

Message du Conseil communal au Conseil général

**CREDIT D'ETUDE**  
**POUR LA REQUALIFICATION DE LA PLACE DE LA GARE ET DE SES ABORDS**

**(du 23 mai 2017)**

VILLE DE FRIBOURG

## Table des matières

1	Préambule.....	3
2	Historique du projet de réaménagement de la place de la Gare .....	4
	2.1 L'étude de groupe « Fribourg'Cible » .....	4
	2.2 La place de la Gare aujourd'hui et les projets en cours .....	4
3	Mobilité.....	6
	3.1 Rappel de la planification générale .....	6
	3.1.1 Plan d'aménagement local 91.....	6
	3.1.2 Projet d'agglomération de 2 <sup>ème</sup> génération .....	7
	3.1.3 Projet d'agglomération de 3 <sup>ème</sup> génération .....	8
	3.1.4 Programme de législature et révision du PAL .....	10
	3.2 Enjeux .....	10
	3.2.1 Transports publics .....	10
	3.2.2 Mobilité douce.....	10
	3.2.3 Trafic individuel motorisé .....	10
	3.2.4 Enjeux .....	12
	3.3 Rappel des études préalables.....	12
	3.4 Description et effets du projet.....	13
	3.4.1 Places de parcs et accès.....	13
	3.4.2 Requalification du réseau routier .....	14
	3.5 Conséquences sur les modes de transport.....	19
	3.5.1 Circulation .....	19
	3.5.2 Stationnement et accès .....	19
	3.5.3 Transports publics .....	19
	3.5.4 Cycles .....	20
	3.5.5 Piétons.....	21
	3.5.6 Fonctionnement général .....	22
	3.5.7 Synthèse .....	23
4	Concours de projet, 2015-2016 .....	24
	4.1 Procédure.....	24
	4.2 Périmètre et programme du concours.....	24
	4.3 Objectifs du concours.....	25
	4.3.1 Epurer .....	25
	4.3.2 Connecter .....	25
	4.3.3 Reconfigurer .....	25
	4.4 Déroulement du concours .....	26
	4.5 Le projet lauréat : appréciation et recommandations du jury .....	26
5	Description du projet .....	27
	5.1 Place de la Gare, carrefour route des Arsenaux et boulevard de Pérolles .....	27
	5.2 La fontaine Jo Siffert .....	29
	5.3 L'avenue de la Gare comme nouveau boulevard urbain.....	31
	5.4 Esplanade de la Poste / Avenue de Tivoli .....	32
	5.5 Place Jean Tinguely / Rue Pierre-Kaelin / Rue Saint-Pierre .....	32
	5.6 Eclairage.....	33
6	Conduite du projet.....	34
7	Estimation sommaire des coûts de l'ouvrage .....	34
8	Financement du projet .....	34
	8.1 Subventions de l'agglomération .....	34
	8.2 Financement de tiers.....	35
	8.3 Financement : répartition globale .....	35
	8.4 Crédits votés / annoncés .....	36
9	Crédit d'étude.....	36
	9.1 Prestations du crédit d'étude.....	36
	9.2 Détail du montant du crédit d'étude.....	37
10	Planning et étapes suivantes de financement .....	38
11	Conclusion .....	38
1	Vorwort.....	39
2	Mobilität.....	39
3	Wettbewerb.....	42
4	Beschrieb des Projektes .....	42
5	Finanzierung und Subventionen.....	43
6	Schluss.....	44

## Message du Conseil communal

au

### Conseil général

(du 23 mai 2017)

#### N°19 – 2016-2021 Crédit d'étude pour la requalification de la place de la Gare et de ses abords

---

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers généraux,

Par le présent message, le Conseil communal a l'honneur de solliciter le Conseil général à autoriser l'engagement de **CHF 1'689'735.- TTC destinés aux études pour le réaménagement du secteur de la Gare soit l'avenue de la Gare, la place Jean Tinguely, l'avenue de Tivoli, la rue Pierre-Kaelin, l'extrémité Nord-Est de la route des Arsenaux, l'extrémité Nord du boulevard de Pérolles, ainsi que la réorganisation de l'interface transports publics des bus urbains.** Ce crédit servira au développement de l'avant-projet et du projet de l'ouvrage, à la procédure de demande d'autorisation de construire, à l'établissement des plans d'appels d'offres, à la comparaison des offres, ainsi qu'à l'établissement d'un devis général estimé à plus ou moins 10% précédent le crédit d'ouvrage.

### 1 Préambule

Le projet de réaménagement du secteur de la Gare doit permettre à Fribourg de se doter d'une porte d'entrée à la hauteur de son statut de chef-lieu cantonal. Considérée à juste titre comme le centre de la cité des Zaehringen, à l'intersection de l'axe médiéval (dans le prolongement de la rue de Romont) et de l'axe du 19<sup>ème</sup> siècle (boulevard de Pérolles), la place de la Gare est également le centre névralgique du canton tout entier. Elle absorbe chaque jour le flot des 25'000 utilisateurs des CFF et du BLS, qui se déversent depuis les quais de la Gare en provenance des quatre coins du canton et d'ailleurs. Elle permet également aux 30'000 utilisateurs quotidiens des TPF de rejoindre l'un des 2103 bus desservant la Gare de Fribourg, auxquels s'ajoute le transit de 10'000 à 20'000 piétons et cyclistes dans le secteur, soit au total près de 75'000 utilisateurs.

Avec le projet de modernisation et d'agrandissement de la Gare de Fribourg mené par les CFF qui prévoit l'allongement des quais ainsi que la création d'un nouveau passage inférieur, le nombre de voyageurs en Gare de Fribourg augmentera encore. Le projet de la place de la Gare permet donc également de répondre aux transformations planifiées par les CFF.



Figure 1 et figure 2 : la place de la Gare aujourd'hui et demain

Etant le lieu sur lequel voyageurs, touristes ou étudiants portent leur premier regard sur Fribourg, la place de la Gare joue également le rôle de carte de visite pour la ville. Elle est le premier espace par lequel ils entrent en contact avec la cité. Le réaménagement du secteur, et tout particulièrement de la place de la Gare, doit donc permettre de constituer la centralité fribourgeoise majeure du 21<sup>ème</sup> siècle, en rendant cet espace aux habitants de la ville de Fribourg et en y favorisant les rencontres et les échanges. Car, contrairement à d'autres quartiers ou places de la ville qui ne sont pratiqués que par leurs habitants, la place de la Gare est utilisée par tous les Fribourgeois. Elle doit servir d'espace de transbordement entre les transports nationaux, régionaux et urbains mais aussi être un espace d'attente, de repos ou de délassément.

Le réaménagement doit servir à la mise en valeur de l'ensemble du patrimoine bâti du secteur, qui se caractérise par une typologie en îlots, desquels se détachent des éléments solitaires tels que le Temple, l'Ancienne Gare, la Poste, la Tour de la Bâloise, la Banque Cantonale de Fribourg, Equilibre et, bientôt, la Tour de l'Esplanade. Pour l'heure, l'espace public entre ces éléments construits n'a jamais fait l'objet d'une réflexion globale ni d'un véritable projet. Il n'a jamais dépassé le stade d'espace résiduel. Le défi du projet de requalification est donc de donner à la place de la Gare et à ses abords une identité et une qualité propre, au service des habitants, en dialogue avec les éléments qui la composent et en cohérence avec les deux principaux axes urbains cités plus haut.

## 2 Historique du projet de réaménagement de la place de la Gare

### 2.1 L'étude de groupe « Fribourg'Cible »

Un groupe de réflexion, rassemblant des architectes, des urbanistes, un géographe, un historien de l'architecture et un ingénieur, a été constitué par le Conseil communal sous le nom de « Fribourg'Cible ». Entre 1999 et 2009, ce groupe a exploré les possibilités de mise en valeur de la zone se déployant du Plateau-de-Pérolles aux Grand-Places, en intégrant notamment la place de la Gare. Les résultats furent : «sauvetage» et requalification de l'Ancienne Gare ; accompagnement du projet Quartet (ancien silo Landi); projet d'aménagement de la place de la Gare ; mandat d'études parallèles pour le quartier des Arsenaux.

A ce stade, le projet de réaménagement de la place de la Gare prévoyait notamment une «épuration» des fonctions sur la place, permettant l'implantation d'une marquise vitrée devant la Gare CFF ainsi qu'un espace libre bordé d'arbres, nommé « jardin de Tivoli », sur la place de la Gare.

### 2.2 La place de la Gare aujourd'hui et les projets en cours

Le secteur de la Gare de Fribourg fait aujourd'hui l'objet de nombreux projets, qui illustrent la profonde mutation en cours dans le quartier. La plupart d'entre eux, à l'exception du projet n°8, sont portés par des tiers, avec lesquels la Ville coordonne les opérations. Ils justifient la réflexion portée sur le réaménagement des espaces publics de l'entier du secteur permettant ainsi la mise en valeur des différents projets.

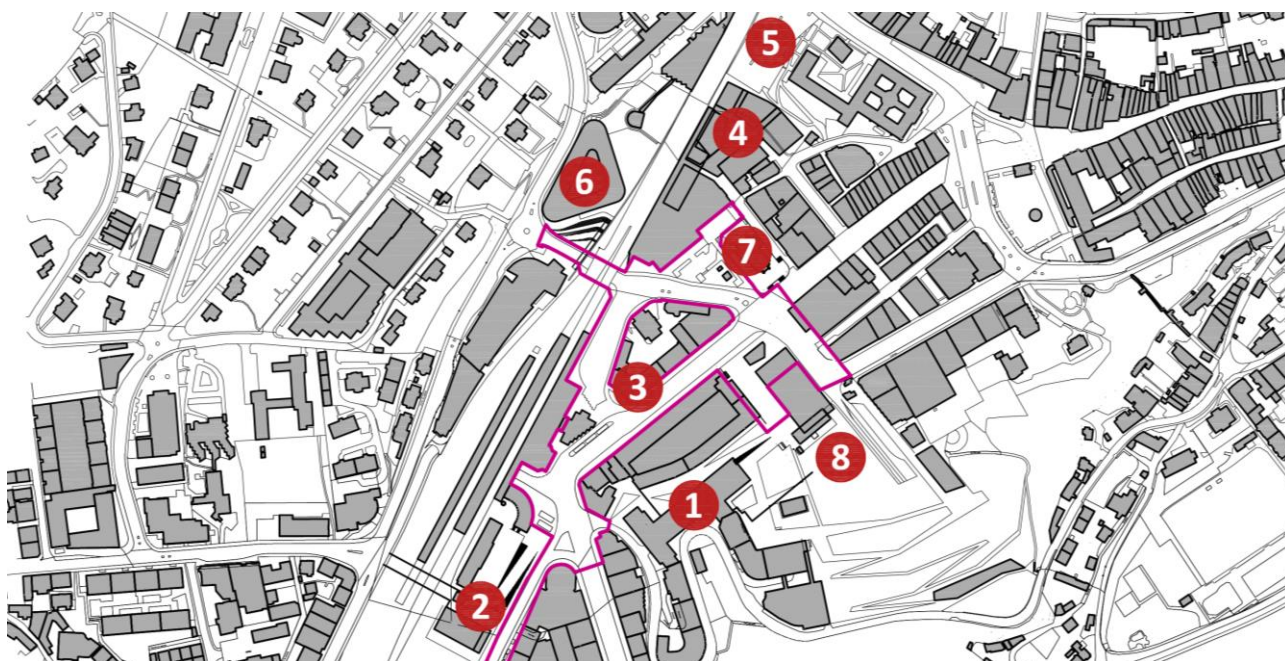


Figure 3 : projets dans le secteur de la Gare

## **1. Le PAD Gare-Sud**

Le Plan d'aménagement de détail (*ci-après PAD*) prévoit la réalisation d'un nouveau bâtiment, afin de combler le « trou » béant au nord de la Route-Neuve. Cette construction permettra de cadrer l'espace des Grand-Places à l'ouest et de compléter l'îlot. Il est également prévu la réalisation d'un parking de liaison, entre les parkings Grand-Places et Fribourg-Centre. L'ouvrage offrira 296 places de stationnement supplémentaires. Le parking de 980 places sera ainsi accessible aussi bien depuis l'est (rue Saint-Pierre) que depuis le Sud (boulevard de Pérolles) et permettra donc de libérer l'avenue de la Gare du trafic routier.

## **2. Le PAD Ancienne Gare et le nouveau passage inférieur**

Les projets menés par les CFF dans ce secteur sont de deux types. Le premier projet, géré par CFF Immobilier, comprend la réalisation des bâtiments situés au sein du PAD Ancienne Gare soit la tour de l'Esplanade, l'Esplanade et les locaux se trouvant sous celle-ci (magasins, vélostation, entrée du nouveau passage inférieur).

Le second projet est celui de la modification et de la prolongation des quais de la Gare et de la création d'un nouveau passage inférieur, qui permettra de connecter la place de la Gare au carrefour Richemond, créant ainsi une porte d'entrée à la Gare pour les quartiers situés à l'ouest des voies. Il offrira également de nouveaux accès aux quais, qui permettront de délester le passage inférieur principal. La reconfiguration des quais permettra d'absorber la croissance du trafic ferroviaire. La création des nouveaux accès aux quais modifiera de manière conséquente l'écoulement des flux et les déplacements autour de la Gare.

## **3. Nouveau bâtiment de la Bâloise**

La rénovation de la tour de la Bâloise et la construction d'un nouveau bâtiment dans la dent creuse qui se situe au nord de l'îlot renforceront le statut urbain de cet ensemble et permettront de donner une façade répondant aux arcades situées en face, sous les voies de chemin de fer. Le permis de construire a été sollicité.

## **4. Nouveau quartier de la Poste**

Dans le courant de l'année 2013, un mandat d'études parallèles s'est déroulé sur ce secteur. Rempporté par le bureau Privilegio-Secchi, le projet lauréat fixe les directives pour le réaménagement de l'entier du périmètre. Le mandat d'études parallèles a débouché sur les concours pour les projets de la faculté de Droit et du quartier de la Poste. Le projet lauréat du bureau Caruso St John a été désigné au début de l'année 2016. La Poste travaille actuellement à la réalisation d'un PAD sur le secteur, afin de permettre la réalisation du projet lauréat. A l'horizon 2022, un quartier mixte verra le jour et remplacera l'actuel parking de la Poste, en bordure des voies CFF.

## **5. Parking des Bourgeois**

Actuellement, le secteur Poste-Bourgeois fait l'objet d'une étude de faisabilité, en vue de la réalisation d'un PAD conjoint avec la Poste.

## **6. Extension de l'Université**

Donnant également suite au mandat d'études parallèles, un concours d'architecture a été organisé afin de sélectionner le projet de construction de la faculté de Droit. Le bureau Ruprecht Architekten a remporté ce concours. La modification de zone pour ce secteur est actuellement en cours, afin de permettre la construction du bâtiment à l'horizon 2021.

## **7. Le Temple**

Afin de reconnecter et de ramener le Temple sur l'espace public, la paroisse propriétaire prévoit de réaménager les accès au lieu de culte depuis la rue de Romont, notamment par la suppression du mur écran qui fait office de coupure entre le bâtiment et la zone piétonne.

## **8. Les Grand-Places**

Le projet de requalification de cet espace public est important. Sa connexion directe avec le projet de la place de la Gare et Equilibre, situé à l'interface de ces deux espaces, devra faire l'objet d'une grande attention dans le cadre du présent projet.

### 3 Mobilité

Depuis des décennies, le centre-ville souffre d'une saturation de son réseau routier. Cette situation est, entre autres, le résultat de la convergence vers le centre de toutes les pénétrantes à la ville (route de Villars, route de la Glâne, route de Marly, route de Morat et route du Jura). Chacune d'entre elles concentrent plus de 20'000 véhicules par jour.

Cette saturation nuit au bon fonctionnement de la ville dans son ensemble, en termes de qualité de vie pour les habitants, d'attractivité commerciale, de fonctionnement des transports publics et de mobilité douce.

Le réaménagement de la Place de la Gare contribue à l'assainissement de cette situation.

#### 3.1 Rappel de la planification générale

##### 3.1.1 Plan d'aménagement local 91

Entré en vigueur il y a 26 ans, le Plan d'aménagement local (*ci-après PAL*) 91 avait déjà diagnostiqué cette problématique. A travers la « piétonisation » de la Gare jusqu'à la place du Petit-St-Jean, il visait à réduire l'emprise routière au cœur de la ville. La requalification permet l'aboutissement de ce processus en :

1. permettant aux déplacements périphérie-périphérie d'éviter le centre-ville.

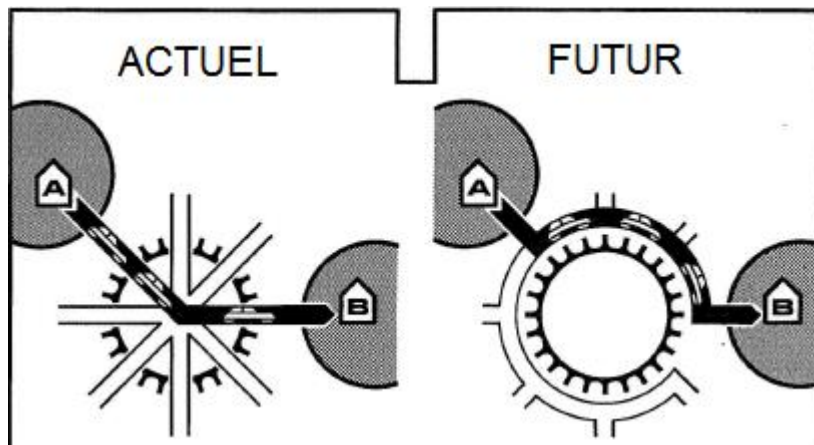


Figure 4 : PAL 91

2. désengorgeant le cœur de la ville pour accorder plus d'espace aux transports en commun et à la mobilité douce.

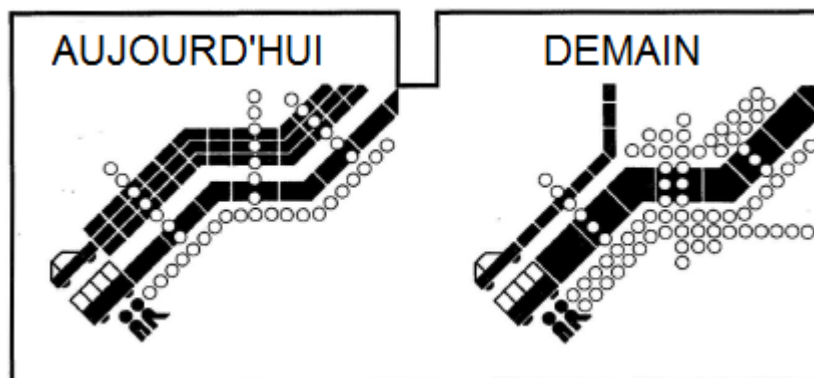


Figure 5 : PAL 91

3. éviter la pénétration du trafic dans le centre en créant une rupture dans la continuité du réseau.

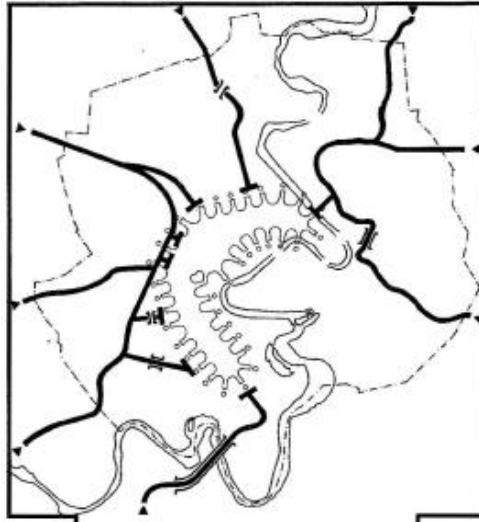


Figure 6 : PAL 91

### 3.1.2 Projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération

En 2012, le Projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération (PA2) propose une planification en termes d'aménagement et de mobilité pour l'ensemble des 10 communes de l'Agglo et fixe notamment les objectifs suivants :

- Coordonner l'aménagement et la mobilité
- Assurer une utilisation accrue des transports publics
- Limiter les nuisances environnementales liées au trafic
- Favoriser la mobilité douce
- Faire évoluer les comportements en matière de mobilité

Pour atteindre ces objectifs un concept est élaboré. Il vise à dissuader le transit et permettre une meilleure accessibilité au centre.

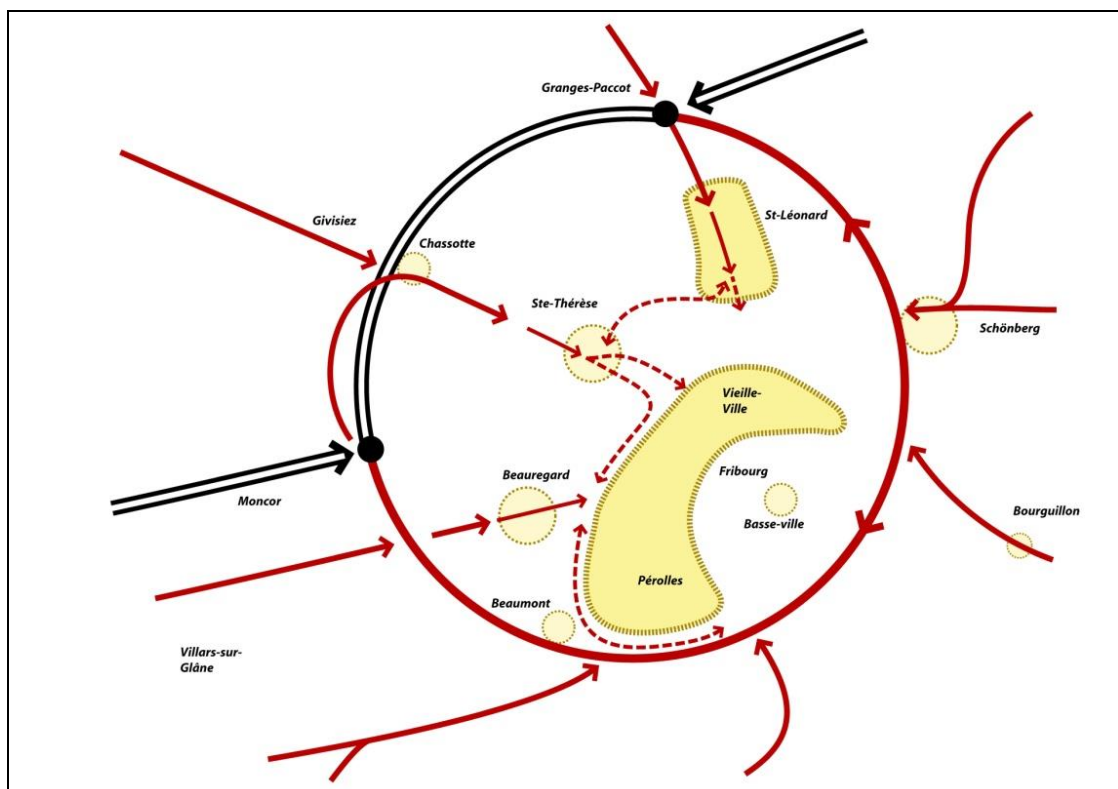


Figure 7 : schéma d'accessibilité du PA2

Dans ce but, le PA2 prévoit la réalisation de la fiche 12.1 (voir figure 8). La fermeture de l'avenue de la Gare devient une mesure liante puisque le PA2 a statut de Plan Directeur régional pour les autorités cantonales, régionales et communales. Par ailleurs, elle a été approuvée par la Confédération et elle intervient dans le principe de subventionnement du PA2.



Figure 8 : PA2 extrait de la fiche 12.1 « Aménagement de l'interface de la gare »

### 3.1.3 Projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération

En 2016 le Projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération (PA3) est élaboré dans la continuité du PA2 mais en renforçant encore le principe de dosage du trafic au centre-ville. Il préconise de :

- coordonner transports et développement urbain ;



- reporter les besoins en mobilité de la densification sur les transports publics et la mobilité douce, en plafonnant le trafic automobile actuel ;
- assurer des liaisons ferroviaires attractives ;
- maîtriser le trafic individuel motorisé au cœur de l'agglomération ;
- privilégier les transports publics et la mobilité douce.

A nouveau, la requalification de l'avenue de la Gare fait l'objet d'une fiche (voir figure 9). Le PA3 est adopté par les représentants des communes de l'Agglo en octobre 2016 par 46 voix pour, 2 contre et 2 abstentions et par l'Etat. Il prend le statut de Plan Directeur régional liant et est en cours d'examen auprès de la Confédération.

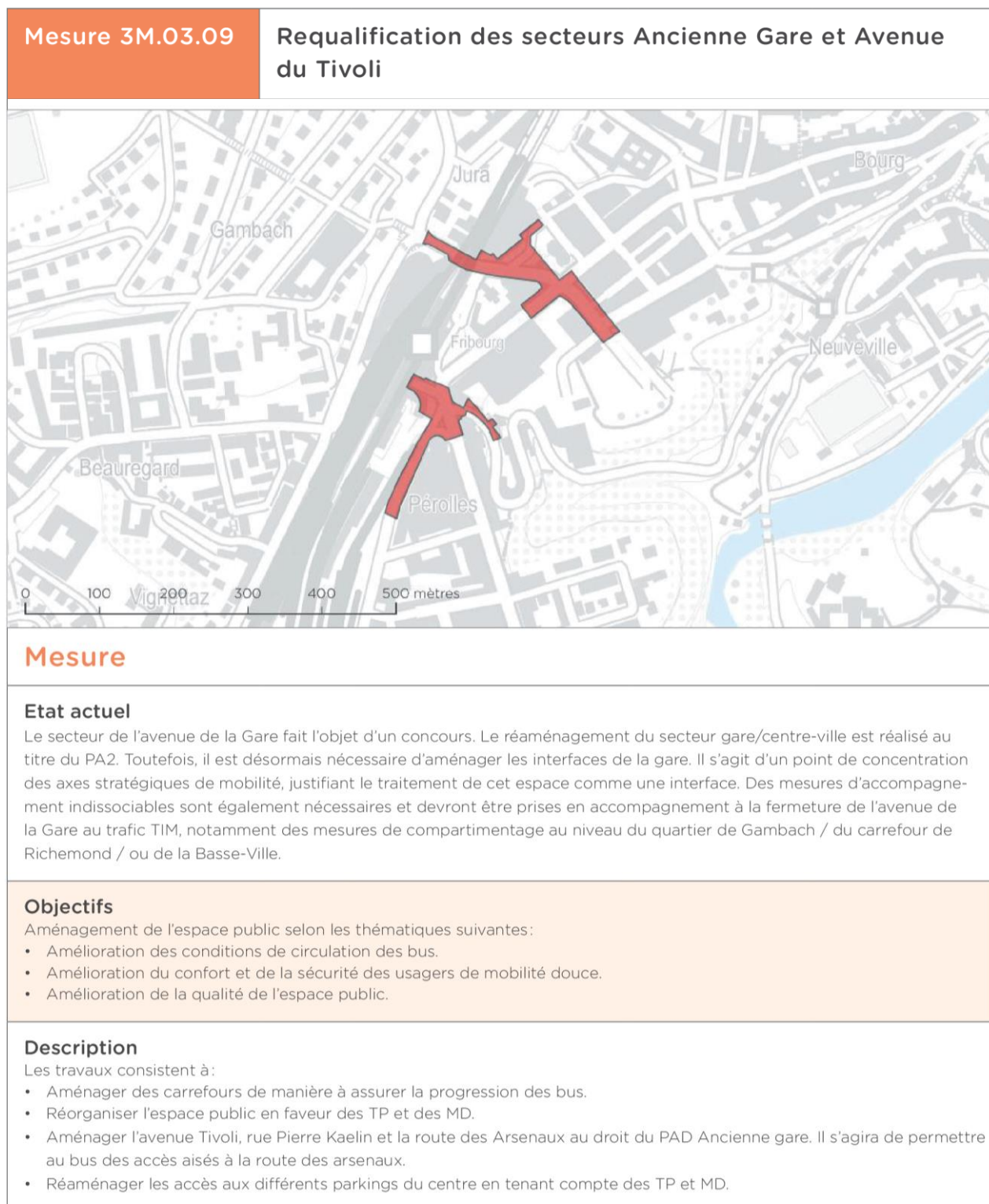


Figure 9 : PA3 extrait de la fiche 3M.03.09 Requalification Ancienne Gare et Tivoli

### 3.1.4 Programme de législature et révision du PAL

En parallèle au Projet d'Agglomération, les travaux liés à la révision du Plan d'aménagement local (PAL) confirment ces mêmes objectifs, qui sont également repris dans le Programme de la législature actuelle, qui cite par exemple :

- la nécessité de conduire les grands projets de réaménagement ;
- la mise en œuvre du Projet d'Agglomération ;
- l'augmentation de la part de la mobilité douce et des transports publics.

## 3.2 Enjeux

La situation centrale de la Gare en fait un secteur subissant de fortes contraintes et avec des enjeux stratégiques.

### 3.2.1 Transports publics

En 2016, la Gare de Fribourg est utilisée annuellement par 9 millions d'usagers des trains CFF-BLS. Au niveau du transport local, on compte 17.5 millions de voyageurs annuellement sur les lignes de bus urbaines de l'agglomération, 6.5 millions sur les lignes de bus régionales, 4.4 millions de voyageurs dans les RER, avec une grande partie de ces usagers qui passent par la Gare de Fribourg (chiffres 2016). Pour les seuls trains CFF, il est prévu pour 2030 une augmentation de plus de 8'000 voyageurs par jour pour la Gare de Fribourg (actuellement 25'000 voyageurs par jour).

### 3.2.2 Mobilité douce

Si l'on comptabilise les usagers des transports publics et les piétons et cyclistes en transit dans le secteur, on estime qu'il y a entre 40'000 à 50'000 personnes qui passent par la Gare quotidiennement. Ces flux de piétons sont en constante augmentation, comme dans tous les autres grands nœuds de transports publics de Suisse.

### 3.2.3 Trafic individuel motorisé

En 2016, la ville de Fribourg absorbait quotidiennement environ 120'000 entrées-sorties de véhicules sur les axes d'entrée sur son territoire (sans les déplacements internes dans la ville).

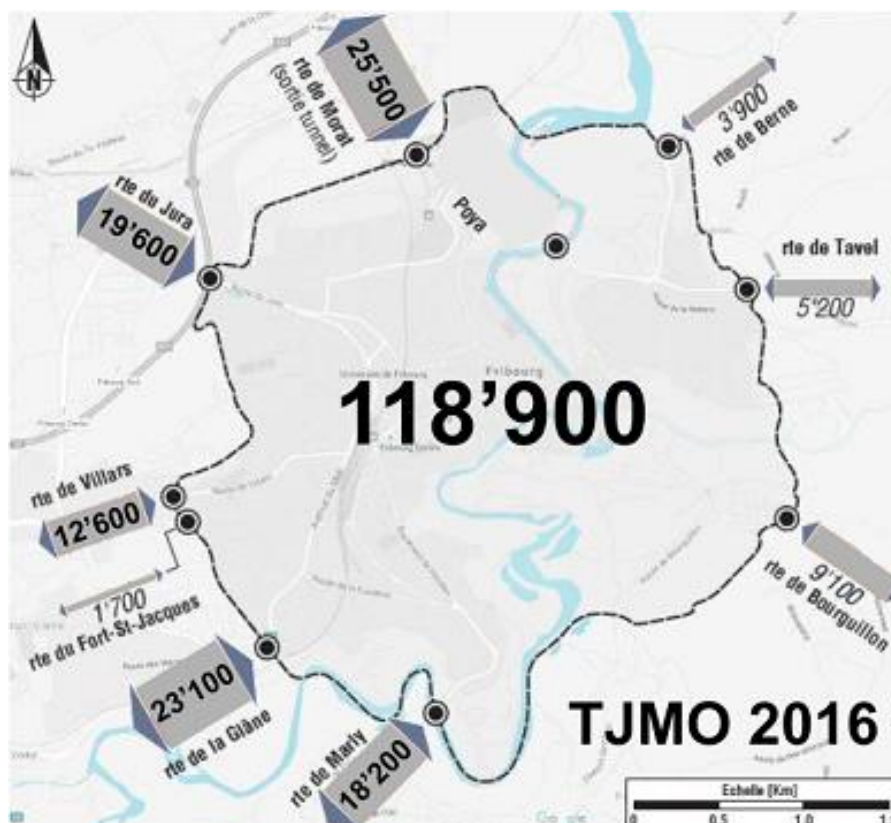


Figure 10 : flux de véhicules sur les axes d'entrées

La pression du trafic automobile est très forte dans le canton de Fribourg, avec des augmentations annuelles du parc automobile, qui sont régulièrement les plus élevées de Suisse : +2.7% en 2014 et 2015, +2.3% en 2016, soit entre 4'000 et 5'000 voitures de tourisme supplémentaires chaque année dans le canton, ce qui représente l'équivalent d'une file 25 à 30 km de voitures. La plupart des axes pénétrant en ville convergent vers le centre et le traversent, ce qui pose des problèmes de fonctionnement pour le réseau routier et indirectement pour les autres modes de transport (bus, piétons et cycles) qui se trouvent ainsi ralentis.

Pour compléter ces données sur les comptages de trafic, la Ville de Fribourg a mené en 2016-2017 une étude pilote avec l'entreprise Swisscom, basée sur l'analyse des déplacements en fonction du repérage des terminaux connectés, type natel. Cette étude a permis pour la première fois d'obtenir des informations détaillées sur les origines-destinations des flux qui entrent en ville par les principales pénétrantes. L'analyse a démontré qu'environ 50% des usagers du réseau routier, qui traversent la limite communale, ne s'arrêtent pas en ville. Sur ces 50%, une partie fait de la dépose et revient instantanément à son origine tandis que le reste transite vers toutes les directions. On voit par exemple sur la figure n°9 ci-dessous que 15% des 13'000 voitures qui viennent de Marly chaque jour se dirigent directement vers Agy, avec une portion (non chiffrée) qui passe par l'avenue de la Gare.

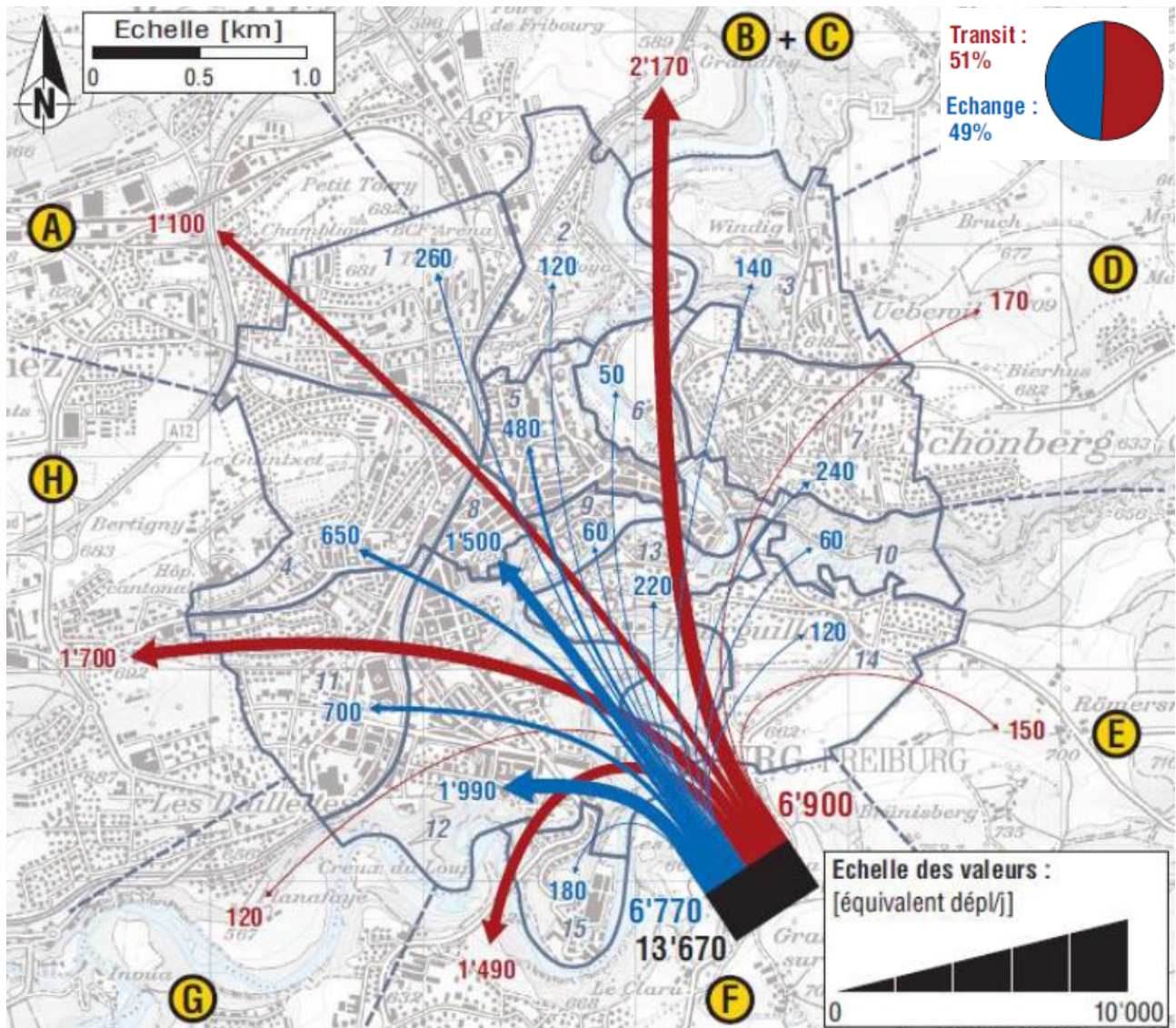


Figure 11 : transit

### Espace

Le secteur de la Gare est situé entre la colline du Guintzet et le ravin de la Sarine avec, dans sa partie la plus étroite, à peine plus de 150 mètres de largeur pour contenir la rue Louis-d'Affry, la place de la Gare, l'avenue de la Gare et l'interface de la gare ferroviaire / gare routière.

Il y a un réel enjeu spatial pour garantir le fonctionnement de l'ensemble et il est nécessaire de rappeler que les modes de transports sont très inégaux à cet effet. A titre de comparaison, les voyageurs des trains CFF

utilisant aujourd'hui la Gare de Fribourg (25'000 par jour) représentent à eux seuls autant de monde que l'ensemble des personnes transportées par toutes les voitures qui circulent à la rue Louis-d'Affry et à l'avenue de la Gare. Il y a en moyenne en Suisse 1.6 personnes transportées par voiture et cette valeur chute à 1.2 aux heures de pointes. Transporter 120 personnes en voiture représente ainsi l'équivalent de 700 mètres de file, alors qu'elles peuvent être transportées dans un unique bus articulé de 20 mètres.

Ces contraintes vont augmenter avec la densification. Lorsque les CFF auront adapté leurs quais à une longueur de 400 mètres, les trains IC transporteront entre 1'200 et 1'500 personnes par convoi. Si on considère que 25% des passagers des trains qui passent à Fribourg descendent-montent à la gare, cela représente 2 x 600 personnes qui arrivent et repartent de la gare pour un convoi IC plein. Ces flux atteignent de telles dimensions dans les centres urbains qu'ils ne deviennent plus gérables autrement que par les modes de transports plus performants en termes d'encombrement que sont le train, les bus et les modes doux. Ces contraintes doivent impérativement être prises en considération lorsqu'on traite de la mobilité dans le secteur de la gare.

### 3.2.4 Enjeux

Il convient de trouver un aménagement de l'espace permettant aux flux actuels de circuler, mais aussi d'anticiper les évolutions futures afin de disposer d'un espace fonctionnel pour les décennies à venir. En termes de mobilité, il s'agit :

- pour les usagers des trains, de pouvoir accéder facilement à la gare en offrant des cheminements directs, clairs et efficaces, autant vers le bâtiment principal que vers le futur passage inférieur, qui concentrera 30 à 40% des flux de voyageurs liés aux trains ;
- pour les bus, d'assurer une interface de transport confortable et efficace mais aussi de garantir une vitesse commerciale satisfaisante dans tout le périmètre ;
- pour les cyclistes et piétons, d'offrir des itinéraires attractifs et sécurisés ;
- pour le trafic automobile, de garantir des bonnes conditions de circulation pour le trafic lié aux visiteurs-clients qui arrivent ou repartent du secteur, tout particulièrement les usagers des parkings des Grand-Places ainsi que les usages « dépose minute » liés à la Gare, en supprimant le trafic de transit ;
- pour les livraisons, de garantir un fonctionnement adéquat pour l'ensemble des activités commerciales du secteur ;
- pour les besoins spéciaux (taxi, car-sharing, personnes à mobilité réduite, etc.), de prendre en compte ces particularités et leur garantir des conditions adéquates.

Les besoins et la qualité de vie offerte aux riverains, c'est-à-dire les habitants, les services ou les commerces doivent également être pris en compte.

### 3.3 Rappel des études préalables

En 2014, l'étude préliminaire «Projet fédérateur de la gare de Fribourg » (PFPG ci-après) lancée par la Ville et décrite au chapitre 2.2 réinterroge une nouvelle fois la problématique de la mobilité pour le secteur de la Gare et du centre-ville, en proposant cette fois une vérification technique du fonctionnement de la mobilité. Cette étude arrive aux conclusions suivantes :

- L'avenue de la Gare doit être fermée au trafic individuel motorisé.
- Les lignes de bus urbaines doivent continuer à s'arrêter à l'avenue de la Gare. La possibilité d'utiliser la gare routière pour ces lignes est écartée.
- Des mesures d'accompagnement doivent être prises sur les secteurs du carrefour de Richemond, de l'avenue de Tivoli, de la rue Pierre-Kaelin et d'une manière plus globale sur le quartier de Gambach et la Basse-Ville.

Le Conseil communal a validé les résultats de cette étude, dans le cadre de l'élaboration du programme de concours pour le réaménagement de la place de la Gare, en liant obligatoirement la fermeture de l'avenue de la Gare à la construction du parking de liaison des Grand-Places et son accès par la Route-Neuve.

A partir de mars 2017, la Ville a mandaté le bureau Basler&Hofmann pour effectuer une nouvelle étude, devant consolider le volet mobilité lié au projet de requalification de la place de la Gare et de ses abords et de vérifier son fonctionnement au niveau de l'ensemble du réseau communal, en prenant en compte un état futur (horizon 2030) qui intègre la planification du projet d'agglomération. La Ville et le mandataire ont veillé à utiliser des données à jour (après Poya) et le mandataire a utilisé les techniques de simulation les plus modernes pour vérifier les scénarios retenus. Au final, les résultats de cette étude permettent de valider une nouvelle fois les mesures retenues dans le cadre du concours et planifiées depuis des décennies.

### 3.4 Description et effets du projet

Fort des vues convergentes des planifications directrices menées depuis des décennies et des études plus récentes, la requalification de l'avenue de la Gare est devenue une priorité de la présente législature. La réalisation de cette mesure apportera des modifications importantes au centre-ville et à ses abords. Elle redessinera le fonctionnement de l'ensemble des modes de transports, en apportant de nombreuses améliorations comme cela est démontré ci-dessous.

La requalification de l'avenue de la Gare a pour objectif principal d'améliorer le fonctionnement et l'image du centre-ville ainsi que la qualité de vie, tout en renforçant l'attractivité économique-commerciale du centre-ville. En parallèle, elle permet d'améliorer les conditions de circulation des transports publics, d'offrir à la mobilité douce des conditions de circulation plus sûres et attractives. Elle dissuade le trafic en transit et offre une meilleure accessibilité aux visiteurs-clients du centre-ville.

#### 3.4.1 Places de parcs et accès

Actuellement, les accès aux principaux parkings du centre-ville sont localisés dans le secteur des Grand-Places. Cette concentration des accès a un impact important sur le schéma de circulation. S'il provient du sud-ouest de l'agglomération, le trafic doit emprunter l'avenue de la Gare ou la rue Louis-d'Affry. Ces véhicules n'ont d'autres choix que de transiter à travers le cœur de la ville.

Avec la construction du PAD Gare-Sud, un parking de liaison verra le jour. Il sera accompagné par la construction d'une nouvelle rampe d'accès sur le haut de la Route-Neuve, proche de l'extrémité du boulevard de Pérolles. Cette rampe permettra au trafic en provenance du sud-ouest de l'agglomération d'accéder aux places de parc, sans devoir transiter par les rues du centre (Gare, Midi, Louis-d'Affry, Tivoli et Pierre-Kaelin). Cette nouvelle liaison change de manière significative l'accessibilité au centre-ville et, par conséquent, le fonctionnement du réseau routier.



Figure 12 : accessibilité aux parkings du centre

Une autre modification importante concerne le stationnement lié à la gare tel que les places de courte durée / dépose minute / taxis / livraisons / pour personnes à mobilité réduite / etc. Actuellement, ce stationnement est concentré dans une unique poche sur la place de la Gare, au Nord-Est du bâtiment voyageur. Dans le futur, le centre de gravité de la Gare va se déplacer vers le Sud-Ouest, avec la création du nouveau passage inférieur qui concentrera 40% des flux de voyageurs. Dans le but de répondre à cette évolution, le stationnement lié à la Gare sera divisé en deux poches distinctes, la première restant à la Place de la Gare et la seconde étant aménagée à proximité de l'Ancienne Gare. La réalisation du PAD Ancienne Gare va permettre de relocaliser en souterrain une partie des places se trouvant en surface aujourd'hui dans le secteur et faciliter ainsi l'aménagement en surface des places dépose minute.

Au niveau de l'offre, le projet opte pour un statu quo. Il n'y aura pas plus ni moins de places qu'aujourd'hui. L'affectation entre les places (de courte durée, taxis, livraisons, personnes à mobilité réduite) reste également identique. La relocalisation d'une partie du stationnement du secteur des arcades vers l'Ancienne Gare permet d'offrir un potentiel pour le réaménagement de cet endroit, actuellement totalement encombré de voitures.

#### Stationnement TIM futur

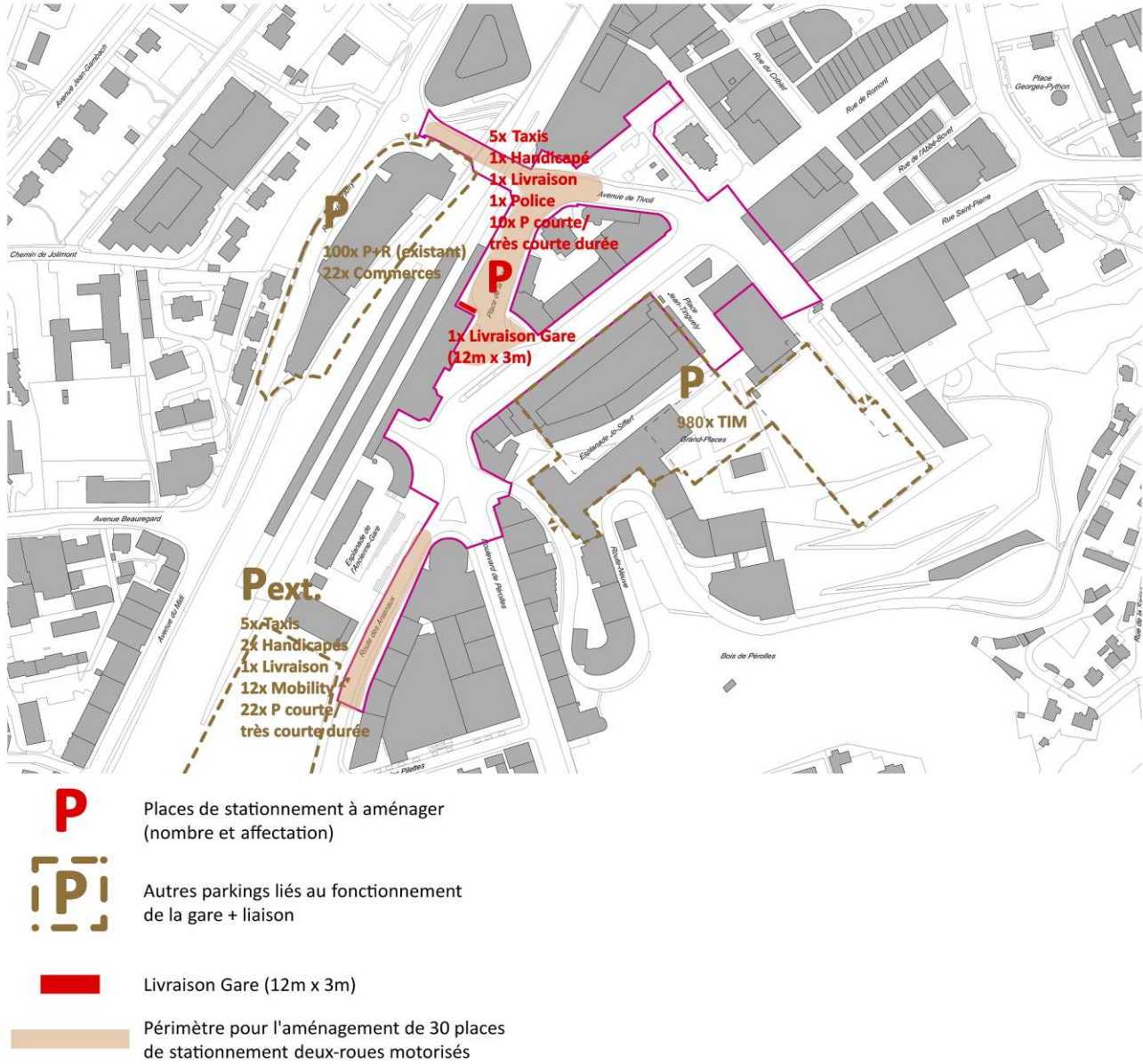


Figure 13 : stationnement

#### 3.4.2 Requalification du réseau routier

Le schéma de circulation retenu découle des perspectives qui sont données par le nouveau principe d'accessibilité aux parkings. Les usagers en provenance du Sud – Sud-Ouest passent par le boulevard de Pérolles et utilisent le nouvel accès par la Route-Neuve tandis que les usagers en provenance du Nord – Nord-Est passent par la rue St-Pierre et utilisent l'accès des Grand-Places. Cette configuration permet de garantir des accès depuis chaque côté de la Gare, tout en préservant la partie du centre-ville qui se trouve autour de la Gare (*en vert figure 14*). Le secteur du carrefour Richmond et la rue Louis-d'Affry, bien que non concerné par des restrictions de circulation, voit aussi ses conditions de circulation s'améliorer.

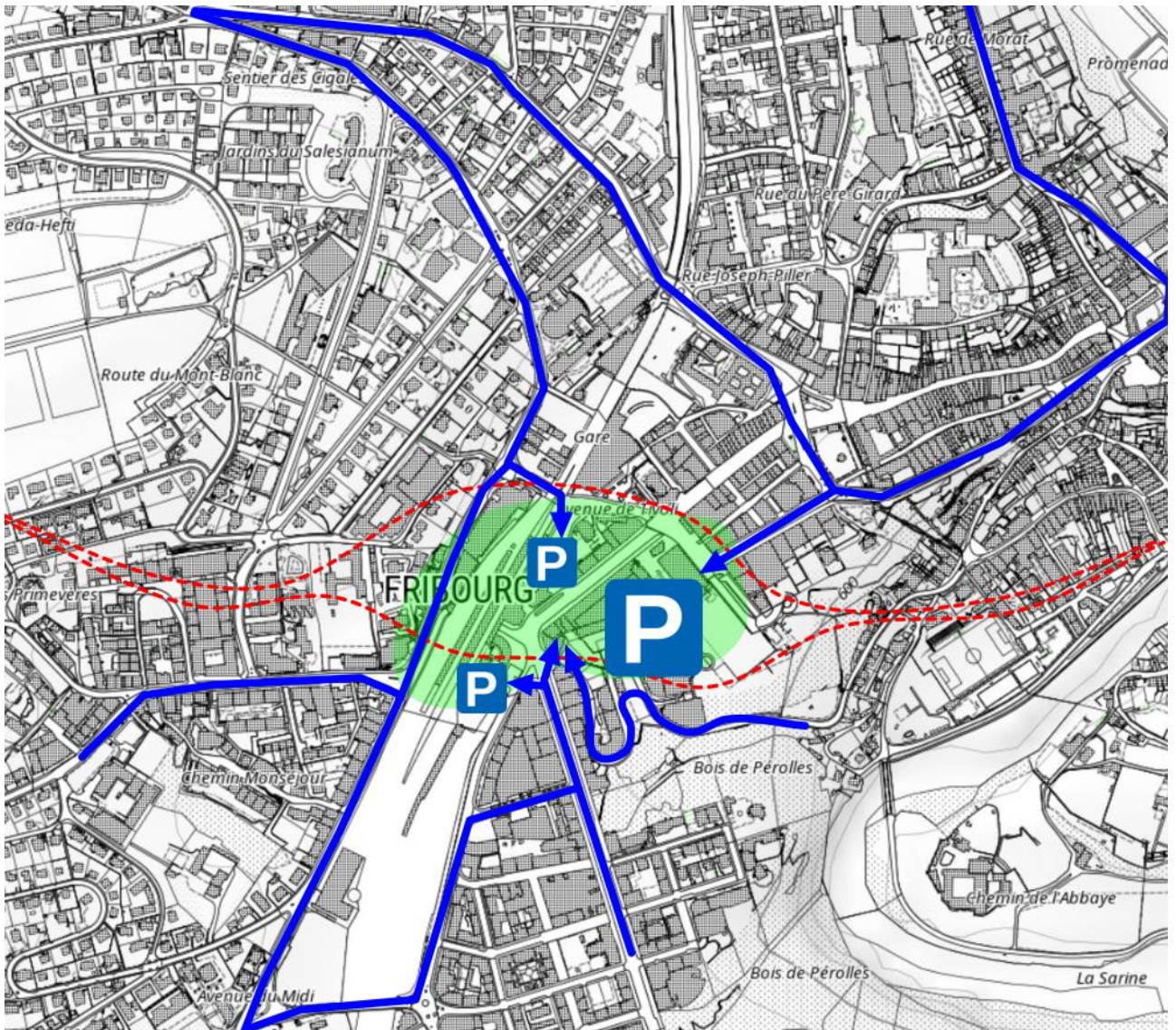


Figure 14 : nouvelle accessibilité au centre-ville

Dès lors que l'accessibilité est garantie sans avoir besoin du secteur Gare-Tivoli-Pierre-Kaelin, il devient opportun de supprimer également le trafic de transit de ces axes, afin de favoriser la vitesse des transports publics, la mobilité douce, améliorer la qualité de vie du secteur et réduire la fracture qu'il y a aujourd'hui entre la rue de Romont et le secteur de la Gare. Ce secteur, compris autour du carrefour du Temple, concentre des enjeux urbanistiques majeurs. Le schéma de circulation qui en découle est le suivant :

### Accessibilité future TIM et Livraisons



Figure 15 : schéma de circulation

### Avenue de la Gare

Le réaménagement de l'avenue de la Gare permet d'améliorer considérablement l'efficacité des transports publics et de la mobilité douce et ainsi la capacité du secteur. La suppression du trafic permet de gagner de l'espace et de simplifier le carrefour Péroles-Arsenaux-Route-Neuve, qui peut dès lors être réaménagé sur un principe de perte de priorité, sans régulation par feux ou giratoire (mesure qui est obligatoirement accompagnée par la mise en place d'un accès au parking des Grand-Places depuis le haut de la Route-Neuve). Ce nouvel accès permet aux voitures qui arrivent depuis le sud (Péroles) de bénéficier d'un itinéraire direct aux places visiteurs-clients du centre-ville, sans détour et de manière plus rapide qu'aujourd'hui, puisqu'il ne sera plus nécessaire de passer par l'avenue de la Gare et le carrefour du Temple. Ce nouvel accès au parking de liaison depuis le haut de la Route-Neuve a déjà été étudié et vérifié dans le cadre d'études préalables liées au PAD Gare-Sud.

L'étude menée par Basler&Hofmann permet de mesurer les impacts de la fermeture de l'avenue de la Gare sur le trafic automobile :

4'500 voitures de tourisme et 700 bus empruntent quotidiennement l'avenue de la Gare dans le sens descendant (données de février 2017). Sur ce nombre, une partie importante va vers les parkings des Grand-Places, en passant par la rue Pierre-Kaelin ou remontent l'avenue de Tivoli pour utiliser le parking de très courte durée liée à la Gare (dépose minute et services). Dans l'état futur, ces usagers pourront utiliser l'accès au parking de liaison depuis la Route-Neuve ainsi que la nouvelle aire de stationnement située dans le secteur de l'Ancienne Gare, avec un accès rapide aux quais grâce au nouveau passage inférieur. Ces changements n'incluent donc aucun report mais plutôt une simplification des accès.



Sur le solde de voitures restant, une partie va effectuer un report modal sur les transports publics et la mobilité douce. Ce report sera facilité par l'augmentation des vitesses commerciales des bus et la meilleure attractivité de la mobilité douce dans le centre. Il concernera avant tout les déplacements qui ont pour origine-destination la Ville de Fribourg (ex : Pérolles → Bourg, Pérolles → Alt, etc). Ce report modal est également un des buts du Projet d'Agglomération et il est effectif dans tous les projets de requalification de centre-ville, même si difficile à estimer car variable sur le long terme.

Le solde restant de voitures va se diluer ailleurs sur le réseau routier. Une partie qu'on estime faible va contourner la ville, par exemple par la route de la Fonderie ou par la route de Bourguillon. Il n'y aura donc pas d'incidence significative sur le réseau routier des communes voisines et les routes cantonales. Le reste va principalement contourner la Gare par l'axe « avenue du Midi → carrefour Richemond → rue Louis-d'Affry ». Enfin, une petite partie pourrait être tentée de transiter par les quartiers, notamment Gambach et la Basse-Ville, pour contourner le centre. L'effet du réaménagement sur ces secteurs (Basse-Ville, Gambach, carrefour Richemond) est détaillé ci-dessous.

Au final, on constate que les reports de trafic induit par la fermeture de l'avenue de la Gare concernent une charge de trafic très faible, d'un ordre de plusieurs centaines et un maximum de 2'000 voitures par jour, qu'on peut considérer comme faible par rapport à l'ensemble des flux de mobilité associés au secteur.

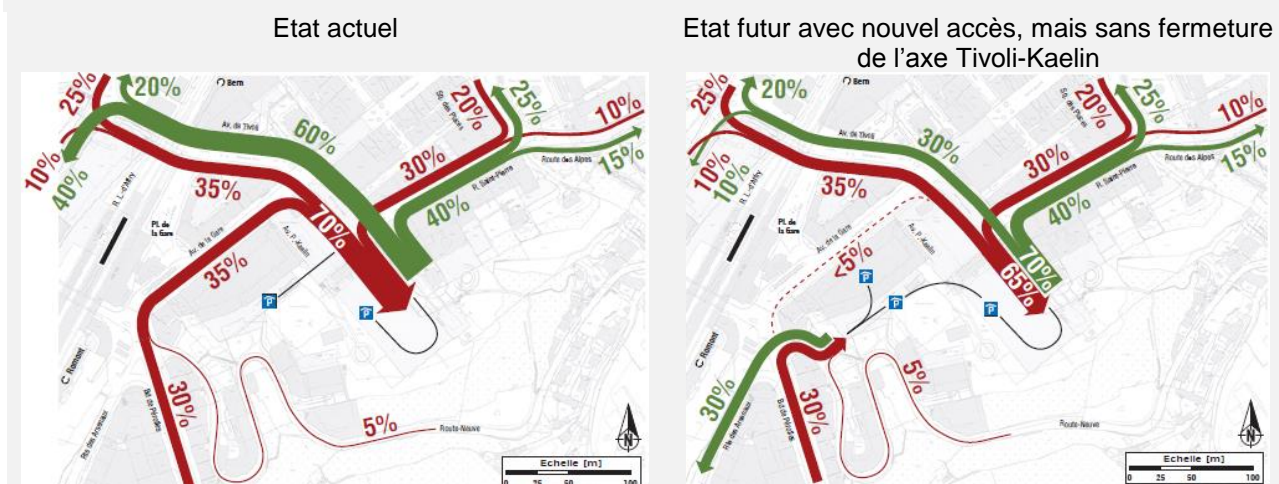
### Avenue de Tivoli – carrefour du Temple – rue Pierre-Kaelin

Dans le souci d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics et de reconnecter le secteur de la Gare à la rue de Romont d'un point de vue urbanistique, le carrefour du Temple (avenue de Tivoli – avenue de la Gare – rue Pierre-Kaelin) est réaménagé sur un principe de perte de priorité, sans régulation par feux ni giratoire. Ce réaménagement est accompagné d'une suppression du trafic individuel motorisé sur le bas de l'avenue de Tivoli et sur la rue Pierre-Kaelin, sauf livraisons et taxis.

L'accessibilité aux parkings des Grand-Places par le Nord / Nord-Est se fait ainsi uniquement par la rue St-Pierre et l'accessibilité depuis le Sud / Sud-Ouest par le haut de la Route-Neuve. Cet accès unique par la rue St-Pierre pour les usagers en provenant du Nord / Nord-Est, alors qu'il est possible aujourd'hui aussi par la rue Pierre-Kaelin, a été convenu avec l'exploitant du parking.

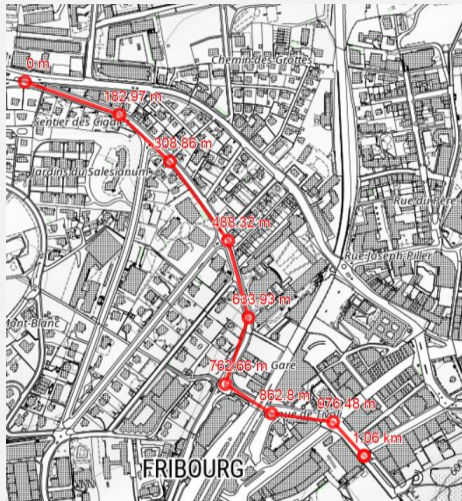
Là aussi, l'étude de Basler&Hofmann permet de mesurer les impacts de la suppression du trafic individuel motorisé sur ces axes.

Aujourd'hui, l'accessibilité des parkings se fait principalement par la rue Pierre-Kaelin (70% des entrées et 60% des sorties) et le reste par la rue St-Pierre. En cas de réalisation du projet de parking de liaison (sans autre aménagement lié au projet de la gare), cette proportion changerait radicalement grâce au nouvel accès depuis la Route-Neuve. La rue Pierre-Kaelin ne supporterait plus que 35% des entrées et 30% des sorties.

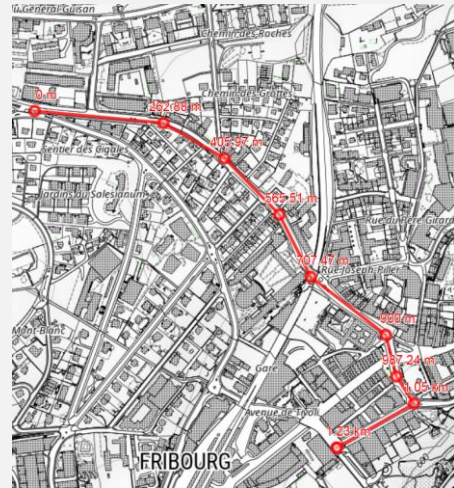


Sur ces flux restants passant par la rue Pierre-Kaelin plus des 2/3 tiers proviennent du Nord (secteur Jura, Givisiez, St-Thérèse). Pour ces usagers, il est facile d'adapter l'itinéraire en employant l'axe route du Jura – rue de Rome – rue de l'Hôpital – rue St-Pierre plutôt que de passer par l'axe avenue Louis-Weck-Reynold – avenue de l'Europe – avenue de Tivoli – rue Pierre-Kaelin. La distance induite par ce changement est de moins de 200 mètres, avec un itinéraire qui offre des bonnes conditions de circulation

Parcours par Tivoli (1'000 mètres)



Parcours par rue St-Pierre (1'200 mètres)



Pour les véhicules en provenance du carrefour Richemond, qui utilisent l'entrée du parking côté Grand-Places, le changement d'itinéraire pour ne plus emprunter la rue Pierre-Kaelin est un peu plus conséquent puisqu'ils devraient passer par l'avenue Jean-de-Montenach puis la rue de Rome, la rue l'Hôpital et la rue St-Pierre. Cet itinéraire reste possible mais ces usagers peuvent aussi plus simplement emprunter le Passage du Cardinal, Pérolles et le nouvel accès au parking depuis la Route-Neuve, avec un temps de parcours attractif.

Cette analyse permet de mettre en évidence les faibles impacts de la fermeture de la rue Pierre-Kaelin au trafic automobile et de valider une telle mesure, en relation avec les opportunités qu'elle offre.

Les usagers qui se rendent à la Poste, au parking des immeubles situés dans le secteur « Bâloise » ou encore au parking dépose-minute de la Gare ne sont pas affectés par ce changement puisque le haut de l'avenue de Tivoli reste ouvert au trafic. Les livraisons ne sont pas non plus impactées et pourront continuer à emprunter l'avenue de Tivoli et la rue Pierre-Kaelin.

La diminution du trafic motorisé permet un redimensionnement du gabarit de la chaussée, qui sera d'une manière générale réduit mais tout de même suffisant pour garantir une circulation fluide des bus. Les bouchons et ralentissement constatés aux heures de pointe dans le secteur du Temple seront totalement supprimés et les bus bénéficieront d'une vitesse commerciale adéquate à ces endroits. Les usagers des parkings des Grand-Places seront également avantagés puisqu'ils utiliseront la rue Saint-Pierre, qui sera entièrement dévolue à l'accès au parking, sans interférence avec du trafic de transit et donc sans risque de refoulement.

### Mesures d'accompagnement

Les mesures de fermeture au trafic individuel motorisé de l'avenue de la Gare et, dans une moindre mesure, de la rue Pierre-Kaelin et sur le bas de l'avenue de Tivoli vont induire une pression supplémentaire du trafic à d'autres endroits en ville. Les travaux liés au PA3 et à la révision du PAL anticipent déjà cette problématique dans leur planification, en prévoyant de requalifier le carrefour Richemond et d'aménager des mesures de lutte contre le trafic de transit en Basse-Ville et dans le quartier de Gambach.

L'étude menée en 2017 par le bureau Basler&Hofmann permet toutefois de démontrer que ces impacts seront finalement beaucoup plus faibles que prévus, notamment à cause de la création du nouvel accès au futur parking de liaison sur le haut de la Route-Neuve et par l'aménagement de places dépose-minute dans le secteur de l'Ancienne Gare.

Le réaménagement du carrefour Richemond est rendu nécessaire par la mise en service en 2023 du nouveau passage inférieur, qui débouchera à cet endroit. Ce projet est indépendant du réaménagement de la Gare mais il fait l'objet d'une synchronisation au niveau des réflexions. Le bureau Basler&Hofmann l'a pris en compte dans son étude, afin de vérifier son fonctionnement une fois que le projet de la Gare sera mis en œuvre. Actuellement, ce carrefour est très sollicité sur le mouvement « Rue Louis-d'Affry -> Avenue du Midi ». Toutefois la réalisation du parking de liaison et la création du nouvel accès sur le haut de la Route-Neuve permettra de soulager significativement ce mouvement. Cela s'explique par le fait qu'actuellement, toutes les voitures qui proviennent du Sud et qui accèdent au parking par l'avenue de la Gare et la rue Pierre-Kaelin, pour ensuite repartir vers leur origine doivent obligatoirement passer par le carrefour Richemond en

empruntant l'axe rue Louis-d'Affry -> avenue du Midi puisque l'avenue de la Gare est fermée en sens montant. Demain, ce flux n'existera plus et les voitures ressortiront du parking par l'accès à la Route-Neuve. Un report s'effectuera par contre sur le mouvement « Avenue du Midi -> Rue Louis-d'Affry » mais celui offre actuellement une réserve de capacité qui permettra d'absorber cette augmentation. Enfin, indépendamment du projet de la Gare, le carrefour subira à long terme les effets du report modal du trafic dans le centre-ville vers les transports publics et la mobilité douce (Projet d'Agglomération) et son réaménagement accélèra ce processus.

Concernant la Basse-Ville et Gambach, les craintes liées aux reports de trafic dans ces deux quartiers étaient fortement liées au risque de disfonctionnement du carrefour Richemond, suite à la mise en œuvre du projet de la Gare. Les études montrent que ce disfonctionnement n'aura pas lieu et qu'on peut même attendre, sur le long terme, une amélioration des conditions de circulation. Comme démontré plus haut, c'est au final des flux très faibles qui seront reportés ailleurs suite à la fermeture de l'avenue de la Gare, principalement sur le carrefour Richemond sur le mouvement avenue du Midi -> rue Louis-d'Affry, qui offre des réserves de capacités. Le reste, soit quelques centaines de voitures par jour au maximum, contournera la ville ou va essayer, si rien n'est entrepris de transiter par les quartiers de Gambach ou la Basse-Ville. Dans l'optique de pouvoir lutter contre cet éventuel trafic de transit, la Ville a inscrit dans le Projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération (PA3) le principe de mesures de restriction et modération de trafic dans les secteurs de la Basse-Ville et de Gambach. Les mesures à entreprendre doivent être planifiées et discutées en accord avec les quartiers concernés, afin de mettre en œuvre des outils adaptés. Initialement, les reports attendus dans ces quartiers n'étaient pas chiffrés précisément. Les études actuelles démontrent que ces flux seront finalement faibles à très faibles, ce qui permet d'être optimiste sur la possibilité de les gérer.

### **3.5 Conséquences sur les modes de transport**

#### **3.5.1 Circulation**

Le trafic de transit est fortement réduit dans le centre, ce qui favorise le trafic d'accessibilité, qui bénéficie ainsi de meilleures conditions de circulation. Une simplification des carrefours devient dès lors possible. Elle profite aussi aux automobilistes, qui peuvent circuler de manière plus fluide sur les axes encore ouverts au trafic.

#### **3.5.2 Stationnement et accès**

L'offre en stationnement est améliorée pour les visiteurs-clients du centre-ville et pour les usagers de la Gare et les conditions d'accès sont simplifiées. Les problèmes de bouchons constatés aux heures de pointe et les samedis seront également considérablement réduits, voire supprimés.

Une attention toute particulière est apportée aux places de livraison et à leur accessibilité, afin que le fonctionnement du secteur soit totalement garanti. Des places pour deux-roues motorisés en nombre limité sont également aménagées.

#### **3.5.3 Transports publics**

Sur l'avenue de Tivoli, la rue Pierre-Kaelin et l'avenue de la Gare, les lignes régionales et urbaines circulent en cohabitation avec les cycles, les livraisons et les taxis. Les arrêts de bus sont aménagés latéralement à la chaussée, afin de permettre le dépassement et sont redistribués afin de tenir compte du déplacement du centre de gravité de la Gare après la mise en service du nouveau passage inférieur. Les nouveaux arrêts créés, à l'extrémité de l'avenue de la Gare du côté Pérolles permettent également de diluer le nombre de bus arrêtés en face du bâtiment principal de la Gare et facilitent les correspondances avec les trains.

Les futurs abris voyageurs proposent une offre au minimum égale à la situation actuelle, avec si possible une amélioration de la surface abritée. Par rapport au résultat présenté dans le cadre du concours, l'avant-projet a permis d'identifier le besoin d'augmenter la couverture initialement prévue en abris bus et à vérifier sa faisabilité.

Le nombre de voyageurs en attente aux arrêts de bus sera limité dans le futur, d'une part par l'augmentation constante des cadences de bus mais surtout par le déplacement du centre de gravité de la Gare, qui va voir entre 30 et 40% de ses usagers utiliser le futur passage inférieur situé vers l'Ancienne-Gare, avec pour conséquence une meilleure répartition des voyageurs sur un périmètre élargi comprenant le début du boulevard de Pérolles, la route des Arsenaux et le bas de l'avenue Beauregard. Toutefois l'augmentation constante des usagers des transports publics va partiellement compenser cette dilution des voyageurs sur les arrêts, ce qui justifie le besoin d'une couverture suffisante en abris.

## Transports publics futurs

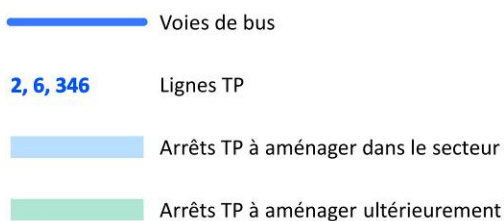
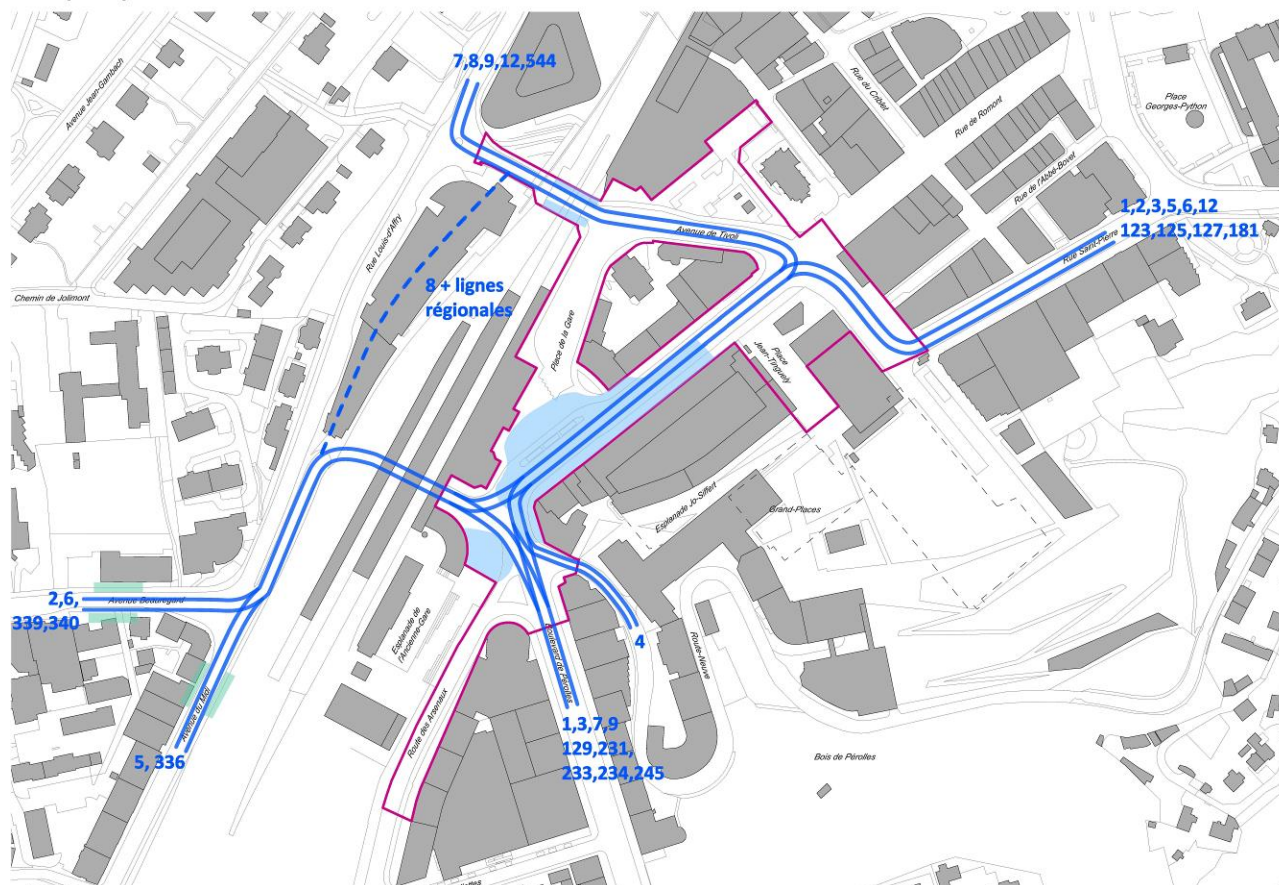


Figure 16 : transports publics

### 3.5.4 Cycles

La Gare est connectée au réseau cyclable par des liaisons continues, adaptées au contexte urbain traversé. Les vélos circulent en cohabitation avec les bus sur l'avenue de la Gare, la rue Pierre-Kaelin et le bas de l'avenue de Tivoli et avec les transports individuels motorisés sur le début de la route des Arsenaux, avant de se connecter à la future voie verte « Gare – Cardinal – Pérolles ». D'une manière générale, leur circulation est rendue beaucoup plus fluide et aisée par la suppression des carrefours à feux et la diminution du trafic automobile.

L'offre de stationnement pour les deux-roues est considérablement revue à la hausse. Actuellement le secteur de la Gare propose environ 250 places vélos, qui sont souvent de mauvaise qualité, avec un espace de stationnement principal situé dans le secteur du Colisée. Au final, le projet propose de doubler cette offre en surface pour la porter à 500 places de stationnement, toutes équipées de dispositif anti-vol / anti-chute, et pour au minimum la moitié d'entre elles, couvertes par des abris de qualité. L'offre prévue pour le stationnement des vélos se complétera avec le projet de la future vélostation intégrée dans le PAD Ancienne-Gare, qui offrira 400 places supplémentaires couvertes et sécurisées. Ainsi à terme, l'offre existante de 250 places vélos sera portée à 900 places, dont au minimum 650 places couvertes. Un emplacement est également prévu pour la station de vélos en libre-service (VLS), afin de conserver ce service à proximité immédiate de la Gare.

### Accessibilité et stationnement futurs vélos



Figure 17 : accessibilité et stationnement vélos

#### 3.5.5 Piétons

Des liaisons directes, rapides et sans obstacle assurent toutes les relations origine-destination (lignes de désir). L'avenue de la Gare, la rue Pierre-Kaelin et les portions de l'avenue de Tivoli et de la route des Arsenaux concernées par le projet sont aménagées avec des gabarits faibles, afin de limiter la vitesse des véhicules et faciliter les traversées piétonnes.

Les traversées régulées par feux dans le secteur de la Gare deviendront inutiles. Ce sera également le cas des traversées autour du carrefour du Temple puisque la suppression du trafic automobile dans ce secteur permettra une meilleure priorité à la mobilité douce.

L'espace public et les zones dévolues aux piétons sont systématiquement aménagées en prenant en compte les besoins liés aux personnes à mobilité réduite. Les cheminements piétons sont pensés de manière fonctionnelle, pour assurer des liaisons rapides et efficaces mais ils permettent également une mobilité liée à la flânerie et à la détente.

### Accessibilité future piétons



Figure 18 : accessibilité piétons

### 3.5.6 Fonctionnement général

Par rapport à la situation actuelle, le fonctionnement général de la mobilité proposé pour le secteur de la Gare va dans le sens d'une plus grande mixité des modes de transports. C'est une tendance qu'on retrouve actuellement dans la plupart des centres villes en Suisse et en Europe. Cette mixité prévalait déjà dans le passé, avant que l'automobile n'accapare une place prépondérante, qui a nécessité de confiner les autres usagers sur des espaces secondaires en séparant les flux pour des raisons de sécurité. Il est maintenant évident que cette séparation des flux gaspille énormément d'espace, péjore la mobilité douce et la vitesse commerciale des bus et n'est plus du tout compatible avec les enjeux actuels et futurs du secteur, notamment la montée en puissance des transports publics. Toutefois, ce retour à une plus grande mixité de l'espace public qui est envisagé ne signifie pas une absence de réglementation. Les priorités de circulations et les régimes de vitesses à appliquer dans le secteur seront étudiés avec soin durant l'élaboration du projet, en collaboration avec les acteurs concernés et tout spécialement les TPF. C'est également la qualité du traitement de l'espace public qui va permettre un bon fonctionnement de l'ensemble, par exemple en indiquant de manière intuitive aux usagers les espaces qui leur sont réservés. Ce fonctionnement plus « naturel » présente le double avantage d'offrir un très grand potentiel urbanistique et une plus grande efficacité, là où les flux de mobilité sont très importants, ce qui est le cas autour de la Gare.

## 3.5.7 Synthèse

Qui	Situation 2017	Situation après projet
<p>Voyageurs CFF-BLS-RER</p> <p>Voyageurs TPF</p> <p>Personne à mobilité réduite utilisant les transports publics</p>	<p>→ Un seul accès aux quais, par le bâtiment voyageur principal.</p> <p>☹️</p> <p>→ interface fonctionnelle (couverts pour voyageurs, quais) mais peu attractive. Les arrêts sont concentrées à un unique endroit (en face du bâtiment voyageurs).</p> <p>☹️</p> <p>→ quais pas aux normes, cheminement peu adaptés.</p> <p>☹️</p>	<p>→ Deux accès aux quais, par le bâtiment voyageur principal et le futur passage inférieur.</p> <p>😊</p> <p>→ Aménagement de qualité. Interface efficace et confortable. Les arrêts bus sont localisés de manière plus homogène sur l'ensemble de secteur (nouveau passage inférieur).</p> <p>😊</p> <p>→ aux normes, parcours sans bordure et pensé pour les PMR.</p> <p>😊</p>
<p>Piétons et cyclistes en transit à travers le secteur</p> <p>Cyclistes stationnant à la gare</p> <p>Usagers des vélos en libre service (VLS)</p>	<p>→ itinéraires pas attractifs avec de fréquentes coupures (feux, obstacles)</p> <p>☹️</p> <p>→ 250 places de mauvaises qualité, avec un parking couvert totalement encombré et peu attractif.</p> <p>☹️</p> <p>→ La station VLS se trouve à proximité de la gare</p> <p>😊</p>	<p>→ cheminements fluides de qualité, sans discontinuité.</p> <p>😊</p> <p>→ 500 places équipées de système anti-vo et anti-chute, avec une moitié couverte. A futur +400 places liées à la vélostation.</p> <p>😊</p> <p>→ La station VLS se trouve à proximité de la gare</p> <p>😊</p>
<p>Bus urbains et régionaux</p> <p>Automobilistes visiteurs-clients</p> <p>Automobilistes usagers de la gare (dépose-minute, place très courte durée)</p> <p>Automobilistes en transit</p> <p>Véhicules de livraisons</p>	<p>→ vitesse commerciale faible, fréquents stop aux carrefours et immobilisation aux heures de pointes.</p> <p>☹️</p> <p>→ 664 places, avec un accès qui n'est pas optimal et souffre de congestion.</p> <p>☹️</p> <p>→ Le parking est fonctionnel, mais sa localisation du parking à l'Est de la gare n'est pas favorable aux usagers en provenance du Sud / Sud-Ouest.</p> <p>☹️</p> <p>→ Transit possible, avec actuellement une proportion significative du trafic lié au transit.</p> <p>😊</p> <p>→ Les livraisons peuvent accéder aux différentes zones prévues à cet effet.</p> <p>😊</p>	<p>→ Trajet de bus entièrement sur site propre, sans attente aux carrefours.</p> <p>😊</p> <p>→ 980 places, avec des conditions d'accessibilité favorables.</p> <p>😊</p> <p>→ La division de parking de dépose minute + services en deux poches distinctes permet un meilleur accès, y compris pour le secteur de l'Ancienne Gare et du futur passage inférieur.</p> <p>😊</p> <p>→ Transit impossible par la fermeture de l'Avenue de la Gare, Tivoli, Pierre-Kaelin.</p> <p>☹️</p> <p>→ Les livraisons peuvent accéder aux différentes zones prévues à cet effet.</p> <p>😊</p>

## 4 Concours de projet, 2015-2016

### 4.1 Procédure

Dans le but d'obtenir le meilleur projet pour initier un réaménagement à court terme et répondre aux exigences de mise en concurrence selon la loi sur les marchés publics, le Conseil communal a opté pour un concours de projets à un degré en procédure ouverte, à l'intention d'architectes et/ou d'architectes paysagistes.

L'organisation du concours ouvert selon le Règlement SIA 142 était le garant de l'obtention de propositions de qualité, tant pour l'aménagement des espaces publics que pour le développement de solutions pour la réorganisation de l'interface transports publics des bus urbains.

### 4.2 Périmètre et programme du concours

Le périmètre du concours est illustré sur le plan ci-dessous

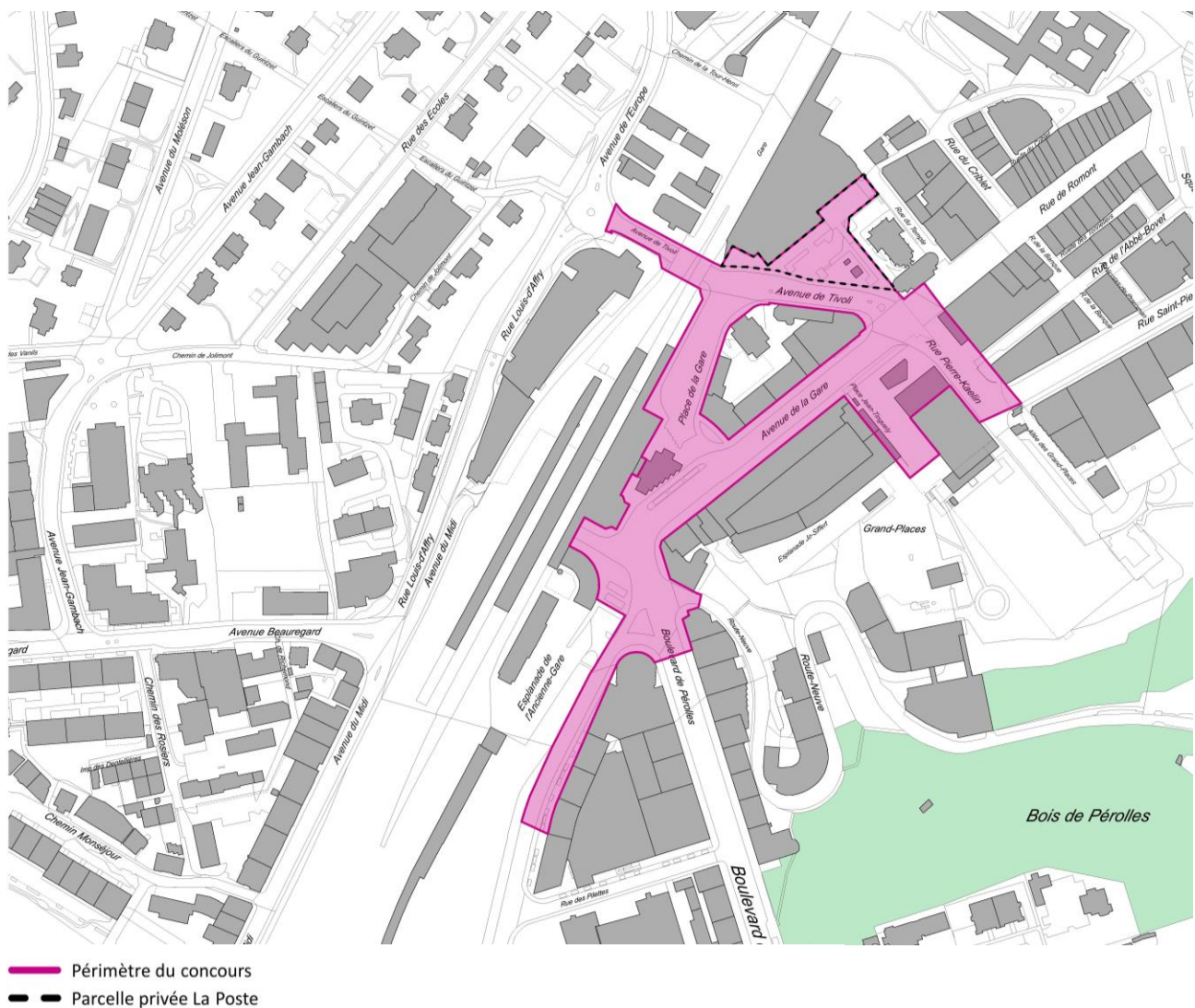


Figure 19 : périmètre du concours de projet

Il comprend les espaces suivants : Avenue de la Gare - Place Jean-Tinguely - Avenue de Tivoli - Rue Pierre - Kaelin - Extrémité Nord-Est de la route des Arsenaux - Extrémité Nord du boulevard de Pétrolles - L'esplanade de la Poste située sur un terrain privé - Le carrefour du Temple (Tivoli/Gare/Pierre-Kaelin) - Le carrefour des Grand-Places (Pierre-Kaelin / Grand-Places / Saint-Pierre) – Le carrefour Pétrolles / Arsenaux / Route-Neuve.



### 4.3 Objectifs du concours

Les objectifs à atteindre dans le cadre du concours de projet étaient multiples. Ils peuvent être regroupés en trois thématiques. Epurer, connecter, reconfigurer.

#### 4.3.1 Epurer

Actuellement, les divers espaces du périmètre du concours comprennent de multiples aménagements réalisés par secteurs, au fil du temps mais sans vision d'ensemble.

Afin de redonner de la place et de fluidifier les circulations dans ces espaces, il est nécessaire de libérer le sol des nombreux éléments qui entravent le déplacement des utilisateurs. Les coupures que sont les voies de circulation automobile, l'utilité et/ou la position des édicules tels que les kiosques, les arrêts de bus, la verrière de la gare ou encore la vélostation doivent être requestionnées. Certains éléments seront amenés à disparaître alors que d'autres trouveront une nouvelle position dans l'espace réaménagé. Supprimer et/ou repositionner ces éléments facilitera les accès aux piétons. L'épuration de ces espaces permettra de faire de la place et du même coup de faire LA PLACE.

Epurer ne signifie pas vider l'espace public de toutes ses composantes. L'objectif est de créer un lieu de vie à dimension sociale et de proposer des espaces favorables et appropriables par toutes et tous (piétons pressés, promeneurs ou personnes à l'arrêt) en fonction de l'usage du moment.

#### 4.3.2 Connecter

La place de la Gare est un lieu charnière en ville de Fribourg et permettra diverses connexions :

- Connecter la ville ancienne au plateau de Pérolles. En effet, la place de la Gare est un pivot entre la ville historique et les quartiers du XIX<sup>ème</sup> situés au sud, sur le plateau de Pérolles.
- Connecter les quartiers situés à l'est et à l'Ouest des voies de chemin de fer. La Gare n'offre qu'une seule façade à la ville. Elle doit donc s'ouvrir vers l'Ouest, afin d'éviter la dimension mono-face. Il faut garantir une Gare accessible de chaque côté et intégrée à la ville par la création d'un véritable réseau d'espaces publics. La place de la Gare servira d'interface entre les quartiers résidentiels des collines et le centre-ville, grâce aux différents passages inférieurs, dont le nouveau passage prévu au Sud, entre la route des Arsenaux et le carrefour Richemond.
- Connecter le chapelet de places du périmètre défini pour le concours. Le parvis devant la Gare, celui de l'Ancienne Gare, celui de la Poste et la place Jean Tinguely devant Equilibre doivent être reliés les uns aux autres. La connexion via les espaces publics permettra d'établir une continuité et une animation de la vie urbaine, depuis le boulevard de Pérolles et la route des Arsenaux jusqu'à la rue de Romont, en passant par la place de la Gare et en y intégrant les esplanades de la Poste et d'Equilibre. La dilatation de la place de la Gare permettra de réduire la convergence des flux, actuellement concentrés sur la place principale, par la création d'un réseau de places et d'une multiplication des accès.

#### 4.3.3 Reconfigurer

Le réaménagement doit permettre la mise en œuvre d'une réelle place, permettant aux habitants et aux passants de s'y sentir bien. Il doit favoriser les flux piétons et permettre aux usagers de s'orienter et de changer facilement de mode de transport, de jour comme de nuit. Il convient également de reconfigurer la mobilité et de repenser les arrêts des transports publics. L'agencement de l'interface de transports publics doit être structuré et fonctionnel, afin d'offrir un accès fluide, confortable et sûr aux usagers. Il est nécessaire d'assurer la lisibilité de l'interface de transports publics pour les usagers, de mettre en place des transbordements de qualité entre les différents systèmes de transports publics et de développer un agencement et une organisation de l'interface permettant d'absorber l'augmentation prévue des utilisateurs.

Une réflexion sur le traitement et la matérialité du sol doit être entreprise. Le positionnement des différents éléments de mobilier urbain qui composent la place doit être étudié (position des bancs, des arbres, des arrêts de bus, des mâts d'éclairage, des points d'eau, etc.).

#### 4.4 Déroulement du concours

Dans le cadre du concours, 32 projets ont été réceptionnés et analysés par un jury. Dans le but d'intégrer toutes les recommandations et contraintes utiles au développement et à l'obtention d'un projet de qualité, le programme du concours, avalisé par le Conseil communal, a été établi et approuvé par les membres du jury.

Donnant suite à deux jours de délibération, le jury s'est prononcé à l'unanimité en faveur du projet **JO** développé par l'équipe composée des bureaux **Hager Partner AG**, architecte paysagiste à Zürich, **Basler&Hofmann AG**, entreprise d'ingénieurs-conseils et de planification à Zürich et **Van de Wetering**, architecte à Zürich. Le Conseil communal, se fiant aux nombreuses qualités reconnues au projet lauréat, a pris la décision de suivre la recommandation du jury et de lui attribuer le mandat pour la poursuite des études dans le cadre du concours de projet.

#### 4.5 Le projet lauréat : appréciation et recommandations du jury



Figure 20 : projet lauréat

Dans le cadre des délibérations du concours, le jury a mis en avant les points positifs, ainsi que les recommandations concernant le projet retenu. En voici une synthèse :

*« Les auteurs du projet proposent de reconstituer un ensemble spatial généreux en reliant la place de la Gare à l'esplanade de l'Ancienne Gare en libérant l'espace public de tout élément encombrant. Cette unité retrouvée est soulignée par la mise en place d'un sol homogène en asphalté allant de façade à façade sur l'ensemble du périmètre. Seule la place de la Gare est constituée d'un tapis de pavés en pierre naturelle à la surface sciée, soulignant son statut dans l'espace urbain. La mise en valeur de la fontaine Jo Siffert ainsi que du pavillon, regroupant le kiosque et le magasin de fleurs, sous un bosquet d'arbre devant la tour de la Bâloise, permet de redonner toute sa valeur à la place de la Gare. »*

*« Dans ce même processus de mise en valeur, l'esplanade de la Poste accueille un parc surélevé qui se différencie tant par sa nature au sol, que par son bosquet d'arbres et redonne une réelle identité à ce lieu. Les auteurs définissent l'avenue de la Gare comme un nouveau boulevard urbain. Cette proposition est encore soulignée par l'alignement d'arbres de part et d'autre de l'avenue, mais également par la présence de caniveaux à ciel ouvert, cherchant la continuité avec la rue de Romont et permettant de définir les voies de bus dans la partie centrale, sans pour autant compromettre le déplacement des piétons. »*

*« Les arrêts de transport public, complétés chacun par un couvert protégeant des intempéries, sont prévus devant la place de la Gare et au niveau du carrefour Pérolles/Arsenaux, permettant de ce fait une distance de transbordement adéquate que ce soit depuis le bâtiment voyageur de la Gare ou depuis le futur deuxième accès aux voies. L'accès aux places de dépose-minute s'effectue de manière subtile avec une différenciation du traitement du sol aux entrées/sorties du périmètre, ceci sans régulation de flux. »*

*« L'éclairage de la place est composé de grands mâts sur lesquels sont intégrés l'éclairage fonctionnel ainsi que la mise en lumière des façades environnantes importantes. Cette proposition permet de limiter au maximum l'encombrement dû au mobilier urbain. La mise en valeur d'éléments verticaux offre un cadre visuel aux usagers, ce qui participe à améliorer le sentiment de confort. Cet éclairage est complété par des éléments plus bas, sur les trottoirs, à l'échelle des piétons. Les luminaires installés dans la fontaine Jo Siffert la rendront vivante et emblématique durant la nuit. Un éclairage adapté est intégré aux couverts des transports publics. Il est également proposé de travailler sur les passages inférieurs ce qui renforcera le lien*

entre l'avant et l'arrière de la Gare. L'éclairage public fonctionnel des espaces environnants reste dans la continuité des installations existantes. »

« Le jury a apprécié la générosité de l'espace urbain, la qualité et la justesse des propositions des auteurs, particulièrement pour l'emplacement de la fontaine Jo Siffert sur la place de la Gare et le traitement de cette dernière, mais aussi pour l'efficacité de l'interface entre celle-ci et les transports publics. La simplicité du revêtement proposé contribue aussi à la mise en valeur des éléments importants du périmètre et est tout à fait approprié, tant d'un point de vue de l'utilisation, notamment grâce à des lignes de marquages pour les non-voyants, que de la durabilité. »

« Le jury s'interroge toutefois sur la proximité de la fontaine Jo Siffert et du pavillon sur la place de la Gare, rendant l'accès au kiosque relativement exigu, tout comme sur l'aménagement (plantation et nature du sol). Idem en ce qui concerne la plantation et la nature du sol devant la Banque Cantonale de Fribourg. En effet, si au niveau de la diversité des espaces la proposition reste cohérente, l'endroit choisi n'est pas des plus attractif. En ce qui concerne le traitement proposé sur la place Jean Tinguely, le jury regrette le manque d'informations et aurait souhaité connaître les intentions des auteurs sur les connexions avec les niveaux aux alentours. »

« La qualité, la simplicité et l'économie de moyen, tout comme la différenciation des traitements de l'éclairage en fonction des lieux et des usages sont reconnus par les spécialistes du jury. Ils remarquent cependant que l'illumination des arbres sur la place de la Gare va engendrer des nuisances lumineuses pour les usagers. Le jury souligne enfin que le projet possède un fort potentiel d'évolution et qu'il est en adéquation avec les développements futurs de la ville. »



Figure 21 : place de la Gare

## 5 Description du projet

Le projet lauréat a été retenu par le jury pour la qualité des propositions émises. Toutefois, il ne sera pas réalisé tel quel. Les propositions illustrées par les plans, coupes et images de synthèse sont des esquisses issues du concours et de la toute première phase de l'avant-projet. Le crédit d'étude faisant l'objet du présent Message permettra de développer le projet. Il convient donc de tenir compte du potentiel d'évolution des propositions jusqu'au dessin des plans d'exécution. Le résultat du concours sert de base à l'établissement de l'avant-projet puis du projet, qui démarrera après l'obtention du crédit d'étude. Les propositions illustrées ci-dessous sont donc amenées à évoluer. Le jury du concours émettait plusieurs recommandations qui devront être intégrées dans les réflexions, lors de l'élaboration du projet.

Une première phase d'avant-projet (4%) s'est déroulée de janvier à avril 2017 et a permis de répondre en partie aux critiques émises par le jury du concours d'architecture. Le bureau Hager Partner a donc approfondi ses réflexions et apporté des précisions sur certains aménagements proposés dans le concours. Cette phase a également permis d'effectuer l'estimation sommaire des coûts du projet, qui permet aujourd'hui de solliciter le crédit d'étude par le biais du présent Message.

### 5.1 Place de la Gare, carrefour route des Arsenaux et boulevard de Pérolles

L'esplanade de l'Ancienne Gare et la place de la Gare s'expriment clairement dans l'espace généreux défini entre la tour de la Bâloise et la future tour CFF de l'Esplanade. Le projet d'aménagement comprend ces deux esplanades comme une seule place et les considère comme un ensemble urbain en soi. Cette lecture de l'espace urbain n'est possible que par le démontage de la verrière située devant le bâtiment de la Gare. La place peut alors se révéler clairement et cela, sans perdre son échelle humaine.

Le langage intemporel des revêtements de sols et des matériaux donne à la place élégance, ordre et identité. Le revêtement homogène d'asphalte présent dans le quartier de la Gare se prolonge sur la place de la Gare. Le sol particulier en pavés de pierre naturelle et à la surface sciée est choisi pour distinguer le devant de la

Gare du reste de l'aménagement. Au centre de cette surface pavée, la fontaine "Jo Siffert" met en scène le vide de la place. Cet espace est libre de fonction et de nombreux usages peuvent s'y inscrire.

Chacun, qu'il soit promeneur, passant pressé ou habitant y trouvera la qualité de séjour qu'il escompte. Un bosquet composé d'arbres hautes tiges, situé entre la tour de la Bâloise et la fontaine accueille un pavillon avec kiosque et magasin de fleurs. Sous l'ombre des frondaisons, des bancs invitent au repos et à l'observation de l'effervescence citadine. Un caniveau à ciel ouvert, en périphérie de la surface pavée, recueille les eaux de pluie. Un alignement d'arbres planté du côté du viaduc ferroviaire offre une ombre bienfaisante le long des boutiques et des cafés.

Le projet de concours prévoyait la plantation d'arbres devant le bâtiment de la Banque Cantonale réalisé par l'architecte Mario Botta, contribuant à la disparition de la façade derrière un écran végétal. Afin que toutes les façades participent de la même manière à la définition du carrefour, il a été décidé de retirer ces arbres du projet.



Figure 22 : place de la Gare

La place ainsi définie peut remplir son rôle de pôle multimodal par l'articulation des différents flux. Le voyageur quitte le train pour prendre le bus qui attend sur la place et vice-versa. Les bus sont regroupés en un lieu définissant un fonctionnement évident des flux. Le cheminement entre l'arrêt des bus et la Gare est clairement indiqué. Il est balisé par des bandes podotactiles pour les personnes malvoyantes. Les abris sur le quai des bus protègent des intempéries. La surface d'attente couverte actuelle sur la place de la Gare a été augmentée à 185 m<sup>2</sup>, correspondant aux normes. La phase d'avant-projet a permis de définir le nombre et la position provisoire et indicative des couverts nécessaires au bon fonctionnement de l'interface des transports publics. Leur nombre et leur position sont encore à étudier.

La définition d'un emplacement central des arrêts de bus situés sur l'avenue de la Gare et dans le carrefour boulevard de Pérolles / avenue de la Gare confirme l'idée de réunification des deux esplanades en un seul espace. Le concept propose de regrouper les lignes 4 et 8, afin de créer une ligne diamétrale pour que la Gare ne serve plus de terminus pour ces deux lignes. Tous les arrêts de bus des lignes urbaines seront ainsi regroupés sur la place de la Gare, afin de créer un nœud de correspondance bus-bus et d'améliorer l'orientation des voyageurs. A noter qu'en cas d'incompatibilité avec l'exploitation, les arrêts des lignes 4 et 8 pourraient être maintenus dans la gare routière. En outre, deux arrêts de bus des lignes urbaines principales seront localisés à proximité du secteur de l'Esplanade, afin de faciliter les correspondances trains bus par le futur passage inférieur et de favoriser ainsi une répartition équilibrée des voyageurs sur les quais de la Gare.



Figure 23 : Esplanade de l'Ancienne Gare

L'accessibilité à la Gare pour les transports individuels motorisés est assurée par le nord depuis l'avenue de Tivoli, et par le sud depuis la route des Arsenaux, où des places de stationnement liées aux diverses fonctions de la gare (3 livraison, 10 taxis, 30 parking courte durée, 3 handicapés, 12 mobility) sont aménagées. Les places deux-roues motorisés sont également réparties de manière équilibrée à proximité des deux entrées de la Gare. Dans un souci de fluidité de la circulation, la largeur de la route des Arsenaux a été portée à 6.20 mètres, afin de permettre le croisement des bus de la ligne 5. L'avenue de la Gare est aménagée avec des gabarits minimaux et adaptés, afin de limiter la vitesse des bus et faciliter les traversées piétonnes. Les vélos circulent en cohabitation avec les bus sur l'avenue de la Gare. Les aménagements de stationnement de vélos sont localisés de manière équilibrée à proximité de l'entrée principale et de l'entrée du nouveau passage inférieur sous l'Esplanade de l'Ancienne Gare.



Figure 24 : la place de la Gare depuis « La Bâloise »



Figure 25 : la place de la Gare depuis le Buffet de la Gare

## 5.2 La fontaine Jo Siffert

Le projet lauréat propose d'implanter la fontaine Jo Siffert devant le bâtiment de la Gare. Le jury a souligné la justesse de la position de la fontaine dans le périmètre du concours mais il s'est toutefois interrogé sur la proximité qu'elle entretient avec le pavillon abritant le kiosque et le magasin de fleurs. L'avant-projet permettra d'approfondir le rapport du bassin au pavillon du kiosque, ainsi que d'étudier les tracés entre le bâtiment de la Gare et l'avenue du même nom. Il permettra également de définir le traitement du sol ainsi que le nombre et la position des arbres, afin d'améliorer la fluidité piétonne entre la Gare et les arrêts de bus ainsi que de faciliter l'accès au pavillon du kiosque.

Les arguments en faveur du déplacement de la fontaine sur la place de la Gare sont nombreux et de plusieurs ordres. En mai 2001, les ayants droit et les amis de Jean Tinguely ont adressé une demande à la Ville de Fribourg afin de reconsidérer la position du monument dans la cité.

*«Au cours des ans le paysage des Grand-Places s'est tellement modifié, que la fontaine de Jean Tinguely se trouve reléguée dans un coin pour ne pas dire cachée».*

*«Afin de redonner à cette œuvre la place qu'elle mérite, et ainsi de marquer également l'attachement de Fribourg à celui qui est à la fois le plus grand artiste fribourgeois de tous les temps et aussi l'un des plus grands du XXème siècle au niveau mondial, il serait judicieux de profiter du réaménagement de cette place pour déplacer cette fontaine».*

*«Le déplacement ne va certainement pas à l'encontre de l'idée de Jean Tinguely, puisque ce dernier avait demandé que le bassin soit constitué d'éléments démontables pour faciliter son déplacement».*



Figure 26 : position de la fontaine lors du concours



Figure 27 : matérialité de la place

En matière de protection, la fontaine est recensée en valeur A mais elle n'est pas encore formellement protégée dans le Plan d'aménagement local (PAL) de la Ville de Fribourg. Une mesure de protection sera proposée dans le cadre de la révision générale du PAL, qui est actuellement en cours.

La fontaine ne figure pas dans la liste des objets classés d'importance nationale de l'Office fédéral de la culture (OFC) mais elle est par contre inscrite à l'inventaire fédérale de la Protection des biens culturels en cas de conflit armé (PBC) comme objet de valeur A, donc d'importance nationale. Toutefois, la portée légale de cet inventaire est limitée aux mesures à prendre en cas de guerre ou de catastrophe. Cet inventaire est du ressort de l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP). Il est établi et mis à jour avec la section recensement du Service des biens culturels (SBC).

En termes techniques, l'installation actuelle se présente sous la forme d'un local situé sous la fontaine, elle est vieillissante et son accès non sécurisé par une trappe est peu adéquat. L'exploitation est relativement complexe et les éléments techniques datent de la construction de la fontaine. L'efficacité du système actuel n'est donc plus optimale. Une remise aux normes permettrait une meilleure efficacité du système, un coût d'exploitation réduit et une meilleure sécurité. En effet, le tableau électrique se trouve dans le local potentiellement inondable.

La fontaine atteint une consommation annuelle d'eau de 3'657'000 litres ce qui équivaut à environ 10'000 litres/jour. Elle est vidangée de ses 70'000 litres, remplie et traitée au chlore toutes les semaines en été.

Du point de vue spatial, le chantier du PAD Gare-sud (cf. chapitre 2.2) isolera encore un peu plus la fontaine de Jean Tinguely. De plus, les nombreuses transformations effectuées dans le secteur depuis la construction de la fontaine font que l'aménagement actuel ne correspond plus à celui imaginé par Jean Tinguely. De nouveaux cheminements ont été créés, l'accès direct depuis l'hôtel a été fermé et la création d'un banc sur 1/3 du pourtour de la fontaine a modifié le projet originel.

Le déplacement de la fontaine de sa position actuelle aux Grand-Places sur la place de la Gare a été soumis à la Commission des biens culturels le 9 mars 2017. Cette dernière admet que le déplacement de la fontaine est possible, moyennant la prise en compte de la pente de la place, de la proximité de l'édicule du kiosque ainsi que des cheminements piétonniers sur la place de la Gare, dans les études qui seront menées dans le cadre de l'avant-projet. Cette conclusion permet donc d'envisager le déplacement de la fontaine Jo Siffert, dans le respect de l'œuvre réalisée par Jean Tinguely. L'octroi du crédit d'étude doit permettre d'approfondir l'épure de l'espace autour de la fontaine, ainsi que d'en définir la position la plus judicieuse sur la place.

### 5.3 L'avenue de la Gare comme nouveau boulevard urbain

Cette avenue se voit définie comme un nouveau boulevard urbain. La qualité de l'espace est confortée par la plantation complémentaire d'arbres. Les alignements d'arbres existants le long de l'avenue de la Gare et de la route des Arsenaux sont prolongés jusqu'à la place. Un sol homogène en asphalté s'étend sur toute la largeur de la rue, de façade à façade et jusqu'à la surface pavée de la place de la Gare, avec le moins de différence de hauteurs possible.



Figure 28 : avenue de la Gare, élévation sud



Figure 29 : avenue de la Gare, élévation nord

A l'avenue de Tivoli, la rue Pierre-Kaelin et l'avenue de la Gare, les lignes de bus régionales et urbaines circulent en cohabitation avec les cycles, les livraisons et les taxis. Les arrêts de bus sont aménagés latéralement à la chaussée, afin de permettre le dépassement.

Le dimensionnement minimal des voies de bus permet la redistribution de l'espace de l'avenue. Le gabarit de la chaussée est redistribué. Des caniveaux à ciel ouvert définissent la partie centrale du profil de l'avenue, sur laquelle les bus circulent. Le principe de caniveaux est repris du principe existant à la rue de Romont. Ils délimitent de généreux trottoirs. Les façades sont dégagées de tout élément de mobilier urbain. Les bancs, mâts d'éclairage et arceaux à vélos sont organisés sous les arbres.



Figure 30 : matérialité de l'avenue de la Gare



Figure 31 : avenue de la Gare

#### 5.4 Esplanade de la Poste / Avenue de Tivoli

L'espace triangulaire défini par le bâtiment de la Poste, les logements de l'avenue de Tivoli et le Temple devient un espace public de qualité à part entière. Le triangle central se transforme en un "parc de poche" dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par la Poste seule. Surélevé de quelques marches et planté d'un bosquet d'arbres, le parc accueille de nouveaux usages : arceaux à vélos et fontaine à boire. Le kiosque existant est maintenu. Les façades sont dégagées afin d'assurer une circulation piétonne fluide et les trottoirs sont élargis aux dimensions souhaitées. L'avenue de Tivoli et la rue Pierre-Kaelin sont aménagées avec des gabarits minimaux afin de limiter la vitesse des véhicules et de faciliter les traversées piétonnes.



Figure 32 : avenue de la Gare, avenue Tivoli et parc de la Poste

L'accessibilité à la Gare est assurée depuis l'avenue de Tivoli où des places de stationnement liées aux diverses fonctions de la Gare (2 livraison, 5 taxis, 10 parking courte durée, 1 pour personnes handicapées) sont aménagées. Les places deux-roues motorisés sont également réparties de manière équilibrée, à proximité des deux entrées de la Gare. Les vélos circulent en cohabitation avec les bus sur la rue Pierre-Kaelin et l'avenue de Tivoli. Les carrefours sont aménagés sans régulation de flux, permettant la réduction des charges de trafic et la simplification des mouvements.

#### 5.5 Place Jean Tinguely / Rue Pierre-Kaelin / Rue Saint-Pierre

La place Jean Tinguely est un espace public majeur entre la place de la Gare et la place Georges-Python. Il doit également jouer le rôle d'articulation entre la ville et le grand paysage qui pénètre en ville par les Grand-Places. Afin d'y parvenir, l'avant-projet propose de prolonger le revêtement du sol de l'avenue de la Gare sur la place Jean Tinguely. Il propose également de prolonger les structures végétalisées des Grand-Places jusque devant Equilibre, puis de retravailler les actuelles différences de niveaux par des marches et des rampes. Il conviendra également de retravailler l'expression de l'édicule permettant l'accès à la galerie commerciale, afin de la rendre plus perméable et conviviale. Une fonction commerciale pourrait compléter les installations. L'étude complète de cet espace sera développée dans le cadre de la mise au point du projet.

Par ailleurs, en approche du périmètre de la Gare, sur la rue Saint-Pierre et le début de l'avenue de Tivoli, les bus circulent en mixité avec les TIM. Des arrêts sur chaussée permettent aux bus de se placer en tête de file sur la rue Saint-Pierre.





Figure 33 : place Jean Tinguely

## 5.6 Eclairage

La place de la Gare et les espaces adjacents sont dotés d'un concept d'éclairage particulier. Il prend en compte l'éclairage de sécurité exigé dans les espaces publics et traduit la nuit le parti d'aménagement par un éclairage d'ambiance. Des mâts s'élèvent sur la place de la Gare, assurant un éclairage de l'espace et mettant en scène les bâtiments qui composent le cadre de la place (les bâtiments historiques de la Gare et les deux tours). La fontaine "Jo Siffert" équipée de spots immergés constitue le « highlight » de la nuit alors que les bosquets d'arbres rayonnent d'un doux halo lumineux. En contraste, la qualité lumineuse de l'avenue de la Gare reste homogène et neutre, par le maintien des éclairages de la ville.



Figure 34 : plan de l'éclairage

## 6 Conduite du projet

Le cahier des charges du mandataire étant déterminé, il importe que ce dernier puisse se référer au Maître d'ouvrage afin d'obtenir les informations, préavis et validations nécessaires au développement du projet. Pour ce faire, deux organes conduisent le projet : la Commission technique (COTECH) et le Comité de pilotage (COPIL) désignés par le Conseil communal. Les services cantonaux (Service des bâtiments et Service des biens culturels) et les Transports publics fribourgeois y sont associés.

## 7 Estimation sommaire des coûts de l'ouvrage

L'estimation sommaire des coûts du projet à  $\pm 25\%$  comprend :

- Les travaux préliminaires
- Les bâtiments (pavillon du kiosque, local technique de la fontaine, accès au centre commercial)
- Les aménagements extérieurs
- Les frais secondaires
- Les honoraires
- Les salaires
- La procédure de choix du mandataire (concours, préparation, etc.)

Etudes et réalisation	Coût ouvrage TTC +/- 25%
Travaux CFC* 1,2 et 4	14'093'136.00
Honoraires CFC* 49	2'470'003.00
Frais secondaires CFC* 5	2'068'416.00
Procédure choix mandataire (Concours + préparation)	500'000.00
Salaires (2018 à 2021)	240'000.00
Communication	60'000.00
<b>TOTAL</b>	<b>19'431'555.00</b>

\* Code des frais de construction (1 : travaux préliminaires, 2 : bâtiments, 4 : aménagements extérieurs, 49 : honoraires, 5 : frais secondaires)

## 8 Financement du projet

### 8.1 Subventions de l'agglomération

Le Projet d'Agglomération est en premier lieu l'instrument de planification destiné à améliorer le système des transports des agglomérations et à coordonner l'urbanisation et les transports en intégrant l'aspect environnement. En collaboration avec les communes, l'Agglomération de Fribourg est en charge de l'élaboration du Plan directeur régional contenant des stratégies et des mesures qui déterminent à quoi devrait ressembler le futur développement de l'agglomération. Le Plan directeur de l'agglomération fait office de projet d'agglomération pour la Confédération. Il lie les autorités et s'impose aux Communes.

Conformément à la loi sur le fonds d'infrastructure, la Confédération participe au financement des mesures issues des projets d'agglomération qui améliorent les infrastructures de transport.

Le Projet d'Agglomération de 2<sup>ème</sup> génération a été soumis en fin d'année 2011 et évalué par la Confédération en 2012 et 2013. En 2014, les Chambres fédérales ont libéré les crédits pour l'étape commençant en 2015. Ainsi, les subventions du PA2 découlent d'un accord de prestations et peuvent être considérées comme acquises.

Concernant la place de la Gare, un objet avait été proposé dans le PA2 dans la tranche A (2015-2018 élargie à 2027). Il s'agit de «Place de la Gare avec réorganisation interface TP des bus urbains et de l'avenue de la Gare». A l'époque cependant, le projet proposé dans le PA2 avait été estimé en dessous de l'estimation actualisée des coûts du projet, soit CHF 4'880'000.- HT, valeur 2005.

Les financements de l'Agglomération relatifs aux projets du PA3 ne seront garantis qu'à la décision des Chambres fédérales, lors de la libération des montants du fonds d'infrastructure, soit à l'automne 2018.

Le tableau ci-dessous indique les sources de financements potentielles pour les Projets d'agglomération (PA) par :

- le fonds d'infrastructure fédéral : part estimée à 40% du montant du PA si les subventions sont acceptées.
- l'Agglo : part de 10% si les subventions fédérales sont acceptées.

La Ville de Fribourg finance le solde restant

Objet	Coût 2005 selon accord prestation HT	Coût Agglo indexé TTC 2015	Montants inscrits au plan quinquennal	Fonds d'infrastructure 40%	Agglo 10 %
Place de la Gare avec réorganisation interface TP des bus urbains et de l'Avenue de la Gare (PA2) 12.1	4'880'000.00	6'115'043.00	8'795'000.00	2'446'017.20	611'504.30
<i>Place de la Gare (inclus Esplanade Equilibre), Place Jean Tinguely, Av. Tivoli, Rue Pierre Kaelin et Route des Arsenaux (PA3)3M03.09*</i>		9'625'000.00	9'625'000.00	3'850'000.00	962'500.00
<b>TOTAL sans les salaires</b>	<b>4'880'000.00</b>	<b>15'740'043.00</b>	<b>18'420'000.00</b>	<b>6'296'017.20</b>	<b>1'574'004.30</b>

\* Pour le PA3, la contribution du fonds d'infrastructure et de l'Agglomération ne sera assurée qu'une fois la décision des chambres fédérales formalisée par la libération des montants à l'automne 2018

## 8.2 Financement de tiers

### CFF Immobilier

Une convention a été fixée avec CFF Immobilier. Elle stipule que :

- a) pour la réalisation de l'Esplanade ainsi que la prise en charge du réaménagement de la route des Arsenaux, la participation financière des CFF est fixée à 50% du coût des travaux d'aménagement, le montant est plafonné à CHF 531'750.-
- b) CFF immobilier participera aux frais d'étude et aux coûts des travaux pour un montant forfaitaire de CHF 1'200'000.- TTC, initialement prévu pour le démontage de la marquise.

### La Poste

Le triangle situé devant la tour de la Poste sera financé par celle-ci et n'a pas fait l'objet d'une estimation sommaire des coûts.

### Office fédéral des transports et CFF infrastructure

La réalisation du nouveau passage inférieur depuis la route des Arsenaux vers le carrefour Richemond fait l'objet d'une convention passée entre l'OFT, les CFF et la Ville de Fribourg qui ne concerne pas le présent Message.

## 8.3 Financement : répartition globale

Le tableau ci-dessous présente le coût total du projet et liste les diverses sources de financement pour le projet de la requalification de la place de la Gare et de ses abords.

	<b>TTC, 2016</b>
<b>Coût total du projet, estimation 05/2017</b>	19'431'555.00
<b>Montant PA2 (50% de CHF 6'115'043.-)</b>	3'057'521.00
<b>Montant PA3* (50% de CHF 9'625'000.-)</b>	4'812'500.00
<b>CFF immobilier plafonné</b>	531'750.00
<b>CFF immobilier</b>	1'200'000.00
<b>Solde Ville de Fribourg</b>	9'829'784.00

\* Pour le PA3, la contribution du fonds d'infrastructure et de l'Agglomération ne sera assurée qu'une fois la décision des chambres fédérales formalisée par la libération des montants à l'automne 2018

#### 8.4 Crédits votés / annoncés

Un montant de CHF 208'096.- a été engagé dans le cadre du concours. Puis, un montant de CHF 179'578.- a d'ores et déjà été engagé pour la préparation de la première partie de l'avant-projet dans l'optique de la rédaction du présent message.

Rubriques		Budget	Consommé	Solde
620.501.27	Crédit d'étude pour le réaménagement de la Place de la Gare et de ses alentours voté le 16.06.15	500'000.00	387'674.00	112'326.00

Le budget 2017 annonçait un crédit d'étude pour un montant de CHF 1'900'000.- en catégorie III, selon la répartition indiquée ci-dessous :

Rubriques		Budget 2017
620.501.52	Place de la Gare (inclus Esplanade Equilibre), Place Jean Tinguely, Av.Tivoli, Rue Pierre Kaelin et Route des Arsenaux	900'000.00
620.501.53	Place de la Gare avec réorganisation interface TP des bus urbains et de l'Avenue de la Gare	1'000'000.00
	<b>Total</b>	<b>1'900'000.00</b>

## 9 Crédit d'étude

### 9.1 Prestations du crédit d'étude

Le crédit d'étude est composé des prestations relatives à l'avant-projet, au projet de l'ouvrage, à la procédure de demande d'autorisation, des appels d'offres, de la comparaison des offres, ainsi que des propositions d'adjudication. Il correspond à 50,5 % des parts de prestations de l'architecte paysagiste, 42% des parts de prestations des ingénieurs et 50.5% des parts de prestations de l'éclairagiste.

Le crédit d'ouvrage à venir sera composé, quant à lui des travaux proprement dits et prestations des architectes, paysagistes et ingénieurs relatives au projet d'exécution, de l'exécution de l'ouvrage et de la mise en service et achèvement. Il correspond à 49,5 % des parts de prestations de l'architecte paysagiste, 58% des parts de prestations des ingénieurs, ainsi que le 100% du coût des travaux des aménagements. A cela, les imputations salariales doivent y être ajoutées. La présente demande de crédit d'étude est constituée des éléments suivants :

	1	Définition des objectifs	4.2.11	Énoncé des besoins, approche méthodologique				
	2	Études préliminaires	4.2.21	Définition du projet de construction, étude de faisabilité				
			4.2.22	Procédure de choix de mandataire				
	3	Étude de projet	4.2.31	Avant-projet	Recherche de partis et estimation sommaire des coûts de construction	4%	4%	
		<b>Total des prestations</b>				<b>4%</b>		
Crédit d'étude				Avant-projet et estimation des coûts		8%	8%	
			4.2.32	Projet de l'ouvrage	Projet de l'ouvrage	10%		
					Études de détail	4%		
					Devis	4%	18%	
			4.2.33	Procédure de demande d'autorisation	Procédure de demande d'autorisation	2.5%	2.5%	
	4	Appel d'offres	4.2.41	Appels d'offres, comparaison des offres, propositions d'adjudication	Plans d'appel d'offres	10%		
					Appel d'offres et adjudication	8%	18%	
			<b>Total des prestations</b>				<b>46.5%</b>	
		5	Réalisation	4.2.51	Projet d'exécution	Plans d'exécution	15%	
				Contrats d'entreprises		1%	16%	
			4.2.52	Exécution de l'ouvrage	Direction architecturale	6%		
					Direction des travaux et contrôle des coûts	23%	29%	
			4.2.53	Mise en service, achèvement	Mise en service	1%		
					Documentation de l'ouvrage	1%		
					Direction des travaux de garantie	1.5%		
					Décompte final	1%	4.5%	
	6	Exploitation	4.2.61	Entretien				
			4.2.62	Réhabilitation				
		<b>Total des prestations</b>				<b>49.5%</b>	<b>100%</b>	

La part avant-projet 4% ne fait pas partie de la présente demande. Elle a été réalisée sur le crédit de CHF 500'000.- octroyé en 2015 sur la rubrique 620.501.28.

## 9.2 Détail du montant du crédit d'étude

Honoraires	100% des honoraires TTC	Crédit d'étude %	Total
Paysagiste Phase 31 (hors 4%) – 96% - SIA 105	1'296'000.00	46.5%	602'640.00
Architecte, pavillons	237'600.00	50.5%	119'988.00
Eclairagiste SIA102	199'800.00	50.5%	100'899.00
Ingénieur civil (pavillon, couverts, fondation chaussée)	410'400.00	42%	172'368.00
Ingénieur civil (hydrologie fontaine)	21'600.00	100%	21'600.00
Ingénieur CVSE pavillon	86'400.00	42%	36'288.00
Ingénieur mobilité, étude	30'000.00	100%	30'000.00
Ingénieur mobilité, chantier	21'600.00	0%	0.00
Dendrologue	5'400.00	100%	5'400.00
Etude des flux piétons	21'600.00	100%	21'600.00
Géologue	43'200.00	100%	43'200.00
Géomètre, relevé topographique, contrôle des façades, piquetage	64'800.00	100%	64'800.00
Restaurateur fontaine	21'600.00	42%	9'072.00
Ingénieur bruit	10'000.00	42%	4'200.00
<b>Total</b>	<b>2'470'000.00</b>		<b>1'227'855.00</b>

<b>Frais secondaires</b>			
Autorisations + taxes			<b>281'880.00</b>
Salaires 2018 et 2019			<b>120'000.00</b>
Communication			<b>60'000.00</b>
<b>Total</b>			<b>1'689'735.00</b>

## 10 Planning et étapes suivantes de financement

Le planning intentionnel des études et de la réalisation du projet de la requalification de la place de la Gare et de ses abords :

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| • <b>Message pour le crédit d'étude</b>                            | <b>3 juillet 2017</b> |
| • Avant-projet et projet   | Printemps 2018        |
| • Procédure de mise à l'enquête selon la Loi sur les routes        | Novembre 2018         |
| • Appels d'offres et devis général                                 | Juin 2019             |
| • <b>Message pour le crédit d'ouvrage</b>                          | <b>Octobre 2019</b>   |
| • Convention de financement avec Office fédéral des routes (OFROU) | Novembre 2019         |
| • Début des travaux (dès parking de liaison Grand-Places réalisé)  | Mars 2020             |
| • Mise en service  | 2022                  |

Echéancier prévisionnel sous réserve des décisions politiques à prendre par les autorités compétentes et aux procédures légales et réglementaires soumises à recours.

## 11 Conclusion

Le Conseil communal vous propose d'accepter l'entrée en matière et l'autorisation d'engager le montant de **CHF 1'689'735.- TTC** destiné aux études pour la réalisation de la requalification de la place de la Gare et de ses abords.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers généraux, l'expression de nos sentiments distingués.

**AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE FRIBOURG**

**Le Syndic**

**La Secrétaire de Ville**

**Thierry Steiert**

**Catherine Agustoni**

## Kurzbotschaft Studienkredit Umnutzung Bahnhofplatz

Mit der vorliegenden Botschaft ersucht der Gemeinderat den Generalrat um die Genehmigung eines Verpflichtungskredits in der Höhe von **CHF 1'689'735.- inkl. MWSt.** Dieser ist bestimmt für **Studien zur Neugestaltung des Sektors Bahnhof, das heisst der Bahnhofallee (Avenue de la Gare), des Jean Tinguely-Platzes, der Avenue de Tivoli, der Rue Pierre-Kaelin, des Nord-Ost-Endes der Route des Arsenaux, des Nord-Endes des Boulevard de Pérolles sowie für die Neuorganisation der Schnittstelle des Öffentlichen Verkehrs der Stadtbusse.** Der Kredit wird dazu dienen, das Vorprojekt und das Bauprojekt auszuarbeiten, das Baubewilligungsgesuch vorzubereiten, die Pläne für die Arbeitsausschreibungen zu erstellen und die Eingaben zu vergleichen. Im Studienkredit inbegriffen ist auch die Ausarbeitung eines generellen Kostenvoranschlags zu +/- 10 %, der als Grundlage für das Baukreditgesuch dienen wird.

## 1 Vorwort

Das Projekt zur Umgestaltung des Sektors Bahnhof soll es der Stadt Freiburg ermöglichen, sich mit einem Eingangstor auszustatten, welches ihrer Stellung als Kantonshauptort gerecht wird. Dadurch erhält Freiburg einen für das 21. Jahrhundert bedeutsamen Zentrumsplatz. Dieser bewältigt schon heute täglich den Ansturm von 75'000 Benützern. Mit dem von der SBB geführten Modernisierungs- und Ausbauprojekt des Bahnhofs Freiburg, welches die Verlängerung der Quais und die Erstellung einer neuen Unterführung vorsieht, wird die Zahl der Reisenden am Bahnhof Freiburg noch zunehmen. Das Projekt Bahnhofplatz ist somit als Antwort auf dieses Umgestaltungsvorhaben zu sehen, um als Umsteigerraum zwischen den nationalen, regionalen und städtischen Transportmitteln zu dienen. Es soll aber auch Warte-, Ruhe- und Erholungsraum geschaffen werden. Die Herausforderung des Umnutzungsprojekts besteht somit darin, dem Bahnhofplatz und seiner Umgebung im Dienste der Bewohnerinnen und Bewohnern und im Austausch mit den ihn bestimmenden Elementen eine ihm eigene Identität und Qualität zu verschaffen.

## 2 Mobilität

### 2.1 Rückblick auf die generelle Planung

Seit Jahrzehnten leidet das Stadtzentrum unter einer Sättigung seines Strassennetzes. Der Ortsplan (OP) von 1991 hatte bereits auf diese Problematik hingewiesen und schlug Lösungen vor, um Abhilfe zu schaffen wie ein Verbot für den Transitverkehr im Stadtzentrum und zur Verbesserung besagter Verkehrsmittel eine Neuaufteilung des Raums zu Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs.

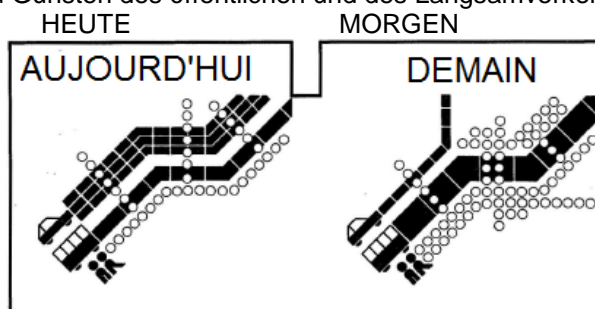


Abbildung 35 : OP 91

Anschliessend haben das Agglomerationsprojekt der 2. Generation (AP2) und jenes der 3. Generation (AP3) diese Ideen wieder aufgenommen und verstärkt. In diesem Sinne sieht das AP2 die Umsetzung der Fiche 12.1 «Schliessung der Bahnhofallee» vor, welche zu einer verpflichtenden Massnahme wird, da sie vom Bund genehmigt wurde und ein Bestandteil der Subventionszusage des AP2 ist. Als Fortsetzung des AP2 wurde 2016 das AP3 ausgearbeitet. Im Oktober 2016 wurde es von den Vertretern der Agglomerationsgemeinden mit 46 gegen 2 Stimmen und 2 Enthaltungen angenommen. Diese Projekte sehen vor, die Umgestaltung und die Mobilität zu koordinieren, die mit dem Verkehr in Zusammenhang stehenden Umweltbeeinträchtigungen zu begrenzen, dem Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln den Vorzug einzuräumen sowie den intensiver werdenden Mobilitätsbedarf auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu übertragen, indem der heutige Automobilverkehr begrenzt wird. Das jetzige Legislaturprogramm und die Arbeiten im Zusammenhang mit der OP-Revision bestätigen diese Zielsetzungen. Schliesslich erlauben es die Studien, die im Zusammenhang mit den Vorarbeiten durchgeführt wurden, diese Grundsätze zu bestätigen. Zusammenfassend gesagt kommen alle Planungen und Studien, die seit 25 Jahren durchgeführt wurden, zu den gleichen Schlussfolgerungen, welche nun im vorliegenden Projekt übernommen wurden.

## 2.2 Einige Sachzwänge und Herausforderungen

Die zentrale Lage des Bahnhofs führt dazu, dass dieser Sektor starken Sachzwängen unterworfen und mit strategischen Herausforderungen verbunden ist. Im Jahr 2016 haben 9 Millionen Personen die SBB-BLS-Züge benutzt. Im Ortsverkehr zählt man jährlich auf den Linien der Stadt- und Agglomerationsbussen 17,5 Millionen Reisende, auf den Linien der Regionalbusse 6,5 Millionen und 4,4 Millionen für die S-Bahn. Allein für die SBB-Züge erwartet man für 2030 am Bahnhof Freiburg eine Zunahme von 8'000 Reisenden pro Tag (heute sind es 25'000 Reisende pro Tag). Mit der steigenden Reisedichte werden also diese Sachzwänge noch zunehmen. Wenn die SBB die Quais einmal auf eine Länge von 400 Metern angepasst haben, werden die IC-Züge pro Komposition zwischen 1'200 und 1'500 Personen transportieren. Diese Ströme erreichen in den Stadtzentren Dimensionen, die bezüglich Auslastung der Züge, Busse und langsamen Transportmitteln nur noch mit den leistungsfähigsten Transportmitteln zu bewältigen sind.

## 2.3 Beschreibung und Auswirkungen des Projektes

Das Projekt sieht die Verbesserung des Zugangs zum Sektor Bahnhof vor, indem es sich auf eine Reorganisation der Parkings im Stadtzentrum, auf die Aufhebung des Durchgangsverkehrs und auf eine bessere Verteilung des Raums auf die einzelnen Verkehrsmittel abstützt.

Die wichtigste Änderung bezüglich Erreichbarkeit betrifft die Errichtung des Verbindungsparkings Schützenmatte und den Bau einer Rampe oben an der Route-Neuve. Eine andere wichtige Änderung betrifft das Parkieren am Bahnhof wie die Kurzzeitparkplätze / Anhaltemöglichkeiten zum Absetzen und Abholen / Taxi / Lieferungen / Plätze für Personen mit Behinderung. Heute konzentriert sich dieses Parkieren auf einen einzigen kleinen Standort auf dem Bahnhofplatz nordöstlich des Bahnhofgebäudes. Mit dem Bau einer neuen Unterführung, über die sich 40% des Reisendenaufkommens abwickeln wird, wird sich künftig der Schwerpunkt des Bahnhofs gegen Süd-Westen verlagern. Um dieser Entwicklung zu entsprechen, wird das Parkieren am Bahnhof in zwei von einander getrennte kleinere Standorte aufgeteilt: der erste bleibt am Bahnhofplatz und der andere wird in der Nähe des Alten Bahnhofs eingerichtet. Die Umsetzung des Detailbebauungsplans (DBP) Esplanade-Wohnturm wird es ermöglichen, einen Teil dieser Plätze, die heute in diesem Sektor oberirdisch angelegt sind, in den Untergrund zu verlagern, was die oberirdische Einrichtung von Anhaltemöglichkeiten zum Absetzen und Abholen (Kiss & Ride) erleichtern wird.

Diese neue Aufteilung der Parkings und der Wille, den Transitverkehr aufzuheben, eröffnet die Gelegenheit, das Verkehrsschema im Stadtzentrum zu korrigieren, indem der motorisierte Individualverkehr aus der Bahnhofallee, der Rue Pierre-Kaelin und dem unteren Teil der Avenue de Tivoli verbannt wird. Dieses System ermöglicht es, das Zentrum zu bewahren und die Parkings auf der Grundlage eines Erreichbarkeitskonzeptes basierend auf zwei Benutzerzufahrten (Nord / Nord-Ost und Süd / Süd-West) zu betreiben.

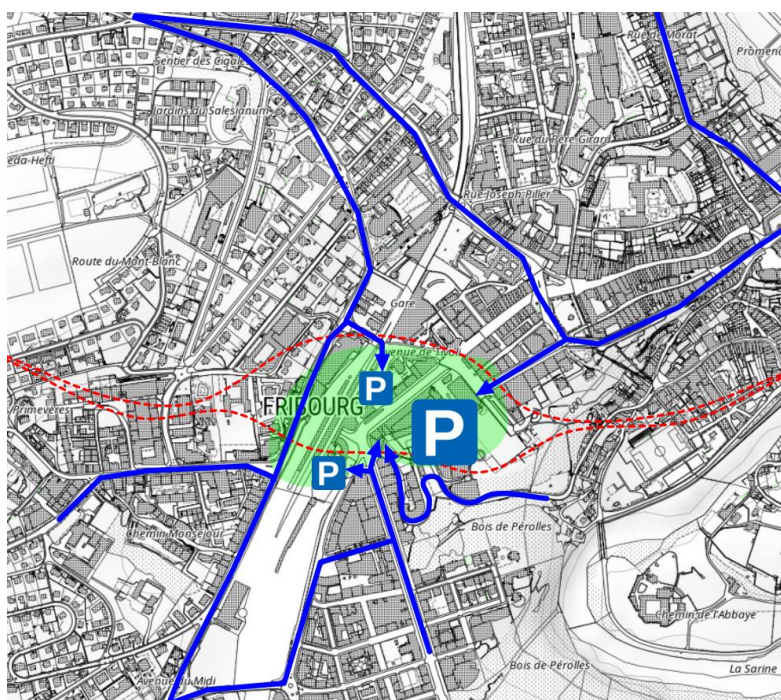
























Abbildung 36 : neue Erreichbarkeit des Stadtzentrums



Dieses Schema eröffnet auch interessante städtebauliche Möglichkeiten: die Trennung, die heute zwischen der Rue de Romont und dem Sektor Bahnhof besteht, wird verkleinert und ermöglicht es, in der Umgebung des Bahnhofs die Funktionsweise des Öffentlichen und des Langsamverkehrs beträchtlich zu verbessern.

### 2.3.1 Synthese

Wer	Situation 2017	Situation nach Projekt
Reisende SBB-BLS-S-Bahn	→ ein einziger Zugang zu den Quais, über das Hauptgebäude des Bahnhofs. 	→ Zwei Zugänge zu den Quais, über das Hauptgebäude des Bahnhofs und die künftige Unterführung. 
Reisende TPF	→ funktionelle Schnittstelle (Überdachung für Reisende, Quais) aber wenig attraktiv. Die Haltestellen sind an einem einzigen Standort konzentriert (gegenüber dem Gebäude der Bahnreisenden). 	→ Vorzügliche Neugestaltung. Effiziente und komfortable Schnittstelle. Die Haltestellen sind auf dem ganzen Sektor homogener angeordnet (neue Unterführung). 
Personen mit Behinderung, die ÖV benutzen	→ die Bahnsteige entsprechen nicht den Normen, Zugänge sind nicht behindertengerecht. 	→ behindertengerecht eingerichtet, ohne Kanten und auf Menschen mit Behinderung zugeschnitten. 
Fussgänger und Radfahrer, die den Sektor durchqueren	→ wenig attraktive Routen mit vielen Unterbrüchen (Lichtsignalanlagen, Hindernisse) 	→ flüssige Wegführungen von guter Qualität ohne zeitweilige Unterbrechung. 
Radfahrer, die am Bahnhof parken	→ 250 Plätze von schlechter Qualität, mit einem gedeckten, total eingezwängten und wenig attraktiven Parking. 	→ 500 Plätze mit einem System zum Schutz vor Diebstahl und Umsturz, zur Hälfte gedeckt. Künftig + 400 mit der Velostation verbundene Plätze. 
Benutzer der PubliBike-Station	→ Die PubliBike-Station befindet sich in der Nähe des Bahnhofs 	→ Die PubliBike-Station befindet sich in der Nähe des Bahnhofs 
Stadt-Regionalbusse und Automobilisten Besucher-Kunden	→ schwache Betriebsgeschwindigkeit und Stillstehen zu Spitzenzeiten. 	→ Buslinien vollständig auf eigener Spur, ohne Anhalten an den Kreuzungen. 
Automobilisten Bahnhofbenutzer (Kiss & Ride)	→ 664 Plätze, mit suboptimalem Zugang und gelegentlicher Verstopfung. 	→ 980 Plätze mit günstigen Zufahrtsbedingungen. 
Automobilisten im Transit	→ Der Standort des Parkings ist für Benutzer, die von Süden / Süd-Westen kommen, nicht günstig. 	→ Die Aufteilung des Parkens in zwei separate kleine Standorte ermöglicht einen besseren Zugang. 
Lieferfahrzeuge	→ Transit möglich 	→ mit der Schliessung der Bahnhofallee, der Avenue Tivoli und der Rue Pierre-Kaelin ist Transit nicht mehr möglich. 
	→ Für Lieferungen ist der Zugang zu den entsprechenden Zonen sichergestellt. 	→ Für Lieferungen ist der Zugang zu den entsprechenden Zonen sichergestellt. 

### 3 Wettbewerb

Der Gemeinderat hatte sich für einen Projektwettbewerb im offenen Verfahren zu Handen von Architekten und Landschaftsarchitekten entschieden. 32 Projekte wurden von der Jury analysiert, welche sich einstimmig für das Projekt **JO** ausgesprochen hat, das von einem Team entworfen wurde bestehend aus den Büros **Hager Partner AG**, Landschaftsarchitekt in Zürich, **Basler&Hofmann AG**, beratender Ingenieur und Planung in Zürich und **Van de Wetering**, Architekt in Zürich. Das Siegerprojekt wird nicht genau gleich umgesetzt. Die Vorschläge sind Skizzen, die sich aus dem Wettbewerb und aus der allerersten Phase des Vorprojekts ergeben haben. Der Studienkredit wird die Weiterentwicklung des Projekts ermöglichen. Es ist somit angebracht, dem Entwicklungspotenzial der Vorschläge bis zur Zeichnung der Ausführungspläne Rechnung zu tragen.

### 4 Beschrieb des Projektes

**Vorplatz des Alten Bahnhofs und Bahnhofplatz:** Im Umgestaltungsprojekt werden diese beiden Bereiche als einen einzigen Platz betrachtet. Diese Sicht ist nur durch den Abbau des Glasdachs möglich, welches vor dem Bahnhofgebäude errichtet ist. Der homogene Asphaltbelag, der im Bahnhofquartier vorhanden ist, wird auf den Bahnhofplatz verlängert. Der besonders gestaltete Boden mit Pflasterung aus Natursteinen und glatter Oberfläche wird gewählt, um den Vorplatz des Bahnhofs vom Rest der Neugestaltung zu unterscheiden. Im Zentrum dieser bepflasterten Fläche belebt der «Jo Siffert»-Brunnen den Freiraum des Platzes. Diese Fläche hat keine bestimmte Funktion und zahlreiche Benutzungsmöglichkeiten sind hier denkbar. Eine Baumgruppe umgibt einen Pavillon. Die Festlegung des zentralen Standortes der Bushaltestellen auf der Avenue de la Gare und in der Kreuzung Boulevard de Pérolles / Avenue de la Gare bestätigt die Absicht, den Platz zusammenzufassen. Alle Haltestellen der Stadtbusse werden so gruppiert, um einen Bus-Bus-Anschlussknotenpunkt zu schaffen und die Orientierung der Reisenden zu verbessern. Der Zugang zum Bahnhof für den motorisierten Individualverkehr ist gesichert, und zwar im Norden über die Avenue de Tivoli und im Süden über die Route des Arsenaux, wo Parkplätze für die verschiedenen Funktionen des Bahnhofs eingerichtet werden (3 Plätze für Lieferungen, 10 Taxis, 30 Kurzzeit-Parkplätze, 3 Behinderten-Parkplätze, 12 Mobility).

**Der Jo Siffert-Brunnen :** Das Siegerprojekt schlägt vor, den Jo Siffert-Brunnen vor dem Bahnhofgebäude anzusiedeln. Es gibt zahlreiche Argumente, den Brunnen auf den Bahnhofplatz zu verlegen. Die Nutzungsberechtigten und die Freunde Jean Tinguely haben ein Gesuch an die Stadt Freiburg gerichtet, um den Standort dieses Denkmals in der Stadt zu überdenken. Bezüglich Schutzstellung ist der Brunnen in der Kategorie A eingeteilt, ist aber im Ortsplan (OP) der Stadt Freiburg nicht formell unter Schutz gestellt. Vom technischen Standpunkt gesehen kommt die heutige Einrichtung langsam ins Alter und der Zugang, der nicht mit einer Abstufung gesichert ist, eignet sich nicht besonders. Eine Anpassung an die geltenden Normen würde es ermöglichen, die Leistungsfähigkeit des Systems zu verbessern, die Betriebskosten zu senken und die Sicherheit zu erhöhen. Aus der Sicht der Raumeinordnung gesehen wird die Baustelle des DBP Bahnhof-Süd den Brunnen von Jean Tinguely isolieren. Die verschiedenen Umgestaltungen, die im Sektor seit dem Bau des Brunnens erfolgt sind, führen zudem dazu, dass die heutige Anordnung nicht mehr dem entspricht, was sich Jean Tinguely ausgedacht hatte. Die Versetzung des Brunnens wurde der Kommission für Kulturgüterschutz unterbreitet, welche das Vorhaben als machbar bezeichnet, wobei bei den bevorstehenden Studien im Rahmen des Vorprojektes der Hangneigung des Platzes, der Nähe zum Kioskhäuschen sowie der Wege für die Fussgänger auf dem Bahnhofplatz Rechnung zu tragen sei. Im Respekt für das von Jean Tinguely geschaffene Werk erlaubt es diese Schlussfolgerung, die Versetzung des Jo Siffert-Brunnens ins Auge zu fassen.

**Avenue de la Gare:** die Bahnhofallee wird als neues städtisches Boulevard ausgestaltet. Die Anordnung der bestehenden Bäume entlang der Avenue de la Gare und der Route des Arsenaux soll bis auf den Platz verlängert werden. Ein homogener Asphaltboden erstreckt sich über die ganze Strassenbreite von Fassade zu Fassade mit möglichst geringem Höhenunterschied. Die knapp bemessene Busspurenbreite ermöglicht eine neue Raumverteilung dieser Avenue, auf der die städtischen und regionalen Busse in Eintracht mit den Velofahrern, den Lieferfahrzeugen und den Taxis verkehren.

**Vorplatz der Post / Avenue de Tivoli:** Das zentrale Dreieck wird sich in einen «Mini-Park» verwandeln, um einige Stufen erhöht und mit einer Baumgruppe bepflanzt. Der bestehende Kiosk bleibt erhalten. Die Bauherrschaft wird allein von der Post sichergestellt. Auf der Rue Pierre-Kaelin und der Avenue de Tivoli zirkulieren die Velos zusammen mit den Bussen. Die Kreuzungen werden ohne Verkehrsregulierung gestaltet.

**Jean Tinguely-Platz / Rue Pierre-Kaelin / Rue Saint-Pierre:** der Bodenbelag der Avenue de la Gare wird bis zum Jean Tinguely-Platz verlängert. Zudem werden auch die Pflanzenstrukturen der Schützenmatte bis vor das Theater verlängert. Die bestehenden Niveauunterschiede werden mit Stufen und Rampen überwunden. Das Aussehen des kleinen Häuschens, welches den Zugang zur Geschäftsgalerie sicherstellt, wird man ebenfalls überarbeiten müssen, damit es einfacher zugänglich und auch benutzerfreundlicher wird.

## 5 Finanzierung und Subventionen

Die grobe Schätzung der Projektkosten (Studien und Ausführung) zu  $\pm 25\%$  beläuft sich auf CHF 19'431'555.-. Die Finanzierungsmöglichkeiten für das vorliegenden Projekte belaufen sich auf CHF 3'057'521.- für das AP2 und auf CHF 4'812'500.- für das AP3. Die Vereinbarung mit den SBB Immobilien legt die Beteiligung Letzterer auf 50% der Kosten für die Gestaltungsarbeiten an der Route des Arsenaux fest, wobei der Betrag auf CHF 531'750.- plafoniert ist. Sie legt ebenfalls die Beteiligung an den Arbeiten auf einen Pauschalbetrag von CHF 1'200'000.- fest. Die untenstehende Tabelle verdeutlicht die Gesamtkosten des Projekts sowie die verschiedenen Finanzierungsquellen.

	<b>Inkl. MWSt, 2016</b>
<b>Gesamtkosten des Projekts, Schätzung 05/2017</b>	19'431'555.00
<b>Betrag AP2 (50% von CHF 6'115'043.-)</b>	3'057'521.00
<b>Betrag AP3* (50% von CHF 9'625'000.-)</b>	4'812'500.00
<b>SBB Immobilien, plafoniert</b>	531'750.00
<b>SBB Immobilien</b>	1'200'000.00
<b>Saldo Stadt Freiburg</b>	9'829'784.00

*\* Für das AP3 wird der Beitrag des Infrastrukturfonds und der Agglomeration erst zugesichert sein, wenn der Entscheid der Eidgenössischen Räte zur Freigabe der Beiträge im Herbst 2018 formell verabschiedet sein wird.*

Der Studienkredit setzt sich zusammen aus den Leistungen für das Vorprojekt, für das Bauprojekt, für das Baubewilligungsverfahren, für die Arbeitsausschreibungen, für den Vergleich der Eingaben sowie für die Vorschläge zur Arbeitsvergabe. Er beinhaltet 50,5 % der Anteile für Leistungen des Landschaftsarchitekten, 42% der Anteile für Leistungen der Ingenieure und 50.5% der Anteile für Leistungen des Beleuchtungstechnikers. Er setzt sich wie folgt zusammen:

<b>Honorare</b>	<b>100% der Honorare inkl. MWSt</b>	<b>Studienkredit %</b>	<b>Total</b>
Landschaftsarchitekt - SIA 105	1'296'000.00	46.5%	602'640.00
Architekt, Pavillons	237'600.00	50.5%	119'988.00
Beleuchtungstechniker SIA102	199'800.00	50.5%	100'899.00
Tiefbauingenieur (Pavillon, Überdachungen, Strassenfundamente)	410'400.00	42%	172'368.00
Tiefbauingenieur (Hydrologie Brunnen)	21'600.00	100%	21'600.00
Ingenieur HLKS Pavillon	86'400.00	42%	36'288.00
Ingenieur Mobilität, Studie	30'000.00	100%	30'000.00
Ingenieur Mobilität, Baustelle	21'600.00	0%	0.00
Baumkundler	5'400.00	100%	5'400.00
Studie Fussängerströme	21'600.00	100%	21'600.00
Geologe	43'200.00	100%	43'200.00
Geometer, Aufnahme der Topografie, Kontrolle der Fassaden, Abstecken	64'800.00	100%	64'800.00
Restaurator des Brunnens	21'600.00	42%	9'072.00
Ingenieur Lärm	10'000.00	42%	4'200.00
<b>Total</b>	<b>2'470'000.00</b>		<b>1'227'855.00</b>

<b>Nebenkosten</b>			
Bewilligungen + Gebühren			<b>281'880.00</b>
Löhne 2018 und 2019			<b>120'000.00</b>
Kommunikation			<b>60'000.00</b>

<b>Total</b>			<b>1'689'735.00</b>
--------------	--	--	---------------------

## 6 Schluss

Der Gemeinderat schlägt Ihnen vor, auf die Botschaft einzutreten und den Verpflichtungskredit von **CHF 1'689'735.- inkl. MWSt** zu genehmigen. Dieser ist für die Studien zur Umnutzung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung bestimmt.

## LE CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

vu

- Le Message du Conseil communal n°19 du 23 mai 2017
- le rapport de la Commission financière
- le rapport de la Commission de l'édilité, des constructions et des infrastructures

*arrête :***Article premier**

Le Conseil communal est autorisé à engager un montant de **CHF 1'689'735.- TTC** pour l'étude en vue de la réalisation du projet de requalification de la place de la Gare et de ses abords.

**Article 2**

Cet investissement sera financé par l'emprunt et amorti selon les prescriptions légales.

**Article 3**

La présente décision est sujette à référendum, conformément à l'article 52 de la Loi sur les communes et à l'article 23 du Règlement d'exécution de ladite loi.

Fribourg, le

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président :

Le Secrétaire de Ville adjoint :

Pierre-Alain Perritaz

Mathieu Maridor