

Service d'urbanisme et d'architecture

Concours de projets Aménagement de la Place de la Gare à Fribourg

Rapport du jury

Mars 2016



Information publique

22 mars 2016 à 20h Salle de la Grenette, 1^{er} étage Place Notre-Dame 4 à Fribourg

Exposition publique des projets

les 23, 29, 30 mars, 1er, 4, 5 et 6 avril de 11h à 14h
les 24 et 31 mars de 17h à 20h
et le 2 avril de 14h à 17h
Salle de la Grenette, 1er étage
Place Notre-Dame 4 à Fribourg

Rédaction du rapport du jury

Boegli Kramp Architekten AG - Fribourg

TABLE DES MATIERES

Α	PROGRAMME DU CONCOURS	6
1	Cadre et objectifs	6
1.1	Introduction	6
1.2	Objectifs du concours	6
2	Clauses relatives à la procédure	7
2.1	Maître de l'ouvrage et adjudicateur, organisateur	7
2.2	Bases juridiques	7
2.3	Conditions de participation	8
2.4	Prix et mentions éventuelles	9
2.5	Attribution et étendue du mandat	9
2.6	Planning prévisionnel	10
2.7	Droits d'auteur	10
2.8	Composition du jury	10
2.9	Calendrier du concours	11
2.9.1	Consultation, distribution des documents	11
2.9.2	Visite du site	11
2.9.3	Questions au jury et réponses	11
2.9.4	Remise des projets	12
2.9.5	Exposition publique, rapport du jury	12
2.9.6	Retrait des plans après l'exposition	12
2.10	Documents mis à disposition des participants	13
2.11	Documents demandés	14
2.12	Mode de rendu	14
2.13	Critères d'appréciation des projets	15
3	Contexte du concours de projets	16
3.1	Cadre général	16
3.1.1	Projet d'agglomération de 2ème génération (PA2 Fribourg)	16
3.1.2	Ville de Fribourg, mise à jour du PAL	16
3.1.3	Fribourg'Cible	16
3.1.4	Projet fédérateur de la gare de Fribourg et scénario retenu	17
3.1.5	Les éléments invariants du programme et de l'étude préliminaire	17
3.2	Périmètre du concours	18
3.3	Projets en cours aux abords du périmètre	19
3.3.1	Secteur Tour Henri et Hôpital des Bourgeois	19
3.3.2	Extension du site de Miséricorde – Faculté de droit	20
3.3.3	La Poste – Quartier mixte	20
3.3.4	Temple	21
3.3.5	Les Grand-PLaces	21
3.3.6	PAD Gare Sud comprenant le « Parking de liaison »	21
3.3.7	PAD Ancienne Gare (Tour de l'Esplanade)	22
3.4	Affectations des bâtiments bordant le périmètre	22

4	Objectifs et programme	23
4.1	Objectifs généraux	23
4.2	Eléments programmatiques	24
4.2.1	Espaces publics	24
4.2.2	Transports individuels motorisés (TIM) et livraisons	25
4.2.3	Stationnement TIM	26
4.2.4	Transport public (TP)	27
4.2.5	Mobilité douce (MD)	28
4.2.6	Constructions	30
5	Approbation et certification du programme	31
5.1	Approbation du programme	31
5.2	Certification du programme par la SIA	31
В	JUGEMENT	32
6	Projets remis	32
6.1	Liste des devises des projets remis	32
6.2	Recevabilité	33
6.2.1	Réception des projets	33
6.2.2	Examen préalable	33
6.2.3	Recevabilité formelle	33
6.2.4	Contrôle technique	34
6.2.5	Recevabilité des projets	34
6.3	Prise de connaissance des projets	35
7	Tours d'élimination	35
7.1	Premier tour d'élimination	35
7.2	Deuxième tour d'élimination	36
7.3	Tour de repêchage	37
7.4	Projets retenus pour le classement	37
C	CLASSEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX	37
D	CRITIQUES DES PROJETS CLASSES	38
E	RECOMMANDATIONS DU JURY	42
F	LEVEE DE L'ANONYMAT	42
_		
G	APPROBATION DU RAPPORT PAR LE JURY	44
	ANNEXES	45
	Présentation des projets	
	Liste complète des auteurs	



PROGRAMME DU CONCOURS

Les points 1 à 6 reproduisent le programme tel que publié à l'ouverture du concours.

1 CADRE ET OBJECTIFS

1.1 INTRODUCTION

Fribourg, ville resserrée autour de son bourg, fondation des Zaehringen, intacte, entourée de belles campagnes, fait face à un développement dynamique et enthousiasmant. Le nouveau plan d'aménagement local accompagne ce développement vers le 21 ème siècle forcément durable, intégré et diversifié. L'augmentation de la population et les nouvelles conditions de la mobilité entraînent une transformation rapide du paysage urbain. Le défi réside dans la mise en place d'un urbanisme harmonieux au service des citadins.

Le projet d'aménagement de la Place de la Gare et de ses abords se situe dans cette tendance qui parle d'espace public, et envisage l'espace sous l'angle du « vivre ensemble ». La question est alors celle d'espaces permettant d'accueillir la construction d'un lien avec autrui. Mais l'espace public est aussi l'espace de l'opinion publique, de la liberté d'expression et de réunion, un espace où se déploient librement les opinions de tout un chacun au sujet des affaires qui concernent la cité tout entière, un espace civique. Enfin, l'espace public est aussi l'espace de la sensibilité à autrui : un espace sensible, dans lequel se pose le problème des rencontres, un espace de la civilité. L'espace public manifeste une intention de la collectivité rendue visible aux yeux de tous. La complexité de l'espace public est un défi lancé non seulement aux architectes, aux paysagistes, mais aussi à tous les citoyens. Il s'agira pour les participants de livrer un projet qui s'affranchit des conflits d'usages pour rendre à la ville son échelle humaine, en favorisant les relations entre ville basse et ville haute, entre passé et avenir. Cet espace se présente comme le trait d'union entre la ville médiévale et la ville du 19ème pour constituer la centralité fribourgeoise majeure du 21ème siècle.

La gare se situe à l'intersection des deux axes les plus marquants du développement urbain de la Ville de Fribourg, soit l'axe médiévale en prolongation de la rue de Romont et l'axe 19ème en prolongation du Boulevard de Pérolles. Les abords immédiats se caractérisent par une typologie d'îlots desquels se détachent des solitaires tels que le Temple, l'Ancienne Gare, la Poste, la Bâloise, la Banque Cantonale de Fribourg et le Théâtre de l'Equilibre. Le projet de la Tour de l'Esplanade complétera cette disposition avec un important élément vertical. L'espace public entre ces éléments construits n'a jamais dépassé le stade d'espace résiduel. Le défi du projet sera de lui donner une identité et une qualité propre en dialogue avec les éléments qui le composent et en cohérence avec les deux principaux axes urbains cités plus haut.

1.2 OBJECTIFS DU CONCOURS

La Ville de Fribourg souhaite donner suite au concept d'aménagement qu'elle a développé dans le cadre de l'étude de groupe « Fribourg'Cible » en 2006 et de l'étude préliminaire « Projet fédérateur de la gare de Fribourg », afin de réorganiser le secteur de la Place de la Gare et ses abords. Le présent concours a donc pour but de concrétiser l'aménagement de la Place de la Gare afin d'assurer un développement de qualité digne d'un centre cantonal, et également un fonctionnement pouvant répondre à la multiplicité des enjeux et l'évolution des exigences du secteur.

Le projet doit tenir compte des éléments contraignants du présent programme tout en formulant une proposition cohérente pour la Place de la Gare et ses abords, mettant en lien les thématiques telles que l'aménagement de l'espace public, la localisation et la formalisation des arrêts de transport public, la localisation des places de stationnement, les passages pour la mobilité douce et enfin les aménagements paysagers. Fort de ses ambitions et des contingences de notre époque en matière de développement durable, conscient de ses moyens économiques limités, le présent concours place la valorisation de l'économie des moyens comme pierre angulaire de ce processus. Loin des strasses des années 80, l'aménagement de cette place se veut simple et épuré. « Less is more » précepte de Ludwig Mies van der Rohe pour un design minimaliste pourrait figurer en sous-titre de cet appel à projet.

2 CLAUSES RELATIVES A LA PROCEDURE

2.1 MAITRE D'OUVRAGE ET ADJUDICATEUR, ORGANISATEUR

L'autorité adjudicatrice, nommée ci-après Maître d'ouvrage (SIA 142, éd. 2009), est la Commune de Fribourg, représentée par la Direction de l'Edilité, Rue Joseph-Piller 7, 1700 Fribourg.

Le Maître d'ouvrage est assujetti à la législation sur les marchés publics et déclare que le règlement SIA 142, éd. 2009, fait foi, subsidiairement aux dispositions sur les marchés publics.

Tous les contacts durant la procédure se font par le biais de l'organisateur et du secrétariat, à l'adresse du concours ci-dessous :

Service d'Urbanisme et d'Architecture de la Ville de Fribourg, Direction de l'Edilité, Secrétariat de l'édilité, Rue Joseph-Piller 7, 1700 Fribourg – Tél. +41 (0) 26 351 75 03, email : secretariat.edilite@ville-fr.ch

Le téléchargement des documents, les questions/réponses se font uniquement sur la plate-forme : www.simap.ch. Des prises de contact avec le secrétariat du concours ne sont, en principe, pas admissibles sauf en cas de problèmes avec la communication électronique et, sous couvert de l'anonymat, pour les questions prévues.

2.2 BASES JURIDIQUES

Le présent concours est un concours de projets d'architecture à un degré en procédure ouverte, en conformité avec l'article 3.1.b du règlement des concours d'architecture et d'ingénierie SIA No 142, éd. 2009. www.sia.ch/fr/services/concours/ lignes-directrices

La participation au concours implique pour les adjudicateurs, l'organisateur, le jury et les participants, l'acceptation des clauses du présent document, des réponses aux questions et du Règlement SIA 142, éd. 2009.

La langue officielle pour le mandat est le français. Le programme du concours est rédigé en français.

La procédure est soumise à l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), à la Loi sur le marché intérieur (LMI) et à la Loi cantonale sur les marchés publics et à son règlement d'application. La procédure est soumise aux traités internationaux sur les marchés publics, ce qui signifie que les bureaux suisses et les bureaux étrangers dont le siège se trouve dans un des pays qui offrent la réciprocité aux bureaux suisses en matière d'accès aux marchés publics, sont autorisés à participer à la procédure.

En outre, sont notamment applicables les lois et normes suivantes : l'Accord sur les Marchés publics (AMP) de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC/WTO) du 15 avril 1994 et annexes concernant la Suisse ; la Loi fédérale sur le Marché Intérieur (LMI) du 6 octobre 1995 ; les normes, règlements et recommandations de la Société suisse des ingénieurs et architectes (SIA), portant sur la construction, les installations et équipements ; la norme suisse SIA 500 Constructions sans obstacles, portant sur les mesures dans la construction en faveur des personnes à mobilité réduite ; les normes

VSS de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports portant sur les questions de mobilité ; la législation cantonale sur la Police du feu et la protection contre les éléments naturels ainsi que les prescriptions de protection contre les incendies AEAI.

2.3 CONDITIONS DE PARTICIPATION

Le concours est ouvert à tous les architectes et/ou architectes-paysagistes ayant leur domicile professionnel ou privé en Suisse, ou dans un Etat qui reconnaît les accords sur les marchés publics du GATT/OMC et offrent la réciprocité, pour autant qu'ils remplissent les conditions suivantes :

Pour les architectes :

- être porteur du diplôme d'une des Ecoles polytechniques fédérales de Lausanne ou de Zurich (EPF), de l'Institut d'architecture de Genève (IAUG et EAUG), de l'Académie d'architecture de Mendrisio, de l'une des Hautes écoles spécialisées suisses (HES ou ETS) ou d'un diplôme étranger bénéficiant de l'équivalence, ou
- être inscrit au Registre des architectes A ou B du REG (Fondation des registres suisses des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement) ou à un registre étranger équivalent. Le cas échéant, il incombe au participant de prouver l'équivalence

Pour les architectes paysagistes :

- être porteur du diplôme de l'HEPIA ou de la HSR de Rapperswil ou d'un diplôme étranger bénéficiant de l'équivalence
- les architectes paysagistes ne peuvent participer qu'avec une seule équipe

Ces conditions doivent être remplies au moment du rendu du concours. Dans le cas d'un groupement professionnel associé permanent, c'est-à-dire installé depuis au moins un an à dater du rendu du concours, il suffit que l'un des associés remplisse les conditions de participation. Dans le cas d'un groupement temporaire, d'architectes, tous les membres du groupe doivent remplir les conditions de participation.

Un architecte ou un architecte paysagiste employé qui remplit les conditions de participation peut participer au concours pour autant que son employeur n'y participe pas lui-même au titre d'organisateur, de membre du jury, d'expert ou de participant. Il doit joindre une attestation signée de son employeur dans l'enveloppe contenant la fiche d'identification. Aucun des participants ne doit se trouver dans l'une des situations définies par l'article 12.2 du règlement SIA 142, éd. 2009, qui impliquerait son exclusion du concours.

Les participants pourront s'adjoindre les compétences de spécialistes d'autres disciplines (éclairagistes, ingénieurs civils, ingénieurs en mobilité, historiens, archéologues, etc.) dans la mesure où ils le jugent utile, sans que cela ne lie le Maître d'ouvrage dans le choix de ses mandataires. Les spécialistes mentionnés cidessus sont autorisés à participer au concours dans plusieurs groupes de projet. La formation d'une équipe pluridisciplinaire avec des projeteurs supplémentaires se fait sur une base volontaire. Dans le cas où le jury remarque une contribution de qualité exceptionnelle, il le saluera dans le rapport. De cette manière, les conditions sont remplies pour que les projeteurs volontaires de l'équipe gagnante puissent être mandatés directement. Par ailleurs, dès que le lauréat sera connu, le Maître d'ouvrage entend mandater un éclairagiste.

Les auteurs des précédentes études concernant le secteur sont autorisés à participer au concours, leur travail dans ce cadre étant fourni aux participants.

A part le bureau d'assistance à l'organisation, aucun prestataire externe n'a été impliqué dans la préparation du dossier de concours. Le bureau Boegli Kramp Architekten AG ayant été chargé d'assister le Maître d'ouvrage dans l'organisation de la présente procédure, n'est pas autorisé à y participer.

Des renseignements peuvent être pris auprès de l'organisateur concernant les formalités nécessaires à la participation au concours. Pour des diplômes d'écoles hors de Suisse, les participants devront apporter la preuve de leur équivalence.

2.4 PRIX ET MENTIONS EVENTUELLES

La somme globale des prix s'élève à CHF 120'000.- HT soit CHF 129'600.- TTC. Il est prévu d'attribuer entre 3 à 5 prix au maximum et d'éventuelles mentions. Le montant se réfère à l'annexe du règlement SIA 142, éd. 2009 pour la détermination de la somme des prix et se base sur le montant des travaux, soit le montant estimé à CHF 12'650'000.- TTC (+/- 40%). Aucune indemnité ne peut être exigée. Un prix ou une indemnité ne peuvent par la suite être considérés comme un acompte sur honoraires. Conformément à l'art. 22.3 du règlement SIA 142, éd. 2009 le jury peut recommander pour l'exécution un projet qui aura reçu une mention au cas où il serait placé au premier rang.

2.5 ATTRIBUTION ET ETENDUE DU MANDAT

Le jury formule une recommandation au Maître d'ouvrage pour l'attribution du mandat à l'auteur du projet lauréat. Cette adjudication fera l'objet d'une décision du Conseil communal. Par la suite, le Maître d'ouvrage attribue le mandat conformément à l'art. 9 al. 1 lit. hbis RMP. Le Maître d'ouvrage entend confier le mandat d'étude et de réalisation des espaces publics dans le périmètre du concours à l'auteur du projet recommandé par le jury (100% des prestations) selon la SIA 102 ou SIA 105.

Parallèlement, La Poste entend également confier la réalisation, à l'horizon 2021, de la parcelle RF 16'226 à l'auteur recommandé par le jury (100% des prestations pour architectes et/ou architectes paysagistes).

La décision de l'adjudicateur concernant l'attribution du mandat est susceptible de recours dans les 10 jours auprès de la Préfecture de la Sarine.

L'adjudicateur se réserve toutefois le droit de ne pas adjuger tout ou partie de ces prestations, respectivement de révoquer (art. 33 RMP) tout ou partie de la décision d'adjudication si :

- le lauréat ne dispose pas ou plus de la capacité suffisante sur le plan financier, économique, technique ou organisationnel pour l'exécution d'un ouvrage de cette envergure (art. 25 al. 1 lettre a RMP). Dans ce cas, le lauréat aura toutefois la possibilité de suppléer à ce défaut de capacité en s'adjoignant l'aide d'un ou de plusieurs sous-traitants de son choix avec lesquels il aura un lien contractuel (et non pas le Maître d'ouvrage). Il soumettra préalablement le nom du ou des sous-traitants au Maître d'ouvrage. Celui-ci pourra refuser d'adjuger tout ou partie des prestations au lauréat, respectivement révoquer la décision d'adjudication s'il s'avère que le ou les sous-traitants proposés ne sont pas ou plus aptes, ou ne satisfont pas ou plus aux conditions de l'article 11 lettres a, e, f, et g AIMP
- les autorisations nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas octroyées par les autorités compétentes
- les crédits nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas octroyés par les autorités compétentes (art. 34 RMP)

La Ligne directrice pour les règlements SIA 142 et SIA 143, point 11.1 Déclaration d'intention et l'annexe D sont applicables. Voir sous : www.sia.ch/fileadmin/content/download/sia-norm/sia_142_143/142i-101f_programmes_2013_01.pdf.

Les honoraires des architectes et des architectes paysagistes seront calculés sur la base des règlements SIA 102 et 105 éd. 2014 (Règlements concernant les prestations et les honoraires des architectes et architectes paysagistes). Les facteurs pris en compte seront les suivants :

	SIA 102	SIA 105
catégorie d'ouvrage n	0.9	0.9
facteur d'ajustement r	1.0	1.0

Le tarif horaire est celui appliqué en référence à la KBOB, comme base de négociation.

2.6 PLANNING PRÉVISIONNEL

En terme d'échéancier prévisionnel, le Maître d'ouvrage a l'intention d'agir comme suit :

- avant-projet (phase I) 3.0% 2016

- avant-projet (phase II), projet, mise à l'enquête publique,

appel d'offres 47.5% 2017 à 2018 - réalisation 49.5% 2019 à 2021

La réalisation de l'esplanade de la Poste s'effectuera dans un deuxième temps, au plus tôt à partir de 2021, lorsque le nouveau parking ainsi que son accès seront réalisés.

2.7 DROITS D'AUTEUR

Le droit d'auteur reste exclusivement à l'auteur du projet. Les documents des projets primés ou mentionnés deviennent propriété du Maître d'ouvrage. Une publication des projets par le Maître d'ouvrage se fait obligatoirement avec la mention du nom des auteurs. Les auteurs ne seront pas forcément consultés préalablement à une publication ; eux-mêmes sont également libres, de publier leur travail sans formalité.

2.8 COMPOSITION DU JURY

Le jury, désigné par le Maître d'ouvrage, est composé de :

Représentants du maître d'ouvrage et membres non professionnels, 7 membres

- M. Jean Bourgknecht, Vice-syndic, Directeur de l'Edilité, Président
- M. Thierry Steiert, Conseiller communal, Directeur de la Police locale et de la Mobilité
- M. Peter Sigg, Association Ancienne Gare
- M. Alain Deschenaux, Responsable de La Galerie Fribourg
- M. Pierre-Olivier Nobs, ATE
- Mme Elena Ramos, TCS
- M. Yvan Tona, Agglomération de Fribourg, membre du DAEM

Membres professionnels, 12 membres

- Mme Nicole Surchat Vial, Architecte de Ville, Fribourg
- M. Marcellin Barthassat, Architecte urbaniste FSU, Genève
- M. Stanislas Rück, Architecte, Chef du Service des biens culturels, Etat de Fribourg
- M. Thierry Bruttin, Architecte cantonal, Service des bâtiments, Etat de Fribourg
- M. Francesco Fusaro, Architecte paysagiste, Venise

- M. Sandro Cibolini, Architecte, La Poste, Portfoliomanager Ouest/Sud, Berne
- Mme Nathalie Luyet, Architecte EPFL, Cheffe de projet Pôle Gare Lausanne
- Mme Florence Colace, Architecte éclairagiste, Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Ville de Genève
- M. Eric Tilbury, Architecte EPFL, Co-responsable de la filière architecture, Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg
- M. Vincent Ducrot, Ingénieur EPFL, Directeur général TPF
- M. Claudio Dini, Architecte EPFL, CFF Immobilier, Portfoliomanager Ouest

Suppléants

- M. Fabien Noël, Ingénieur de Ville, Fribourg
- M. Grégoire Cantin, Chef du Service de la mobilité, Etat de Fribourg

Spécialistes-conseils (sans droit de vote)

- Mme Delphine Galliard, Urbaniste, Service d'Urbanisme et d'Architecture, Ville de Fribourg
- M. Antoine Bussard, Collaborateur technique, Service de la mobilité, Ville de Fribourg
- M. Jean-Dominique Antoniazzi, CFF Infrastructure, Responsable du développement du réseau pour le canton de Fribourg

Pour une meilleure appréciation des projets, le jury peut faire appel aux conseils de spécialistes en fonction de leurs domaines de compétence. L'organisateur veillera à éviter tout conflit d'intérêt s'il nomme des spécialistes-conseils supplémentaires.

Bureau d'assistance au maître d'ouvrage

- M. Adrian Kramp, Boegli Kramp Architekten AG, Architecte, Fribourg
- M. Benoit Comment, Boegli Kramp Architekten AG, Architecte, Fribourg

2.9 CALENDRIER DU CONCOURS

L'annonce du concours paraîtra sur le site des marchés publics www.simap.ch, dans la Feuille officielle du canton de Fribourg et dans les organes de publication de la SIA (Tracés, TEC 21) ainsi que sur le site de la SIA : www.sia.ch

2.9.1 Consultation, distribution des documents

Le présent programme de concours, de même que les documents cités au chapitre 3.10. peuvent être consultés et téléchargés sur le site www.simap.ch à partir du vendredi 2 octobre 2015. Un envoi postal n'est pas envisagé.

2.9.2 Visite du site

Le site est librement accessible à tout moment. Aucune visite officielle n'est prévue.

2.9.3 Questions au jury et réponses

Les questions sont à adresser au jury sous forme anonyme par le biais du site www. simap.ch jusqu'au lundi 19 octobre 2015. Les questions/réponses seront publiées

11

sur le site www.simap.ch le vendredi 30 octobre 2015. Un envoi postal des questions/ réponses n'est pas envisagé. En dehors de cette procédure, aucune réponse ne sera donnée.

2.9.4 Remise des projets

Les documents demandés seront remis sous forme anonyme, dans un cartable ou roulés (face imprimée à l'extérieur) :

- soit par dépôt jusqu'au vendredi 12 février 2016 à 17h00, dernier délai, à l'accueil du Service d'Urbanisme et d'Architecture de la Ville de Fribourg, Direction de l'Edilité, Secrétariat de l'édilité, Rue Joseph-Piller 7, 1700 Fribourg. Le dépôt a lieu à l'accueil, de 08h00-11h30 et 14h00-17h00, contre remise d'un accusé de réception. La réception est effectuée par une personne neutre, ce qui garantit l'anonymat
- soit par courrier jusqu'au vendredi 12 février 2016, le timbre postal faisant foi, à l'adresse du secrétariat du concours. Le timbre postal doit être apposé par un bureau postal officiel. Le recours à des entreprises d'expédition spécialisés est possible sous couvert de l'anonymat.

L'organisateur invite les participants à consulter le commentaire de la commission SIA 142, éd. 2009 des concours au sujet de l'envoi des dossiers/travaux de concours par la poste, qui peut être téléchargé sur le lien suivant : www.sia.ch/fileadmin/content/download/sia-norm/sia_142_143/142i-301f_envoi_par_poste_2006.pdf. Les participants sont obligés de suivre le cheminement de leurs envois par internet sous www.post.ch « Track & Trace ». Si leur envoi n'est pas arrivé 5 jours après le délai, les participants doivent le signaler immédiatement au secrétariat général de la SIA qui se chargera d'en informer l'organisateur sous respect de l'anonymat. Le participant qui omet cette annonce ne pourra faire valoir aucun droit auprès de l'organisateur dû à la perte de ses documents, même s'il les a postés à temps. Si l'annonce est faite, l'organisateur est, par contre, obligé d'attendre la réception annoncée. Dans tous les cas la quittance avec le code-barres est à archiver avec soin.

Au cas où un office postal n'admettrait pas d'envoi sans mention d'expéditeur, le participant est chargé de trouver une tierce personne de son choix qui est habilitée à figurer sur l'envoi mais qui ne permet pas à des tiers d'identifier un auteur de projet. En aucun cas l'adresse du participant ne peut être appliquée (exclusion du jugement!) et une adresse fictive n'est pas recommandée.

2.9.5 Exposition publique, rapport du jury

L'ensemble des projets admis au jugement fera l'objet d'une information publique et d'un vernissage prévus le mardi 22 mars 2016 en en présence de la presse. Une exposition des projets suivra du mercredi 23 mars au mercredi 6 avril 2016. Les noms des auteurs de tous les projets seront portés à la connaissance du public. L'adresse de l'information publique, du vernissage et de l'exposition sera communiquée ultérieurement à tous les participants.

Les participants seront avertis du jugement et pourront prendre connaissance du rapport du jury sur le site internet de la Ville de Fribourg www.ville-fribourg.ch. Le rapport du jury sera également mis à disposition de la presse. Un exemplaire du rapport du jury sera à disposition de chaque participant durant l'exposition.

2.9.6 Retrait des plans après l'exposition

Les documents concernant les projets non primés pourront être retirés à l'endroit de l'exposition. La date du retrait sera communiquée aux participants en temps utile. Les projets non retirés ne seront pas conservés.

2.10 DOCUMENTS MIS A DISPOSITION DES PARTICIPANTS

Les documents suivants sont à disposition des participants (les documents 01 à 18 sont à télécharger sur le site www.simap.ch)

- 01 le présent programme (format pdf)
- 02 l'engagement sur l'honneur (format pdf)
- 03 la fiche d'identification (formats word et pdf)
- 04 une orthophoto du secteur de la gare (format jpeg)
- 05 les cartes historiques du secteur de la gare (format pdf)
- 06 le plan de situation 1:500 (état existant et futur) (formats pdf, dxf et dwg)
- 07 les plans rez-de-chaussée, entresol et sous-sol 1:200 (état futur) (formats pdf, dxf et dwg)
- 08 les coupes et façades des bâtiments du périmètre (formats pdf, dwg et dxf)
- 09 les plans et coupes de la fontaine « Jo Siffert » (format pdf)
- 10 les données techniques et les photos (local technique) de la fontaine « Jo Siffert » (format pdf)
- 11 le schéma d'affichage (format pdf)
- 12 les schémas de synthèse des invariants du concept mobilité de la Ville de Fribourg (format pdf)
- 13 l'étude préliminaire « Projet fédérateur de la gare de Fribourg » (format pdf)
- 14 le document Fribourg'Cible (format pdf)
- 15 les recommandations concernant les aménagements des arrêts de bus(LHand) (format pdf)
- 16 le profil-type lors de croisement de véhicules (format pdf)
- 17 les données techniques concernant les lignes de contact pour les trolleybus (format pdf)
- 18 la documentation sur le projet Pad Ancienne Gare Tour de l'Esplanade (format pdf)
- 19 la documentation sur les projets en cours aux abords du périmètre (Le secteur Tour Henri Hôpital des Bourgeois, Les Grand-Places et le PAD Gare Sud Parking de liaison) accessible sous : www.ville-fribourg.ch/fr/pub/officielle/edilite/urbanisme_architecture/urbanisme_territoire/urbanisme_urbanistique.htm
- 20 le Règlement d'exécution de la Loi sur l'Aménagement du Territoire et les Constructions accessible sous : http://bdlf.fr.ch/frontend/versions/4239?locale=fr
- 21 le document Projet d'agglomération de 2ème génération (PA2 Fribourg) accessible sous : www.agglo-fr.ch/domaines-dactivites/amenagement-regional-mobilite-et-environnement/amenagement-regional/planification-directrice-regionale.html
- 22 le document Pal Visions et objectifs 2014-2030 accessible sous : www.ville-fribourg.ch/files/pdf63/PAL_visions_et_objectifs_1-34.pdf
- 23 le Règlement communal d'urbanisme de la Commune de Fribourg accessible sous : www.ville-fribourg.ch/files/pdf32/regl_plan_affect_zones.pdf
- 24 le plan d'affectation des zones de la Commune de Fribourg accessible sous : www.sitecof.ch

Tous les documents listés ci-dessus sont soumis au copyright de la Ville de Fribourg. Leur mise à disposition est strictement limitée à l'usage du présent concours.

2.11 DOCUMENTS DEMANDES

- un plan de situation 1:500 (sur la base du document 06) indiquant les aménagements publics ainsi que les constructions projetées, les cotes de niveaux principales et les courbes de niveaux. Les informations principales figurant sur le plan de situation doivent rester lisibles
- un plan rez-de-chaussée 1:200 (sur la base du document 07, cadrage indiqué à respecter) présentant de manière claire toutes les constructions planifiées telles que les arrêts de bus, le kiosque, les couverts à vélos,... ainsi que le concept spatial, les espaces piétons, les espaces paysagers et les espaces de circulation afin d'illustrer au mieux le projet
- les coupes et façades échelle libre (sur la base du document 08) jugées nécessaires à la bonne compréhension du projet
- un concept des ambiances nocturnes à échelle libre, avec des images de référence
- les explications présentant la conception du projet, des perspectives, ou tout autre moyen nécessaire à la compréhension du projet indiquant la matérialisation du projet (matériaux, couleurs, ambiances,...)
- une clé USB, séparée de l'enveloppe cachetée, contenant les pdf de toutes les planches réduites au format A3
- une enveloppe cachetée sur laquelle figurera la devise et contenant :
 - l'engagement sur l'honneur (document 02)
 - la fiche d'identification (document 03). Elle contiendra obligatoirement le nom et l'adresse des auteurs et de leurs collaborateurs
 - un bulletin de versement ou coordonnées bancaires (n° IBAN) pour l'attribution du prix éventuel

2.12 MODE DE RENDU

Le participant ne peut présenter qu'un seul projet ; les variantes ne sont pas admises et mènent à l'exclusion du jugement.

Le rendu du projet se fera sur format horizontal A0 (120/84 cm). Le nombre de planches est limité à 6. Les plans doivent comporter le nord, les échelles graphiques et métriques. Seul le système métrique est admis.

Aucun rapport annexe ne sera admis. Les documents non exigés dans le présent programme seront retirés lors de l'examen préalable et occultés pour le jugement et pour l'exposition.

L'expression graphique est laissée au libre choix des participants. Cependant, le jury tient à préciser qu'il souhaite des rendus clairs et intelligibles. Les coupes et les façades seront dessinées horizontalement. Les textes seront en langue française.

Toutes les planches sont à rendre en deux exemplaires non pliés, dont l'un (papier max. 100 gr/m²) servira à l'examen préalable et ne sera pas restitué après l'exposition. En plus, chaque planche sera rendue en réduction A3 sur papier en deux exemplaires.

Tous les documents et emballages du projet comporteront la mention « Concours Aménagement Place de la Gare Fribourg » et une devise qui sera également reportée sur l'enveloppe cachetée contenant la fiche d'identification, l'attestation sur l'honneur et le bulletin de versement. Sur les planches, la devise figurera en haut à gauche. Celleci ne doit pas comporter de signes ou de dénominations qui permettraient d'identifier le participant ou de faire le lien entre le nom d'un participant et le projet déposé.

Afin de faciliter la compréhension et l'analyse des projets, le Maître d'ouvrage fixe une disposition d'affichage type décrite selon le schéma ci-après (illustrée à titre indicatif dans le document 11) :

Planche A: plan de situation 1:500

Planches B et C: plan rez-de-chaussée 1:200 (cadrage selon le document 07)

Les planches D, E et F sont laissées à la libre disposition des participants pour présenter :

- les explications relatives au projet
- les propositions d'éclairage des espaces publics
- les coupes types (échelle libre)
- les coupes de détails (échelle libre)
- toutes autres informations utiles à la compréhension du projet

2.13 CRITERES D'APPRECIATION DES PROJETS

Les projets seront examinés selon les critères ci-dessous. L'ordre dans lequel ils sont mentionnés ne correspond pas à un ordre de priorité.

Qualités spatiales et d'usages

- qualité de l'aménagement des espaces publics
- cohérence entre les principes d'aménagement et les principes de mobilité
- adéquation et valorisation des éléments constitutifs du site (patrimoine bâti, éléments patrimoniaux individuels, dégagements visuels, etc.) et qualité des rapports du projet avec la substance bâtie existante
- qualités des aménagements paysagers
- capacité de la proposition à favoriser une appropriation de l'espace par ses usagers
- confort des liaisons pour les modes doux
- qualités du projet d'éclairage

Qualités et fonctionnalité des déplacements

- organisation et gestion des déplacements piétons, deux-roues, automobiles et transport public (y compris arrêts)
- organisation du stationnement des voitures et des deux-roues (y compris une station de vélos en libre-service) ainsi que des livraisons, des personnes handicapées et des taxis
- fonctionnalité et coexistence des différents modes de déplacement
- traitement des accès piétons aux espaces de stationnement

Aspects économiques

- valorisation de la durabilité et de l'économie des moyens

15

3 CONTEXTE DU CONCOURS DE PROJETS

3.1 CADRE GÉNÉRAL DU CONCOURS

La Place de la Gare constitue le centre de Fribourg, au cœur de l'agglomération qui présente un des taux de croissance démographique les plus élevés sur l'ensemble des agglomérations suisses, plus de 40% des places de travail du canton, un quart des 300'000 habitants du canton, une collaboration renforcée entre dix communes, un bilinguisme enrichissant, une qualité de vie exceptionnelle.

3.1.1 Projet d'agglomération de 2ème génération (PA2 Fribourg)

En tant qu'organe, l'Agglomération se charge de projets d'intérêt régional dans le domaine de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'environnement. Elle se définit comme une unité géographique, économique et culturelle réunissant des communes ayant des intérêts communs. L'instrument de planification qui coordonne ces trois domaines est le Plan directeur de l'Agglomération (PDA) (document 21).

Le développement du milieu bâti constitue un enjeu majeur du développement durable du territoire. Le phénomène de l'étalement urbain touche aussi l'Agglomération de Fribourg et menace de compromettre son développement si rien n'est fait pour le freiner. Un cadre de vie urbain de qualité pour tous n'est possible qu'au prix d'une gestion coordonnée et harmonieuse du développement du territoire.

Une agglomération ne peut se concevoir sans soigner ses accès et ses déplacements internes. En effet, l'importance croissante de la mobilité dans les modes de vie contemporains n'est plus à prouver. Les régions urbaines ne sont agréables à vivre et attractives que si elles sont accessibles et s'il est aisé de s'y déplacer. Pour cette raison, tout développement du territoire doit impérativement tenir compte des différents modes de transport. L'Agglomération entend notamment mettre l'accent sur les transports publics et les déplacements pour les piétons et les cyclistes.

3.1.2 Ville de Fribourg, mise à jour du PAL

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

Le PAL actuel fait l'objet, depuis plusieurs années, d'une refonte totale en conformité avec la loi cantonale et le plan directeur de l'Agglomération. Le projet de PAL révisé a été déposé auprès du Canton pour examen préalable le 17 décembre 2014.

Durant les travaux de révision du PAL, une brochure synthétique - Visions et objectifs 2014-2030 - renseigne sur la vision directrice générale du territoire de la Ville de Fribourg et notamment les aspects relatifs à la mobilité (document 22).

Les enjeux du futur PAL se focalisent autour de l'accueil de nouveaux habitants et emplois tout en renforçant la qualité de vie en ville : mobilité, espaces verts, densification, conservation des valeurs patrimoniales...

3.1.3 Fribourg'Cible

Un groupe de réflexion, rassemblant des architectes, des urbanistes, un géographe, un historien de l'architecture et un ingénieur, a été constitué sous le nom de « Fribourg'Cible » (document 14), entre 1999 et 2009 par le Conseil communal pour explorer les possibilités de mise en valeur de la zone se déployant de Pérolles aux

Grand-Places, en intégrant la gare notamment. Ne s'agissant pas d'une commission officielle, les idées développées par « Fribourg'Cible » ont toutefois débouché sur des résultats concrets : « sauvetage » et requalification de l'Ancienne Gare ; accompagnement du projet Quartet (ancien silo) ; projet d'aménagement de la Place de la Gare ; mandat d'études parallèles pour le quartier des Arsenaux.

Le projet d'aménagement 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.

3.1.4 Projet fédérateur de la gare de Fribourg et scénario retenu

La Ville de Fribourg a mandaté, en décembre 2013, trois bureaux spécialisés dans la mobilité, l'urbanisme et le paysage afin de réaliser une étude préliminaire de mobilité et d'urbanisme « Projet fédérateur de la gare de Fribourg » dont l'objectif était de déterminer les conditions cadres de la future procédure (concours) en matière de fonctionnement, de mobilité et d'exigences en aménagement.

Cette étude (document 13) a permis de clarifier les orientations stratégiques pour le secteur centre et celui de la gare et de mettre en évidence une solution cohérente avec les objectifs fixés au niveau de l'Agglomération et du nouveau PAL de la Ville de Fribourg. Le scénario « Interface TP » retenu propose ainsi un espace partagé entre piétons, vélos et transposrts publics de l'Avenue de la Gare. L'étude définit une « Image directrice de l'aménagement et du fonctionnement » de l'espace public qui devra être concrétisée dans le présent concours de projets :

- l'espace de la gare doit se convertir en porte d'entrée de la Ville de Fribourg, dynamique, mixte et accueillante
- garantir une attractivité fonctionnelle avec la mise en scène des flux piétons et de transport public : les flux de transbordement sont externalisés et optimisés dans l'espace urbain. Ils s'intègrent à la vie urbaine et aux échanges entre quartiers, et entre le plateau de Pérolles et le centre-ville
- garantir une atmosphère « rapide » : l'image de la gare est marquée par l'activité et la dynamique sociales du nœud multimodal
- réaliser un espace de la gare connecté, perméable et ouvert à tous. Les flux qui y convergent sont mis en scène et deviennent exploitables. Le potentiel économique et d'animation du nœud multimodal s'étend sur l'ensemble de l'espace gare, de l'Avenue de Tivoli à l'Ancienne Gare et de Fribourg Centre à la Rue Louis d'Affry
- garantir des qualités de séjour et paysagères ponctuelles et optimisées

Exemples : Gares de Bâle, de Winterthur, de Saint-Gall, de Dornbirn.

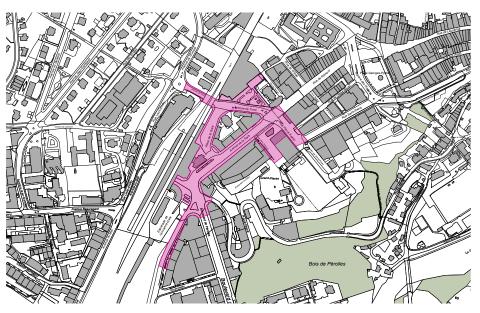
3.1.5 Les éléments invariants du programme et de l'étude préliminaire

Qu'ils s'agissent des objectifs mis en évidence par le Projet fédérateur de la gare de Fribourg ou par les préconisations du PAL 2030, les invariants du programme doivent servir de base pour la concrétisation de l'aménagement de la Place de la Gare. Cette étude a permis de définir les conditions cadres qui servent de base au présent concours de projets. Celles-ci sont représentées sous la forme de schémas de synthèse (document 12) et d'éléments invariants listés dans le chapitre 5.2 du présent programme.

L'orientation stratégique majeure sur laquelle le concours de projets demande une focalisation évidente est la fermeture complète au trafic individuel motorisé (TIM). Parallèlement, le schéma directeur de fonctionnement a révélé les éléments clés à intégrer dans le présent concours. Ils sont séparés en cinq thématiques correspondantes aux cinq volets du concours de projets : espace public, transports individuels motorisés et livraisons, stationnement, transport public, mobilité douce.

3.2 PERIMETRE DU CONCOURS

Le périmètre, d'une surface de 25'350m², se compose de la Place de la Gare et ses abords : Avenue de la Gare – Avenue de Tivoli – Rue Pierre-Kaelin – Route des Arsenaux (extrémité Nord-Est) – Boulevard de Pérolles (extrémité Nord) – Place Jean-Tinguely – Esplanade de la Poste (parcelle privée) – Carrefour du Temple (Tivoli/Gare/Pierre-Kaelin) – Carrefour des Grand-Places (Pierre-Kaelin/Grand-Places/Saint-Pierre) – Carrefour Pérolles/Arsenaux/Route-Neuve, comme indiqué sur le plan ci-dessous.



Périmètre du concours

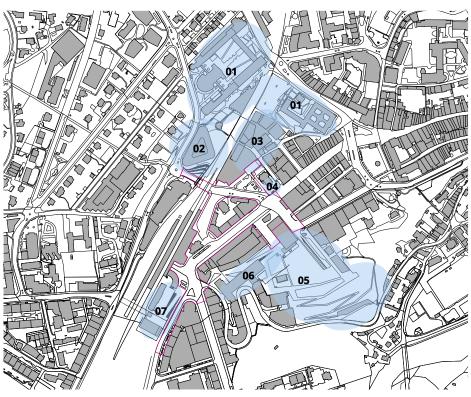
Surface totale : 23'350m²

■ Parcelle privée La Poste : 2′480m²

18

3.3 PROJETS EN COURS AUX ABORDS DU PERIMETRE

Le secteur de la gare est actuellement en pleine mutation et plusieurs projets sont en cours de développement aux abords du périmètre. Ils influent de manière plus ou moins importante sur les futures propositions des participants ; ceux-ci doivent donc les intégrer dans leurs réflexions. Ces projets sont répertoriés sur le schéma cidessous et décrits dans les paragraphes ci-après.



- 01 Secteur Tour Henri Hôpital des Bourgeois
- 02 Extension site Miséricorde Faculté de droit
- 03 La Poste Quartier mixte
- 04 Temple

- 05 Les Grand-Places
- 06 PAD Gare Sud Parking de liaison
- 07 PAD Ancienne Gare Tour de l'Esplanade

3.3.1 Secteur Tour Henri et Hôpital des Bourgeois

Le secteur de la Tour Henri – Hôpital des Bourgeois, situé au centre-ville de Fribourg entre le quartier de Gambach au nord, la vieille ville de Fribourg à l'est et au sud, le quartier de la gare à l'ouest, a fait l'objet d'une réflexion urbanistique.

Le périmètre d'étude intégrait, sur une surface d'environ 60'000m², les terrains dits de la Tour Henri, le site de l'Université de Fribourg, le site de l'ancien Hôpital des Bourgeois, celui de la Poste ainsi que les terrains limitrophes appartenant aux CFF. Aujourd'hui, il s'agit d'une zone en devenir dont le tissu est fortement caractérisé par la rupture de la voie CFF qui le traverse, et dont l'urbanisation générale reste à définir. Il comprenait des éléments répertoriés dans l'inventaire des sites à protéger en Suisse (ISOS) et faisant l'objet de mesures de protection du patrimoine bâti.

Compte tenu de la sensibilité et de la complexité du secteur et de la nette sous occupation de terrains bien desservis situés au centre-ville, les autorités cantonales et communales, ainsi que les propriétaires privés concernés (La Poste et les CFF) ont décidé de lancer l'étude de planification urbaine sous la forme d'un mandat d'études parallèles avec procédure sélective. A l'issue du mandat d'études parallèles d'urbanisme, c'est l'étude de l'équipe de Privileggio-Secchi, établissant un espace

urbain de référence, la place du « Campo », qui a été recommandée par le collège d'experts. Cette équipe a ensuite réalisé des directives d'aménagement du secteur nécessaires à l'avancement des projets, notamment pour la construction de la Faculté de droit représentant la première étape.

3.3.2 Extension du site de Miséricorde – Faculté de droit

www.fr.ch/dics

Les participants au concours d'architecture ont proposé un projet correspondant au programme de locaux prévu pour la Faculté de droit en tenant compte des exigences du projet d'urbanisme en mettant en valeur le Campo. Deux périmètres étaient définis : le périmètre d'intervention dans lequel devait trouver place le bâtiment à construire et un périmètre de réflexion englobant le développement futur du « Campo » avec une nouvelle Mensa à réaliser dans une phase ultérieure.

Le jury a attribué le premier prix au projet « L'Equité » du bureau d'architecture Ruprecht Architekten basé à Zurich. Le bureau lauréat travaille actuellement à la précision du projet et notamment à la modification du PAD actuellement en vigueur sur ce secteur.

Une coordination est nécessaire entre ce projet de construction et le projet d'aménagement de la gare. En effet, les axes de mobilité douce emprunteront le « Campo » pour se poursuivre jusqu'à la gare : dès lors il s'agira de définir les éléments piétons sur l'Avenue de Tivoli ainsi que la future passerelle (continuité de la voie verte d'agglomération) surplombant l'Avenue de Tivoli.

3.3.3 La poste - Quartier mixte

La parcelle RF 16'227, propriété de la Poste, fera l'objet d'un concours de projets en deux degrés dès l'automne 2015. La Poste souhaite y construire un quartier mixte et urbain de qualité, accueillant des logements, des commerces et des bureaux. La création d'une liaison piétonne sous-voies est inscrite au cahier des charges du concours afin de relier le quartier Poste au site universitaire Miséricorde et ainsi permettre de franchir la coupure du tissu urbain que représentent les voies CFF à cet endroit. Cette liaison se développera dans l'axe historique de l'enceinte du rempart, soit entre l'immeuble existant de la Poste et le projet du concours. Pour cette raison, la circulation piétonne devra se poursuivre de la place jusqu'à l'intersection de la Rue du Criblet et de la Rue du Temple, afin d'assurer la fluidité des circulations vers ce futur passage sous-voies. A long terme, lorsque le projet du quartier Poste et son stationnement seront complétés, la rampe d'accès du parking souterrain, située en bordure du temple, sera désaffectée. L'accès véhicule au parking de l'immeuble de la Poste sera alors uniquement assuré par le secteur du stationnement de l'Hôpital des Bourgeois, libérant la place de toute circulation automobile.

Les activités postales de distribution du courrier de l'immeuble Avenue de Tivoli 3 pourraient être amenées, dans un avenir prochain, à s'installer sur des sites en périphérie du centre-ville de Fribourg. Ce déménagement libérera d'importantes surfaces situées au socle de la tour de la Poste. Dans cette perspective, la Poste mandatera des travaux de transformation des trois premiers niveaux de l'immeuble (rez-de-chaussée, entresol et 1er étage) afin de réaffecter ces espaces en surfaces commerciales. Du côté de l'esplanade de la Poste une entrée principale est projetée sur la place et garantira l'accès de plain-pied (altitude 621.81 m) à un large atrium desservant les trois niveaux de commerces. Des entrées secondaires offriront aussi des accès directs aux commerces du rez-de-chaussée situés en façade. Une large promenade piétonne est ainsi souhaitée devant l'immeuble de La Poste.

3.3.4 Temple

Les aménagements aux alentours du Temple sont actuellement à l'étude. Ceuxci comprennent notamment la modification des escaliers menant à l'esplanade du Temple, la suppression du mur écran sur le front de la Rue de Romont, ceci afin de rétablir une relation visuelle entre l'esplanade du Temple et l'espace public.

3.3.5 Les Grand-Places

Une large réflexion a été engagée par le Conseil communal et le service de l'urbanisme sur l'aménagement des Grand-Places suite à la construction du nouveau Théâtre Equilibre. Un processus participatif a été engagé en avril 2010, par l'organisation de « marches » sur le site, afin de recueillir les observations des experts et les attentes des usagers. Le résultat de ces entretiens a fait l'objet d'une brochure intitulée « Les Grand-Places en marches ». A la suite de cette démarche citoyenne de qualité, le Conseil communal a décidé de lancer un mandat d'études parallèles au début de l'année 2011.

Le périmètre englobait les parcelles de l'esplanade de La Poste et la Place Jean-Tinguely. Ces derniers ne convenant pas pour tout ou partie au Maître d'ouvrage, la Commune a saisi l'occasion de mettre en cohérence les Avenues de Tivoli, de la Gare, le parvis du Théâtre Equilibre et l'esplanade de La Poste.

Les équipes pluridisciplinaires retenues ont développé leurs réflexions et élaboré des propositions de projets. Celles-ci ont par la suite été commentées et critiquées dans le cadre d'ateliers. Au terme de deux rondes de présentation auxquelles deux équipes finalistes étaient présentes, le projet imaginé par le studio Montagnini Fusaro basé à Venise a été désigné comme lauréat. Le Jury a, entre autres, relevé la grande qualité, la précision et la capacité du projet élaboré à intégrer les différents et multiples paramètres d'un cahier des charges complexe. Le projet est articulé autour d'un système végétal lié à un réseau de déplacements matérialisé par de petits pavés en grès calcaire du Flysch.

L'approfondissement du projet du MEP, avant-projet, est en cours d'élaboration. Il comprend 2 phases : le développement d'un avant-projet sur le secteur « pelouse » puis d'un avant-projet consacré au « talus » permettant notamment la liaison piétonne entre les Grand-Places et la Motta.

3.3.6 PAD Gare Sud comprenant le « Parking de liaison »

Les terrains faisant partie du PAD sont situés en plein coeur du centre-ville, au sud de la gare principale de Fribourg. Ils se situent entre l'ouvrage Fribourg Centre A, le Théâtre Equilibre, le parking des Grand-Places, le café des Grand-Places, le NH Hôtel et ses bâtiments mitoyens et la Route Neuve. Cette zone constitue le chaînon manquant d'une planification de quartier entamée il y a plus de 35 ans.

Aujourd'hui, ces terrains sont principalement en friche pour les parties pentues, ou recouverts d'asphalte pour les parties à faible pente. Les anciens bâtiments du site sont d'ores et déjà démolis.

Une des caractéristiques majeures de cette planification est la mise en réseau des parkings existants (Fribourg Centre A et le parking des Grand-Places) via la construction de parkings de liaison sous les secteurs D et B1. L'extension prévoit la construction de 296 places de parc supplémentaires.

Des mesures d'accompagnement sont prévues pour compenser la génération de trafic supplémentaire due à cette extension. Grâce à ces mesures, le fonctionnement du réseau routier actuel au centre-ville sera assuré tant sur le réseau routier que sur celui des transports publics. Les mesures d'accompagnement suivantes sont définies :

- la suppression de places de parc sur le domaine public (décision du Conseil communal publiée le 20 août 2004)

- la mise en sens unique de l'Avenue de la Gare (déjà en place)
- la réalisation d'un double accès Route Neuve et allée des Grand-Places (existant)
- la réalisation d'une liaison entre les parkings existants de Fribourg Centre et du parking des Grands-Places
- la suppression de la rampe d'accès existante au parking de Fribourg Centre
- la mise en place de mesures de modération de la circulation dans les quartiers

3.3.7 PAD Ancienne Gare (Tour de l'Esplanade)

Le PAD « Ancienne Gare » a été établi sur la base des réflexions d'un groupe d'experts mandaté par la Commune de Fribourg (Fribourg'cible) ; il a pour objectif de reconnecter le site de l'Ancienne Gare à la ville et de définir des règles lui permettant d'assumer le rôle clé de tête de l'urbanisation future du secteur de la gare de triage, à l'ouest de la Route des Arsenaux (document 18).

CFF Immobilier a financé un concours afin de modifier le plan d'aménagement de détail (PAD) « Ancienne Gare ». Le projet prévoit la réalisation de 16'000m² de surface répartis dans une tour de 19 niveaux. Elle s'inscrit dans un vaste projet de transformation et de rénovation des zones ferroviaires au sud-ouest de la gare de Fribourg. Le plan d'aménagement de détail approuvé retravaille l'ensemble de l'esplanade de l'Ancienne Gare. Il crée un espace unitaire, dont il fixe l'altitude, de manière à articuler les deux bâtiments existants que sont l'Ancienne Gare et le « Colisée », avec la future tour et la vélostation projetées. Il renforce également la question des liaisons entre les niveaux de l'Esplanade et des espaces publics de la Route des Arsenaux et de l'Avenue de la Gare. Il définit enfin un périmètre pour des constructions souterraines sous une partie de l'Esplanade.

L'augmentation de population attendue dans l'agglomération à l'horizon 2030 et le report modal en faveur des transports publics et des modes doux visés par le plan directeur de l'Agglomération, vont générer un important trafic de piétons sur la Place de la Gare. Les accès actuels aux gares CFF et TPF, déjà saturés aux heures de pointes, devront être augmentés grâce à la réalisation d'un nouvel accès aux quais, à l'endroit de l'Esplanade de l'Ancienne Gare et d'un nouveau passage sous-voies débouchant sur l'Avenue du Midi.

3.4 AFFECTATIONS DES BATIMENTS BORDANT LE PERIMETRE

Riche en affectations publiques diverses, le secteur de la gare bénéficie d'une attractivité importante pour les usagers du périmètre du concours. Les principaux bâtiments sont répertoriés sur le schéma ci-dessous et leurs fonctions décrites brièvement ci-après.

La majorité des rez-de-chaussée des bâtiments sont dédiés aux commerces et ont une accessibilité diurne uniquement : La Poste, les Arcades de la gare, l'îlot de la Bâloise, le grand magasin Manor, le centre commercial Fribourg Centre, les commerces de la Place de la Gare 37, 38, 39, la Banque Cantonale de Fribourg, la Tour de l'Esplanade (commerces au rez-de-chaussée et galerie commerçante en sous-sol), la boutique Nespresso et les Galeries du Rex. Seule exception, le Temple, qui accueille quant à lui une salle paroissiale.

Certains bâtiments accueillent tout de même des fonctions dont l'accessibilité est diurne et nocturne : le bâtiment de La Poste, avec un bar au premier étage, l'îlot la Bâloise, avec le bar/restaurant situé sur la Place de la Gare, le bâtiment de l'Ancienne Gare, et enfin le bâtiment de la Banque Cantonale, avec un bar situé en sous-sol.

Enfin, le futur bâtiment de la Faculté de droit et le Théâtre de l'Equilibre sont eux accessibles en journée et en soirée, tout comme la gare CFF et la gare routière TPF.

4 OBJECTIFS ET PROGRAMME

4.1 OBJECTIFS GENERAUX

Lieu charnière entre la ville du 19ème et la ville médiévale, la future Place de la Gare et ses aménagements publics, sont pour la Ville de Fribourg, un enjeu majeur. De leur qualité dépendront non seulement la fonctionnalité de la nouvelle gare flanquée d'une deuxième entrée, mais aussi et surtout son attrait et sa convivialité. Le projet demandé cherchera une modification de l'ambiance de cet espace. Il devra proposer une Place de la Gare claire permettant aux usagers de s'orienter et de changer facilement de mode de transport, de jour comme de nuit. Des espaces paysagers minéraux et ou végétaux devront valoriser les commerces et services situés à proximité. L'objectif est de créer un lieu de vie à dimension sociale, à échelle humaine où règne le calme, la diversité.

Le présent programme fait sien des objectifs de l'étude préliminaire « Projet fédérateur de la gare de Fribourg » qui a mis en évidence les aspects suivants dont le but est d'apporter des solutions pour le centre et le secteur de la gare et d'offrir le meilleur potentiel en matière d'espace public, d'urbanisme, et de mobilité, soit :

- la vocation publique du secteur de la gare doit être renforcée
- l'étude préliminaire a notamment mis en évidence une discontinuité et un sous dimensionnement des espaces publics, une qualité insuffisante et des ruptures en terme d'animation dans les rues côtoyant la gare. Il est donc nécessaire d'établir une continuité et une qualité des espaces publics et une animation de la vie urbaine jusqu'à la gare
- la gare doit permettre le lien entre le plateau de Pérolles et le centre-ville afin de palier aux qualités insuffisantes du réseau d'espaces publics et piétonnier actuel et aux discontinuités trop nombreuses
- le secteur de la gare doit servir d'interface entre les quartiers résidentiels et le centre-

23

ville grâce aux différents passage inférieurs

- la gare doit s'ouvrir afin d'éviter une dimension mono-face. Il faut garantir une gare accessible de chaque côté (nord et sud) et intégrée à la ville par le biais de la création d'un véritable réseau d'espaces publics
- l'état actuel du secteur de la gare nécessite de « décompresser » ses fonctions et de réduire la convergence des flux, actuellement concentré sur la place principale de la gare, par la création d'un réseau de place et d'une multiplication des accès

En terme d'espaces publics, de transport public, de mobilité douce, de transports individuels motorisés et de stationnement, l'étude a décelé les éléments suivants servant de base au présent concours :

- une appropriation de l'espace public aux qualités domestiques et sociales
- la gare doit offrir des espaces publics lisibles aux fonctions clairement définies. Pour ce faire, il faut redistribuer les espaces de la gare et offrir des espaces publics de qualité tout en assurant des espaces fonctionnels adaptés aux besoins. Il faut également assurer une intégration claire des fonctions des types d'espaces accueillant des usagers pressés, des promeneurs et des piétons à l'arrêt
- il faut favoriser l'appropriation de l'espace public par les usagers
- l'agencement de l'interface de transport public 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 transport public pour les usagers, de mettre en place des transbordements de qualité entre les différents systèmes de transport public et de développer un agencement et une organisation de l'interface des transports publics permettant d'accueillir l'augmentation prévue
- l'agencement du réseau de transport public doit permettre une circulation fluide
- une ville doit offrir un cadre de vie de qualité. Pour cela le transport individuel motorisé doit être organisé en amont du secteur de la gare afin de favoriser les échanges interquartiers et de limiter l'accès à celui-ci

4.2 ELEMENTS PROGRAMMATIQUES

Le Maître d'ouvrage attend des propositions de la part des participants sur les aménagements indiqués dans la liste ci-après, étant précisé qu'elle n'est pas exhaustive et qu'elle peut être complétée en fonction des projets développés. Le projet formalisera la conception et la matérialisation des aménagements proposés (matériaux, couleurs,...).

Les éléments invariants servent de base pour la concrétisation de l'aménagement de la Place de la Gare. Six thématiques, listées ci-après.

4.2.1 Espaces publics

Les aménagements doivent satisfaire le fonctionnement suivant :

- aménagement de l'espace public de la gare (nœud multimodal, confort d'utilisation, continuité des cheminements, dégagements et ouvertures visuels)
- aménagements de l'entrée de la gare (accès gare abrité, mobilier)
- aménagement de l'ensemble du périmètre : espaces piétons maximisés, continuité, cheminements, carrefours, traversées, espaces publics
- aménagement et gestion du carrefour Arsenaux Pérolles Gare (continuité, cohabitation, espace piéton, MD)
- éclairage et ambiance nocturne

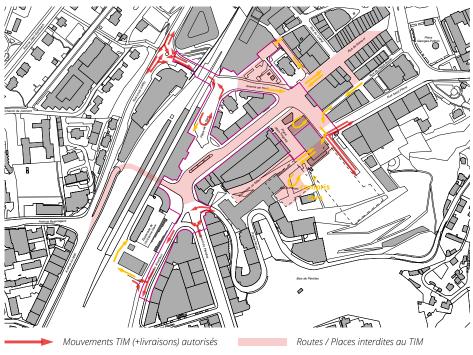
Aménagements à prevoir :

- proposer des espaces favorables aux piétons pressés, promeneurs ou à l'arrêt, favorisant l'appropriation de l'espace public par les usagers ainsi que par les fonctions situées au rez-de-chaussée des bâtiments
- favoriser les déplacements piétons sur les espaces partagés
- en cas de propositions de trottoirs, ils devront avoir au minimum les dimensions suivantes : sur l'Avenue de la Gare, min. 5.75m de large, sur l'Avenue de Tivoli, min. 5.5m de large et l'espace piétonnier autour du carrefour de la Place de la Gare de min. 5m
- créer impérativement des quais d'une hauteur de 16cm au droit des arrêts de bus
- permettre une flexibilité d'usage pour les espaces publics projetés
- proposer une matérialité du sol adéquate
- gérer l'évacuation des eaux claires et usées
- aménager des espaces paysagers (arborisation, aménagements végétaux, mobilier urbain) en assurant leur faisabilité
- proposer un éclairage public en adéquation avec les différents espaces publics projetés

4.2.2 Transports individuels motorisés (TIM) et livraisons

Le trafic lié au transit et aux liaisons entre les quartiers est totalement supprimé. L'entrée/sortie du parking des Grand-Places côté Ouest se fait uniquement par la Rue Saint-Pierre tandis que l'entrée/sortie du parking taxis/livraisons/places courte/très courte durée du secteur de la Place de la Gare et du parking de l'îlot La Bâloise se fait uniquement par le haut de l'Avenue de Tivoli. Il n'y a plus de trafic individuel motorisé entre la Poste et le carrefour des Grand-Places (bas de l'Avenue de Tivoli et Rue Pierre-Kaelin), sauf pour les véhicules de livraisons. L'accès au secteur des Grand-Places (NH Hôtel) est uniquement possible depuis la Rue Saint-Pierre pour les livraisons et les quelques cars déposant les clients devant l'hôtel.

Accessibilité future TIM et Livraisons



Uniquement livraisons autorisées

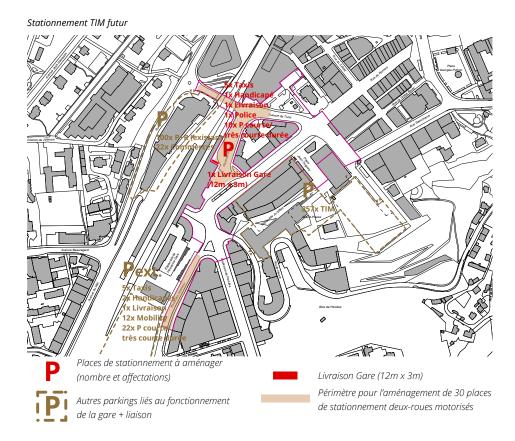
Les aménagements doivent satisfaire le fonctionnement suivant :

- accessibilité des TIM: par le Boulevard de Pérolles direction Route des Arsenaux (accès P+R Esplanade) et direction Route-Neuve (accès Parking de liaison), par l'Avenue de l'Europe et la Rue Louis-d'Affry direction Place de la Gare (places courte/très courte durée) et Rue Saint-Pierre (accès parking Grand-Places)
- organisation de la fermeture au TIM de l'Avenue de la Gare
- organisation du réseau TP, MD, taxis et services d'urgences sur l'Avenue de la Gare et de la coexistence des modes sur tout le périmètre
- gestion des zones à vitesses réduites (Avenue de Tivoli, Route des Arsenaux)
- gestion de l'accès aux livraisons dans le secteur de la Place de la Gare

Aménagements à prevoir :

- aménagements spécifiques pour une mise en zone de rencontre ou 30km/h de l'Avenue de Tivoli
- aménagements spécifiques pour permettre la suppression des carrefours Temple et Pierre-Kaelin
- aménagement spécifique pour le carrefour Arsenaux Pérolles Gare

4.2.3 Stationnement TIM



Les aménagements doivent satisfaire le fonctionnement suivant :

- gestion de l'accessibilité des fonctions gares (P public, P minute, P courte/très courte durée, P+R, Mobility et taxi)
- gestion de l'accessibilité aux parkings de l'hypercentre et au stationnement pour l'auto-partage (Mobility) du côté du secteur de la Tour de l'Esplanade
- circulation des taxis autorisée sur l'ensemble du réseau réservé au TP

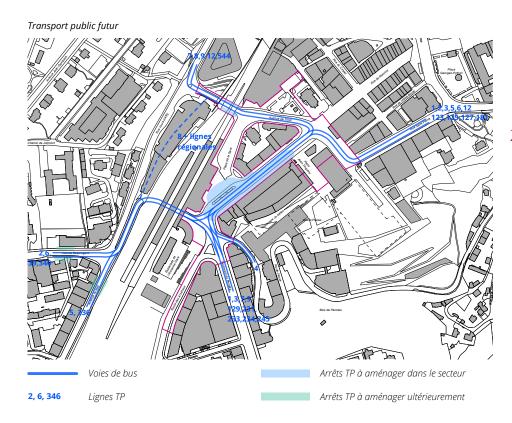
- dans le secteur Esplanade (hors périmètre concours), 42 places extérieures sont prévues réparties comme suit : 5 taxis, 2 handicapés, 1 livraison, 22 courte/très courte durée et 12 Mobility

Aménagements à prevoir :

- dans le secteur de la Place de la Gare, aménager un ou plusieurs espaces d'accueil attractifs comprenant au total 19 places extérieures, réparties comme suit : 5 taxis, 1 handicapé, 1 livraison, 1 police et 10 courte/très courte durée et également 1 place livraison (12m x 3m) pour le bâtiment de la gare. Les places livraison/police/handicapé doivent se trouver proche de l'entrée de la gare
- aménager des localisations de stationnement pour deux-roues motorisés, au total 30 places

4.2.4 Transport public (TP)

Les arrêts de transport public sur l'Avenue de la Gare doivent être aménagés en considérant le passage des bus sur l'Avenue de la Gare uniquement. Les bus régionaux qui transitent par l'Avenue de la Gare sans s'y arrêter doivent pouvoir circuler de manière fluide, sans être gênés par les bus à l'arrêt.



Les aménagements doivent satisfaire le fonctionnement suivant :

- volonté d'intégrer les TP comme acteurs de la vie des espaces publics en cohabitation avec les modes doux (espaces partagés)
- gestion de l'accessibilité des TP : par l'Avenue Europe, la Rue St-Pierre, la Route Neuve, le Boulevard de Pérolles, l'Avenue du Midi et l'Avenue Beauregard
- accessibilité gare routière inchangée
- interface TP : concentration des arrêts des bus urbains sur le secteur de la gare
- gestion de l'exploitation de l'interface TP des bus urbains (voies de dépassement, cohabitation pour les MD)
- circulation des taxis sur l'ensemble du réseau TP sans restriction

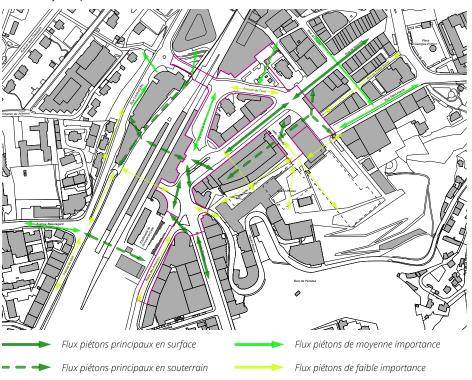
- favoriser une lisibilité des arrêts bidirectionnels (arrêts l'un en face de l'autre pour une même ligne)
- utilisation pour la plupart des lignes de bus urbaines de lignes de contact (document 17)
- les voies TP doivent se situées au droit des lignes de contact
- permettre une vitesse commerciale suffisante pour les bus

Aménagements à prevoir :

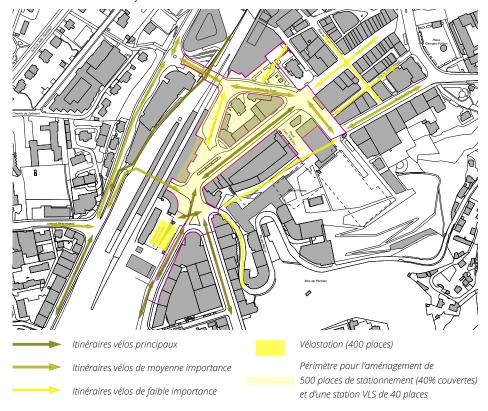
- aménager un ou plusieurs espaces d'arrêt, avec des quais d'une hauteur de 16cm (document 15) pour l'accueil de 4 bus de 18m ou 3 bus de 24m
- au droit des arrêts TP, intégrer au minimum 1 voie de dépassement par sens de circulation, notamment pour les bus régionaux
- aménager des arrêts couverts (aires d'attente) pouvant selon le projet se combiner avec l'espace couvert d'attente de la gare
- aménager des carrefours sans régulation des flux (sans feux ni giratoire)
- aménager des gabarits d'espace libre minimaux pour les bus (document 16)
- aménager des aires d'attente et de passage pour les piétons

4.2.5 Mobilité douce (MD)

Accessibilité future piétons



Accessibilité et stationnement futurs vélos



Les aménagements doivent satisfaire le fonctionnement suivant :

- continuité cyclable Nord-Sud par l'Avenue de la Gare (cohabitions avec TP et piétons)
- aménagements cyclables à travers le secteur gare (continuité, accès)
- aménagements piétons dans l'interface de la gare
- gestion des flux liés aux passages inférieurs (principal, Tivoli, Buffet, Esplanade)
- station vélos de l'Esplanade élaborée par Dominique Perrault Architecture
- gestion des flux liés à la vélostation de l'Esplanade
- gestion du stationnement vélos et deux-roues motorisées dans le périmètre
- favoriser les aménagements compatibles pour les personnes avec un handicap physique et/ou sensoriel

Aménagements à prevoir :

- aménager des localisations de stationnement vélos pour chaque direction d'accès au périmètre, au total 500 places (40% couvertes)
- aménager 1 emplacement de station vélos en libre-service de 40 places, dimensions 1.50m x 15m,
- assurer la circulation des cycles en double sens sur l'Avenue de la Gare, l'Avenue de Tivoli, la Rue Pierre-Kaelin avec une coexistence des modes (TP, TIM, MD)

4.2.6 Constructions

Espace d'attente couvert

- proposer un espace d'attente couvert en remplacement de l'existant (pouvant également se combiner avec les arrêts TP couverts)
- intégrer à l'espace d'attente un panneau informatif visible

Kiosque, magasin de fleurs et « Food truck »

- proposer une construction pouvant accueillir un kiosque ainsi qu'un magasin de fleurs
- localisation : à définir par les participants
- dimensions: kiosque 30m² (y.c. réserve) et magasin de fleurs 30m² (y.c. réserve)
- proposer un emplacement destiné à un « Food truck »

Fontaine « Jo Siffert »

- proposer une relocalisation et une appropriation de la fontaine « Jo Siffert » de Jean Tinguely (située actuellement à côté du NH Hôtel) dans le secteur de l'Avenue de Tivoli, l'esplanade de La Poste, la Rue Pierre-Kaelin et la Place Jean-Tinguely en tenant compte des contraintes techniques liées à celle-ci (documents 09 et 10)

Accès galerie marchande (devant Théâtre Equilibre)

- proposer une redéfinition de l'enveloppe extérieure des édicules, en assurant une luminosité respectant les normes du travail en matière de droit de jour, obligatoire pour les personnes travaillant en sous-sol
- les fonctions principales (ascenseurs, sorties de secours, escaliers, escalators et gaines techniques) ne doivent en aucun cas être déplacées

5 APPROBATION ET CERTIFICATION DU PROGRAMME

5.1 APPROBATION DU PROGRAMME

Le présent programme a été approuvé par les représentants du Maître d'ouvrage, les membres non professionnels, les membres professionnels et les suppléants du jury.

Fribourg, le 31.08.2015

M. Jean Bourgknecht

M. Thierry Steiert

M. Peter Sigg

M. Alain Deschenaux

M. Pierre-Olivier Nobs

Mme Elena Ramos

M. Yvan Tona

Mme Nicole Surchat Vial

M. Marcellin Barthassat

M. Stanislas Rück

M. Thierry Bruttin

M. Francesco Fusaro

M. Dominique Perrault

M. Sandro Cibolini

Mme Nathalie Luyet

Mme Florence Colace

M. Eric Tilbury

M. Vincent Ducrot

M. Claudio Dini

M. Fabien Noël (suppléant)

M. Grégoire Cantin (suppléant)

John Jan Jar Jan

5.2 CERTIFICATION DU PROGRAMME PAR LA SIA

La commission des concours et mandats d'études parallèles a examiné le programme. Il est conforme au règlement des concours d'architecture et d'ingénierie SIA 142, édition 2009.

B JUGEMENT

6 PROJETS REMIS

6.1 LISTE DES DEVISES DES PROJETS REMIS

Concours ouvert le 2 octobre 2015

Remise des projets le 12 février 2016

- 01 une autre ville
- 02 Triptyque
- 03 "Strategies durables"
- 04 COPIA OPULENTI EST.
- 05 Minimax
- 06 META-MATIC
- 07 COMMUNION
- O8 JO
- 09 AREA SIMPLEX
- 10 METAMATICS
- 11 DE GARE EN GARE
- 12 FREE-BOURG Liberté urbaine
- 13 Plaisirs [des] Pas Perdus
- 14 voyage... voyage...
- 15 nœud pap'
- 16 Chapeau
- 17 Jean
- 18 Escales
- 19 PUBLIC EN PASSANT
- 20 HARMONISER
- 21 libéro
- 22 CALLIGRAPHIE
- 23 jo siffert
- 24 CADENCE
- 25 BOTSIS, BOVARDES ET ROUGETTES
- 26 KOMOREBI
- 27 "Colonnade"
- 28 OÙ NOUS SOMMES, OÙ NOUS ALLONS
- 29 TRAME URBAINE
- 30 INCISIONS
- 31 RYTHM
- 32 DE PLACE EN PLACE





6.2 RECEVABILITE

6.2.1 Réception des projets

L'organisateur a réceptionné 32 projets, qui ont été déposés ou postés dans le délai imparti.

Les projets suivants n'ont pas été remis sous le couvert de l'anonymat, un nom d'expéditeur figurait sur le colis :

01 une autre ville

19 PUBLIC EN PASSANT

27 "Colonnade"

28 OÙ NOUS SOMMES, OÙ NOUS ALLONS

30 INCISIONS

31 RYTHM

32 DE PLACE EN PLACE

Lors de la réception du projet :

30 INCISIONS

des frais de douane ont été réglés par le secrétariat de l'organisateur.

De plus, lors de l'ouverture du projet :

19 PUBLIC EN PASSANT

il a été constaté que la fiche d'identification ne se trouvait pas dans une enveloppe cachetée.

Toutes les données permettant l'identification de ces participants ont été collectées et écartées du contrôle technique par le secrétariat de l'organisateur, celui-ci n'ayant eu aucun contact avec les membres du jury ni avec le Maître d'ouvrage.

Le bureau d'assistance au Maître d'ouvrage a donc procédé au contrôle technique de tous les projets.

6.2.2 Examen préalable

L'organisateur, le bureau d'assistance et les spécialistes-conseils ont procédé au contrôle technique des projets. Ce contrôle a porté sur 2 volets différents :

- la recevabilité formelle des projets
- le contrôle technique selon le programme du concours

6.2.3 Recevabilité formelle

Les documents remis par les participants sont conformes au programme, à l'exception des projets suivants :

04 COPIA OPULENTI EST. - clé USB dans env. cachetée et plan

du rez incomplet

10 METAMATICS - manque devise sur planche C

12 FREE-BOURG Liberté urbaine - manque devise sur planches

B/C/E/F

19 PUBLIC EN PASSANT

- manque un jeu de planches A0

- manque devise sur planches

A/B/C/E/F

- manque réductions A3

Le reste des exigences est rempli pour tous les projets.



6.2.4 Contrôle technique

Sur la base du contrôle technique, les projets ne satisfaisant pas aux exigences des éléments principaux du programme sont les suivants :

01 une autre ville

- manque PP voitures et 2-roues

motorisés

- TP non fonctionnel

03 "Strategies durables" 04 COPIA OPULENTI EST.

- manque PP 2-roues motorisés

- intervention hors périmètre

- mangue PP voitures et 2-roues

motorisés

- manque kiosque/fleurs et fontaine

Jo Siffert

11 DE GARE EN GARE

- intervention hors périmètre

14 voyage... voyage...

- manque fontaine Jo Siffert

15 nœud pap'

- manque fontaine Jo Siffert

16 Chapeau

- intervention hors périmètre

'

- intervention hors périmètre

24 CADENCE

- intervention hors périmètre

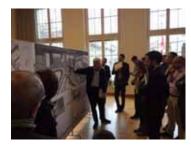
28 OÙ NOUS SOMMES, OÙ NOUS ALLONS

- faisabilité TP incertaine

31 RYTHM

manque PP voituresmanque fontaine Jo Siffert

Les autres projets satisfont aux exigences.



6.2.5 Recevabilité des projets

Le jury s'est réuni pour l'examen des projets les 3 et 4 mars 2016 sous la présidence de Monsieur Jean Bourgknecht.

Madame Elena Ramos s'est retiré du jury. Messieurs Vincent Ducrot et Dominique Perrault n'ont pas pu participer au jury. Ils sont remplacés par Messieurs Fabien Noël et Grégoire Cantin, suppléants. Madame Nathalie Luyet n'a pas pu participer à la journée du 4 mars 2016.

Ayant pris connaissance de l'examen de recevabilité et du contrôle technique, le jury décide dans le sens d'une pesée des intérêts :

- d'admettre tous les projets au jugement sans restriction, les légères dérogations décrites plus haut ne présentant pas un caractère rédhibitoire.

34

Lors d'un tour de présentation, les projets sont expliqués dans les grandes lignes à l'ensemble du jury. Cette présentation, faite par Messieurs Adrian Kramp et Benoit Comment, responsables du contrôle technique, et par Monsieur Antoine Bussard, spécialiste-conseil, a pour but de prendre connaissance, sur la base d'une même grille de lecture, des 32 projets disposés selon leur ordre d'arrivée.

Aucun regroupement d'ordre thématique ou autre n'est appliqué. Lors d'une deuxième phase d'examen, les membres du jury, répartis en trois groupes, effectuent une analyse détaillée des projets.

7 TOURS D'ELIMINATION



7.1 PREMIER TOUR D'ELIMINATION

Le jury passe ensuite en revue tous les projets. Le rapporteur de chacun des trois groupes présente à l'ensemble du jury les réflexions faites sur la base des critères énoncés au chapitre 2.13 (Critères d'appréciations des projets) du programme du concours :

- qualités de l'aménagement des espaces publics
- cohérence entre les principes d'aménagement et les principes de mobilité
- qualités des aménagements paysagers
- capacité de la proposition à favoriser une appropriation de l'espace par ses usagers
- qualités du projet d'éclairage
- organisation et gestion des déplacements piétons, deux-roues, automobiles et transport public (y compris arrêts)
- organisation du stationnement des voitures et des deux-roues (y compris une station de vélos en libre-service) ainsi que des livraisons, des personnes handicapées et des taxis
- fonctionnalité et coexistence des différents modes de déplacement
- traitement des accès piétons aux espaces de stationnement

Le jury attend un aménagement suffisamment pertinent, cohérent ou identitaire en rapport à l'espace urbain existant et à son évolution en adéquation au programme demandé. Il cherche également un aménagement ayant la capacité d'apporter une plus-value à l'ensemble du périmètre, et de permettre une lecture à plus grande échelle de la Place de la Gare.

35

Sont éliminés au premier tour les projets suivants :

- 01 une autre ville
- 03 "Strategies durables"
- 04 COPIA OPULENTI EST.
- 09 AREA SIMPLEX
- 11 DE GARE EN GARE
- 12 FREE-BOURG Liberté urbaine
- 13 Plaisirs [des] Pas Perdus
- 14 voyage... voyage...
- 15 nœud pap'
- 17 Jean
- 18 Escales
- 19 PUBLIC EN PASSANT
- 20 HARMONISER
- 22 CALLIGRAPHIE
- 24 CADENCE
- 25 BOTSIS, BOVARDES ET ROUGETTES
- 26 KOMOREBI
- 27 "Colonnade"
- 28 OÙ NOUS SOMMES, OÙ NOUS ALLONS
- 29 TRAME URBAINE
- 30 INCISIONS
- 31 RYTHM
- 32 DE PLACE EN PLACE

7.2 DEUXIEME TOUR D'ELIMINATION

Préalablement au deuxième tour d'examen des projets, le jury s'entend sur quelques objectifs qu'il estime importants, à savoir :

- l'emplacement de la fontaine Jo Siffert est prépondérant. Elle permet de donner à la Place de la Gare une identité
- la Place de la Gare est la nouvelle carte de visite de la ville
- la Place de la Gare doit être pensée comme un espace identitaire dans lequel le fonctionnement et le confort des usagers sont primordiaux
- la Place de la Gare doit être perçue comme un nœud, une continuité du tissu urbain, en lien étroit avec le reste de la ville
- l'espace public est en constante mutation, la notion de potentialité et d'évolution de la ville sont des enjeux majeurs

Le jury examine les projets restants et, sur la base de l'ensemble des critères formulés plus haut, procède au deuxième tour d'élimination.

02 Triptyque

06 META-MATIC

16 Chapeau

23 jo siffert

7.3 TOUR DE REPECHAGE

Conformément à l'art. 21.2 du Règlement SIA 142, avant de procéder à l'établissement du classement, le jury réexamine tous les projets et procède au tour de repêchage.

A la suite de cet examen, le jury prend les décisions suivantes :

Les projets

09 AREA SIMPLEX

32 DE PLACE EN PLACE

initialement écartés au premier tour sont remontés au deuxième tour.

7.4 PROJETS RETENUS POUR LE CLASSEMENT

05 Minimax

07 COMMUNION

08 JO

10 METAMATICS

21 libéro

Le jury examine dans le détail les projets retenus pour le classement.

Des discussions nourries s'instaurent entre les membres du jury qui prêtent une attention particulière à la qualité apportée aux éléments fédérateurs de l'intervention, à leur implantation dans le périmètre, à la matérialisation choisie, au bon fonctionnement des interfaces de transport public, à la cohérence de la proposition dans sa globalité et la qualité de l'ambiance diurne ou nocturne.

Le jury tient à souligner que la proposition retenue devra prendre en compte les projets connexes et être capable de se développer en coordination avec ceux-ci, sans pour autant perdre les qualités relevées dans la critique des projets classés.

C CLASSEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX

Après délibération, le jury établit le classement suivant :

1er rang	1 ^{er} prix	08 JO	Fr. 40'000 HT	Fr. 43'200 TTC
2 ^{ème} rang	2 ^{ème} prix	07 COMMUNION	Fr. 30'000 HT	Fr. 32'400 TTC
3 ^{ème} rang	3 ^{ème} prix	05 Minimax	Fr. 22'000 HT	Fr. 23'760 TTC
4 ^{ème} rang	4 ^{ème} prix	10 METAMATICS	Fr. 15'000 HT	Fr. 16'200 TTC
5 ^{ème} rang	5 ^{ème} prix	21 libéro	Fr. 13'000 HT	Fr. 14'040 TTC

CRITIQUES DES PROJETS CLASSES

08 JO

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 l'encombrant. Cette unité retrouvée est soulignée par la mise en place d'un sol homogène en asphalte 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 renforçera 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.

07 COMMUNION

Par la proposition d'une continuité spatiale et d'une promenade urbaine allant de la Tour de l'Esplanade à l'esplanade de la Poste, les auteurs du projet redonnent à la Place de la Gare toute sa dimension. De manière générale, les espaces ouverts accueillent les usages du quotidien ainsi que les fonctions de loisirs, alors que les espaces de rue sont dédiés aux fonctions inhérentes à la proximité de la gare, comme la circulation, les arrêts de bus, les trottoirs et le parking. Le caractère linéaire de l'Avenue de la Gare est d'autant plus accentué par l'implantation de chaque côté de rangées de végétaux.

La Place de la Gare est quant à elle libérée des constructions existantes, révélant la présence du bâtiment voyageur. Elle accueille dans ses périphéries de petits édicules circulaires abritant kiosque et magasin de fleurs, ainsi que quelques arbres disposés de manière ponctuelle en lien avec la tour de la Bâloise. L'ensemble du périmètre est formé d'un sol en asphalte, permettant de connecter la variété des espaces publics. Des incrustations de dalle en pierre de la Molière, servant d'éléments d'identification, complètent la matérialité sur la Place de la Gare. Pour ce qui est de l'esplanade de la Poste, les auteurs proposent d'y implanter un square arborisé réparti sur deux plateaux. La fontaine Jo Siffert prend place sur l'un d'entre eux, à proximité du bâtiment de la Poste. Afin de compléter le dispositif d'espaces publics, l'aménagement en plateau de la Place Jean Tinguely renforce et souligne sa perception en tant que place.

La concentration des arrêts de transport public à l'Est de l'Avenue de la Gare, entre le bâtiment de Fribourg Centre et les immeubles de l'îlot de la Bâloise, engendre une distance de transbordement importante depuis le bâtiment voyageur de la gare et celle-ci est d'autant plus importante depuis le deuxième passage inférieur pour entrer à la gare. De plus, la dimension des abris semble relativement faible au vu du nombre d'usagers. Le trafic individuel motorisé est géré de sorte à ce que la chaussée se rehausse aux différentes entrées du périmètre (parking Arcades de la gare/Tivoli et carrefour Pérolles/Arsenaux) ce qui permet d'écarter la gestion des flux de la proposition.

Le jury souligne la qualité de la proposition d'aménagement devant le Théâtre Equilibre, le bon fonctionnement du parking devant les Arcades de la gare et également l'attention particulière quant à l'implantation de la végétation. Une certaine modestie dans la proposition a également été relevée par le jury.

Le jury émet cependant des doutes concernant l'implantation de la fontaine Jo Siffert sur l'esplanade de la Poste, et craint qu'avec les aménagements proposés elle ne manque d'espace et que cette place soit trop intimiste pour l'accueillir. De plus, l'aménagement de plateaux reliés par des marches subdivise l'espace devant la Poste, et ceci en contradiction éventuelle avec la qualité du plan d'eau horizontal de la fontaine. En ce qui concerne les arrêts de bus, le jury estime qu'ils auraient pu être placés de façon plus concentrée et que la distance de transbordement est jugée trop importante depuis la sortie de la gare. Enfin les abris et les trottoirs semblent trop petits pour accueillir autant d'usagers. Le projet propose un bon concept d'éclairage à échelle humaine en fonction des différents usages et des différents lieux, et une mise en valeur des façades des bâtiments importants du périmètre.

05 Minimax

Grâce à un désencombrement de la Place de la Gare, les auteurs du projet lui redonnent une certaine simplicité. Elle devient le centre de gravité d'un réseau de places et permet de rétablir des continuités à plus grande échelle tout en se distinguant des autres places. La fontaine Jo Siffert et le pavillon qui accueille le kiosque et le magasin de fleurs apportent une nouvelle identité à la Place de la Gare, bien que le positionnement de ce dernier, en limite de la place, fragmente quelque peu l'espace public. Le flux piéton allant de la sortie du bâtiment voyageur aux arrêts de bus est également interrompu par la fontaine et des arbres. La compréhension de l'îlot de la Bâloise est accentuée par un dallage en béton englobant aussi la Place de la Gare.

L'esplanade de la Poste est réaménagée en parc engazonné, parsemé d'arbres et disposé à hauteur de l'esplanade du Temple afin de les unifier. Pour ce faire le projet prévoit un grand mur de soutènement du côté de l'Avenue de Tivoli, en prolongation de celui du Temple. La proposition d'habillage de l'édicule d'accès à la Galerie Marchande, avec en complément de celui-ci un kiosque et un café, permet de le faire participer à l'espace public également du côté de l'Avenue de la Gare. Les arbres, implantés en rangée sur l'Avenue de la Gare et placés singulièrement sur le reste du périmètre, accentuent la différence entre avenues, places et carrefours

Les arrêts de transport public sont positionnés en décalage les uns par rapport aux autres sur l'Avenue de la Gare, permettant ainsi pour les arrêts descendants de se trouver à proximité de la gare. Une marquise complète le dispositif sur le côté nord de l'Avenue de la Gare au-dessus des arrêts de bus. Au niveau du transport individuel motorisé, le projet prévoit un dispositif de bordures et de marquages au sol afin de gérer les accès du transport individuel motorisé de part et d'autre du périmètre.

Le concept d'ambiance nocturne est exprimé grâce à une illumination des bâtiments majeurs du site, notamment les façades du bâtiment voyageur, la façade de la tour de la Bâloise et le Temple. L'éclairage fonctionnel est garanti par des luminaires installés sur les mâts des lignes aériennes et des rails de LED soulignent les éléments singuliers du projet comme la fontaine Jo Siffert et les bancs devant le bâtiment de la Poste.

Le jury relève la simplicité du projet au travers de l'aménagement de la Place de la Gare et souligne l'attention particulière apportée aux notions d'usages. Toutefois, de nombreux points importants du programme ne satisfont pas l'ensemble du jury. Les arrêts de transport public au nord ne permettent pas aux flux piétons de s'écouler aux heures de pointe, le rapport entre le parc et le Temple ne convainc pas et la configuration du parking semble peu adéquate pour un bon fonctionnement.

10 METAMATICS

Par la mise en place d'un revêtement de sol unitaire sur l'ensemble de l'espace public, élément fondamental du projet, les auteurs proposent une requalification fluide des espaces. Le kiosque, implanté sur la Place de la Gare est mis en scène au travers d'un grand couvert expressif et quelques chaises et tables viennent compléter l'aménagement. La fontaine Jo Siffert est relocalisée sur l'esplanade de la Poste, qui se transforme en jardin agrémenté d'arbres. Un emmarchement au nord permet de gérer la différence de niveau tout en définissant clairement les limites du jardin. Le réaménagement de l'édicule d'accès à la Galerie Marchande redéfini la démarcation entre l'espace rue et la Place Jean Tinguely, malgré son déplacement non conforme au programme.

Le trait d'union entre la Place de la Gare et la Place Jean Tinguely est créé grâce aux arrêts de transport public complétés par leurs couverts de chaque côté de l'Avenue de la Gare. La concentration des arrêts sur l'Avenue de la Gare est décentralisée non seulement par rapport à l'entrée de la gare, mais surtout par rapport au nouvel accès à la gare par le passage inférieur situé sous la Tour de l'Esplanade. Un marquage au sol permet de gérer le transport individuel motorisé sans régulation de flux.

La proposition d'éclairage met en valeur certains édifices du périmètre comme le bâtiment voyageur de la gare, le kiosque, les abris bus et le Théâtre Equilibre. La fontaine Jo Siffert est quant à elle illuminée depuis l'intérieur du bassin. Des luminaires ponctuels sont proposés pour l'ensemble du site pour garantir un éclairage public fonctionnel.

Le jury salue la forte cohérence du projet avec la proposition d'un sol unitaire bien que le choix du revêtement soulève quelques questions. L'emplacement de la fontaine et l'aménagement qui la complète ne font pas l'unanimité et laissent à penser que son potentiel d'attraction n'est pas utilisé à sa juste valeur. L'expression architecturale du kiosque soulève aussi beaucoup de questions tant au niveau de sa mise en scène que de sa présence sur la Place de la Gare.

21 libéro

Les auteurs du projet veulent redonner à la Place de la Gare sa fonction primaire, à savoir un espace d'accueil pour les usagers, en la libérant de ses constructions actuelles et en y implantant un pavillon regroupant le kiosque, le magasin de fleurs et un couvert d'attente. La place est composée d'un sol en asphalte se poursuivant jusqu'à la rampe de l'esplanade de l'Ancienne Gare. A l'opposé, la Place du Temple et l'Avenue de Tivoli sont traitées en pavés de grès. Entre les deux, de grandes dalles en béton habillent le sol de l'Avenue de la Gare, axe urbain majeur, ornée de part et d'autre d'alignements d'arbres, en continuité avec le Boulevard de Pérolles et la Rue de Romont. La végétation ponctuelle fait quant à elle le lien entre la Place de la Gare, les Arcades et l'esplanade de la Poste. Celle-ci est réaménagée en jardin perméable dans sa partie haute, vers le bâtiment de la Poste, et en place de marché à la hauteur de l'esplanade du Temple. La fontaine Jo Siffert est relocalisée au carrefour Pérolles/ Arsenaux, dans l'axe de la rampe qui descend depuis l'Ancienne Gare.

Les arrêts de transport public sont espacés sur l'Avenue de la Gare et prennent une place importante, alors que les abris de bus dans la partie nord de l'avenue semblent sous-dimensionnés. Le rehaussement de la chaussée du côté du carrefour Pérolles/ Arsenaux permet de dissuader le transport motorisé individuel. A l'opposé, au niveau de l'accès depuis l'Avenue Tivoli, la gestion du trafic s'effectue grâce à un changement de revêtement de sol. La proposition d'une vélostation en souterrain aurait pu être adéquate si une connexion en sous-sol avec le bâtiment voyageur avait été prévue. D'autre part, sa construction est coûteuse et diminue de manière conséquente le nombre de places vélos en surface, ce qui, de l'avis du jury, n'est pas optimal pour les usagers.

Le concept d'éclairage public propose une vision à une échelle plus large que celle du périmètre. Il hiérarchise les différents espaces tout en libérant la Place de la Gare. La proposition de mise en valeur des façades des bâtiments importants des environs apporte une certaine unité au site.

Le jury apprécie l'intervention minimaliste sur la Place de la Gare et la position du pavillon, malgré une expression architecturale peu convaincante. Il regrette cependant l'utilisation de matériaux différents, qui ne servent pas aux transitions d'espaces. De plus, le positionnement de la fontaine reste imprécis tout en ayant une certaine cohérence avec l'intervention générale proposée. Toutefois, le jury se demande si la fontaine est assez imposante pour réussir à faire vivre ce lieu. Le jury souligne également que l'aménagement proposé pour l'esplanade de la Poste est de qualité, notamment grâce à son parc à vélos, et redonne toute sa générosité au bâtiment de la Poste.

E RECOMMANDATIONS DU JURY

Le jury soulève la complexité liée au périmètre d'intervention et recommande au Maître d'ouvrage la poursuite des études avec le projet lauréat. Les auteurs devront faire évoluer le projet en tenant compte des critiques et recommandations formulées, pour mener à bien le bon fonctionnement de l'ensemble de l'aménagement de la Place de la Gare. Une coordination devra s'effectuer avec les projets alentours, notamment le projet des Grand-Places, la Tour de l'Esplanade et le Temple, tant au niveau spatial, que de la matérialité et de l'éclairage.

Le jury formule les recommandations suivantes pour la poursuite des études avec le lauréat :

- ajuster le positionnement de la fontaine Jo Siffert et du pavillon sur la Place de la Gare et questionner le traitement du sol aux alentours du kiosque
- développer l'aménagement devant le Théâtre Equilibre et créer le lien avec les projets des Grand-Places et de la Poste
- questionner l'aménagement proposé devant la Banque Cantonale de Fribourg
- vérifier, voir augmenter la taille des couverts d'attente des transports publics
- compléter le nombre de places vélos en surface
- redéfinir le positionnement exact des arrêts de transport public sur le carrefour Pérolles/Arsenaux
- améliorer le fonctionnement du passage des piétons à l'entrée du parking des Arcades de la gare
- gérer de manière plus fine la bande roulante des transports individuels motorisés sur le carrefour Pérolles/Arsenaux

LEVEE DE L'ANONYMAT

1 ^{er} rang	1 ^{er} prix	08 JO
Architecte paysagiste		Hager Partner AG
		Bergstrasse 50 - 8032 ZÜRICH
Ingénieur mobilité		Basler Hofmann AG
		Forchstrasse 395 - 8032 ZÜRICH
Architecte		Van de Wetering
		Atelier für Städtebau GmbH
		Birmensdorferstrasse 55 - 8004 ZÜRICH

2ème rang 2ème prix 07 COMMUNION Architecte paysagiste Pascal Heyraud Sàrl Faubourg de la Gare 5a - 2002 NEUCHÂTEL Mobilité RR&A - Roland Ribi & Associés SA Rue de l'Ancien-Port 14 - 1201GENÈVE

Ingénieurs trafic et mobilité Rue du Jardin 1 - 1110 MORGES Architecte urbaniste Contrepoint Pascal Amphoux Avenue de l'Eglise Anglaise 2 géographe 1006 LAUSANNE 4ème rang 10 METAMATICS 4^{ème} prix Architecte Ruffieux-Chehab Architectes SA Boulevard de Pérolles 18 - 1700 FRIBOURG Architecte paysagiste L'Atelier du Paysage Jean-Yves Le Baron Boulevard de Grancy 19A - 1006 LAUSANNE Architecte éclairagiste PIERO CASTIGLIONI Via Presolana 5 - 20135 MILANO (Italie) CHRISTE ET GYGAX INGENIEURS CONSEILS SA Ingénieur mobilité 43 Avenue de la Gare 10 -1401 YVERDON-LES-BAINS Ingénieur civil **INGENI SA** Rue Jacques-Gachoud 3 - 1700 FRIBOURG 5^{ème} rang 5ème prix 21 libéro

05 Minimax

Hüsler & Associés Sàrl

AL30 architectes

Chemin Renou 2 - 1005 LAUSANNE

Avenue d'Ouchy 7 - 1006 LAUSANNE

3ème rang

Architecte

3ème prix Architecte paysagiste

Architecte Brühlmann Loetscher Architektur & Stadtplanung ETH SIA Ausstellungsstrasse 21 - 8004 ZÜRICH Architecte paysagiste Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur & Städtebau GmbH Hardstrasse 81 - 8004 ZÜRICH Ingénieur mobilité mrs partner ag Birmensdorferstrasse 55 - 8004 ZÜRICH Eclairagiste Lucet GmbH Wylerringstrasse 36 - 3014 BERN

APPROBATION DU RAPPORT PAR LE JURY

Le présent rapport a été approuvé par les membres et suppléants du jury. Fribourg, le 04.03.2016

NΛ	loan	Bourgkr	nacht
IVI.	iean.	DUULEKI	иссти

M. Thierry Steiert

M. Peter Sigg

M. Alain Deschenaux

M. Pierre-Olivier Nobs

M. Yvan Tona

Mme Nicole Surchat Vial

M. Marcellin Barthassat

M. Stanislas Rück

M. Thierry Bruttin

M. Francesco Fusaro

M. Sandro Cibolini

Mme Nathalie Luyet

Mme Florence Colace

M. Eric Tilbury

M. Claudio Dini

M. Fabien Noël (suppléant)

M. Grégoire Cantin (suppléant)

T.SL

fatter-

p. Lthe

mean anar-

Zal.

S.,

K of

T. Collece

Ceyfin

ANNEXES

PRESENTATION DES PROJETS

LISTE COMPLETE DES AUTEURS

08 JO

1^{er} prix

Architecte paysagiste Hager Partner AG Bergstrasse 50 8032 ZÜRICH

> collaborateurs : Pascal Posset Mirjam Scharnofske Karol Kruk Andreas Pernstich

Ingénieur mobilité Basler Hofmann AG Forchstrasse 395 8032 ZÜRICH

Architecte

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH Birmensdorferstrasse 55 8004 ZÜRICH















JO Concorn Americanisms of the Place de la Core à Voltoure





07 COMMUNION

2^{ème} prix

Architecte paysagiste
Pascal Heyraud Sàrl
Faubourg de la Gare 5a
2002 NEUCHÂTEL

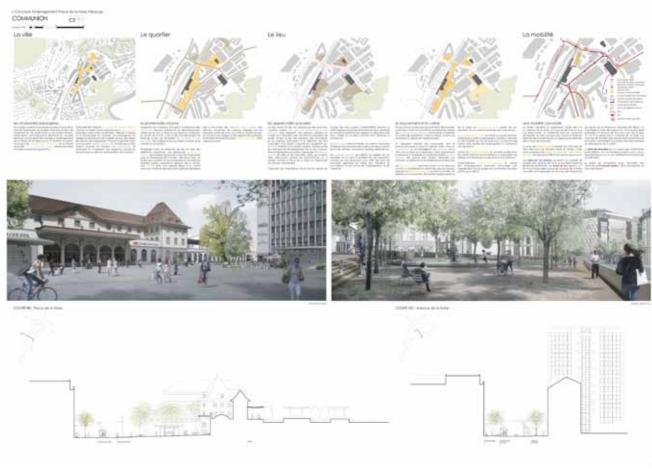
collaborateurs : Giulia Vanni Valentine Lambert Morgane Siffert Alexandre Gay

Mobilité

RR&A - Roland Ribi & Associés SA Rue de l'Ancien-Port 14 1201GENÈVE

collaborateurs : Philippe Gentizon Pedro de Aragao

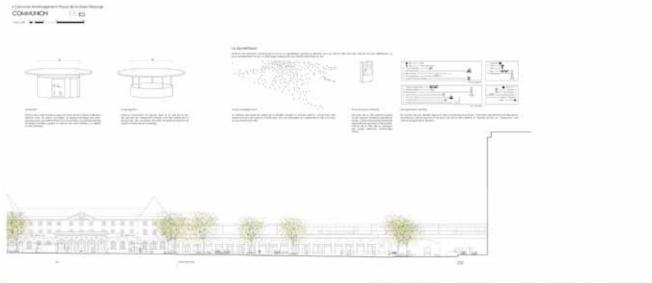
















05 Minimax

3^{ème} prix

Architecte paysagiste Hüsler & Associés Sàrl Chemin Renou 2 1005 LAUSANNE (Suisse)

> collaborateurs: Christoph Hüsler Ariane Delemer Jonathan Musy Hugues Arnaud

Architecte

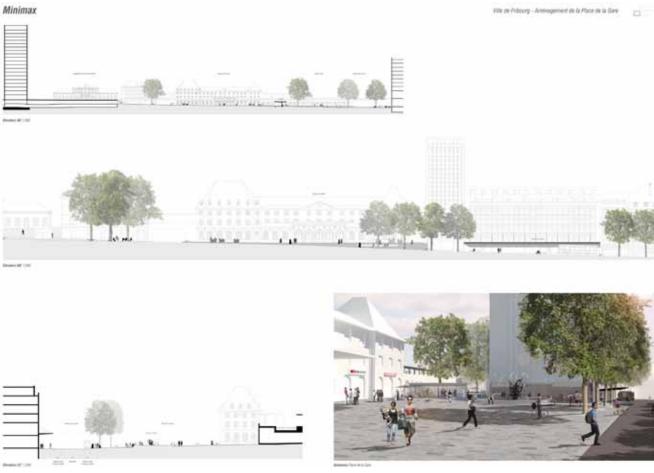
AL30 architectes Avenue d'Ouchy 7 1006 LAUSANNE

collaborateurs : Andres Goetz Samantha Oswald

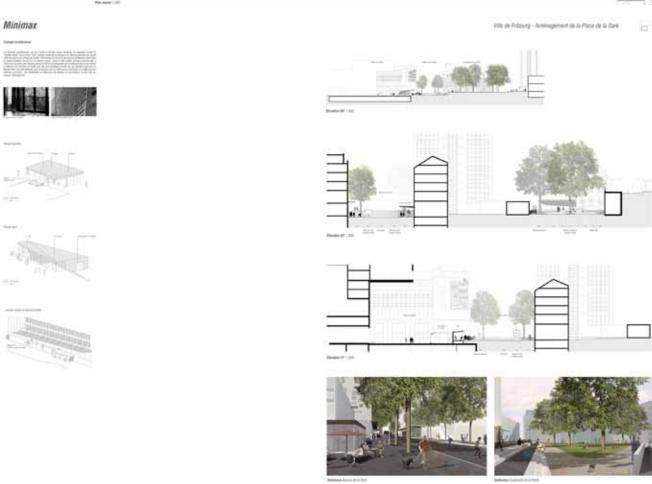
Ingénieurs trafic et mobilité Citec Rue du Jardin 1 1110 MORGES

Architecte urbaniste géographe Contrepoint Pascal Amphoux Avenue de l'Eglise Anglaise 2 1006 LAUSANNE











10 METAMATICS

4^{ème} prix

Architecte

Ruffieux-Chehab Architectes SA Boulevard de Pérolles 18 1700 FRIBOURG

collaborateurs : Collette Ruffieux-Chehab Jean-Marc Ruffieux Roberto Ferrara Cécile Attia Yann Christen

Architecte paysagiste

L'Atelier du Paysage Jean-Yves Le Baron Boulevard de Grancy 19A 1006 LAUSANNE

collaborateurs : Jean-Yves Le Baron Lucia Tinghi Laia Solé

Architecte éclairagiste

Piero Castiglioni Via Presolana 5 20135 MILANO (Italie)

collaborateurs : Piero Castiglioni Chiara Baldacci

Ingénieur mobilité

CHRISTE ET GYGAX INGENIEURS CONSEILS SA Avenue de la Gare 10 1401 YVERDON-LES-BAINS

collaborateur : Pascal Christe

Ingénieur civil

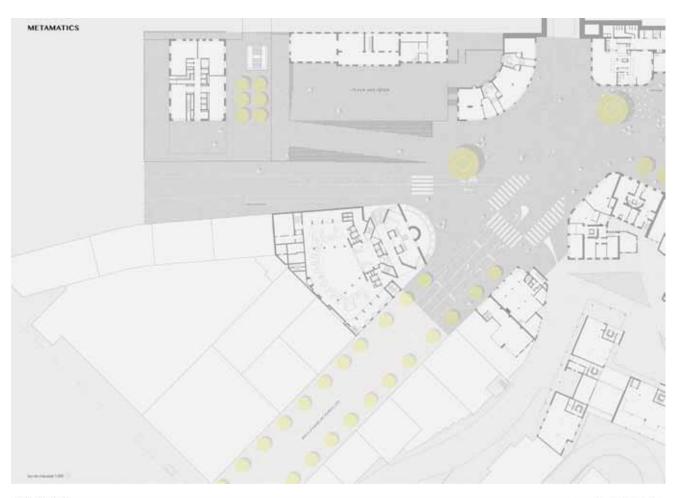
INGENI SA Rue Jacques-Gachoud 3

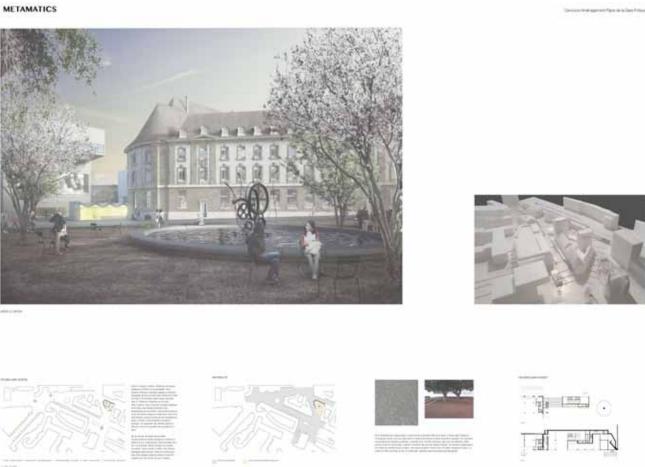
Rue Jacques-Gachoud 3 1700 FRIBOURG

collaborateur : Cédric Humberset

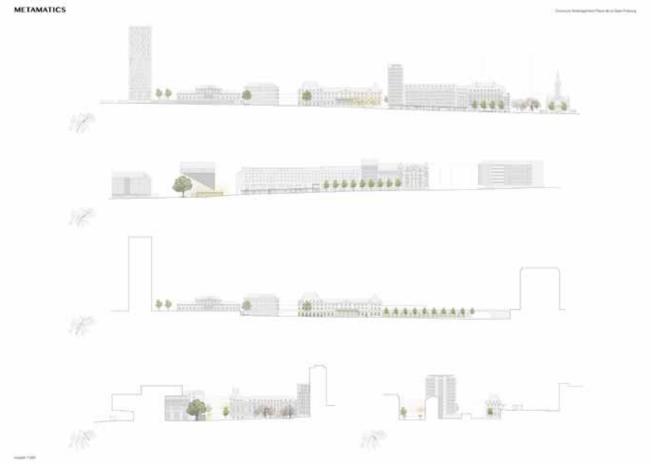












21 libéro

5^{ème} prix

Architecte

Brühlmann Loetscher Architektur & Stadtplanung ETH SIA Ausstellungsstrasse 21 8004 ZÜRICH

collaborateurs : Brühlmann Mathias Loetscher Christoph

Architecte paysagiste

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur & Städtebau GmbH Hardstrasse 81 8004 ZÜRICH

collaborateurs : Lorenz Eugster Alexander Schuech Christine Sima

Ingénieur mobilité

mrs partner ag Birmensdorferstrasse 55 8004 ZÜRICH

000120111011

collaborateur : David Oppliger

Eclairagiste

Lucet GmbH Wylerringstrasse 36 3014 BERN

collaborateur : Christian Burtolf



libéro .

La district de la fraça que libratio de landes des compulsações dessentiras de partira La responsa que a cuar o la del framesto despecido primeiro de compute de la receptor colonida despecido de la receptor de la receptor de la receptor colonida quellamente finida. De receptor aprellar de finar la receptor despecido colonida de partira aprellar de la receptor del la receptor de la recept

The control and it was at a first out temporary for the control and it is a first out temporary for the control and it is a first out to the control and it is

In the 60 Pullway, to each closured by a price of the 10 pullway o

tions in the design of manifest prices (resp. as an in the price of the prices of the

The second of th

De Adjanus de l'Especial de Description de Administration de l'America de Description de description de la America de la Company de de l'America de la Company de la Company de de l'America de la Company de la Company de de l'America de la Company de l'America de de la Company de l'America de l'America de l'America de de la Company de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de l'America de de l'America de l'Am

In this or content only, I are not only only the content of the co

A control of the Cont

.....

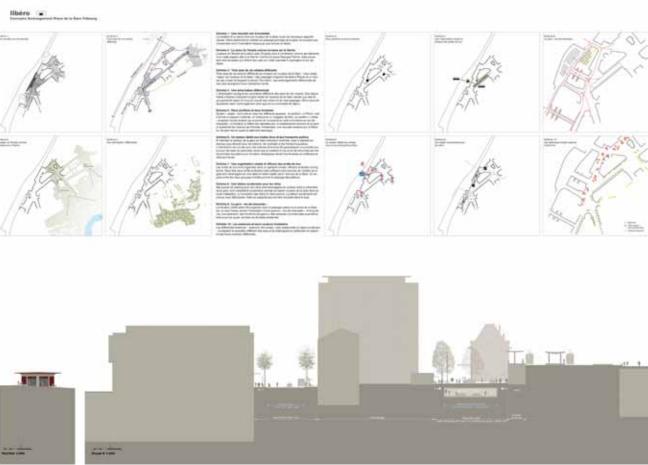
Since the control of the format is control to believe it is not a since the control of the contr



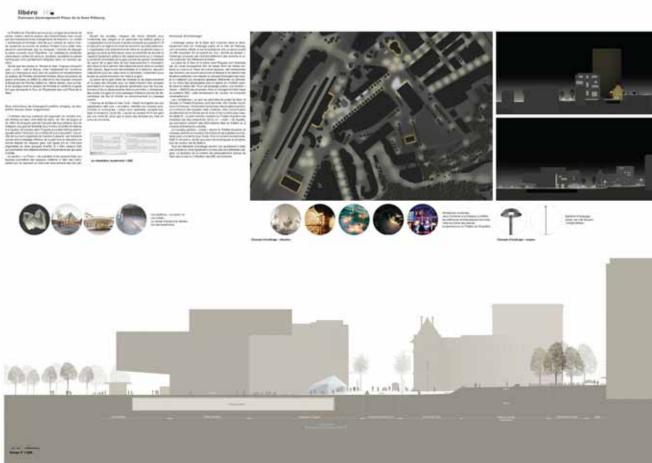








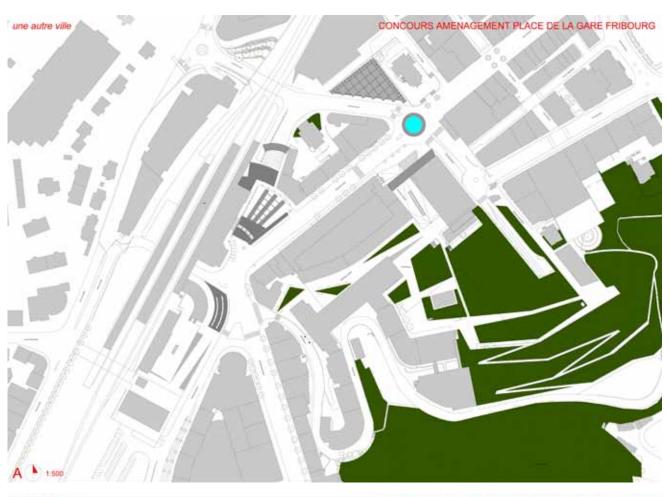




01 une autre ville

écarté au 1er tour

Architecte Bernardino Mongelli Corso A. De Gasperi 378/A 70125 BARI (Italie)



une autre ville

CONCOURS AMENAGEMENT PLACE DE LA GARE FRIBOURG









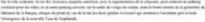






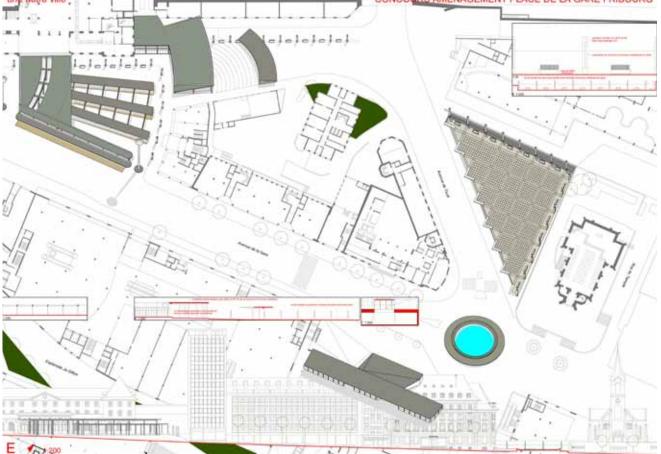












02 Triptyque

écarté au 2^{ème} tour

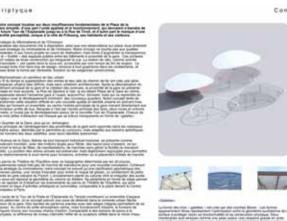
Architecte

walter hunziker architekten ag Erlachstrasse 23 3012 BERN

collaborateurs : Marina Cardinale Hugo Brülhart

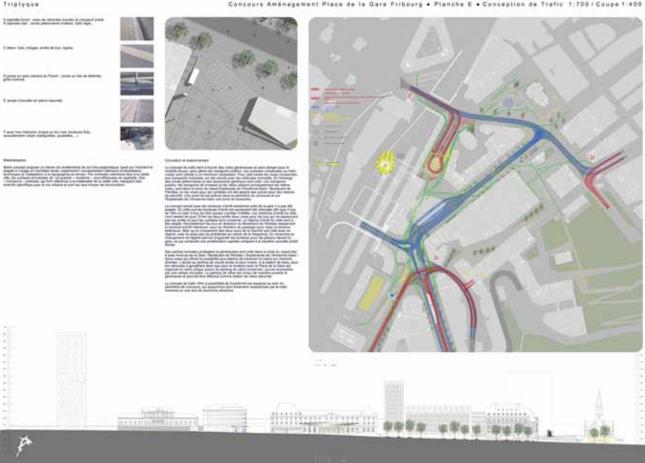
Ingénieur civil BÄCHTHOLD & MOOR AG Giacomettistrasse 15 3000 BERN



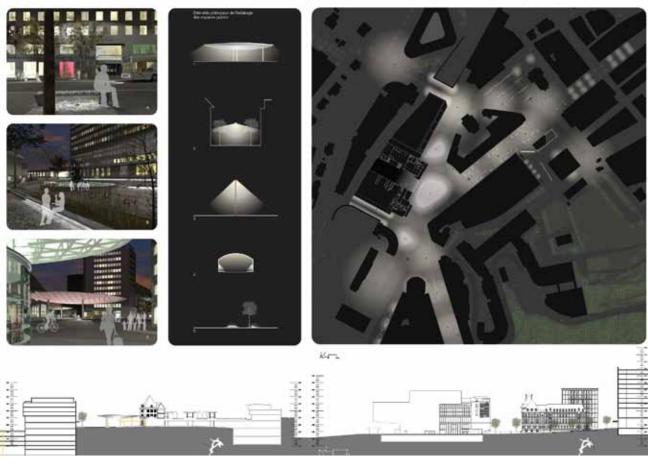












03 "Strategies durables"

écarté au 1er tour

Architecte

PLAGARO COWEE / ARCHITEKTUR Pfarrgasse 10 8704 HERRLIBERG

collaboratrice:

Natalie Plagaro Cowee

"Strategies durables" P01

and a first common and the resemble of the common land of the common l

Section 1

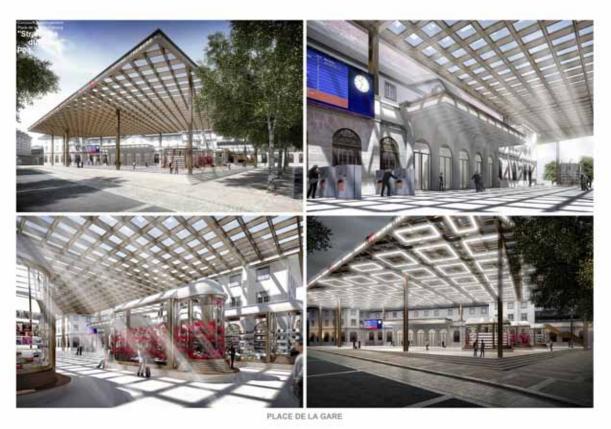
A control for the National Association and the Association of Management and Management and Association and As

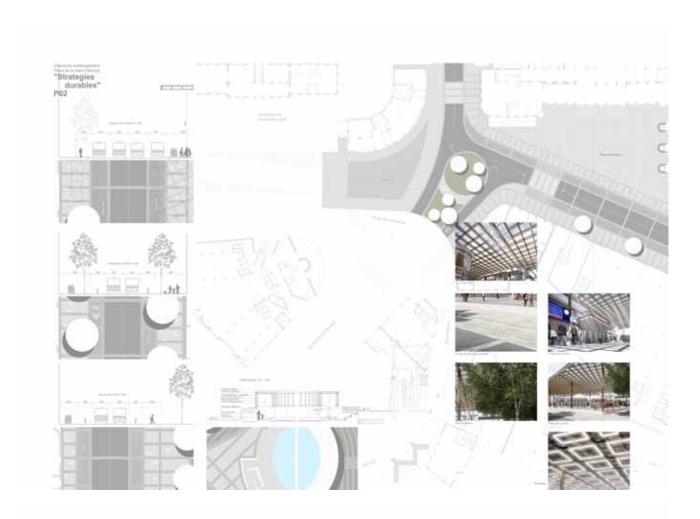
Secretary Secretary

Chief Francisco Control (Chief Color)

100 to 10









PLACE DU TEMPLE - LE CAFÉ-KIOSQUE "JO"





PLACE DU THEÂTRE

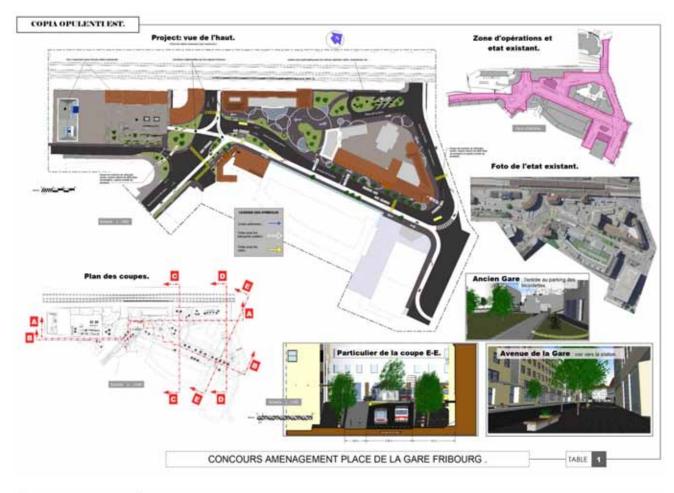
04 COPIA OPULENTI EST

écarté au 1er tour

Architecte

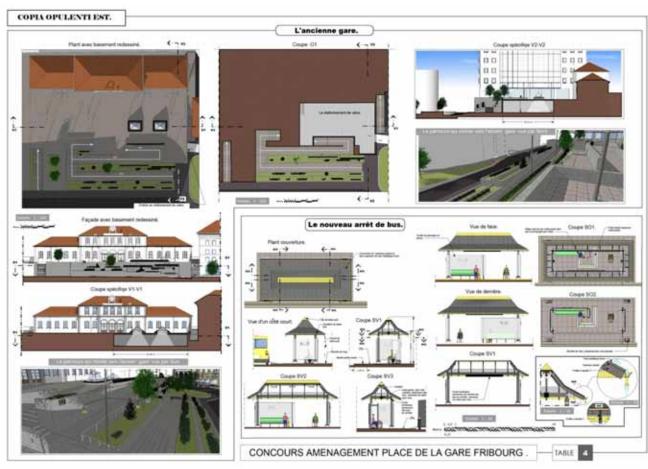
Domenico Chiariello Via Lambrakis 26 80029 SANT'ANTIMO (Italie)











06 META-MATIC

écarté au 2^{ème} tour

Architecte

Yorgos Andreadis & Partners Rue Aitolias 11 16121 ATHEN (Grèce)

collaborateurs : Kyveli Botsoglou Lina Gavriiloglou Michalis Kantartzis Eliza Paraskeva Chrysanthi Skotara Nikos Venianakis

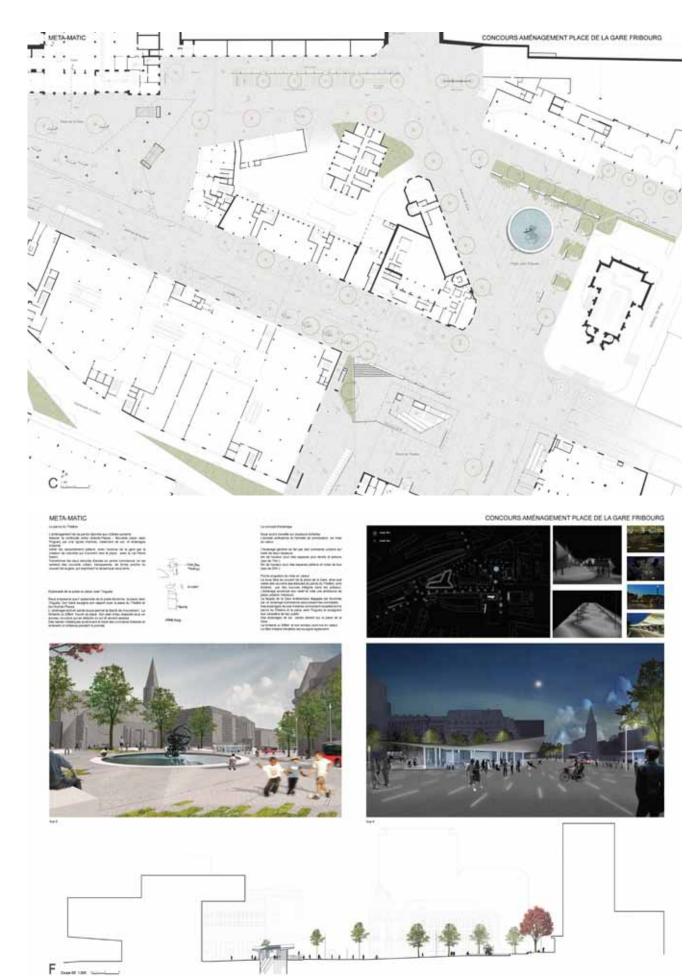
Ingénieur mobilité Thanos Vlastos

Eclairagiste L4A





D



09 AREA SIMPLEX

écarté au 2^{ème} tour

Architecte paysagiste INTERVAL PAYSAGE SARL Avenue de la Gare 34 1022 CHAVANNE-PRÈS-RENENS

> collaborateurs : Agathe Caviale Samuel Enjolras Magdalena Frankowska

Architecte

ENVAR Sàrl Route de l'Etraz 20a 1260 NYON

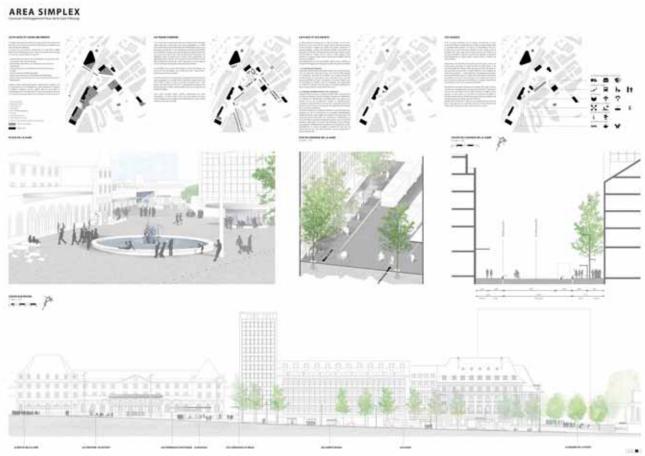
collaborateur : David Prudente

Archéologue du territoire Jean-Pierre Dewarrat

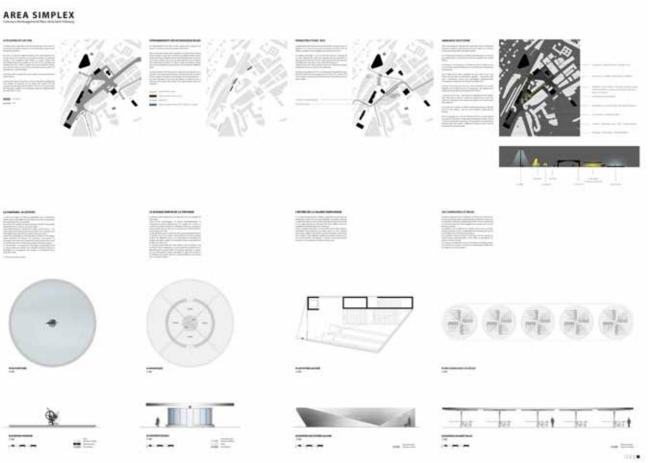
Ingénieur mobilité team + Grand-Rue 51 1630 BULLE

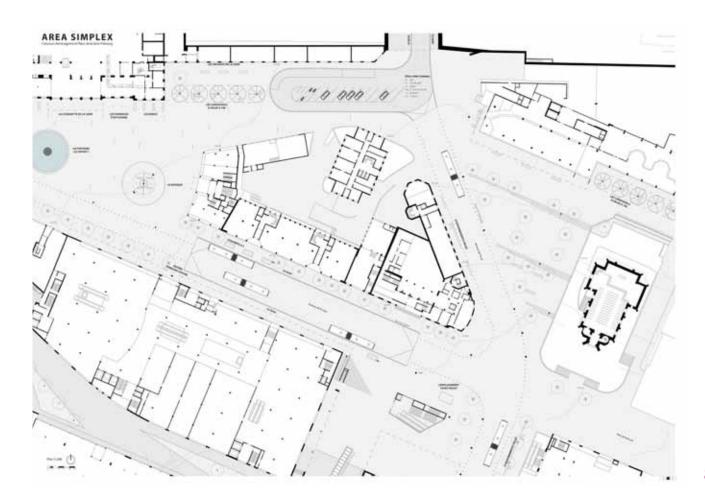
> collaboratrice : Véronique de Sepibus











11 DE GARE EN GARE

écarté au 1er tour

Architecte paysagiste

Paysagestion SA Rue de la Louve 12 1003 LAUSANNE

collaborateurs : Olivier Lasserre Oriane Bodin Matthieu Beuzelin Carine Descourvières Marek Pasche

Architecte

GEA Vallotton et Chanard SA Rue de Bourg 28 1002 LAUSANNE

collaborateurs: Thierry Chanard Sophie Bugnon Barbara Monnier Patrick Berno

Ingénierie et mobilités

Citec Ingénieurs Conseils SA Route des Gouttes-d'Or 40 2000 NEUCHÂTEL

Historien

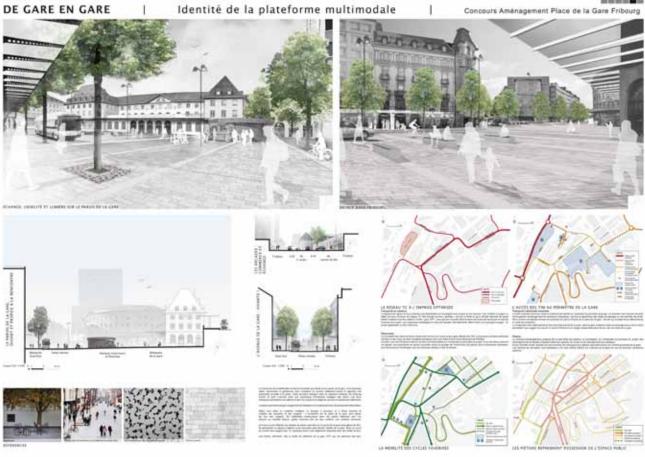
Alain Bosson Rue du Nord 5 1700 FRIBOURG

Ingénierie fenêtres et façades B.I.F.F. SA Lausanne Rue du Petit Chêne 38 1003 LAUSANNE













12 FREE-BOURG Liberté urbaine

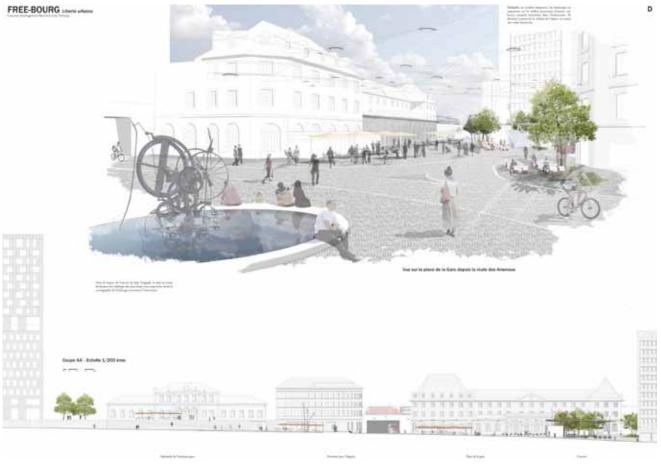
écarté au 1er tour

Architecte paysagiste

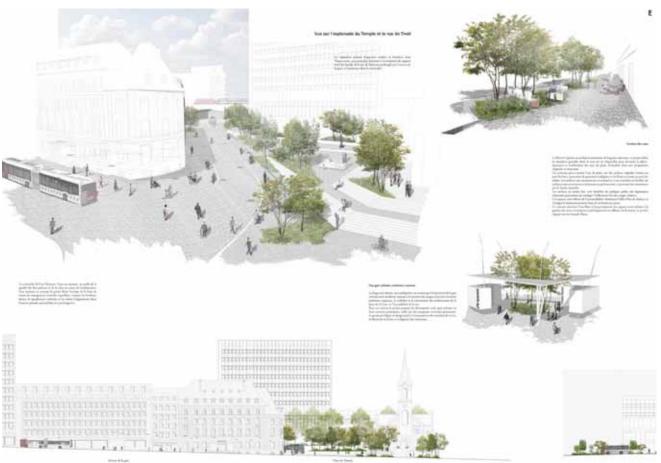
Gilbert Henchoz Architectes Paysagistes Associés SA Chemin-de-la-Montagne 136 1224 CHÊNE-BOUGERIES

collaborateurs : Gilbert Henchoz Raphaël Saive Jérémie Duval Florian Christophe Félix Brussöw Florent Helle

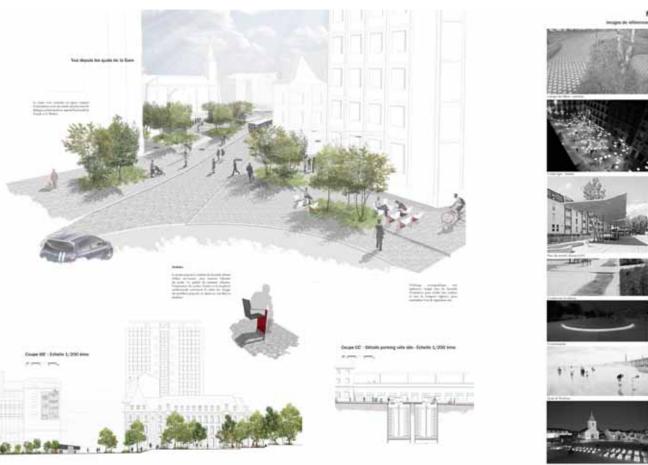












13 Plaisirs [des] Pas Perdus

écarté au 1er tour

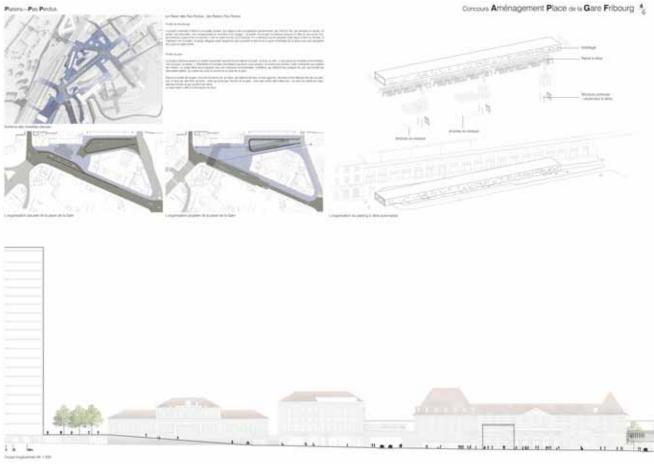
Architecte paysagiste STOA - Thierry Ciccione Rue d'Italie 7 13006 MARSEILLE (France)

> collaborateurs : Fred Terry Mathieu Coquet

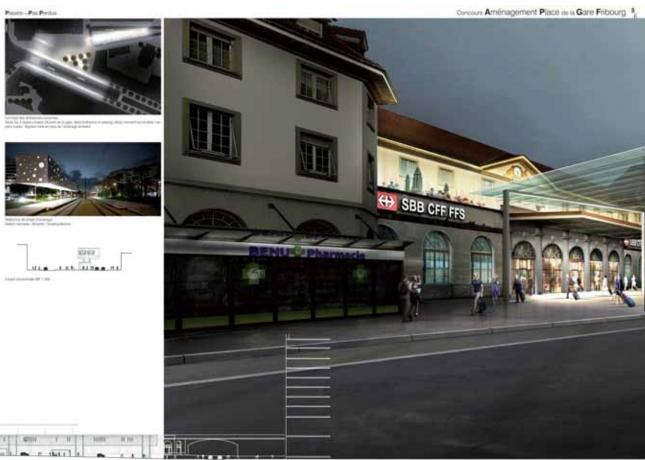
Architecte

Jean-Michel Landecy Passage Baud-Bovy 2 1205 GENÈVE













14 voyage... voyage...

écarté au 1er tour

Architecte

Anna Cristina Di Fede Gerberngasse 21 3011 BERN

Marion Solve Route de Colovrex 12 1218 GRAND-SACONNEX

Ingénieur civil

Thomas Jundt Ingenieure Planer AG Seelandweg 7 3013 BERN

collaborateur : Michele Frigerio

Eclairagiste

mati LICHTGESTALTUNG Webereistrasse 68 8134 ADLISWIL

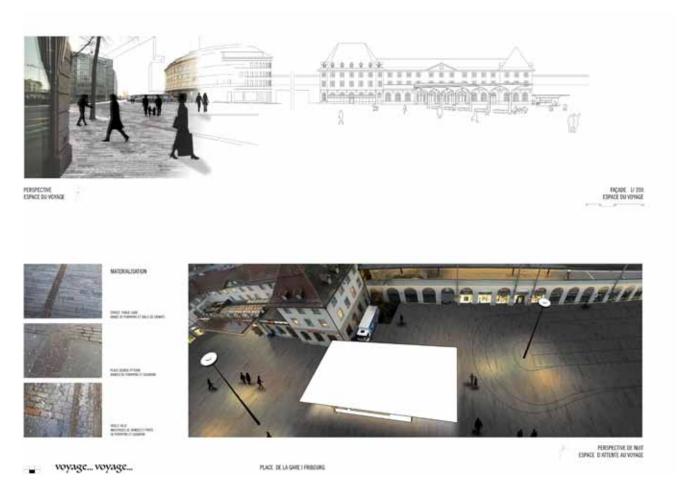
collaborateur : Daniel Müller



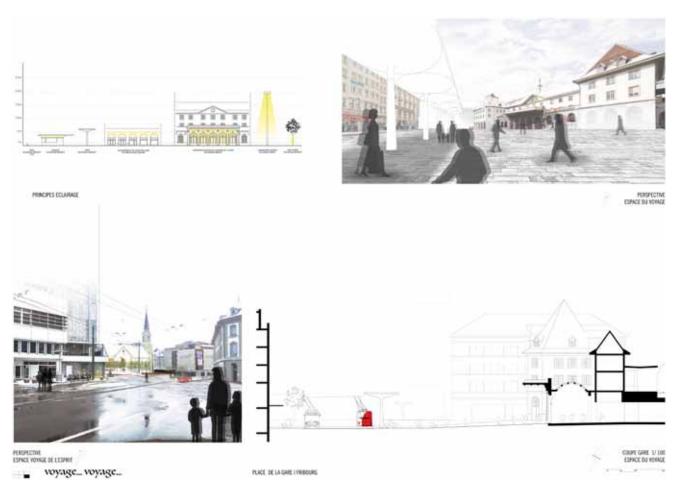












15 nœud pap'

écarté au 1er tour

Architecte

Farra et Zoumboulakis Architectes Sàrl Avenue de l'Avant-Poste 5 1005 LAUSANNE

collaborateurs : Sixtine Remy Emmanuel Colomb Kevin Epiney

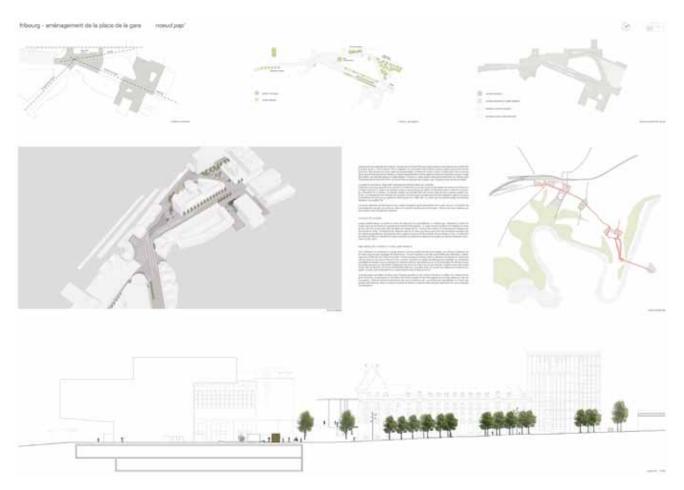
Architecte paysagiste

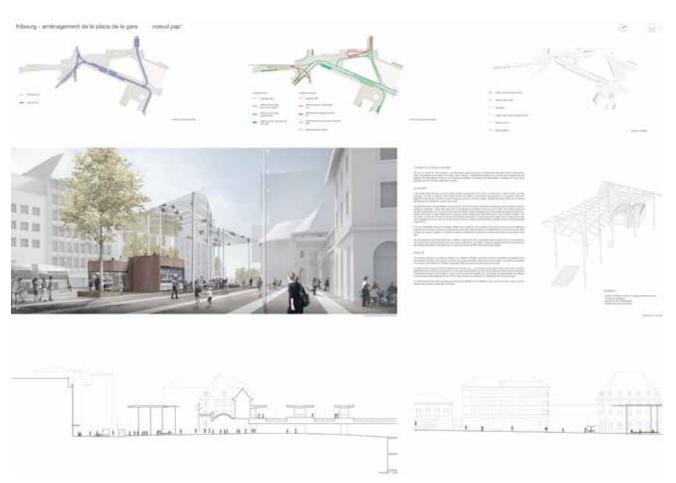
Verzone Woods Architectes Sàrl Chaussée de la Guinguette 1 1800 VEVEY

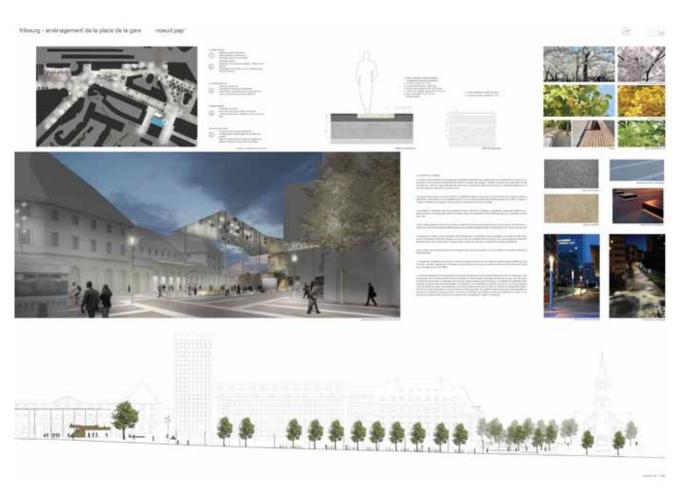
collaborateurs : Sandrine Perreault Simon Schmid

Ingénieur mobilité Ingenta ag Laubeggstrasse 70 3000 BERN









16 Chapeau

écarté au 2ème tour

Architecte

Atelier Cottier Architecte Rue de Zähringen 1 1700 FRIBOURG

collaboratrice : Verena Henar

Architecte paysagiste

MG associés sàrl Grand-Rue 17 1486 VUISSENS

collaborateurs : Pablo Gabbay Pierre Ménétrey Sylvain Beffa

Eclairagiste

Ledixa Sàrl Chemin de Cousson 23 1032 ROMANEL-SUR-LAUSANNE

110 Ingénieur

Citec-Ingénieurs conseils SA Rue Oscar Monay 15 3968 VEYRAS-SUR-SIERRRE

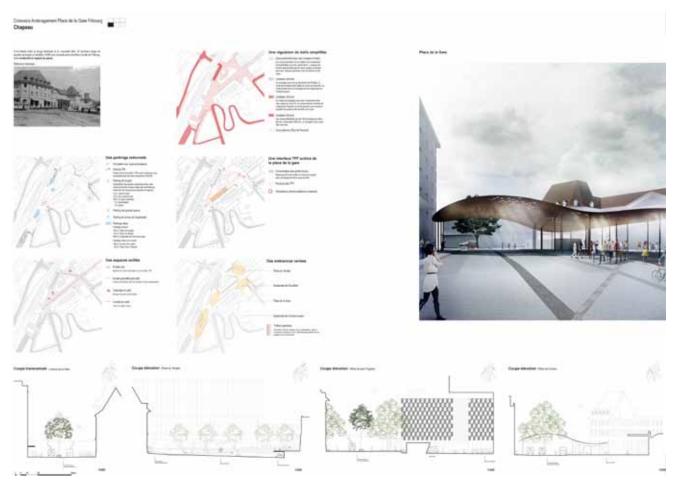
collaborateur : Pierre Favre

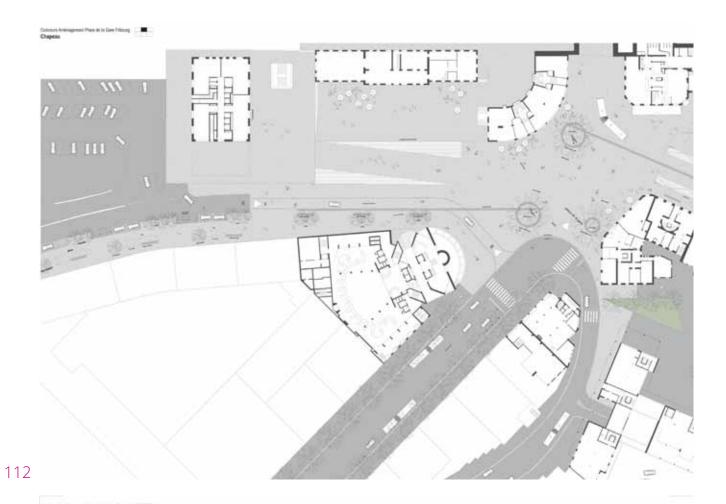
Perspective

GS-Rendering Boulevard Poissonnière 28 75009 PARIS (France)

Architecte paysagiste consultante Stephanie Perrochet







Figure

The state of the state





17 Jean

écarté au 1er tour

Architecte paysagiste Müller Wildbolz Partner GmbH Spinnereiweg 7b 3004 BERN

> collaborateurs : Charlotte Altermatt Klara Jochim Marlise Gasser Dominik Ramseyer Nicolas Spahr

Eclairagiste

Lichtbau GmbH Seidenweg 20a 3012 BERN

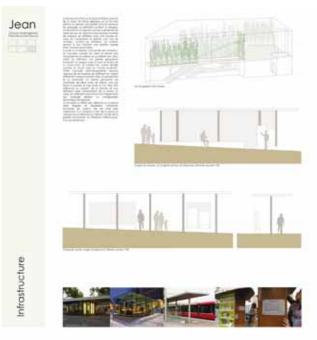






Jeon Part of the state of the s













Ambiance noctume



18 Escales

écarté au 1er tour

Architecte

MASKIN

Route des Arsenaux 9 1700 FRIBOURG

collaborateurs:

Joaquin Echegoyen

Santo Fieschi

Samuel Freiburghaus

Pablo Echegoyen

Architecte paysagiste

IN SITU

Avenue des Alpes 72 1820 MONTREUX

collaborateurs:

Philippe Clochard

Alexandre Audonnet

Yann Bergeot

Ingénieur mobilité

B-Plan

Rue du Maupas 38 1004 LAUSANNE

collaborateur :

Jean-Christophe Birchler

Eclairagiste

Le point lumineux

Rue du Grand Charmont 1 25000 BESANÇON (France)

collaborateur:

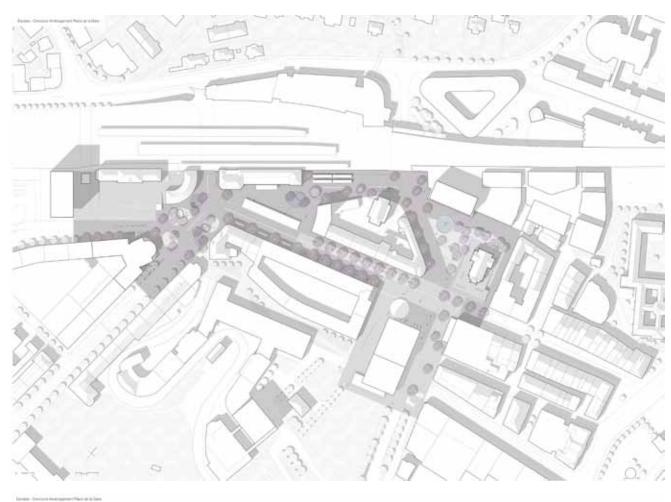
Thierry Walger

Infographiste

Mariano Casado

Schweinhofstrasse 409

8055 ZÜRICH

















19 PUBLIC EN PASSANT

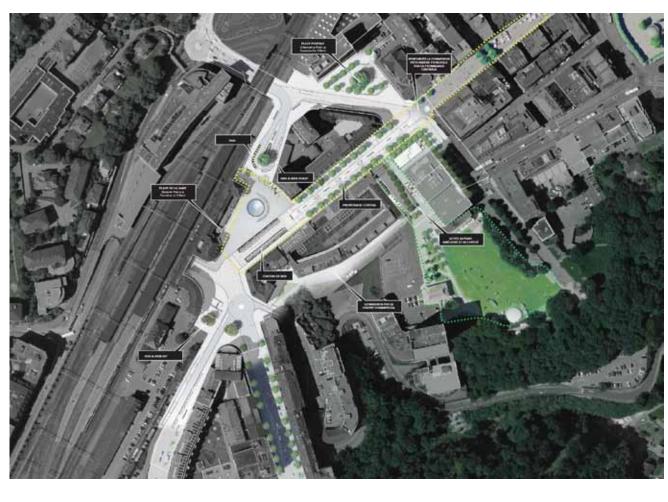
écarté au 1er tour

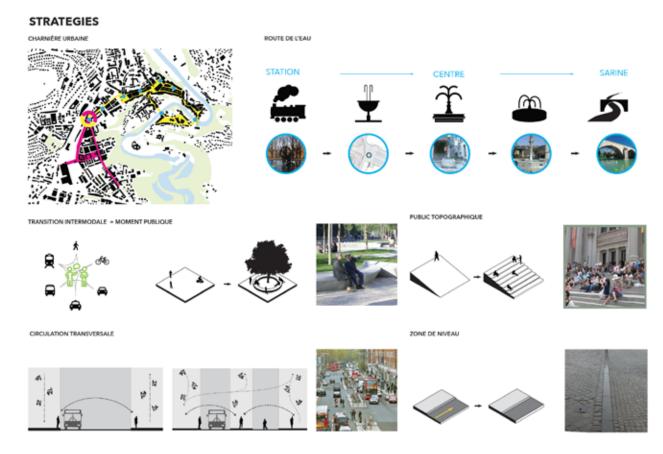
Architecte

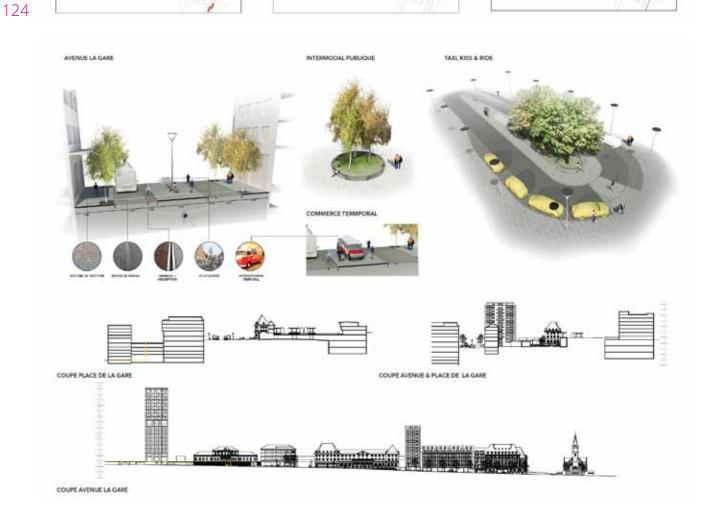
Rademacher de Vries Architecten Tolstraat 182 1074 VM AMSTERDAM (Pays-Bas)

Ingénieur Circulation Nollert + Streit Stefano-Franscini-Platz 5 8093 ZÜRICH

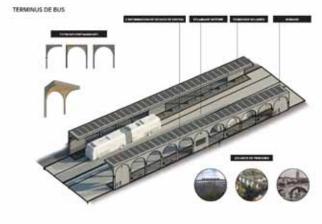


















20 HARMONISER

écarté au 1er tour

Architecte

Hermann Kohllöffel Via Curtatone 11 10131 TORINO (Italie)

collaborateurs : Alessandro Rigazio Enrico Tarone Marco Maresca

Architecte paysagiste

Cristina Drigani Via Guiseppe Garibaldi 6 15067 NOVI LIGURE (Italie)

collaboratrice : Caterina Cavo

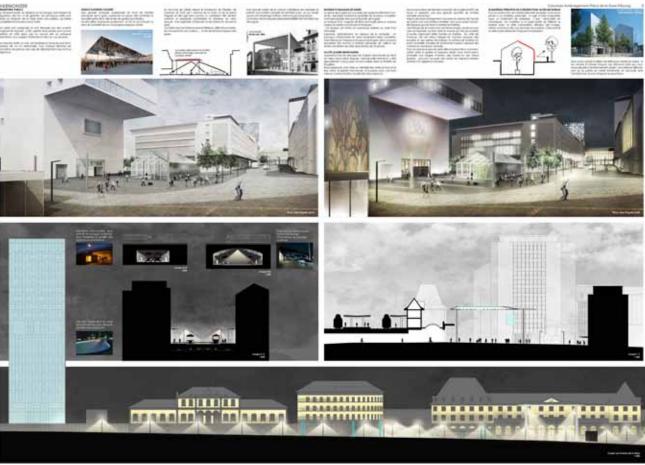
Eclairagiste

Helena Gentili Via Carlo D'Adda 24 20143 MILANO (Italie)

Susanna Antico Via Cadore 38 20135 MILANO (Italie)









22 CALLIGRAPHIE

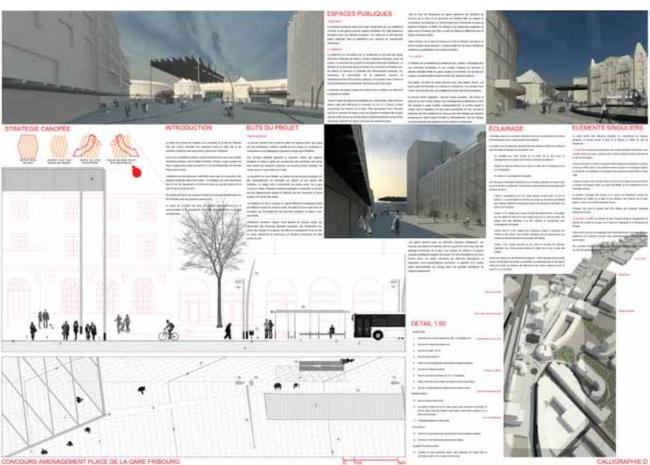
écarté au 1er tour

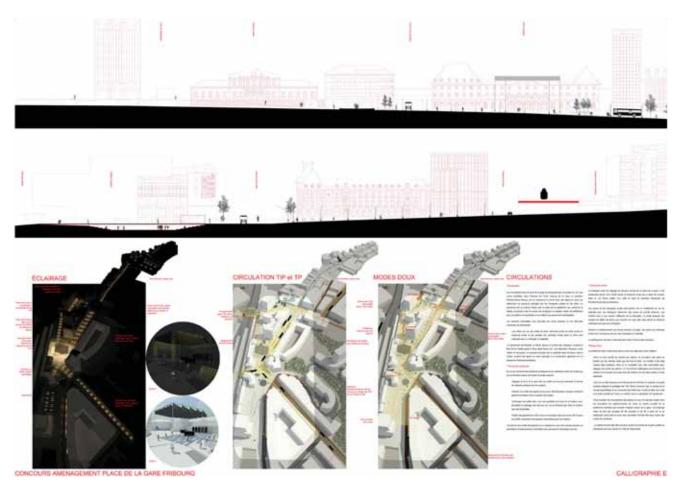
Architecte

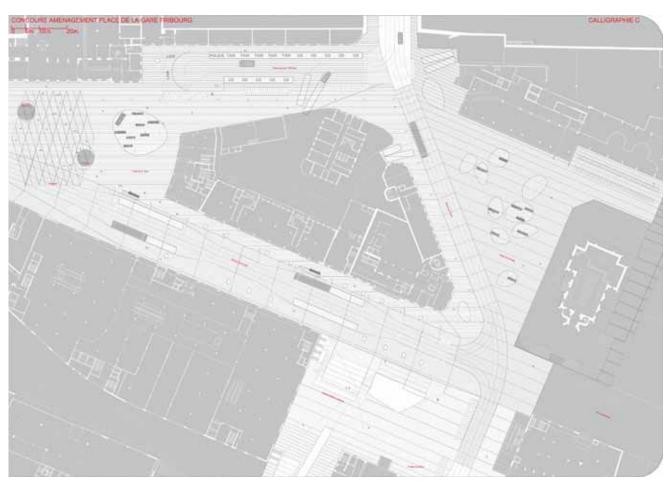
SAETAESTUDI SCP Bet Cantallops & Pere Ortega Architectes Pg Sant Joan 12 pral 2a B 08010 BARCELONA (Espagne)

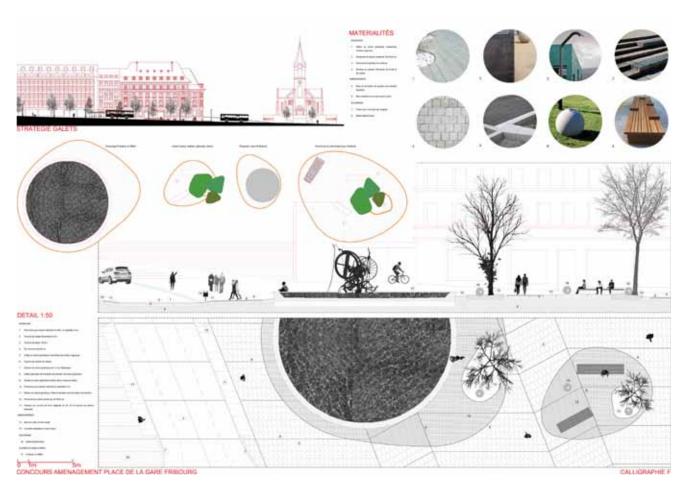
Nicolas Fröhlich Architecte Rue de la Madeleine 31 1800 VEVEY

collaborateurs : Bet Cantallops Pere Ortega Nicolas Fröhlich Alfonso Urruela









23 jo siffert

écarté au 2^{ème} tour

Architecte paysagiste paysage n'co Rue de Grenus 12 1201 GENÈVE

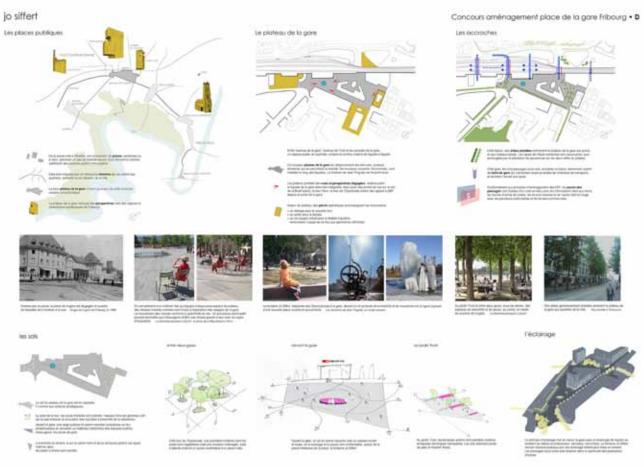
> collaborateurs : Arnaud Gil Valérie Hoffmeyer Laurent Salin Alexia Vonlanthen Nicolas Dutour

Architecte

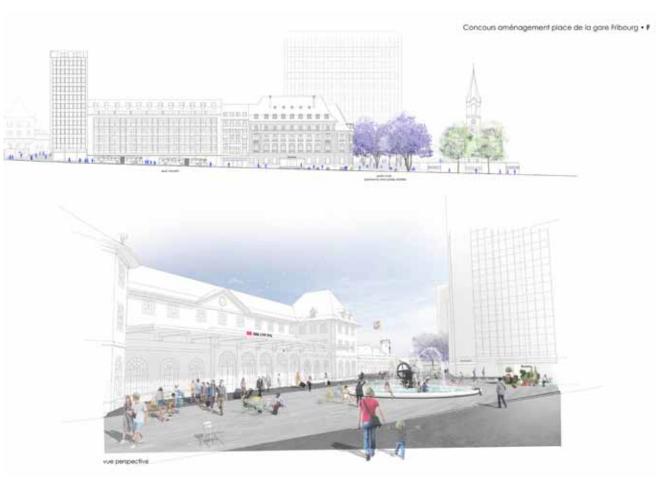
AETC Sàrl Rue J.J. de Sellon 4 1201 GENÈVE

collaborateurs : Antoinette Schaer Christian Scheidegger Leika Barthe









24 CADENCE

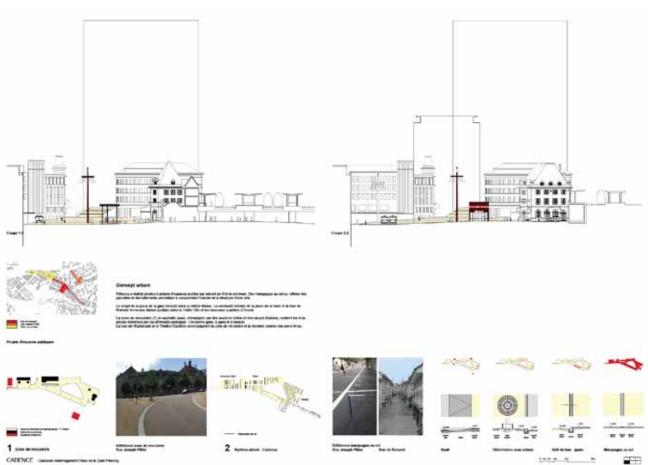
écarté au 1er tour

Architecte

GLS Architekten AG Rue Centrale 115 2501 BIENNE

collaborateurs : Nik Liechti Jan Klingler

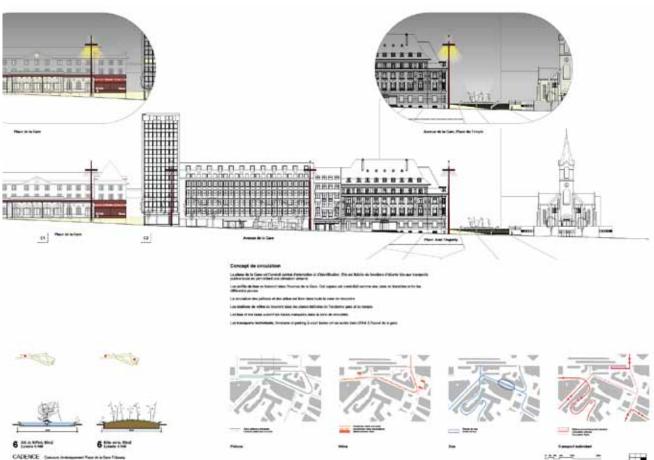












25 BOTSIS, BOVARDES ET ROUGETTES

écarté au 1er tour

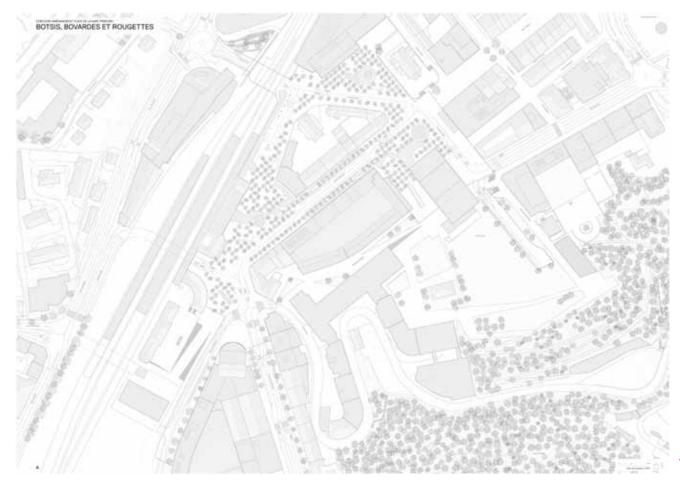
Architecte

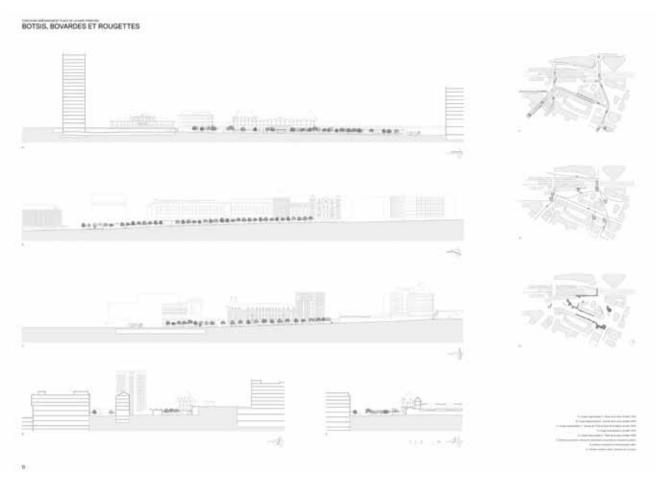
BUREAU A Sàrl Rue de Grenus 12 1201 GENÈVE

collaborateurs:
Daniel Zamarbide
Leopold Banchini
Carine Pimenta
Miguel Gomes
Pauline Tondreau

Ingénieur mobilité

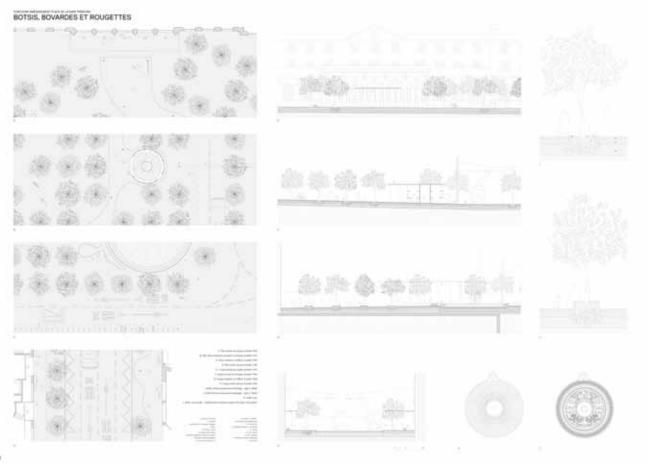
Trafitec ingénieurs conseils SA Rue des Grand-Portes 2 1213 ONEX





1/13









26 KOMOREBI

écarté au 1er tour

Architecte paysagiste STUDIO PAOLO L. BÜRGI In Tirada 6528 CAMORINO

> collaborateurs : Chiara Pradel Paul Ch. Bürgi Stephan L. Bürgi Manola L. Bürgi

Ingénieur trafic Metron AG Brugg Stahlrein 2 5201 BRUGG

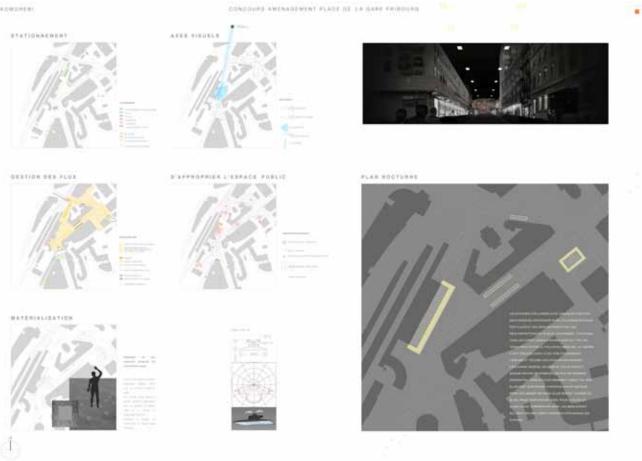
> collaborateur : Urs Eichenberger

Eclairagiste

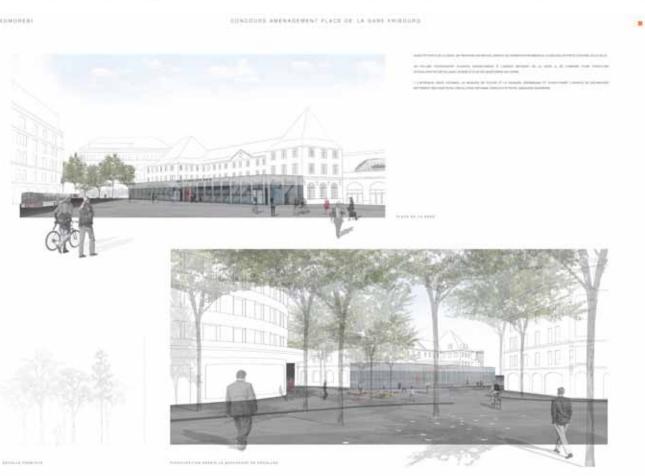
Elettroconsulenze Solcà SA Via Penate 16 6850 MENDRISIO

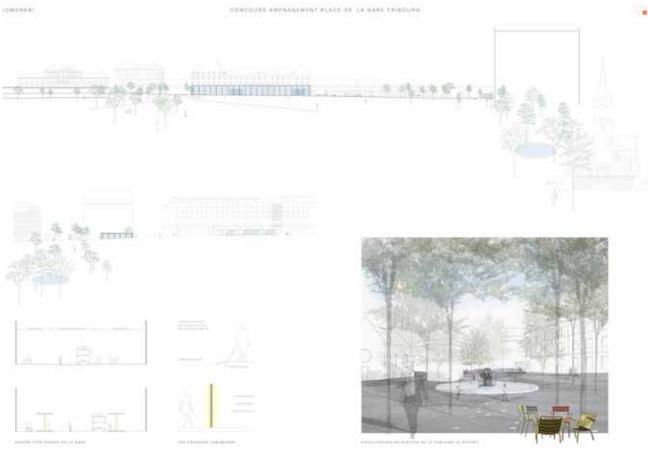
146 collaborateur : Massimo Solcà











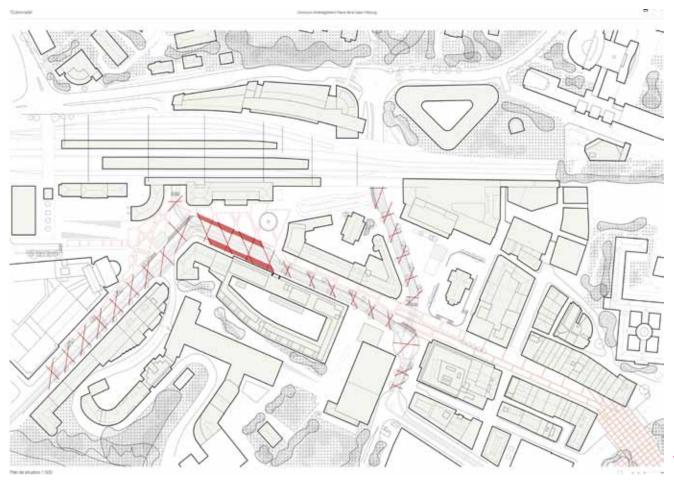
27 "Colonnade"

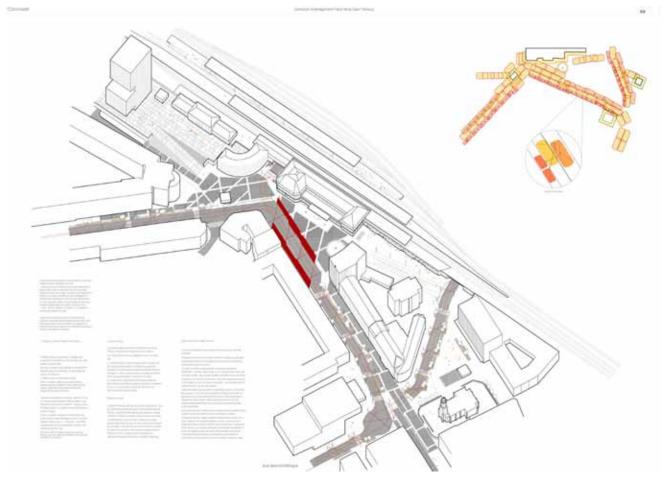
écarté au 1er tour

Architecte

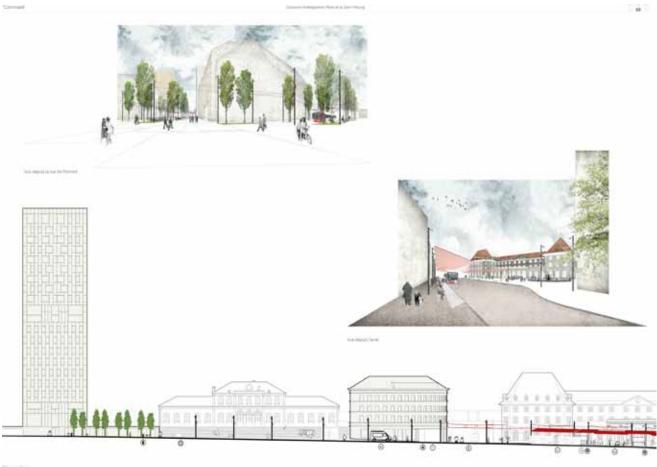
A-Z architecture Carrer sant sever 7 08002 BARCELONA (Espagne)

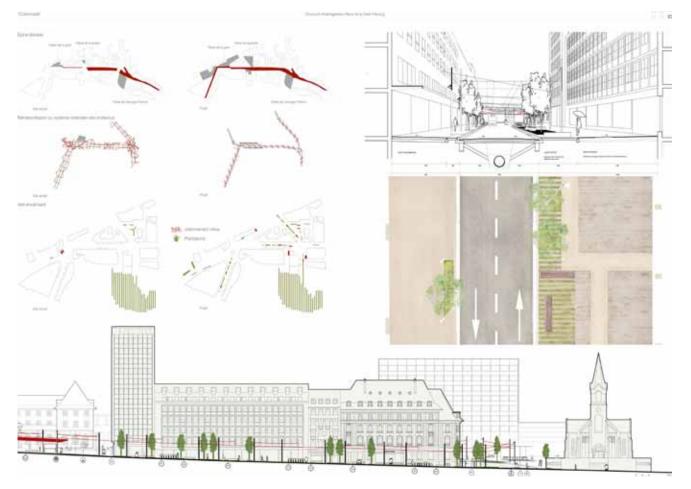
collaborateurs : Elena Campos Piera Frederico Palau Arvizu Andrea Arriola Fiol Adrian Mellado Muñoz Alvaro Matías Casacuberta











28 OÙ NOUS SOMMES, OÙ NOUS ALLONS

écarté au 1er tour

Architecte

Stefano Leonangeli Via Pasubio 6 62029 TOLENTINO (Italie)

Serenella Ottone Via Nettuno 9 62012 CIVITANOVA MARCHE (Italie)

Gianpiero Palmieri Via Tonino Spazzoli 2 62029 TOLENTINO (Italie)

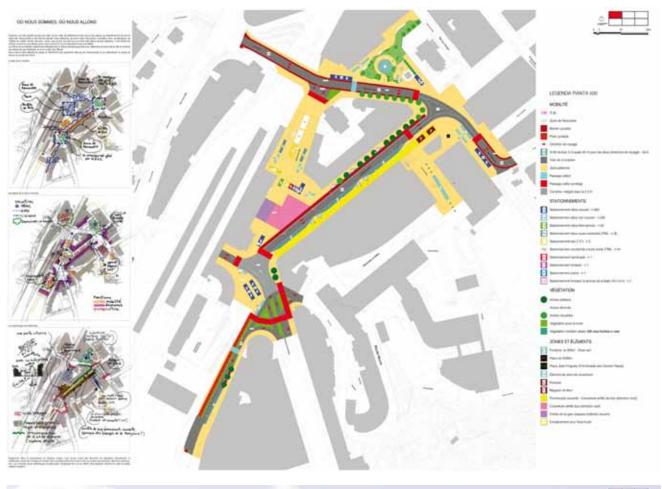
Martina Quaresima Via Cerquatti 12 62011 CINGOLI (Italie)

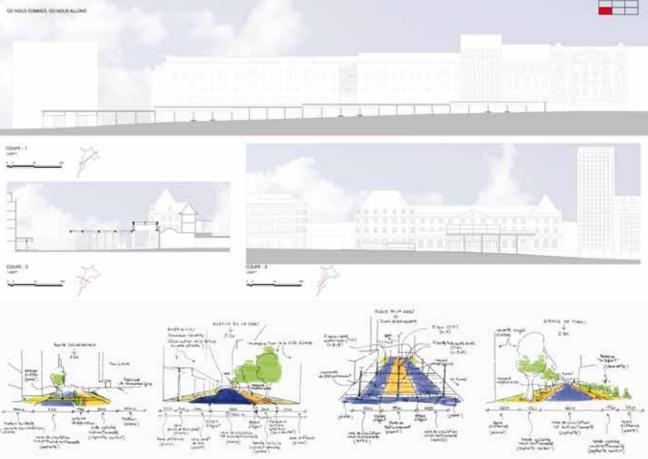
Luca Mosca Via Pietro Nenni 21 62029 TOLENTINO (Italie)

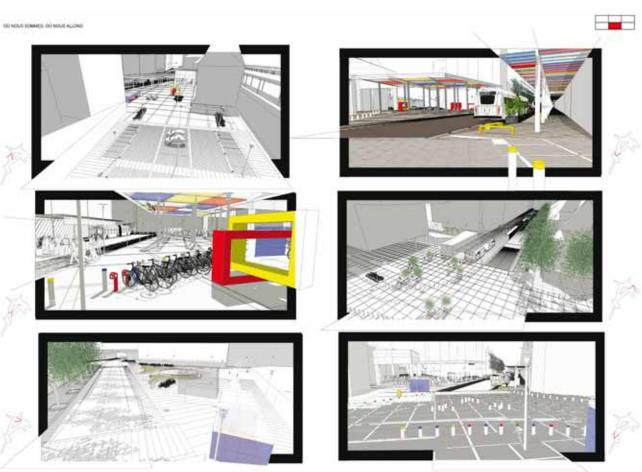
Simona Raponi Via Umberto Angelelli 2 62029 TOLENTINO (Italie)

Agostino Mochi Contrada Salti 72/a 62020 SANT'ANGELO IN PONTANO (Italie)













29 TRAME URBAINE

écarté au 1er tour

Architecte

Lucio Ortu Via Francoforte 13 09129 CAGLIARI (Italie)

Marco Constantino Via Francoforte 13 09129 CAGLIARI (Italie)

Stefano Lecca Via delle Fontane 26 09012 CAPOTERRA (Italie)

Manuel Soddu Via Cicerone 41 09042 MONSERRATO (Italie)

Paolo Dentoni Via Crimea 9 09047 SELARGIUS (Italie)

Lara Porcella Via Puccini 29 09128 CAGLIARI (Italie)

Giovanni Zoccheddu Via Malpighi 17 OLBIA (Italie) Ingénieur civil Carlo Pillola

Via Francoforte 13 09129 CAGLIARI (Italie)

Andrea Ferrando Via Francoforte 13 09129 CAGLIARI (Italie)

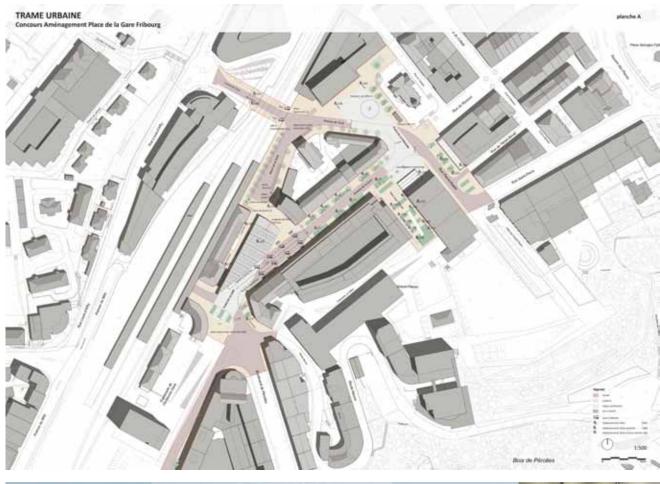
Fausto Cuboni Via Umberto 72 09129 CAGLIARI (Italie)

Fabrizio Cadeddu Via Montemixi 3 09126 CAGLIARI (Italie)

Ingénieur structure Fabrizio Napoleone Via Ettore Pais 12 09128 CAGLIARI (Italie)

Eclairagiste

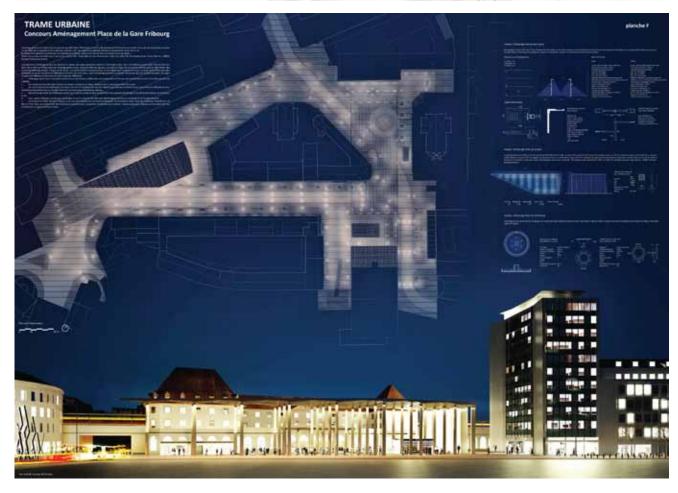
Giorgio Serra Via Grazia Deledda 46 09047 CAGLIARI (Italie)





TRAME URBAINE Concours Aménagemen





30 INCISIONS

écarté au 1er tour

Architecte paysagiste
Stefan Tischer
Landschaftsarchitekt AK Berlin
Zionskirchstrasse 1
10119 BERLIN (Allemagne)

collaborateurs : Andrea Becca Sara Pettinau Daniela Sanna

Ingénieurs mobilité IBV Hüsler AG Olgastrasse 4 8001 ZÜRICH

> collaborateur : Luca Urbani











31 RYTHM

écarté au 1er tour

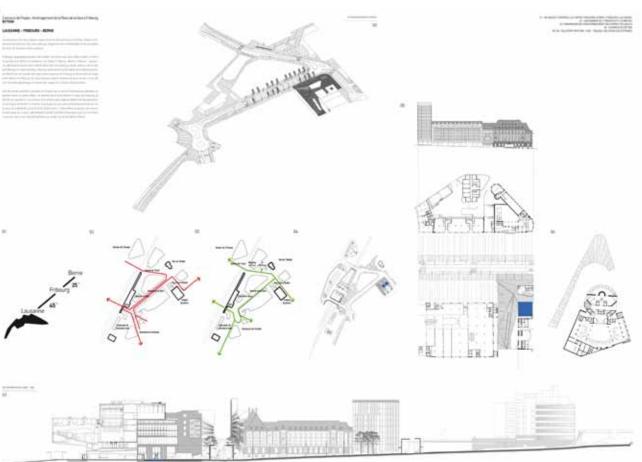
Architecte

SASU - JTG - ARTE & ARCHITECTURE JESUS TORRES GARCIA Rue Carnot 26 LEVALLOIS PERRET (France)

collaborateurs : Berke Karadeniz Alexis Poumalloux Evangelos Dardiotis Helene Ancele















32 DE PLACE EN PLACE

écarté au 2^{ème} tour

Architecte

Gautier + Conquet Rue de Sèze 79 69411 LYON (France)

collaborateurs : Dominique Gautier Pascal Hendier Thibaud Bregeon Matthieu Lanher

Ingénieur mobilité

Ingenta ag Laubeggstrasse 70 3000 BERN

Eclairagiste

SIMOS LIGHTING DESIGN Rue Du-Roveray 16 1207 GENÈVE























(in projet global

the graph and had always been any company to the contract of t

The same party of the same of

Charter to pile cold, i an impres or repress to the or salary cities, and in fluorities ("An in Limites the cold in the salary pile) po not fluoritie the Particle of the coloring cold of fluorities coloring coloring decision persons repressing a processor.

Sense Transaction processing to the Control of the device of the Control of the C

De prison de prison

Annual county opening the second of the seco

La place de la participa de la companya del la companya de la companya de la companya del la companya de la companya del la companya

And Administration of the control part of the control and the

the scools have station, support to be be bronch at it requi

The control of the co

A principality again and describes only in large and construction of the construction

Note that the best is an a last offer beautiful action and a part of the best in a part

The second secon







Retrait des documents

Les documents des projets non primés peuvent être retirés à la même place que l'exposition publique, Salle de la Grenette, 1^{er} étage, Place Notre-Dame 4 à Fribourg, le mercredi 6 avril de 14h à 16h.

Les projets non retirés ne seront pas conservés par le Maître d'ouvrage.

Aucun document ne sera retourné par envoi postal.