou à vélo.

Dans le but de créer et de maintenir un équilibre entre le développement de la Ville, en particulier l'augmentation de la densité, et des espaces de qualité et de respiration, il est indispensable de mettre en œuvre simultanément les mesures suivantes :

Pour le réseau bleu :

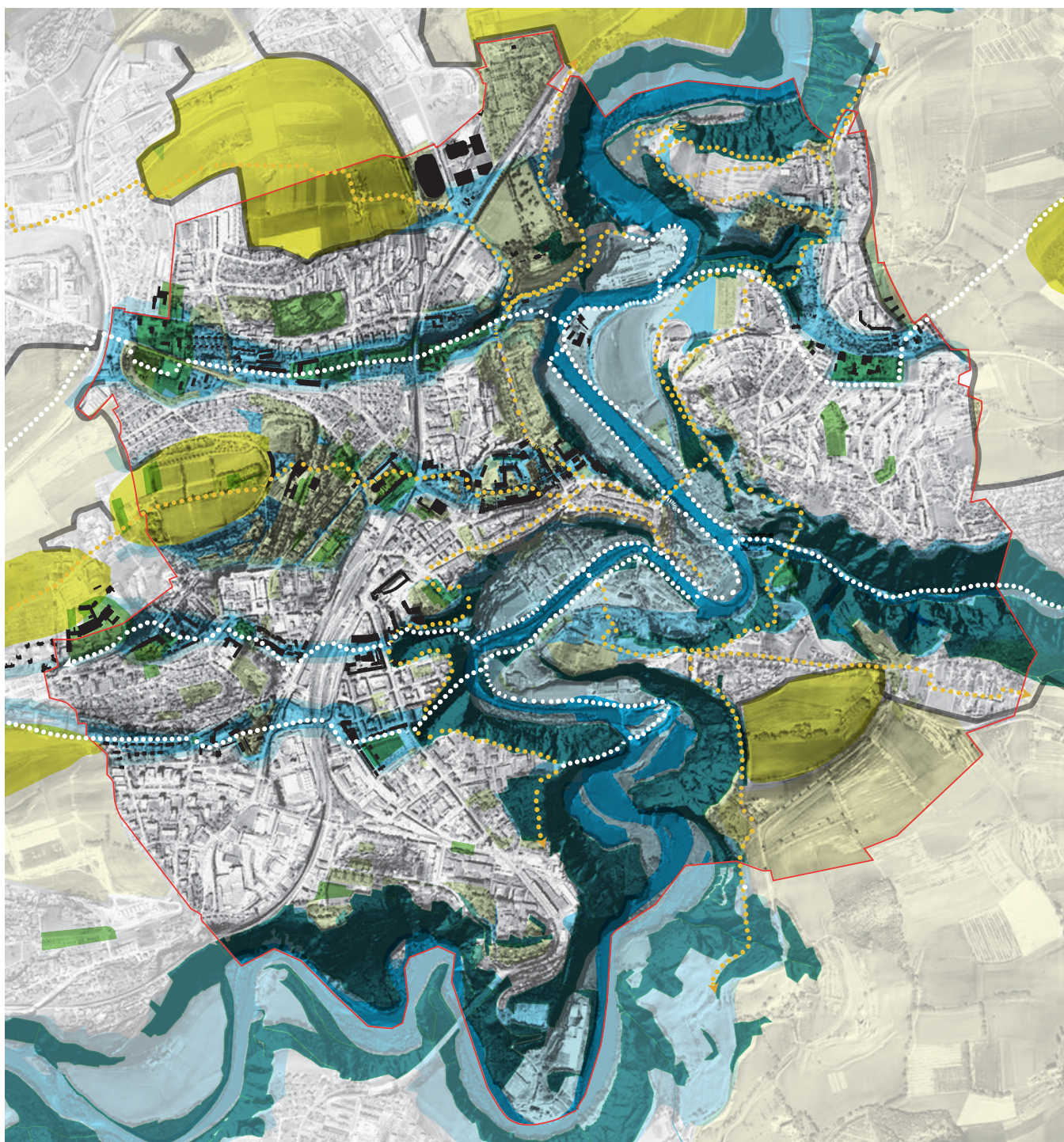
- › renaturer la Sarine et ses affluents, le Gottéron et la Ploetscha ;
- › limiter l'extension du bâti et gérer les forêts fluviales des coteaux de la Sarine ;
- › préserver/valoriser les terrasses de la Sarine, à la fois comme patrimoine et lieu public destiné à accueillir diverses activités selon les endroits (agriculture, sport, loisirs et nature) ;
- › aménager et valoriser les différentes promenades perpendiculaires à la Sarine (crêtes et vallons) ;

Pour le réseau vert :

- › s'appuyer sur les parcs urbains publics existants et les jardins historiques pour progressivement développer la charpente paysagère ;
- › mettre en lien les espaces verts, les vallons des affluents de la Sarine et les crêtes, en veillant à favoriser leur biodiversité.

Pour le réseau jaune :

- › préserver, voire protéger les pénétrantes agricoles (agriculture de proximité) ;
- › valoriser les collines belvédères à vocation publique ;
- › valoriser les franges urbaines.



Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Synthèse: la charpente paysagère, condition n°2 de la qualité du développement urbain.

RÉSEAU BLEU

Charpente paysagère primaire

- Contenir et gérer les forêts fluviales existantes (R4)
- Renaturer la Sarine, le Gottéron et la Ploetscha (R1+R3+R5)
- Préserver et valoriser les terrasses de la Sarine notamment comme patrimoine et les renforcer dans leurs vocations publiques (R3+R5)

Charpente paysagère secondaire

- Mettre en lien les espaces verts avec les vallons et les crêtes et les orienter vers des vocations plus publiques et favoriser la biodiversité (R7+R8)
- ○ ○ Valoriser les promenades au fil des vallons (R3+R6)
- ● ● Valoriser les promenades au fil des crêtes (haut-bas) (R3+R6)

RÉSEAU JAUNE

- Valoriser, préserver, voir protéger les pénétrantes agricoles (agriculture de proximité) (R1+R12)
- Valoriser les franges urbaines (R12)
- Valoriser les collines belvédères à vocation publique (R1+R10+R12)

RÉSEAU VERT

- Développer la charpente paysagère en s'appuyant sur les parcs urbains publics existants (éléments déclencheurs) (R9)
- Développer la charpente paysagère en s'appuyant sur les parcs et jardins historiques existants (éléments déclencheurs) (R11)
- Mettre en lien les bâtiments existants avec les vallons et les crêtes

Une ville qui fonctionne

Le rappel des faits

A Fribourg, les systèmes de transports fonctionnent mais sont insatisfaisants – et en dégradation constante – pour tous les types de déplacements aux heures de pointe (en particulier voitures et bus). Le développement démographique prévu viendra encore aggraver la situation : un changement de paradigme est donc nécessaire, afin de favoriser la densification de qualité et l'attractivité de la ville. La structure des flux (forte proportion de déplacements internes selon une géométrie radiale) présente un réel potentiel de report sur les transports publics et les mobilités douces (piétons et cycles) ce qui va dans le sens du développement durable d'une ville à échelle humaine comme l'est Fribourg.

L'essentiel pour le futur : favoriser les transports publics et la mobilité douce

Pour que la ville fonctionne mieux, demain il sera nécessaire de favoriser l'évolution des pratiques de déplacements par l'amélioration de l'offre en transports publics et la mobilité douce, ce qui impliquera de restreindre l'accessibilité des voitures dans les secteurs centraux.

Les principes du développement

En réponse à la question liée au fonctionnement et à la mobilité en ville suivante « comment organiser la cohérence entre les différents modes de déplacements ? », il s'agira de :

- organiser les transports selon un concept multimodal permettant d'accéder à chaque lieu de la ville de la manière la plus efficace possible (ce concept est développé ci-après) ;
- favoriser, par une politique de l'offre, l'évolution des comportements et, par voie de conséquence, l'amélioration du fonctionnement de la mobilité en ville et la diminution des nuisances.

En réponse au « comment mieux organiser les transports publics (TP) », il s'agira de hiérarchiser les différentes infrastructures :

- développer le réseau ferré lourd comme ossature de l'agglomération compacte (échelle régionale) et accès depuis l'extérieur ;
- renforcer le réseau principal des lignes de bus de manière coordonnée avec l'urbanisation (le long des axes principaux d'intensité urbaine de l'agglomération et de la Ville) ;
- développer un réseau de lignes de bus secondaires et tangentiels pour assurer la desserte des différents quartiers ;
- améliorer l'attractivité, l'efficacité et l'image des transports publics, entre autre par l'aménagement des arrêts, et l'exploitation du réseau (amélioration de la vitesse commerciale).

En réponse au « comment mieux organiser la mobilité douce (MD) ? », il s'agira de compléter les réseaux piétons et cyclistes, l'échelle de la ville étant propice à ces modes de déplacements si la qualité des espaces publics les rend attractifs :

- renforcer le réseau de mobilité douce, en veillant à ce qu'il soit aménagé avec soin, efficace, sécurisé et qu'il réponde aux différents besoins (accès aux lieux de vie et de travail, rabattement vers les TP et centralités, et déplacements de loisirs) ;
- travailler le réseau de mobilité douce en cohérence avec l'accès aux TP, aux espaces publics et aux lieux de tranquillité, en mettant à profit de l'échelle humaine de Fribourg.

En réponse au « comment mieux organiser les transports individuels motorisés (TIM) », il s'agira de hiérarchiser le réseau routier (par l'aménagement des voiries et la régulation du trafic) :

- développer et maintenir le réseau autoroutier et la grande ceinture comme armature principale du réseau routier d'agglomération et d'accès à la ville ;
- réaménager le réseau routier urbain en réduisant la dominance du TIM dans les centralités cantonales et les hauts lieux de la vie publique ;
- favoriser le report modal en amont en limitant l'offre en stationnement P+R urbain à son strict minimum ;
- organiser et gérer le stationnement sur le domaine public de manière à requalifier les espaces publics et augmenter la qualité de vie en ville (en favorisant le stationnement en ouvrages) ;
- redimensionner l'offre en stationnement privé afin de favoriser le recours aux TP et à la MD.



EXPLICATION DE LA CARTE >

Le concept multimodal

(schéma ci-contre) organise le rôle de chaque mode de déplacement afin d'assurer un meilleur fonctionnement global de la ville: une meilleure fluidité différenciée selon les modes, la diminution des encombrements et des nuisances, le renforcement de la qualité de vie dans les espaces publics du centre, etc.

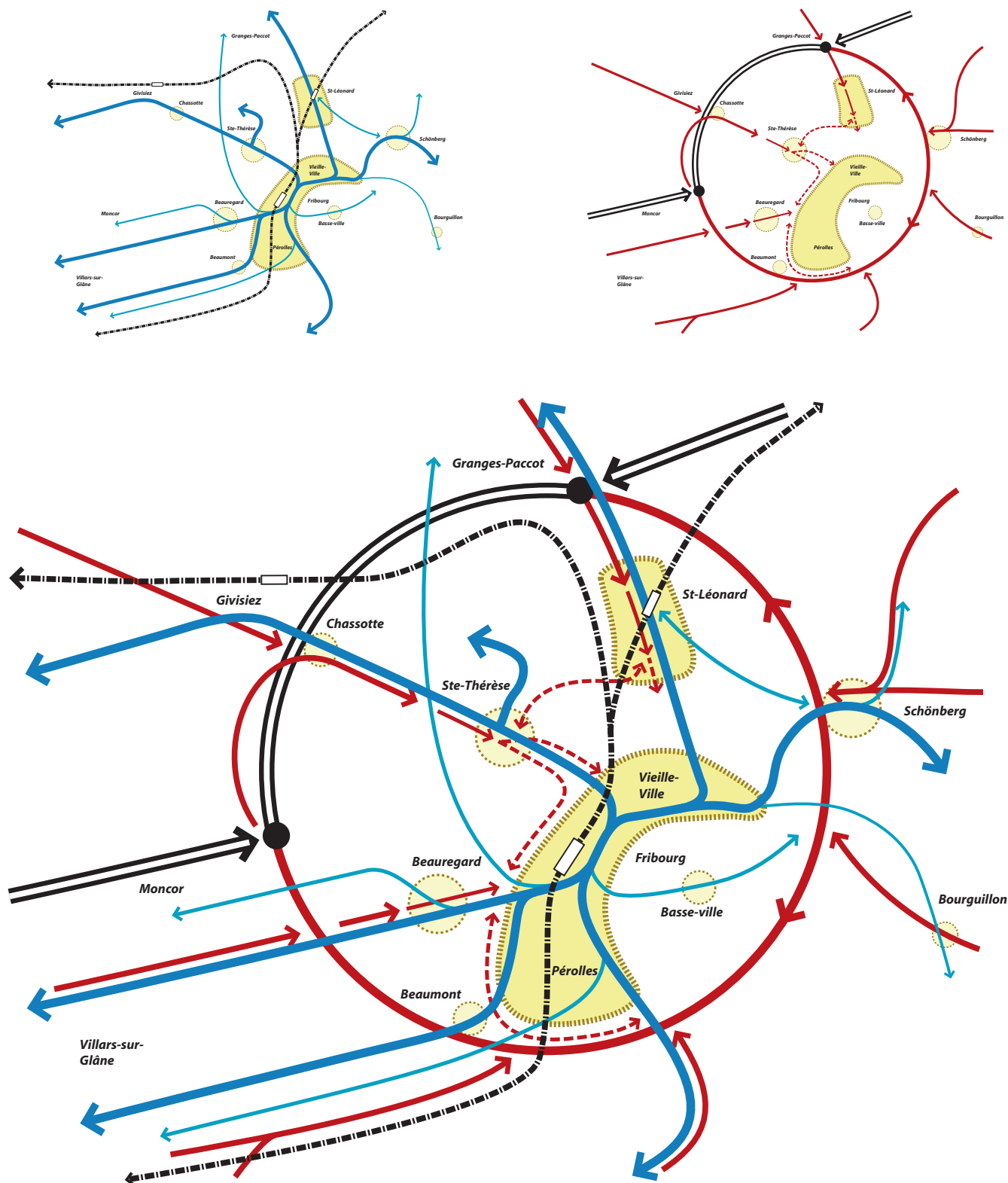
► Les transports publics (en bleu) se développent en étoile à partir des gares: ils permettent d'accéder aisément au cœur de la ville et dans chaque quartier en passant par le centre. Leur structure se base sur le réseau principal des espaces publics de l'agglomération.

► La géométrie des TIM est différente, de type radioconcentrique, et privilégie l'accès à la ville et ses quartiers par l'extérieur:

- depuis les jonctions autoroutières à la « grande ceinture » (en noir et rouge): autoroute - route de Morat - pont de la Poya - route de Bourguillon - route de la Fonderie - route la Glâne - route de Cormanon

- puis pour préserver le centre (en jaune) du transit automobile et desservir le reste de la ville, en utilisant la « petite ceinture » (en traitillé rouge): Fonderie - Glâne - Midi - Louis-d'Affry - Weck-Reynold - Ste-Thérèse - Général-Guisan.

C Schéma d'accessibilité multimodale



Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.

L'organisation multimodale des transports, condition n°3 de la qualité du développement urbain.

- ■ ■ Réseau structurant ferroviaire
- Axe fort structurant bus
- Réseau secondaire bus
- ■ ■ Réseau routier structurant suprarégional (autoroute A12)
- Réseau routier structurant d'agglomération (« grande ceinture »)

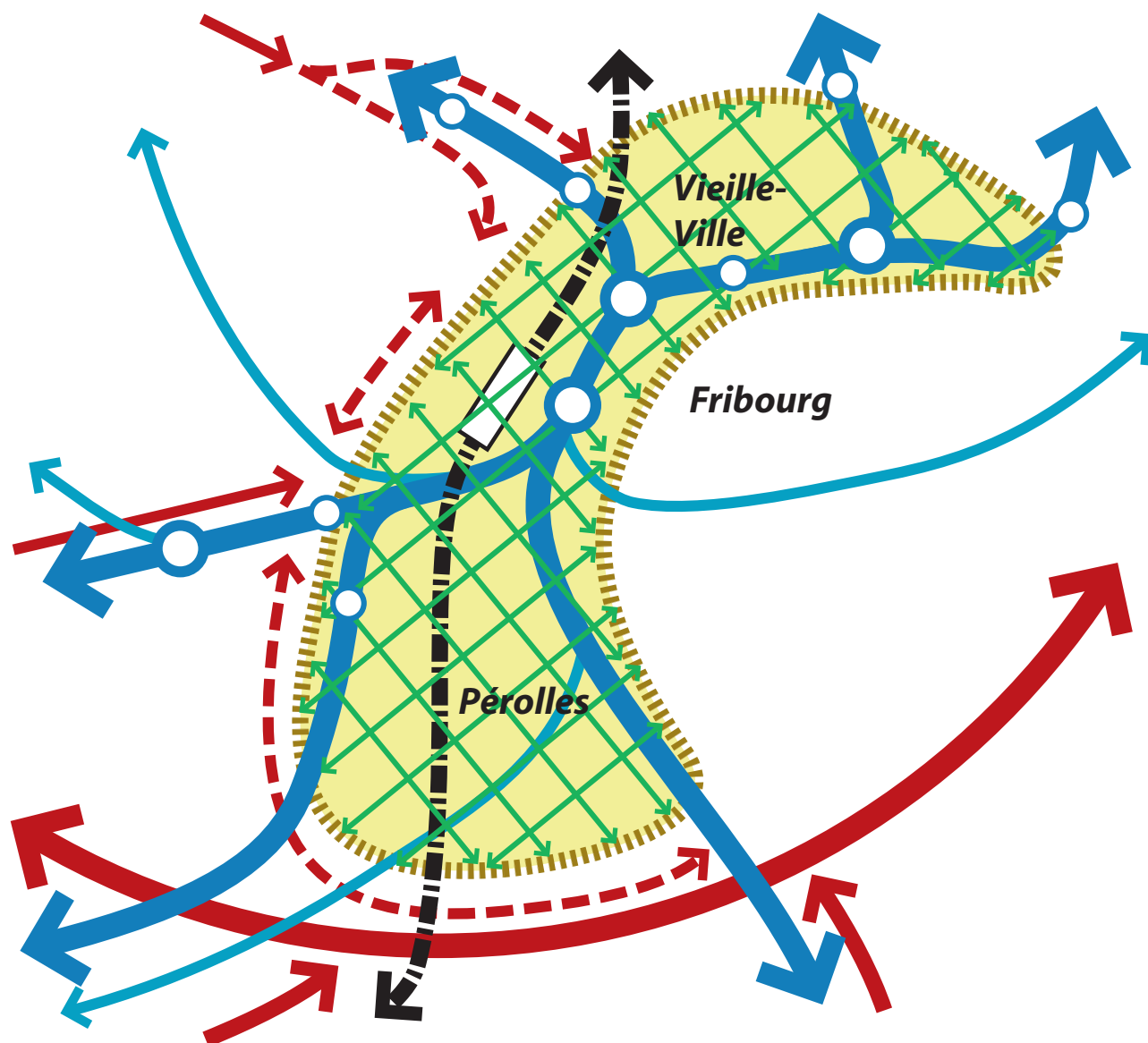
- Réseau routier structurant d'accès à la ville
- ■ ■ Réseau routier structurant autour de l'Arc à fonctions centrales (« petite ceinture »)
- Centralités cantonales élargies, avec forte limitation du trafic TIM
- Centralités de quartier



Schéma d'accessibilité multimodale : zoom sur le centre

Décliné par type de territoire, ce concept permet de préciser la façon dont les différents moyens de se déplacer se complètent.

Dans les centralités cantonales (arc à fonctions centrales et St-Léonard) les déplacements et l'urbanisation sont structurés par les gares du réseau ferroviaire (noir) et les tronc communs des axes transports publics structurants (bleu). Un maillage fin de mobilité douce (vert) favorise la ville de proximité. L'accessibilité en transports individuels motorisés (rouge) est fortement dissuadée en limitant l'accès aux pendulaires (commerces et bureaux).



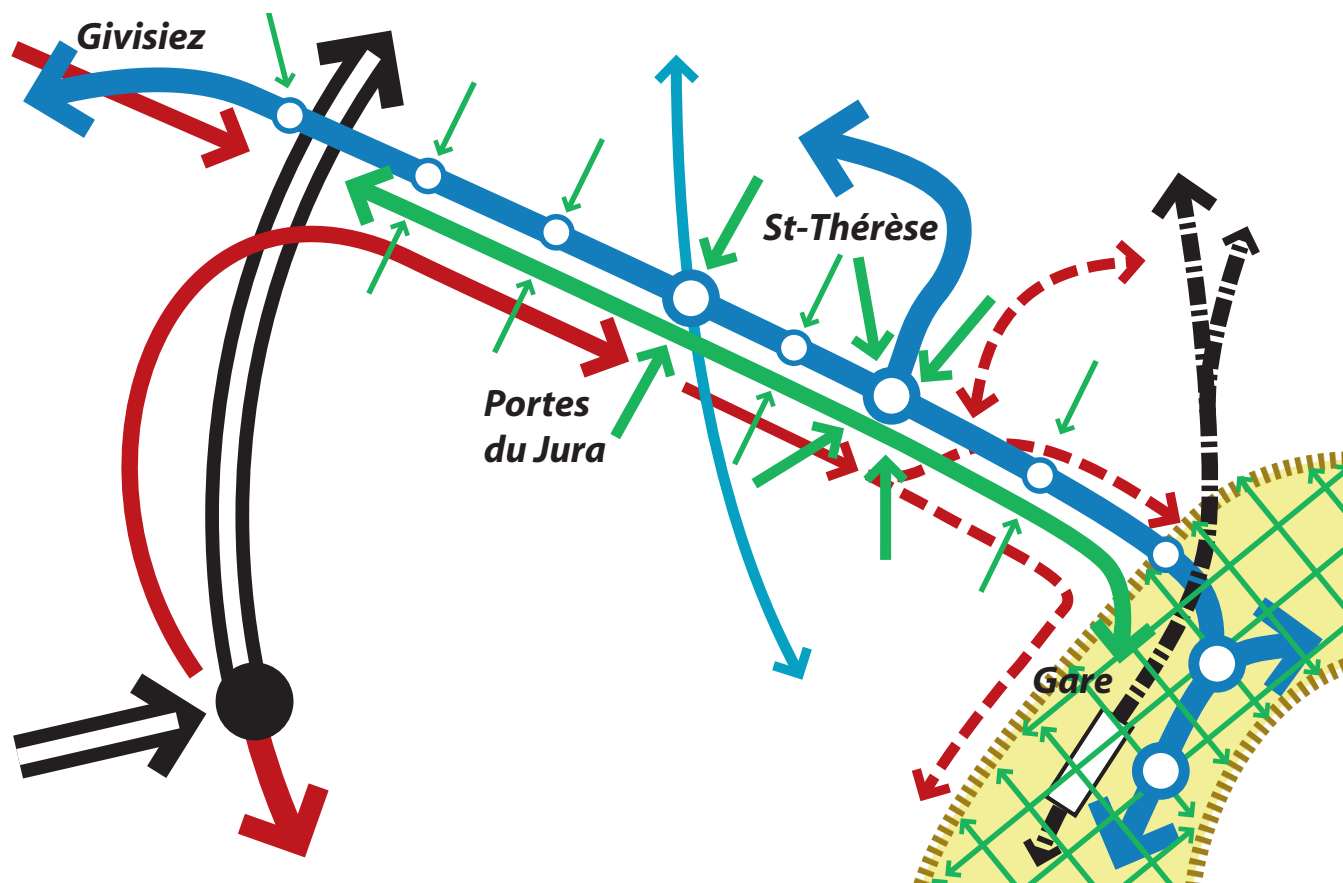
- Réseau structurant ferroviaire
- Axe fort structurant bus
- Réseau secondaire bus
- Réseau routier structurant suprarégional (autoroute A12)
- Réseau routier structurant d'agglomération («grande ceinture»)

- Réseau routier structurant d'accès à la Ville
- Réseau routier structurant autour de l'Arc à fonctions centrales («petite ceinture»)
- Réseau mode doux
- Centralités cantonales élargies, avec forte limitation du trafic TIM

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

C Schéma d'accessibilité multimodale: zoom sur les axes

Entre le centre et les quartiers, les déplacements s'effectuent en priorité en transports publics (bleu), à pied ou à vélo (vert), le long des axes structurants. Le maillage fin de mobilité douce (vert fin) permet l'accès aux arrêts TP. L'accessibilité en transports individuels motorisés (rouge) est organisée depuis l'extérieur, avec une maîtrise croissante des flux à l'approche du centre.

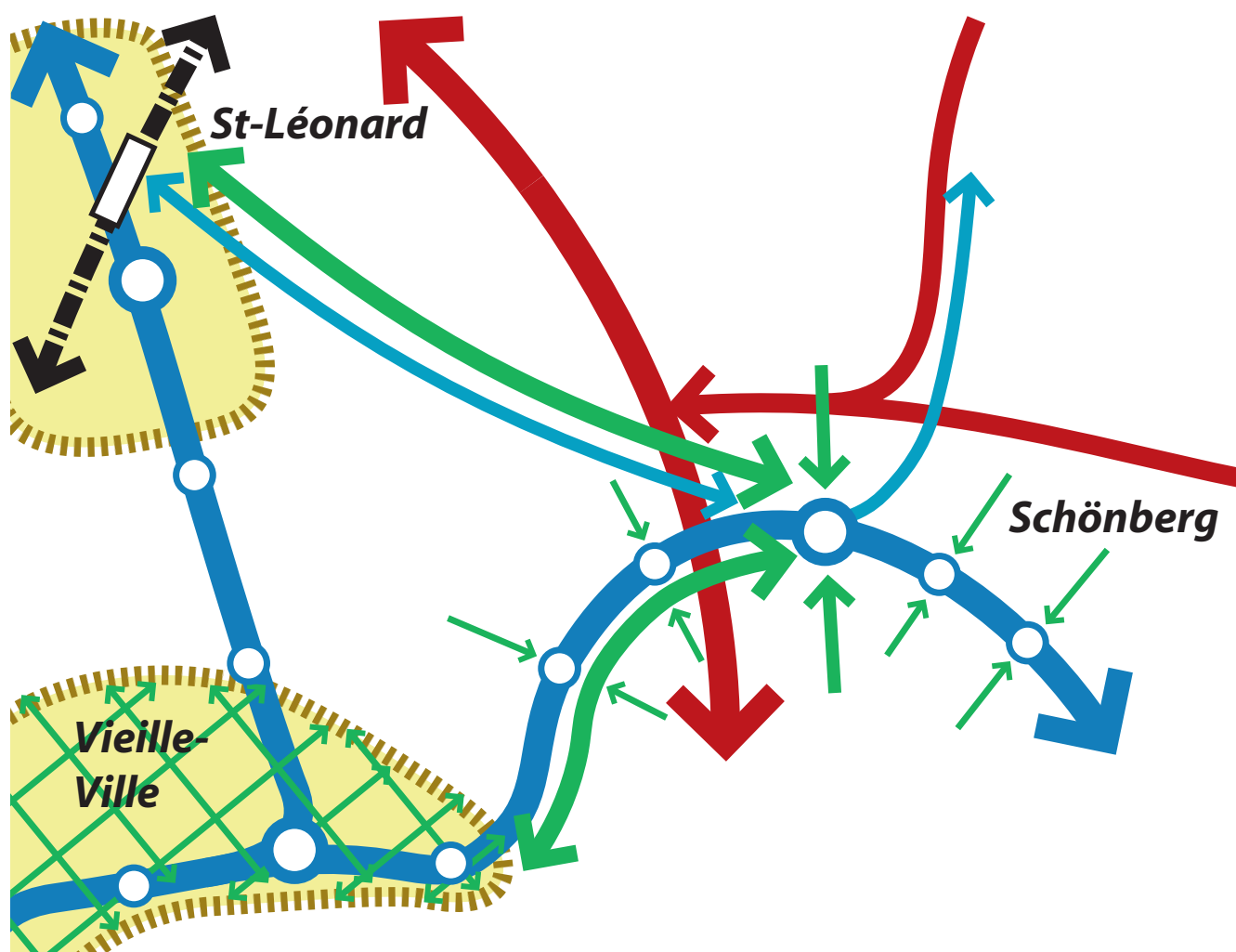


Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

- Réseau structurant ferroviaire
- Axe fort structurant bus
- Réseau secondaire bus
- Réseau routier structurant suprarégional (autoroute A12)
- Réseau routier structurant d'agglomération (« grande ceinture »)
- Réseau routier structurant autour de l'Arc à fonctions centrales (« petite ceinture »)
- Réseau mode doux
- Centralités cantonales élargies, avec forte limitation du trafic TIM

Schéma d'accessibilité multimodale : zoom sur les quartiers

Dans les quartiers résidentiels et les zones d'activités, l'accessibilité en transports publics est assurée par une accroche directe au réseau structurant (train en noir, bus en bleu), via une ligne de bus secondaire, ou à pied (vert). Le réseau local de mobilité douce (vert fin) permet le rabattement du quartier vers sa centralité desservie par les transports publics. L'accessibilité en transports individuels motorisés est organisée par l'extérieur, avec un accès destiné aux résidents et actifs ayant besoin d'un véhicule professionnel.



-  Réseau structurant ferroviaire
-  Axe fort structurant bus
-  Réseau secondaire bus
-  Réseau routier structurant suprarégional (autoroute A12)
-  Réseau routier structurant d'agglomération («grande ceinture»)

-  Réseau routier structurant d'accès à la Ville
-  Réseau mode doux
-  Centralités cantonales élargies, avec forte limitation du trafic TIM

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.





EXPLICATION DE LA CARTE >

Le concept des transports est décliné par mode : ce principe favorisera sa mise en œuvre et les mesures à adopter.

Les transports publics

La planification des transports publics urbains (bus) est de la compétence de l'Agglomération qui a fixé l'évolution de la structure de son réseau à l'horizon 2030. Celle des transports publics ferroviaires est de la compétence du canton. La Ville de Fribourg a ainsi pour principale mission d'assurer l'efficacité et l'attractivité de ces réseaux sur son territoire communal, ce qui se traduit par les priorités suivantes :

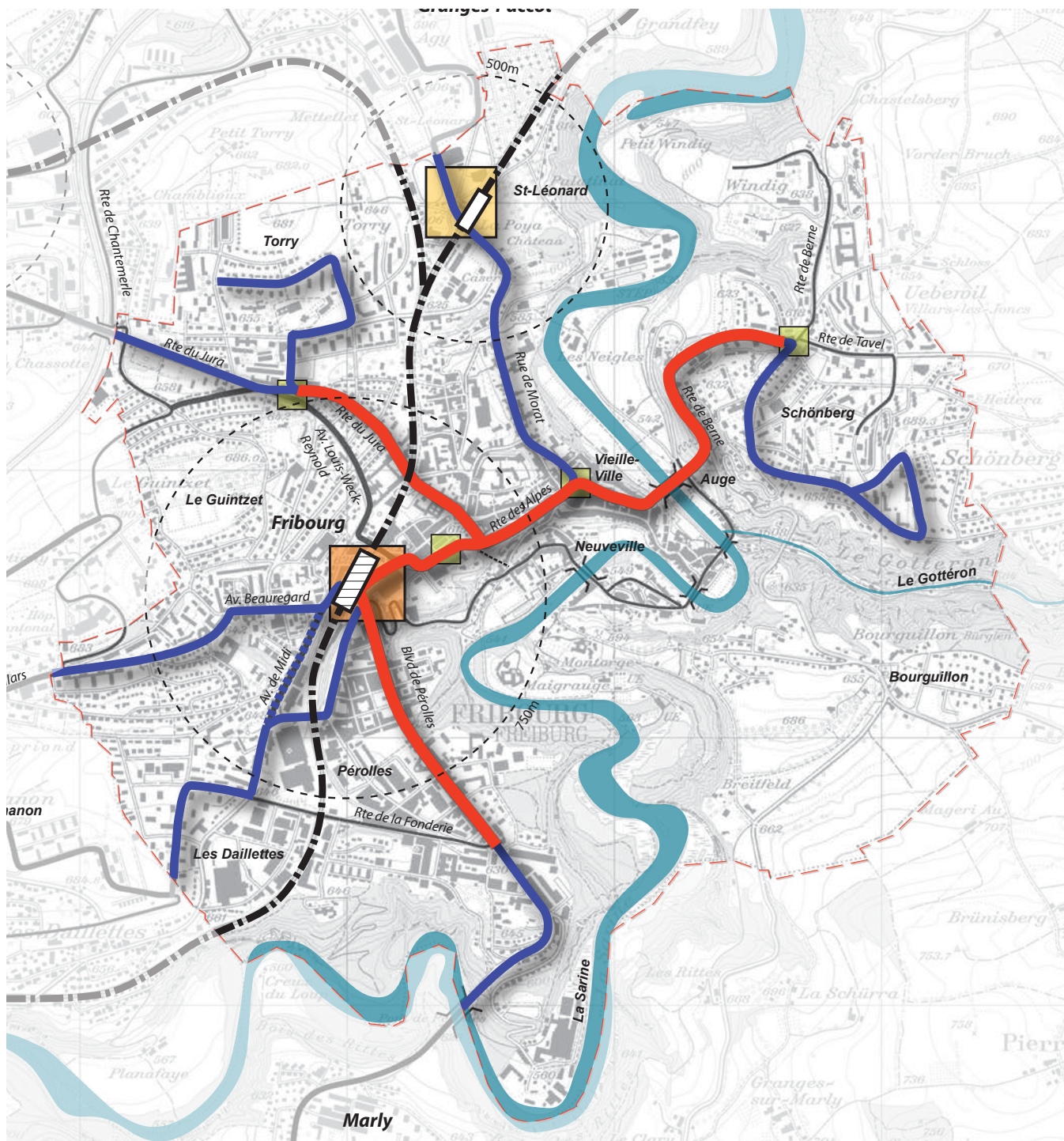
- › garantir la vitesse commerciale, c'est à dire la fluidité de la circulation des bus, les temps de parcours, la tenue des horaires, etc. ;
- › assurer un accès de qualité aux arrêts par des réseaux piétons et cyclables sûrs et de qualité ;
- › équiper les arrêts (éclairage, mobilier urbain, etc.).

Le réseau des TP comprend – en les hiérarchisant – les différentes infrastructures suivantes :

- › le réseau ferroviaire et ses deux gares (centre et St-Léonard) ;
- › les différents axes structurants pour les lignes de bus, qui doivent être partiellement libérés de la circulation automobile pour pouvoir fonctionner de manière satisfaisante ;
- › un réseau de lignes secondaires pour assurer la couverture de l'ensemble du territoire.

Le fait d'établir un tronc commun entre les différentes lignes de bus au centre de la ville favorisera une meilleure fréquence et par conséquent l'attractivité du réseau TP.

Concept TP : éléments structurants



Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.

Les éléments structurants du réseau des transports publics.

- | | |
|---|--|
|  Troncs communs |  Interface urbaine |
|  3+1 axes structurants |  Réseau TP urbain et régional |
|  Interface de la gare de Fribourg, avec nœud de correspondance |  Gare IR, IC, RE, RER, bus urbain, bus régional |
|  Interface de la halte St-Léonard |  Gare RER, bus urbain |



EXPLICATION DE LA CARTE >

Pour que ce registre important du développement urbain soit une réussite (du point de vue fonctionnel et pour sa valeur d'image), il sera nécessaire de coordonner des mesures spatiales et des mesures d'exploitation :

- › la qualité d'aménagement de ces espaces publics (sensation de sécurité, lisibilité des parcours, qualité du mobilier, etc.);
- › la coordination des différents modes de transports à proximité des haltes (piétons, cycles et TP);

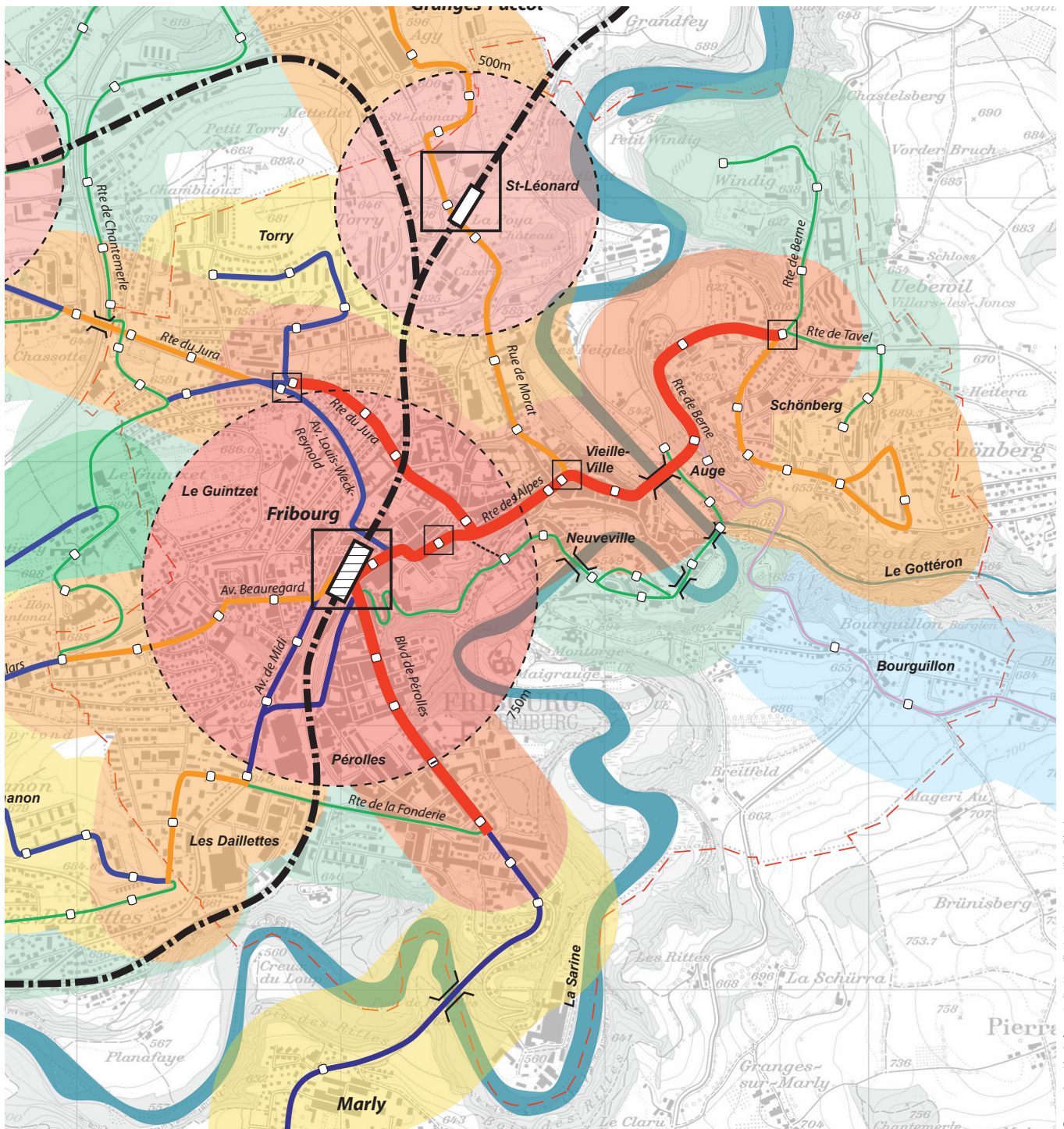
› la réorganisation des lignes (passage d'un système de lignes à un système d'axes) pour éviter le transbordement actuel en gare de Fribourg;

› la priorisation des TP (aux carrefours), la juste articulation entre les horaires (correspondances faciles, etc).



Concept TP : dessertes à l'horizon 2030

Ce système assure une bonne accessibilité de l'ensemble du centre-ville et de ses différents quartiers à l'horizon 2030.



Dessertes TP en 2030.

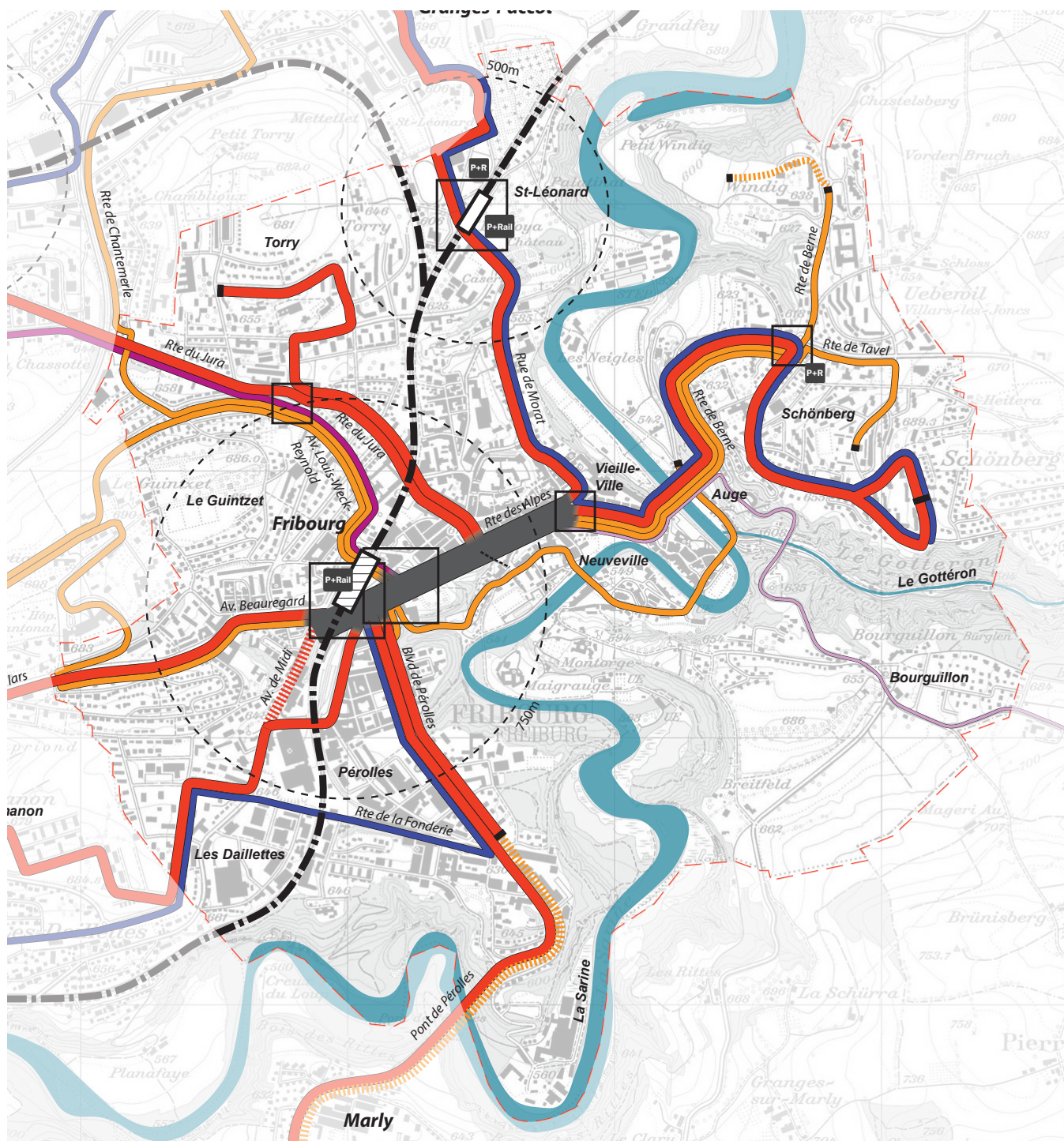
- Gare IR, IC, RE, RER, bus urbain, bus régional
- Gare RER, bus urbain
- Arrêt de bus
- Arrêt important
- Tronc commun, $f > 3,5'$
- Tronc commun, $f > 7,5'$
- Ligne ou tronc commun, $f = 7,5'$
- Ligne, $f = 15'$
- Ligne régionale, $f = 30'$
(uniquement lignes via Bourguillon représentées)
- Funiculaire

Niveau hiérarchique de desserte

- A-1 National - ferroviaire
- A-2 Régional - ferroviaire
- B-1 Urbain - Nœud ou tronc commun de bus structurants
- B-2 Urbain - Tronc commun d'un bus structurant et d'une ligne secondaire
- B-3 Urbain - Bus structurant (ligne unique)

- C-1 Urbain - Nœud ou tronc commun de bus secondaire
- C-2 Urbain - Bus secondaire (ligne unique)
- D-1 Régional - Nœud ou tronc commun de bus régional (seulement ligne via Bourguillon représentée)

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.



Le réseau complet TP à l'horizon 2030.

- | | | |
|---|---|--|
| — Ligne de bus principale | — Ligne à fréquence 7,5' | Interface TP |
| — Ligne de bus secondaire | — Ligne à fréquence 15' | - - - Funiculaire |
| — Ligne de bus secondaire tangentielle | — Ligne à fréquence 30' | P+R Parc & Ride |
| — Ligne de bus suburbaine | — Prolongement à étudier pour la période 2019 - 2030 | P+Rail Parc & Rail (utilisateurs occasionnels) |
| — Ligne de bus régionale (uniquement lignes via Bourguillon représentées) | — Chemin de fer | |
| | Gare/halte RER | |

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.





EXPLICATION DE LA CARTE >

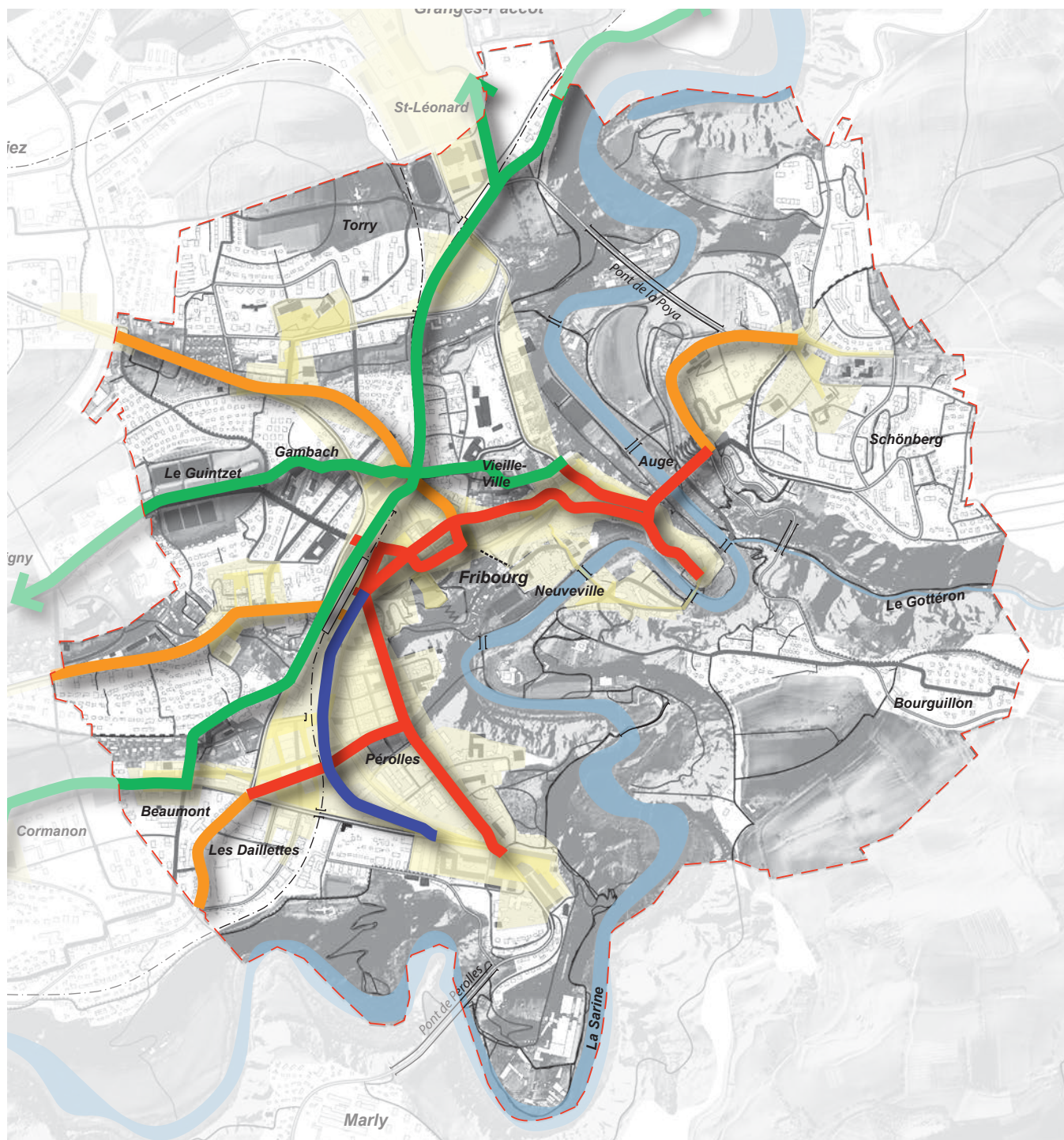
La mobilité douce (piétons et cyclistes)

La Ville de Fribourg possède un grand potentiel d'augmentation concernant la mobilité douce dans les déplacements quotidiens en raison de son échelle humaine: une grande partie de la zone urbanisée se situe dans un rayon de 2 km autour de la gare. La réalisation de ce potentiel repose en premier lieu sur la reconnaissance de la mobilité douce comme mode de transport à part entière et base pertinente pour la mobilité quotidienne, puis elle se traduira par les mesures suivantes:

- compléter et développer le réseau actuel de manière à assurer la continuité des itinéraires à l'échelle de la ville et de l'agglomération;
- réaménager certains tronçons existants, pour en améliorer la qualité et/ou la sécurité;
- réaliser les tronçons et franchissements manquants;
- améliorer la lisibilité et la signalétique du réseau et promouvoir son utilisation auprès des usagers.

Concept MD : éléments structurants

La hiérarchie de ce réseau distingue le réseau MD structurant le long des axes routiers, du réseau MD structurant sur des itinéraires privilégiés à l'écart du trafic, des réseaux secondaires.



Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.

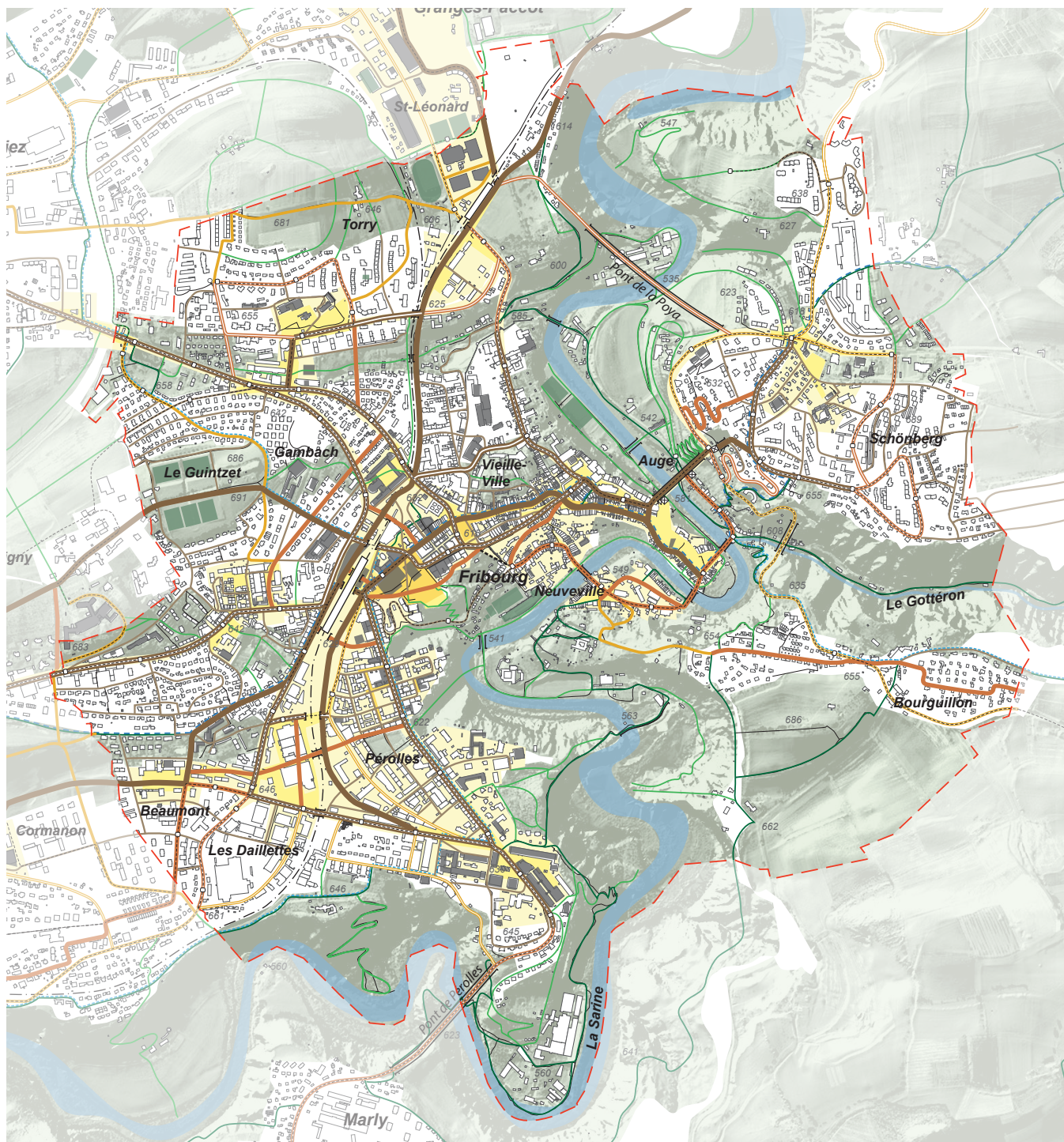
Les éléments structurants du réseau de mobilité douce.

- Voie verte
- Espace majeur
- Voie verte industrielle
- Axes structurants
- Réseau urbain de mobilité douce
- Chemin de fer
- Gare/halte RER



Concept mobilité douce : réseau piéton

Le réseau piéton cherche à mettre en œuvre la logique du plus court chemin pour aller d'un point à l'autre de la ville, tout en veillant à renforcer sa qualité et sa sécurité.



Le réseau piéton complet à l'horizon 2030.

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Réseau structurant sur réseau routier structurant

- Réseau structurant d'agglomération
- Réseau structurant primaire
- Réseau structurant secondaire

Réseau structurant sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic

- Réseau structurant d'agglomération
- Réseau structurant primaire
- Réseau structurant secondaire

Réseau complémentaire

- Réseau de liaison de quartier

Réseau de loisir

- Réseau de randonnée pédestre
- Réseau de loisirs communal
- Itinéraire national SuisseMobile
- Itinéraire régional SuisseMobile

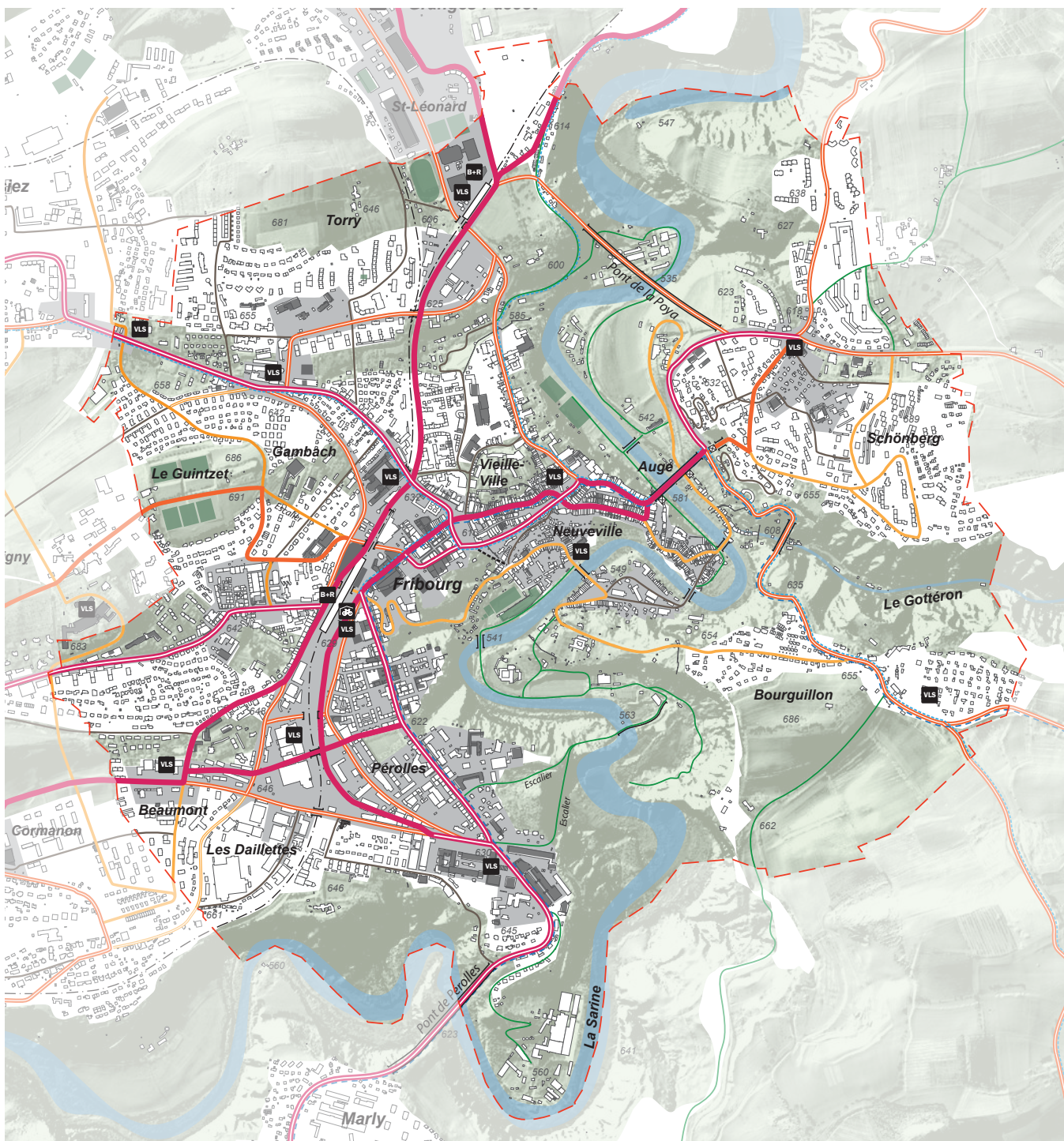
Points d'intérêts

- - - Gare/halte RER
- - - Arrêt de bus
- - - Funiculaire
- ⊠ Ascenseurs
- Equipement collectif
- Zone piétonne
- Espaces publics majeurs de centralité
- Espaces publics de centralité
- Surface de sport
- Structure verte



Concept mobilité douce : réseau cyclable

Le réseau cyclable tire parti des trois plateaux favorables à sa pratique : Pérolles/St-Léonard, Bourg et Basse-Ville. Certains aménagements (par ex. ascenseurs) pourront aider au franchissement des déclivités.



Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Le réseau cyclable complet à l'horizon 2030.

Réseau structurant sur réseau routier structurant

- Réseau structurant d'agglomération
- Réseau structurant primaire
- Réseau structurant secondaire

Réseau structurant sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic

- Réseau structurant d'agglomération
- Réseau structurant primaire
- Réseau structurant secondaire

Réseau complémentaire

- Réseau de liaison de quartier

Réseau de loisir

- Réseau de loisirs communal
- Itinéraire national SuisseMobile
- Itinéraire régional SuisseMobile

Stationnement

- Bike & Ride
- Station de vélos en libre service (proposition illustrative, 1 VLS par quartier et grand générateur)
- Vélostation

Points d'intérêts

- Gare/halte RER
- Funiculaire
- Ascenseurs
- Équipement collectif
- Espaces publics de centralité
- Surface de sport
- Structure verte

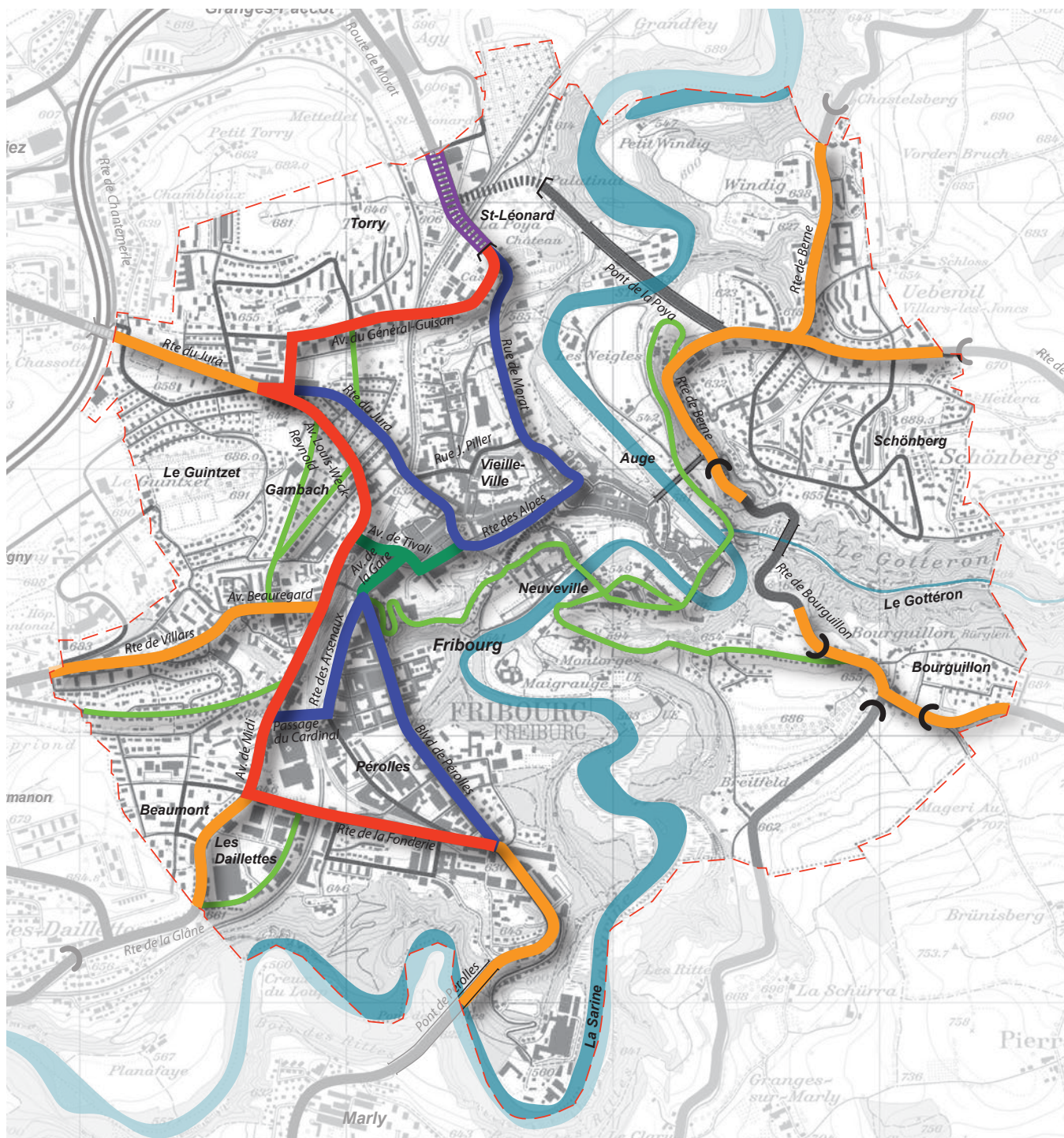


EXPLICATION DE LA CARTE >

Les transports individuels motorisés (TIM)

L'objectif global de la hiérarchisation révisée du réseau routier consiste à assurer son bon fonctionnement pour l'ensemble des usagers, et à garantir la vitalité économique du territoire communal. Pour y parvenir, l'accessibilité aux secteurs de la ville est organisée de manière différenciée, avec une organisation par poches accessibles depuis l'extérieur, et une maîtrise des flux de plus en plus importante au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre.

Dans l'espace, ce principe se concrétisera par des aménagements différenciés des espaces rues en fonction de leur usage (axe structurant ou voie d'accès aux quartiers). La sécurité des usagers et la qualité des espaces seront pris en compte. Ce n'est qu'en réduisant les encombrements qu'il sera possible de favoriser un report modal « naturel » vers les transports publics et la mobilité douce.



Carte présentée de façon indicative, illustrative et susceptible d'évoluer.

Les éléments structurants du réseau des transports individuels motorisés.

- Axes des quartiers
- « Petite ceinture » (parapluie)
- Réseau de la ville historique et de la ville contemporaine
- Réseau du cœur de ville
- - - Préservation des quartiers sensibles, par des mesures dissuasives pour le trafic de transit
- ||||| Valorisation de la centralité cantonale de St-Léonard, par une utilisation privilégiée de la trémie souterraine pour le trafic de transit
- Réseau TIM urbain et régional



EXPLICATION DE LA CARTE >

Pour parvenir à mettre en place cette réorganisation essentielle au bon fonctionnement de la ville, un certain nombre d'objectifs complémentaires devront être coordonnés dans différents registres, concernant :

Le territoire :

- » promouvoir la bonne affectation au bon endroit, en particulier pour les activités dont les installations à forte fréquentation (IFF).

La structure du réseau routier, son exploitation et sa gestion :

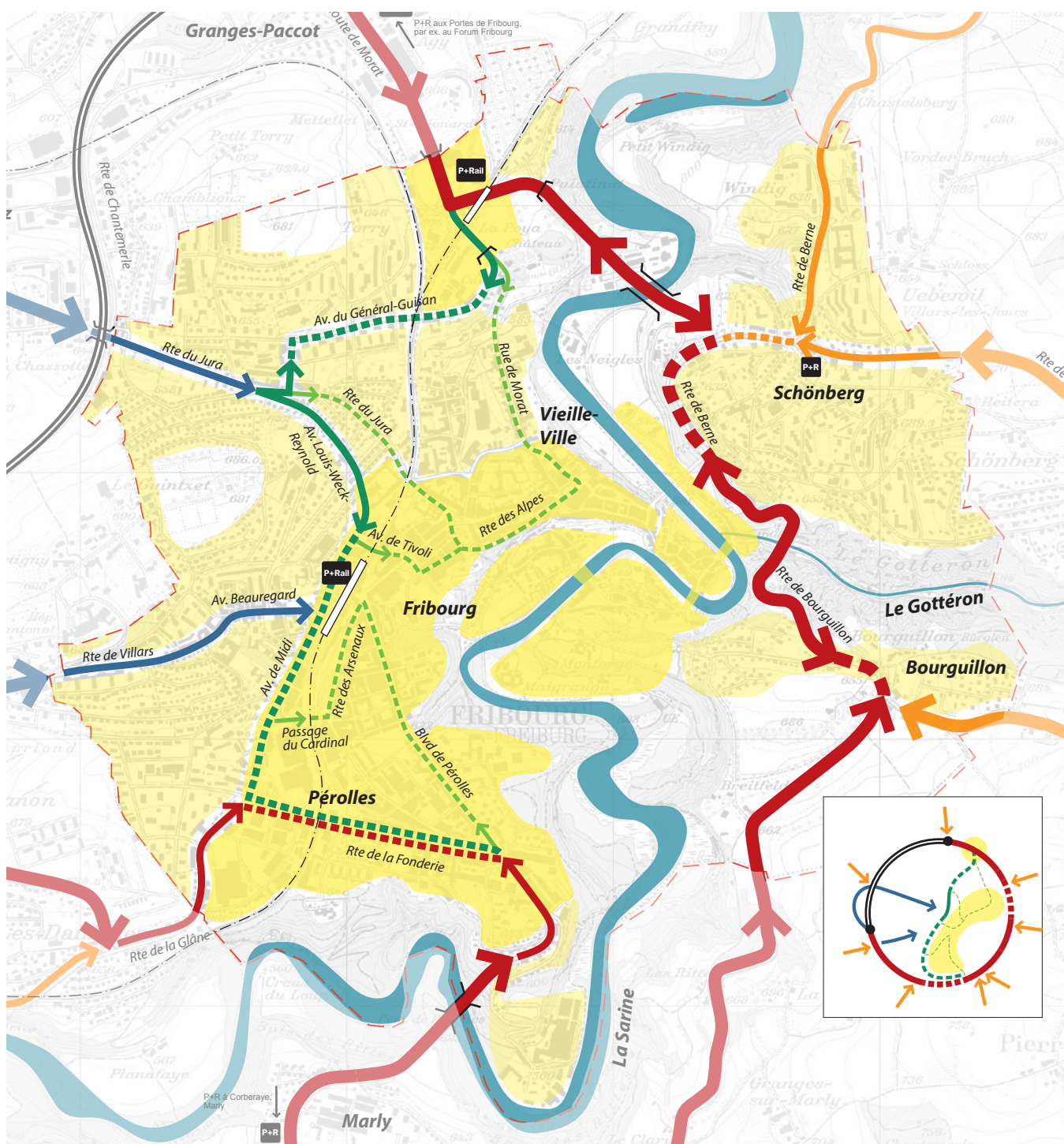
- » mettre en place une hiérarchie renouvelée fondée sur un système de poches d'accessibilité (voir page suivante) afin de maîtriser les charges de trafic dans les zones denses et les quartiers d'habitation ;
- » redistribuer les priorités entre modes dans le temps, en accordant la priorité aux transports publics dans les carrefours, ainsi qu'aux modes doux dans les centralités et à proximité des haltes TP.

L'aménagement de réseau routier :

- » redistribuer les priorités entre modes dans l'espace, en réalisant des aménagements offrant une répartition de l'espace-rue plus favorable aux TP et à la MD, en visant en particulier à abaisser les vitesses de circulation des voitures ;
- » éviter la prédominance du trafic et du stationnement dans les espaces publics afin d'en améliorer l'attractivité et la qualité.

Le stationnement :

- » organiser et gérer l'offre en stationnements privés et publics, en particulier dans le centre et le long des axes structurants des transports publics ;
- » localiser et dimensionner les P+R en fonction de cette vision globale.

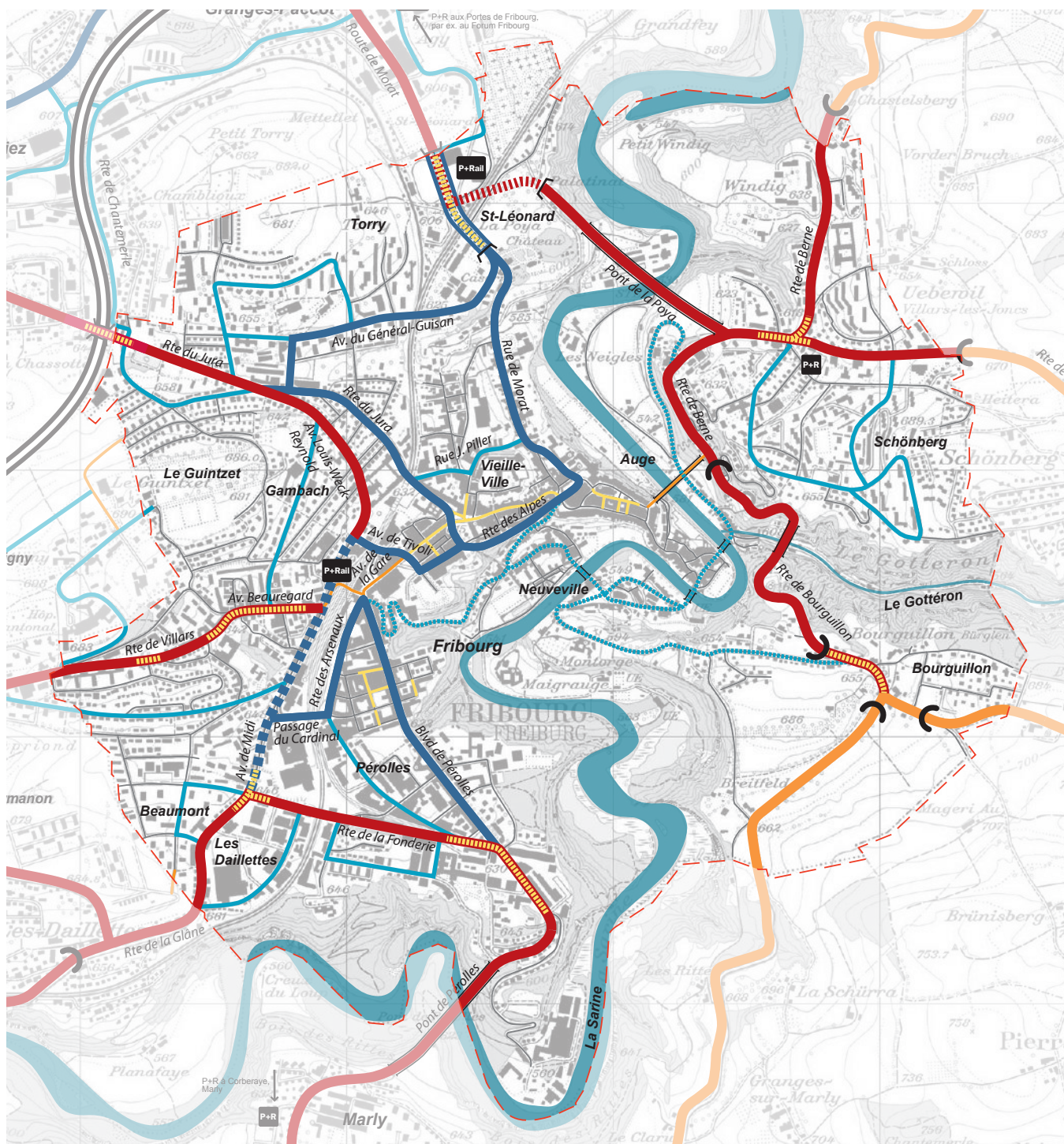


Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Les éléments structurants du réseau des transports individuels motorisés.

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | « Grande ceinture », réseau autoroutier | | Accès de desserte vers l'Arc à fonctions centrales |
| | « Grande ceinture », réseau d'agglomération | | Liaison de desserte vers l'Arc à fonctions centrales avec forte limitation du trafic |
| | « Grande ceinture », réseau urbain, avec maîtrise du trafic | | Centralité cantonale et Basse-Ville, avec très forte limitation du trafic |
| | Accès régionaux et d'agglomération à la « Grande ceinture » | | Poches urbaines, avec maîtrise du trafic |
| | Liaison entre la « Grande ceinture » et le « Parapluie » de l'Arc à fonctions centrales | | Park & Ride |
| | « Parapluie » de l'Arc à fonctions centrales | | Park & Rail (utilisateurs occasionnels) |
| | « Parapluie » de l'Arc à fonctions centrales, avec maîtrise du trafic selon le principe de compartimentage | | L'épaisseur des traits exprime la volonté du concept multimodal: plus le trait est fin, plus le trafic est maîtrisé et les TP et MD sont prioritaires vers l'Arc à fonctions centrales |
| | | | |

Lignes directrices : hiérarchie du réseau routier



La hiérarchie du réseau routier à l'horizon 2030.

- | | | | |
|--|---|---|---|
|  | Réseau structurant suprarégional |  | Réseau collecteur de la Basse-Ville |
|  | Réseau structurant régional |  | Réseau de quartier |
|  | Réseau structurant urbain |  | Zone piétonne (extensions à planifier) |
|  | Traversée de localité/centralité limitée sur réseau structurant urbain |  | Zone réservée aux TP et/ou MD (extensions à planifier) |
|  | Réseau structurant urbain, avec maîtrise du trafic selon le principe de compartimentage |  | Porte de localité, avec changement de régime de vitesse et d'aménagements |
|  | Réseau de desserte urbaine |  | Park & Ride |
|  | Réseau collecteur de quartier |  | Park & Rail (utilisateurs occasionnels) |



DIE STADT VON MORGEN ALS GESAMT- PROJEKT, DAS ES ZU VERWIRK- LICHEN GILT

Vor die heikle Frage gestellt, wie das Verhältnis zwischen Quantität und Qualität aussehen soll, schlägt der Gemeinderat folgende Antwort vor, damit die Entwicklung der Kantonshauptstadt beispielhaft ist: Freiburg muss sein Projekt zur Nutzung des Stadtgebietes so gestalten und umsetzen, dass zu den folgenden Herausforderungen stichhaltige und auf Dauer angelegte Antworten gegeben werden:

Gesamthaft betrachtet

- C1** Eine Kantonshauptstadt, die ihre Rolle wahrnimmt;

Um auf die Frage bezüglich Aufnahme neuer Bewohner und Arbeitskräfte zu antworten

- C2** Eine Stadt, die ihr Wachstum begrüsst und gestaltet, dies mit Sektoren, die zu verdichten sind (80 % des künftigen Wachstums) und mit der Ausweitung in einigen Gebietsteilen (die 20 verbleibenden Prozente);

Um auf die Frage bezüglich Qualität zu antworten

- C3** Eine Stadt, in der es sich gut leben und arbeiten lässt, dies dank der Vitalität seiner Quartierzentren und der Qualität des öffentlichen Lebensraumes;
- C4** Eine Stadt, welche ihre Ruhestandorte bewahrt, dies mit Grünflächen und Fusswegen, die von allen in einer vernünftigen Zeit erreichbar sind;
- C5** Eine Stadt, die dank ihrer effizienten Struktur (Infrastrukturnetz) und einer den Gesamtgegebenheiten angepassten Mobilität gut funktioniert.

C1

Eine Kantonshauptstadt, die ihre Rolle wahrnimmt

Um ihre Rolle als Zentrumsgemeinde des Kantonshauptortes zu festigen und zu verstärken, muss die Stadt Freiburg folgende Ausrichtungen, die ineinander übergehen, umsetzen:

- › die Aufnahmekapazität der Stadt für Bewohner und Arbeitskräfte garantieren und dabei das quantitative Wachstum fördern (quantitative Zielsetzung);
- › die Aufnahmekapazität der Stadt für öffentliche Erschliessungseinrichtungen des Kantons und der Agglomeration garantieren (auf das Entwicklungsprogramm bezogene Zielsetzung);
- › die Attraktivität und das gute Funktionieren der Stadt garantieren sowie attraktive Bedingungen für die Aufnahme neuer Bewohner und Arbeitskräfte bieten (qualitative Zielsetzung).

Um diese drei Zielsetzungen zu erreichen, muss die Entwicklung der Stadt mit jener der Nachbargemeinden und der Agglomeration koordiniert werden. Für Freiburg geht es darum, sich bezüglich Vorbildfunktion auf ein hohes Niveau auszurichten und gleichzeitig einen aktiven Beitrag zur Stärkung der politischen Solidarität unter den verschiedenen Gemeinden zu leisten.

C2

Eine Stadt, die ihr Wachstum begrüsst und gestaltet

Freiburg beabsichtigt, ihre Struktur und die Kompaktheit ihrer Stadtgestaltung zu konsolidieren, dies auf der Grundlage des folgenden aufschlussreichen und auf die Menschen ausgerichteten Slogans: « in 2 Minuten im Grünen und in 10 Minuten von einem Quartier zum anderen ».

Als Antwort auf die zusammenfassende geografische Frage: « Wo die Stadt entwickeln ? » wird es darum gehen, die Stadtentwicklung auf Verdichtungen und Umgestaltungen des heute bestehenden Stadtgefüges und in gewissen Fällen auf Ausweitungen auszurichten, und zwar:

- › unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit der verschiedenen Quartiere durch den Öffentlichen Verkehr (Schiene oder Strasse),
- › im Hinblick auf die Verstärkung (oder Schaffung) von Quartierzentren, was zu deren Belebung beiträgt
- › und unter Beachtung der grossräumigen Landschaftsstruktur,
- › wobei den strategischen Standorten, die von der Agglomeration bereits als solche bestimmt sind, Rechnung getragen wird.

Als Antwort auf die Frage bezüglich Umsetzung, die wie folgt zusammengefasst werden kann: « Wie die Stadt entwickeln ? » versucht das Projekt einen Ausgleich zu finden zwischen:

- › dem Wünschbaren, indem Qualität und Vielfalt der städtischen Lebensbereiche gefördert werden (öffentlicher Lebensraum auf Hartbelag oder Grünflächen),
- › und dem Machbaren, unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit von Grundstücken (unmittelbar oder nach Erwerb) und der zeitlichen Etappierung (inbegriffen unter anderem die finanzielle Machbarkeit).

Auf die Frage bezüglich Quantität « Wieviel Entwicklung für die Stadt ? » gibt das Projekt mit den zwei folgenden Zielsetzungen eine klare Antwort:

- › bis etwa 2030 unter optimalen Bedingungen 11 000 Bewohner und 10 000 Arbeitskräfte aufnehmen,
- › die Nutzungsdichten und -arten anpassen und zwar an die Qualität der Erreichbarkeit, an die Wohn- und Arbeitsformen des entsprechenden Standortes, an das Kulturerbe, seien es Gebäude oder Landschaften, sowie an das Entwicklungspotenzial der Quartiere.

Die Gesamtheit dieser Analyse führt zu einem ersten Leitbild bezüglich Grundlagen der städtischen Entwicklung in Freiburg.

C3

Eine Stadt, in der es sich gut leben und arbeiten lässt

Freiburg beabsichtigt, sein starkes Wachstum als Sprungbrett hin zu einer städtischen Qualität zu nutzen, indem die räumliche Aufteilung der verschiedenen Lebensschwerpunkte überarbeitet wird (Agglomeration, Stadt, Quartiere) und diese mit das Gemeinschaftsleben fördernden öffentlichen Treffpunkten vernetzt werden.

Als Antwort auf die Frage: «Wie die verschiedenen Zentren strukturieren?» – Frage, die sich auf die gewichtigen Erschliessungseinrichtungen bezieht – wird es darum gehen, die Schwerpunktsektoren für die verschiedenen Tätigkeiten (Ausstattungen, Dienstleistungen und Geschäfte), welche ein buntes Stadtleben sicherstellen, zu bestimmen, zu gewichten und zu fördern:

- › an erster Stelle solcher öffentlicher Räume, welche die Stadt ausmachen, stehen die kantonalen Zentren (Nord/Süd-Achse, St. Leonhard und Agy-Ebene), in denen die grosse Vielfalt der Tätigkeiten eine reges Gemeinschaftsleben sicherstellen;
- › dann folgen die Quartierzentren, in denen sich das lokale Leben abspielt. Auch diese müssen ausgebaut und aufgewertet werden, wobei eine praxismässige Angebotsmischung gefördert wird, welche bürgernah ausgestaltet ist;
- › in beiden Fällen muss man den Zugang zu den Zentren verbessern, sei es von den Quartieren aus, aber auch von der Stadt und der Agglomeration aus.

Als Antwort auf die Frage bezüglich Umsetzung, die wie folgt zusammengefasst werden kann «Wie die öffentlichen Räume ausgestalten?», wird es darum gehen, ein zusammenhängendes Netz an für das Gemeinschaftsleben attraktiven und komfortablen Räumen zu schaffen:

- › indem die Prioritäten, wie sich die Bewohner von einem Ort zum anderen verschieben, neu verteilt werden, und zwar zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, zu Fuss und mit dem Velo;
- › indem mit einer Vielfalt von Aktivitäten in den Erdgeschosses der angrenzenden Gebäude ein vielfältiges Gemeinschaftsleben auf besagten Räumen sichergestellt wird;
- › indem parallel zur Verdichtung der Quartiere die Ausgestaltung dieser Räume erfolgt (und nicht erst nachher).

Zur Bestimmung der Grundausrüstung der einzelnen Zentren und der Räume von öffentlichem Nutzen (städtische und naturbelassene) stützt sich das qualitative Projekt auf die Standorte der städtischen Entwicklung ab.

C4

Eine Stadt, welche ihre Ruhestandorte bewahrt

Für Freiburg wird es von grossem Nutzen sein, wenn die Stadt ihre künftige Entwicklung auf ihre umfangreiche natürliche und landwirtschaftliche Landschaft abstützt und ihre grossräumige Landschaftsstruktur aufwertet, die sie von den Zuflüssen der Saane geerbt hat. Ein System sanfter Mobilität wird somit in dieser Struktur ihren Platz finden und den Bewohnern und Nutzniessern dieser kompakt gestalteten Stadt eine hohe Qualität bieten.

Als Antwort auf die qualitative Frage, die folgendermassen formuliert werden kann: «Wie die grossräumige Landschaftsstruktur aufwerten?» wird es darum gehen, das Netz der Wasserläufe (blau), der Parks und Gärten (grün) und der in die Stadt hineinragenden landwirtschaftlichen Flächen (gelb) näher zu bestimmen und mit den folgenden Aktionen zugänglicher zu machen:

- › den Bereich der Saane (Uferböschungen und Waldpartien an den Hängen) verstärken, damit dieser ein Hauptgerippe der Landschaftsstruktur wird und so den Bewohnern Standorte von höchster Qualität an diesem aussergewöhnlichen Ort bietet;
- › entlang der Hügelkanten und der Zuflüsse der Saane ein Spazierwegnetz einrichten und dieses Netz dazu benutzen, um den biologischen Fortbestand zwischen den Grünflächen wiederherzustellen;
- › die öffentlichen Parks und Stadtgärten miteinander verbinden, auf denen sich die grossräumige Landschaftsstruktur allmählich bilden kann;
- › die von den Gletschern gebildeten Hügel (auf dem rechten und dem linken Ufer) als öffentliche Aussichtspunkte erhalten und aufwerten;

- › die Präsenz der Landwirtschaft in der Stadt pflegen (landwirtschaftliche Betriebe der unmittelbaren Nachbarschaft, städtische Hügel, bepflanzte Terrassen, Schrebergärten), damit diese ihre Rolle als Identität stiftendes Kulturerbe wahrnehmen kann;
- › und schliesslich den Zugang für Fussgänger und Radfahrer ab den Quartieren zu allen Netzen verbessern.

Die längerfristige Überlagerung dieser Aktionen wird es ermöglichen, die grossräumige Landschaftsstruktur der Stadt zu verstärken, und dazu beitragen, dass jede Aktion, die eines ihrer Elemente aufwertet, auch sinnvoll ist.

C5

Eine Stadt, die funktioniert

Damit die Abläufe in der Stadt besser funktionieren, wird es nötig sein, durch Verbesserung des Angebots beim Öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr auf das Verkehrsgebaren einzuwirken, wobei die Einschränkung des Zugangs mit dem Auto zu den Zentrumsbereichen unausweichlich sein wird.

Wie kann man das Zusammenwirken zwischen den verschiedenen Fortbewegungsarten gestalten? Dazu muss man auf allen Ebenen koordinierend tätig sein, nämlich:

- › den Transport nach dem plurimodalen Konzept gestalten, das es erlaubt, jeden Standort der Stadt auf die möglichst effizienteste Art und Weise zu erreichen;
- › mit einer Angebotspolitik Verhaltensänderungen begünstigen, und demzufolge die Funktionsweise der Mobilität in der Stadt verbessern und zur Verminderung des Lärms beitragen.

Wie den Öffentlichen Verkehr (ÖV) besser organisieren? Indem die Infrastrukturen besser gewichtet werden:

- › das Schienennetz als Gerippe der Agglomeration und als Zugang von aussen weiterentwickeln;
- › das Hauptnetz der Buslinien in Koordination mit dem Städtebau verstärken (entlang der Hauptachsen der Stadtdichte), indem ihnen vorbehaltene Fahrspuren zur Verfügung stehen;

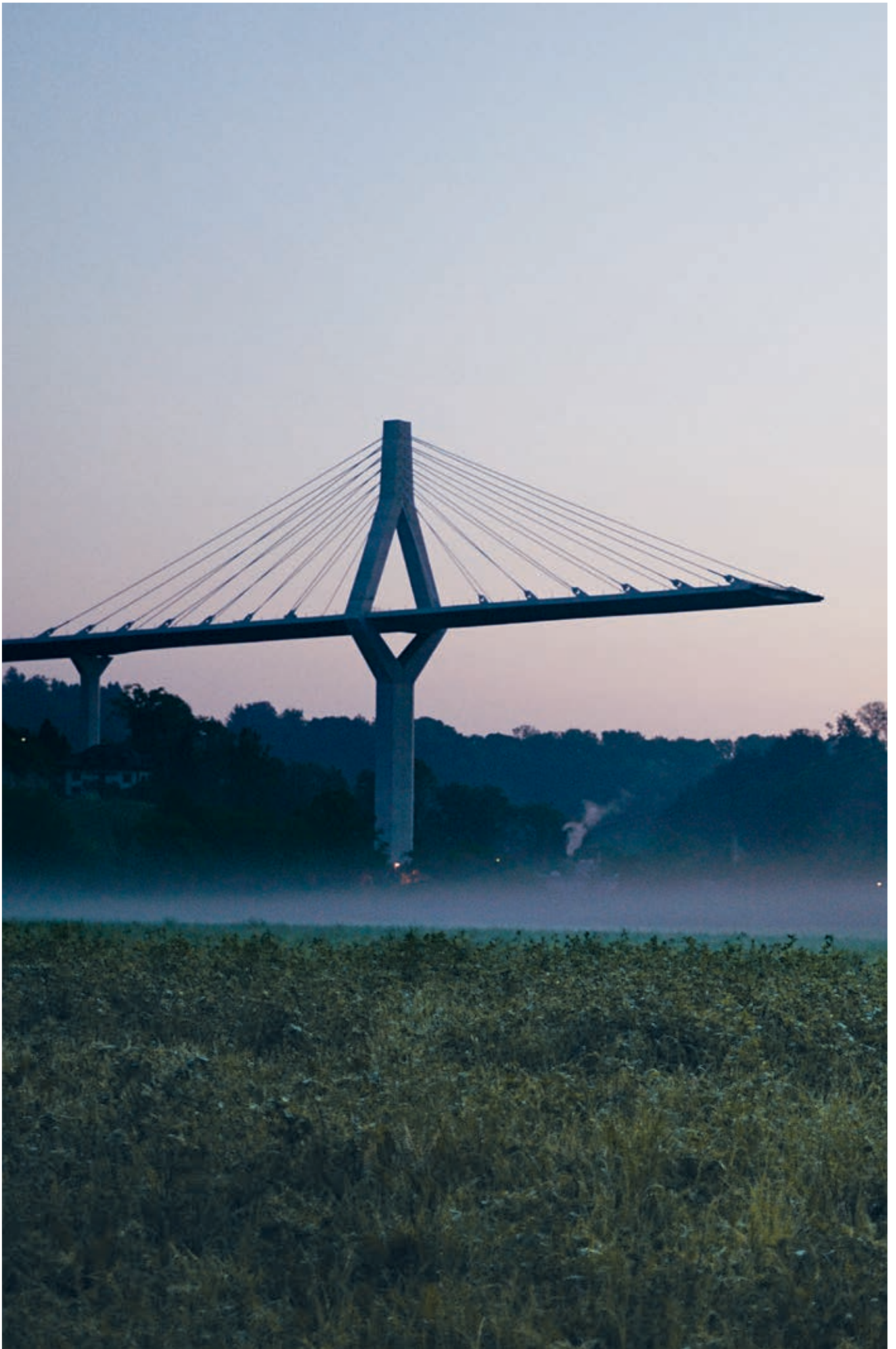
- › ergänzend das Busnetz der Nebenlinien ausbauen, um die Quartiere zu erschliessen;
- › unter anderem durch Ausbau der Haltestellen und den Betrieb des Netzes (Verbesserung der Betriebsschwindigkeit) das Image des ÖV verbessern.

Wie den Langsamverkehr besser organisieren? Ergänzung der Fuss- und Radwege:

- › durch Verstärkung des Netzes, indem darauf geachtet wird, dass dieses sorgfältig, effizient und sicher angelegt wird und dass es den verschiedenen Bedürfnissen entspricht (Zugang zu den Wohn- und Arbeitsorten, zum ÖV, den verschiedenen Zentrumsstandorten und Freizeitstätten);
- › durch Anpassung des Netzes unter Beachtung des Zugangs zum ÖV, zu den Räumen von öffentlichem Nutzen und zu den Ruhestandorten, indem der Umstand zu nutzen ist, dass Freiburg für den Einzelnen noch überschaubar geblieben ist.

Wie den motorisierten Individualverkehr besser organisieren? Indem die Strassen im Verkehrsnetz besser gewichtet werden (durch entsprechenden Ausgestaltung der einzelnen Strassen und durch Verkehrsregelung), um den Fluss des ÖV und des Berufsverkehrs zu Spitzenzeiten zu begünstigen:

- › das Autobahnnetz und die grosse Ringstrasse bilden das Hauptgerippe des Agglomerationsnetzes und des Zugangs zur Stadt;
- › in den kantonalen Zentren und in den wichtigen Standorten, wo sich das öffentliche Leben abspielt, wird auf dem städtischen Strassennetz die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zurückgestuft;
- › vorgelagert ein Angebot eines städtischen P+R-Standes, der auf ein striktes Minimum beschränkt ist;
- › das Parkieren auf öffentlichem Grund und Boden wird so organisiert und gestaltet, dass der öffentliche Raum grundsätzlich aufgewertet und die Lebensqualität in der Stadt verbessert wird (Vorzug für Parkhäuser);
- › das private Parkieren wird eingeschränkt, um die Benützung des ÖV und des Langsamverkehrs zu begünstigen.





D

—

LA VILLE DE DEMAIN : RÈGLES ET ACTIONS

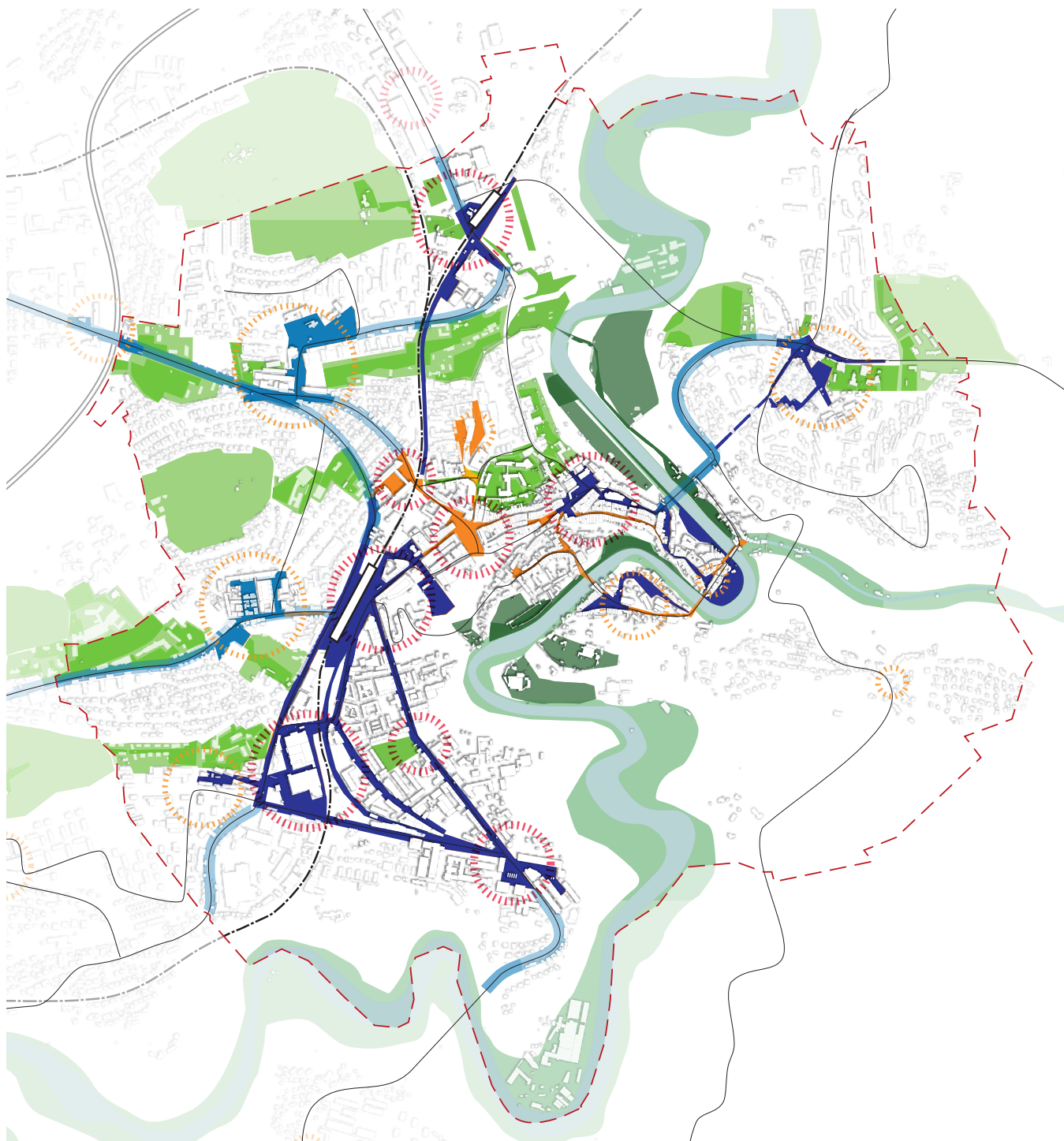
La mise en œuvre du projet de territoire comportera deux phases : l'élaboration de règles (plan d'affectation et règlement) et leur concrétisation.

Les règles permettront à la Ville d'encadrer et d'accompagner les actions des autres acteurs de la densification, en particulier les initiatives issues du secteur privé.

D Espaces et lieux publics : actions et projets 2014-2030

La concrétisation consistera à engager progressivement à l'initiative de la Ville, des actions qui conditionnent une grande partie du développement urbain.

Sont directement concernés : la révision de la hiérarchisation du réseau routier communal ou la réalisation d'espaces publics de qualité. L'aménagement de ces derniers contient un double rôle à la fois fonctionnel (amélioration de la fluidité différenciée des déplacements) et d'image. Ces changements qualitatifs, très perceptibles par la population et les visiteurs, démontrent par l'acte la volonté d'évoluer de la Ville.



Les espaces publics, horizon 2030.

- Valorisation, centralités cantonales
- Valorisation, centralités de quartier
- Valorisation, axes structurants

- ⊙ Centralités cantonales
- ⊙ Centralités de quartier

- Espace public suffisamment bien aménagé
- Espaces naturels de la charpente paysagère
- Pénétrantes agricoles et paysagères
- Promenades et espaces publics longeant la Sarine
- Terrasses sur la Sarine
- Parc Sarine

Carte présentée de façon indicative. Illustrative et susceptible d'évoluer.

Simultanément à l'élaboration et aux procédures relatives à l'adoption du nouveau PAL, il est important et nécessaire de répondre à des sollicitations concrètes et plus immédiates qui concernent des sites dont le potentiel, ou le périmètre, ou les enjeux sont supérieurs à la moyenne. Ces actions et ces projets figurent dans la planification financière 2014-2018. Il s'agit des « projets fédérateurs » dont voici une première liste :

- **Place de la Gare :** une étude portant sur le fonctionnement des différents modes de mobilité est actuellement en cours. Il est prévu de soumettre un message au Conseil général en 2014 en vue d'obtenir un crédit d'études qui portera sur le réaménagement et la requalification de l'espace ;
- **Grand-Places :** le Mandat d'études parallèles (MEP) ayant abouti, le Conseil général sera là aussi amené à se prononcer sur un crédit d'études en vue de produire un masterplan puis de lancer les démarches relatives à une 1^{re} étape ;
- **Secteur Miséricorde – Tour-Henri :** les directives issues du MEP ont été communiquées aux concurrents du concours d'architecture lancé par l'Etat et qui a pour objectif d'identifier le lauréat et le projet d'architecture de la future Faculté de droit ;
- **Revitalisation de la Sarine :** une étude, financée conjointement par l'Etat de Fribourg et la Ville de Fribourg, est actuellement en cours. Celle-ci porte essentiellement sur des données techniques, (hydrauliques, biodiversité, etc.), l'objectif étant d'engager une démarche citoyenne et un MEP dans le but d'identifier le projet de la revitalisation du cours d'eau ;
- **Cardinal – BlueFactory :** dans le prolongement du concours d'urbanisme, il est prévu d'adopter le Plan d'Aménagement Cantonal (PAC) en été 2014 ;
- **Ville historique – Parvis de la Cathédrale :** le Plan directeur a été mis en consultation en octobre 2013, il fera l'objet d'une décision du Conseil communal au cours du 1^{er} semestre 2014 en vue de son adoption par la DAEC, autorité compétente.





DIE STADT VON MORGEN IN EINIGEN REGELN UND AKTIONEN

Die Umsetzung des Projekts zur Nutzung des Stadtgebietes gliedert sich in zwei sich unterscheidende und sich ergänzende Hauptkapiteln, die beide notwendig sind: Regeln (Zonennutzungsplan und Vorschriften) sowie auszuführende Aktionen.

Das erste Hauptkapitel wird es der Stadt erlauben, die Aktionen der anderen Akteure der Verdichtung miteinander zu beiziehen (namentlich von Privatpersonen): es ist der Rahmen der Vorschriften, der Gegenstand der nächsten Studienphase sein wird.

Das zweite wird darin bestehen, nach und nach auf Initiative der Stadt Aktionen umzusetzen, die Einfluss auf einen grossen Teil der städtischen Entwicklung haben. Davon direkt betroffen sind die Überarbeitung der Gewichtung der Strassen im Verkehrsnetz der Gemeinde oder eine Aufwertung der Räume im öffentlichen Nutzen.

Gleichzeitig mit der Ausarbeitung und mit den Verfahren rund um die Annahme des neuen Ortsplanes ist es wichtig und nötig, auf konkrete und unmittelbare Anfragen und Anliegen zu antworten. Diese betreffen Standorte, deren Potenzial oder Grösse oder künftige Bedeutung eine überdurchschnittliche Bedeutung aufweisen. Es handelt sich um Projekte, mit denen sich die Öffentlichkeit besonders identifiziert. Hier eine erste Liste: Bahnhofplatz, Schützenmatte, Sektor Miséricorde - Thierrysturm, Revitalisierung der Saane, Cardinal - BlueFactory, historische Stadt - Vorplatz der Kathedrale.

Zur Information: diese verschiedenen Projekte sind im Finanzplan 2014-2018 enthalten, abgesehen vom Dossier «Cardinal-blueFactory» welches von einer kürzlich gegründeten AG finanziert wird.



IMPRESSUM

Edition Ville de Fribourg, Service d'urbanisme et d'architecture

Rédaction Michèle Tranda-Pittion, architecte EPFL, urbaniste FSU

Design Nuance, graphisme et communication

Impression Imprimerie St-Paul

Cartes © Artefact Urbanisme Sàrl, Güller Güller architecture urbanism, MRS Partner SA et Paysagegestion

Photographies

Page 2 © Ville de Fribourg, Edilité

Page 8 © Ville de Fribourg, Edilité

Page 13 © Ville de Fribourg, Edilité

Page 23 © Jérôme Humbert

Page 24 © André Baechler

Page 43 © Ville de Fribourg, Edilité

Page 53 © www.fribourgregion.ch

Page 59 © David Gubler, www.bahnbilder.ch

Page 73 © Service des ponts et chaussées, Eric Sauterel

Page 74 © Studio Fusaro

Page 78 © Anne-Marie Martin-Zürcher



CONTACT

Ville de Fribourg

Service d'urbanisme et d'architecture
Rue Joseph-Piller 7, 1700 Fribourg
T 026 351 75 04 / F 026 351 75 19
secretariat.administration@ville-fr.ch