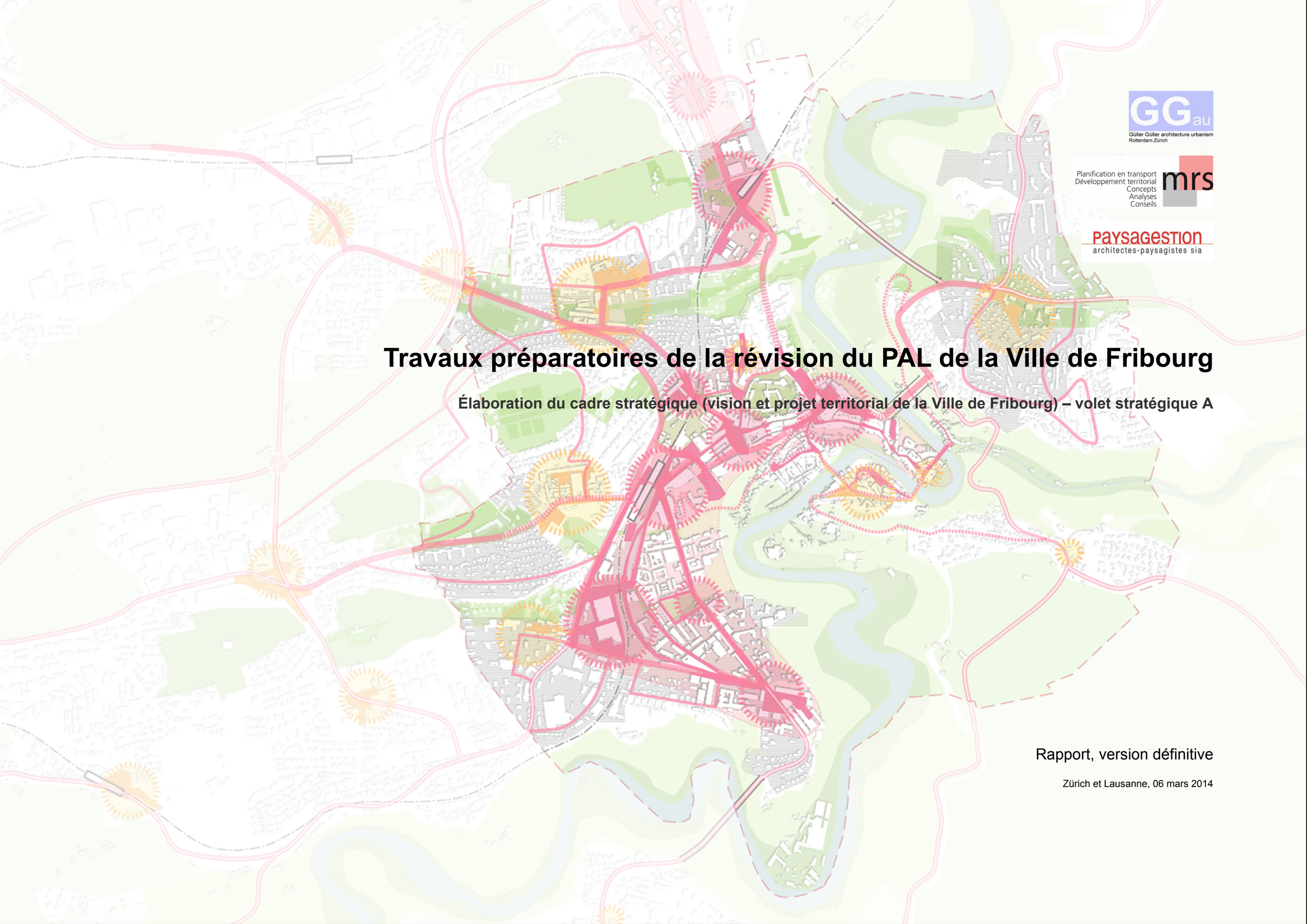


# Travaux préparatoires de la révision du PAL de la Ville de Fribourg

## Élaboration du cadre stratégique (vision et projet territorial de la Ville de Fribourg) – volet stratégique A

Rapport, version définitive

Zürich et Lausanne, 06 mars 2014

# Travaux préparatoires de la révision du PAL de la Ville de Fribourg

Élaboration du cadre stratégique (vision et projet territorial de la Ville de Fribourg) – volet stratégique A

06.03.2014

J:\Projekte ms\431.187_PAL_Fribourg_Revision\3_Ber\3_Rapport\PAL_Fribourg_Rapport_V2.0_140305_2.docx

## Mandant


Edilité - Service d'urbanisme et d'architecture

Thierry Bruttin — Tel +41 (0)26 351 75 21

Rue Joseph-Piller 7 — Fax +41 (0)26 351 75 19

1700 Fribourg — http://www.ville-fribourg.ch


## Mandataires


Güller Güller architecture urbanism — Tel +41 (0)44 212 38 91

Michael Güller — Fax +41 (0)43 960 77 39

Grubenstrasse 12 — michael@ggau.net

CH-8045 Zürich — http://www.ggau.net

mrs partner sa — Tel +41 (0)44 245 46 08

David Oppliger — Fax +41 (0)44 245 46 05

Birmensdorferstrasse 55 — david.oppliger@mrspartner.ch

CH-8004 Zürich — http://www.mrspartner.ch

Paysagestion — Tel +41 (0)21 331 23 23

Olivier Lasserre — Fax +41 (0)21 331 23 21

Rue de la Louve 12 — o.lasserre@paysagestion.ch

CH-1003 Lausanne — http://www.paysagestion.ch

# Structure du rapport

**Résumé et aide à la lecture** 1

**Synthèse** 2

**1. Introduction** 15

**2. Diagnostic de l'état actuel et enjeux stratégiques** 19

**3. Orientations stratégiques et vision** 22

**4. Stratégies dynamiques** 47

4.1. Tisser un réseau attractif d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables 48

4.2. Favoriser une vie urbaine intense 69

4.3. Respirations - apporter les respirations nécessaires à la ville compacte en s'appuyant sur la mise en réseau des espaces ouverts publics ou non 84

4.4. Favoriser une mobilité adaptée au contexte urbain et aux quartiers 137

4.5. Favoriser l'accueil et la vie dans la ville existante 225

4.6. Durabilité et énergie 254

4.7. Plan directeur de synthèse 260

**5. Stratégie opérationnelle - Mise en œuvre du PAL de Fribourg** 262

# Table des matières

**Résumé et aide à la lecture ..... 1**

**Qualité de vie en ville dans une ville en densification (synthèse) ..... 2**

**1. Introduction ..... 15**

1.1. Contexte de la révision du Plan d'Aménagement Local ..... 15

1.2. Les défis territoriaux de la révision du PAL ..... 16

1.3. Démarche de la révision du Plan d'Aménagement Local (PAL) ..... 17

1.4. Un PAL avec caractère de projet ..... 18

**2. Forces, faiblesses, potentiels, risques ..... 19**

2.1. Un rôle de centralité de plus en plus important ..... 19

2.2. Potentiel important de croissance démographique ..... 19

2.3. Capacité et qualité de l'accueil insuffisantes ..... 20

2.4. Des enjeux sociaux et de logement importants ..... 20

2.5. Vitalité économique croissante ..... 21

2.6. Croissance de la mobilité, urgence d'une évolution des pratiques de déplacements ..... 21

2.7. Besoin d'un outil orienté vers la mise en œuvre du développement de la ville ..... 21

**3. Orientations stratégiques et vision ..... 22**

3.1. Objectifs et stratégie générale : quelle ville souhaite-on avoir en 2030 ? ..... 22

3.2. Objectif d'accueil ..... 24

3.3. Vision spatiale pour la Ville de Fribourg 2030 (= projet de territoire) ..... 25

3.3.1. Le Projet de territoire pour la Ville de Fribourg ..... 26

3.3.2. Centralités – hauts lieux de la vie publique et des échanges ..... 28

3.3.3. Respirations - lieux complémentaires et indissociables à la ville compacte active ..... 31

3.3.4. Structure viaire et spatiale (avec ambiances et usages/fonctions) ..... 38

3.3.5. Les 3 axes urbains structurants du projet d'agglomération (PA2 Fribourg) dans le PAL ..... 41

3.4. Identité, identification, appropriation de la ville par ses habitants ..... 44

**4. Stratégies dynamiques (= concepts transversaux) ..... 47**

4.1. Tisser un réseau attractif d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables ..... 48

4.1.1. Importance des espaces publics pour la qualité de vie en ville ..... 48

4.1.2. Analyse : Situation actuelle ..... 49

4.1.3. Plan des principes ..... 51

4.1.4. Principes de base ..... 52

4.1.5. Principes pour les centralités ..... 54

4.1.6. Principes réseau et système des espaces publics ..... 60

4.1.7. Principes transversaux ..... 65

4.1.8. Lignes directrices des espaces publics ..... 67

4.2. Favoriser une vie urbaine intense ..... 69

4.2.1. Importance de l'intensité de vie en ville ..... 69

4.2.2. Analyse : Situation actuelle ..... 70

4.2.3. Plan des principes ..... 71

4.2.4. Principes de l'animation de la vie publique dans les espaces publics ..... 72

4.2.5. Principes mixités sociale et fonctionnelle ..... 77

4.2.6. Principes transversaux ..... 79

4.2.7. Lignes directrices de l'animation de la vie publique, plan directeur du dosage des fonctions 80

4.3. Respirations - apporter les respirations nécessaires à la ville compacte en s'appuyant sur la mise en réseau des espaces ouverts publics ou non ..... 84

4.3.1. Pourquoi cette stratégie ..... 84

4.3.2. Analyse générale ..... 85

4.3.3. Plan des principes ..... 87

4.3.4. Grand paysage ..... 88

4.3.5. Hiérarchie de la charpente paysagère ..... 93

4.3.6. Fribourg, ville verte ..... 109

4.3.7. Identités vertes ..... 119

4.3.8. Lignes directrices du paysage ..... 135

4.4. Favoriser une mobilité adaptée au contexte urbain et aux quartiers ..... 137

4.4.1. Pourquoi cette stratégie ..... 137

4.4.2. Analyse ..... 138

4.4.3. Plan des principes ..... 149

4.4.4. Principes multimodaux ..... 150

4.4.5. Principes transports publics ..... 157

4.4.6. Principes de mobilité douce ..... 172

4.4.7. Principes transports individuels motorisés ..... 184

4.4.8. Principes stationnement ..... 205

4.4.9. Lignes directrices de mobilité ..... 217

4.5. Favoriser l'accueil et la vie dans la ville existante ..... 225

4.5.1. Pourquoi ? Importance d'une réflexion approfondie et novatrice concernant l'accueil de la croissance démographique ..... 225

4.5.2. Situation actuelle (analyse) ..... 227

4.5.3. Plan des principes ..... 229

4.5.4. Principes "où développer la ville ?" ..... 230

4.5.5. Principes “comment développer la ville ?” ..... 241
4.5.6. Principes “combien développer la ville ?” ..... 247
4.5.7. Forme urbaine et capacité d’accueil résultantes ..... 250
4.5.8. Lignes directrices de l’utilisation du sol ..... 252

4.6. Durabilité et énergie ..... 254

4.7. Lignes directrices de Synthèse ..... 260

**5. Stratégie opérationnelle - Mise en œuvre du PAL de Fribourg ..... 262**

5.1. Une nouvelle approche de la mise en œuvre ..... 262

5.2. Actions prioritaires ..... 264

5.3. Mise en œuvre de la densification du tissu urbain ainsi que la consolidation des espaces de respiration ..... 269

5.4. Mise en œuvre intégrée des projets et infrastructures de mobilité ..... 272

5.5. Chantiers stratégiques ..... 277

5.5.1. Projets fédérateurs ..... 278
5.5.2. Projets et sites stratégiques ..... 284

# Résumé et aide à la lecture

*La révision du Plan d'Aménagement Local (PAL) de Fribourg est un véritable projet de territoire pour le développement de la ville dans les années à venir, et non une simple mise à jour des plans directeurs, du plan d'affectation des zones (PAZ) et du règlement communal d'urbanisme (RCU)*

*La vitalité et l'attractivité de Fribourg 2030 : avant tout une question de qualité de vie en ville*

*La qualité de vie en ville, c'est être à l'aise dans sa ville, avoir la possibilité de se gâter selon ses préférences et désirs, avoir la liberté de choisir ses options et se retrouver dans un environnement favorable et porteur.*

*La structure de la ville porteuse de cette vision territoriale est constituée de :*

- *centralités*
- *une structure des espaces ouverts*
- *une structure viaire et spatiale*

*Une vision et un projet de territoire déclinés en stratégies dynamiques, permettant de mettre la ville en mouvement*

*Un projet de territoire à mettre en œuvre au travers d'une démarche de projet et d'outils règlementaires*

**La révision du PAL de Fribourg, l'occasion de redéfinir un nouveau projet de territoire et de société**

La révision du Plan d'Aménagement Local (PAL) de Fribourg est nécessaire car elle correspond à une exigence légale. Au-delà d'être une exigence légale cette révision s'impose car le contexte de la Ville de Fribourg a fortement changé depuis 1991 (voir chapitres 1 et 2), avec notamment :

- une croissance démographique "objectif" très volontariste et importante selon prescriptions du PA2 Fribourg ;
- le passage d'un mode de croissance "en extension" vers un mode "en densification et transformation", avec une nouvelle logique de "production de ville : refaire la ville sur elle-même" ;
- de nouvelles réalités et opportunités en matière de planification territoriale et de mise en œuvre grâce au PA2 Fribourg et de nouvelles perspectives de collaborations avec les communes voisines ;
- le besoin de faire face à une mobilité croissante et actuellement déjà proche des limites de fonctionnement, par la définition d'une nouvelle stratégie de mobilité prenant notamment appui sur la restructuration des réseaux consécutive à la réalisation du Pont de la Poya.

Ainsi, la révision du PAL de Fribourg ne constitue pas une simple mise à jour des plans directeurs, du plan d'affectation des zones (PAZ) et du règlement communal d'urbanisme (RCU), mais sinon d'un véritable **projet de territoire pour le développement de la ville dans les années à venir. Ce projet comporte des orientations stratégiques, une vision et un projet de territoire, avec ses stratégies sectorielles et un volet de mise en œuvre.**

**La vision pour la Ville de Fribourg 2030 : une ville vivante et attractive**

Le projet de territoire (voir chapitre 3) du nouveau PAL de Fribourg s'appuie sur le principe fondamental de la qualité de vie en ville**.** Il s'agit de garantir cette qualité de vie dans une ville qui se densifie et dans laquelle s'intensifient tous les aspects de la vie quotidienne pour tous les usagers : croissance démographique, vie publique intensifiée, mobilité croissante, rôle de capitale cantonale renforcé, offre publique diversifiée, dynamique économique renforcée etc.

**Une vision de "qualité de vie en ville" déclinée dans des stratégies dynamiques**

La qualité de vie en ville, c'est être à l'aise dans sa ville, avoir la possibilité de se gâter selon ses préférences et désirs, avoir la liberté de choisir ses options et se retrouver dans un environnement favorable et porteur. Elle s'articule autour de trois facteurs :

- Qualité des espaces urbains et opportunités d'échanges : espace public, animation, vie sociale, vie économique
- Respiration : tranquillité, repos
- Fonctionnement au quotidien pour tous les usagers de la ville

La structure de la ville porteuse de cette vision territoriale est constituée de :

- centralités, les hauts-lieux de la vie publique
- une structure des espaces ouverts valorisés
- la structure viaire et spatiale qui tient la ville et assure son fonctionnement (entre autres en matière de mobilité).

Cette vision territoriale est traduite en stratégies dynamiques. Des stratégies capables de mettre la ville en mouvement pour atteindre les objectifs fixés et réaliser la vision territoriale définie. Ces stratégies dynamiques portent respectivement sur les trois facteurs de la qualité de vie en ville suivants (voir chapitre 4) :

- Stratégies orientées vers l'animation des échanges sociaux et économiques : qualité des espaces publics (voir chapitre 4.1) et animation de la vie publique et économique (voir chapitre 4.2)
- Stratégie orientée vers la garantie d'opportunités de respiration : paysage (voir chapitre 4.3)
- Stratégie orientée vers le fonctionnement de la ville au quotidien : mobilité (voir chapitre 4.4)

De ces 4 stratégies découle une cinquième stratégie orientée vers l'accueil de la croissance démographique (habitants et emplois) et la coordination entre urbanisation et transports (voir chapitre 4.5).

Au-delà de ces 5 stratégies dynamiques, une sixième fera partie du nouveau PAL de Fribourg. Il s'agit de la stratégie de la durabilité. Cette stratégie fait l'objet d'une démarche parallèle et sera intégrée dans la version définitive du PAL de Fribourg pour l'examen préalable.

Chaque stratégie est déclinée en principes qui donnent les orientations stratégiques pour le développement de la ville selon les intentions mises en avant dans la vision et dans les objectifs qui l'accompagnent.

**Un projet et ses stratégies à mettre en œuvre au travers d'une démarche de projet**

Les exigences de la mise en œuvre des stratégies sont plus complexes et multiples que par le passé et les seuls outils du PAL que sont le PAZ et le RCU ne sont plus à même de répondre aux enjeux territoriaux. Le PAL de Fribourg étant un projet de territoire pour la Ville de Fribourg, sa réalisation passe par une démarche de projet, notamment des "projets fédérateurs" et une diversité de mesures concrètes à gérer par les autorités publiques (voir chapitre 5).

# Synthèse : Qualité de vie en ville dans une ville en densification

*Après 20 ans de croissance lente, la ville de Fribourg est vouée à se développer fortement dans les 20 ans à venir, à un rythme 5 fois plus élevé qu'avant.*

*Comme toutes les villes moyennes et grandes suisses, la ville de Fribourg ne se développera plus principalement en élargissant la zone urbanisée, mais en transformant et en densifiant le tissu urbain existant.*

*La densification de la ville et la croissance de l'agglomération se traduisent en une intensification générale concernant tous les aspects de la vie quotidienne.*

*Le slogan du nouveau PAL :*

***Garantir et augmenter la qualité de vie à Fribourg en parallèle à la densification et l'intensification de la vie d'ici à 2030***

**Croissance démographique accélérée**

La ville de Fribourg a connu une croissance démographique plutôt lente dans les 20 dernières années, avec 2'212 habitants supplémentaires entre 1991 et 2010 (+6%).

Selon les projections et préconisations du Projet d'agglomération 2 de Fribourg (PA2 Fribourg), la croissance démographique des 20 prochaines années sera cinq fois plus élevée, avec 11'000 habitants supplémentaires à accueillir à l'horizon 2030 (+31%).



**Un changement du mode de production de ville**

Alors que la croissance depuis 1991 a été majoritairement accueillie dans des surfaces non-construites, le PA2 Fribourg a démontré l'urgence de passer à la transformation et à la densification du tissu urbain existant. Selon ses estimations, aux alentours de 80% de la croissance (autant résidentielle qu'en matière d'emplois) sont à accueillir dans le tissu densifié.

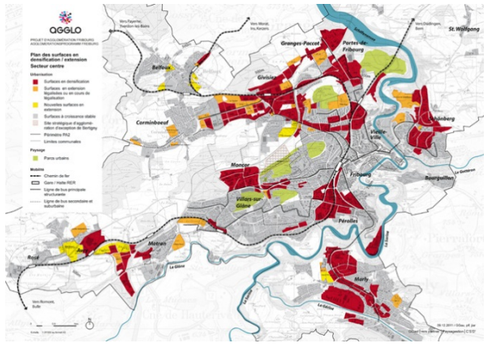
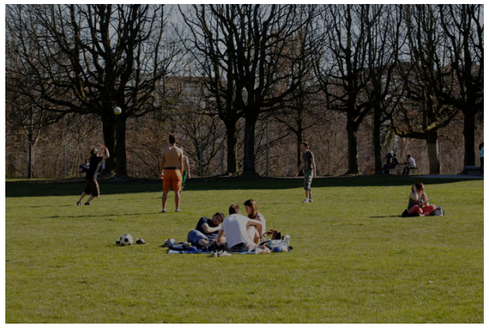



**Figure 1 : PA2 Fribourg, plan des surfaces en densification (rouge) et en extension (orange)**

**Densification = intensification**

La densification de la ville existante ne concerne pas seulement le tissu urbain et la taille ainsi que l'empreinte des bâtiments. Elle se traduit aussi en une intensification générale concernant tous les aspects de la vie quotidienne :

- Échanges et vie sociaux
- Utilisation des équipements et des espaces publics
- Dynamique économique
- Mobilité



**Un nouveau défi principal pour le PAL**

D'où le défi principal que le nouveau PAL adresse :

Comment densifier et intensifier, *sans réduire la qualité de vie en ville pour les habitants et tous les usagers ?!*



Si avant la ville s'occupait des questions de qualité, alors que les investisseurs devaient respecter les prescriptions du règlement communal d'urbanisme (RCU), ce nouveau défi établit un lien étroit et non-dissociable entre l'action des autorités publiques et celle des autres acteurs, particuliers, propriétaires, investisseurs : p.ex. concernant la qualité des espaces publics et ouverts dans les projets des particuliers, mais aussi l'implication indispensable de la ville dans les projets de transformation urbaine.

**Garantir et augmenter la qualité de vie à Fribourg en parallèle à la densification et l'intensification de la vie d'ici à 2030 (le slogan du nouveau PAL)**

Avec ce slogan comme leitmotiv, le PAL complète le PA2 Fribourg qui répondait principalement aux enjeux de coordination urbanisation-transports des projets d'agglomérations, et sur lequel il s'appuie fortement en ce qui concerne les structures urbaines et paysagères et les réseaux de mobilité, ainsi que le système de mesures de mise en œuvre.



*Un objectif global pour développer la ville jusqu'en 2030 : la qualité de vie en ville*

*Une déclinaison de l'objectif global en des objectifs généraux*

*Maîtriser la densification de la ville : accueillir +11'000 habitants et +10'000 emplois en majorité dans les zones déjà construites …*

*… notamment dans une ville riche en patrimoine(s) …*

*… en tenant compte de la diversité des atmosphères urbaines, de l'identité bâtie et sociale …*

*… et des typologies vertes des quartiers*

**Poursuite d'une série d'objectifs généraux visant l'augmentation de la qualité de vie à Fribourg**

Les objectifs décisifs et moteurs à poursuivre pour garantir et améliorer la qualité de vie en ville et son évolution dans le temps sont :

- Consolider et renforcer le rôle de la ville comme centre cantonal, centre de l'agglomération, et pôle important dans le réseau des villes suisses entre l'arc lémanique et la capitale Berne
- Limiter les impacts du renforcement du rôle de Fribourg en tant que centre cantonal sur la qualité de vie en ville pour les habitants et les emplois
- Développer la ville selon une vision de durabilité ambitieuse et pragmatique (orienter le développement de la ville selon les exigences de durabilité)
- Améliorer le fonctionnement de la ville (accessibilité, vie sociale, vitalité économique) sur la base de sa structure renforcée (centralités / lieux de vie publique, ouvertures paysagères, structure viaire et spatiale, nœuds et axes de TP)
- Promouvoir le bien-être social dans la ville et dans les quartiers
- Promouvoir et augmenter la vitalité économique de la ville et des entreprises présentes (organiser une ville attractive pour les activités économiques et commerciales)
- Préserver et renforcer les qualités identitaires de la ville et de ses lieux
- Garantir le développement de la ville dans le respect du paysage
- Coordonner le développement de la ville avec les communes voisines et avec le reste de l'Agglomération

A noter que ces objectifs comportent en plus de leurs aspects spatiaux souvent des composantes sociales, économiques ou autres (environnement, etc.) qui ne concernent pas seulement le nouveau PAL, mais également d'autres domaines de la politique de la Ville de Fribourg.

**Le projet de territoire pour garantir et améliorer la qualité de vie à Fribourg : à l'échelle locale, maîtriser la densification…**

A l'échelle locale des quartiers et des secteurs de densification et de transformations urbaines, l'objectif global de la qualité de vie en ville se traduit par un soin particulier au contexte immédiat bâti, social et paysager.



**Figure 2 : Carte illustrative des grands secteurs prioritaires pour la densification et la transformation du tissu urbain existant : Schönberg, Pérolles-Cardinal-Beaumont, Jura et St-Léonard**

Transformer au Schönberg, au pied du Torry, à Beaumont ou au plateau de Pérolles sont des tâches tout à fait différentes. Il s'agit notamment de considérer que :

- Fribourg est une ville riche en patrimoine(s) et d'autres facteurs porteurs d'identité …

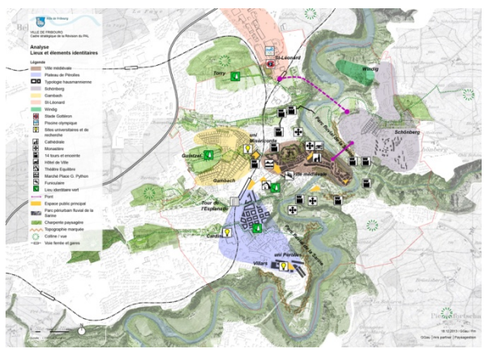


**Figure 3 : Carte illustrative des facteurs porteurs d'identités diverses dans la ville de Fribourg**

- la ville jouit d'une grande diversité d'atmosphères urbaines, de typologie différenciées du tissu bâti et d'identités sociales des quartiers …

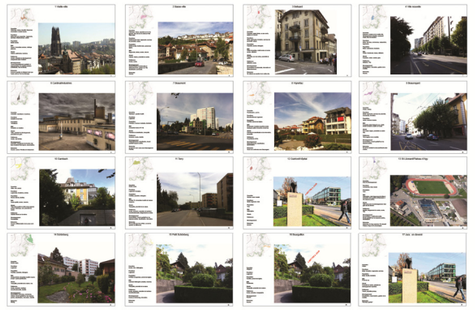


**Figure 4 : Vue d'ensemble des identités sociales des quartiers (évaluation illustrative)**

- les identités et typologies vertes dans les quartiers sont diverses et particulières, en ce qui concerne la perméabilité des espaces ouverts, les structures vertes, les types d'arbres, les liens aux paysages voisins, etc.

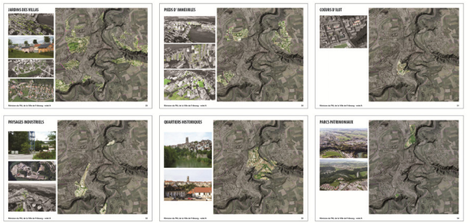


**Figure 5 : Vue d'ensemble des typologies vertes des quartiers (évaluation illustrative)**

**… à l'échelle de l'ensemble de la ville, améliorer les conditions cadre de la qualité de vie**

A l'échelle de l'ensemble de la ville, la qualité de vie en ville se traduit par trois facteurs principaux :

- Les opportunités d'échanges
- La respiration et la tranquillité
- Le fonctionnement souple et efficace au quotidien.

Ces facteurs se traduisent par des structures particulières d'espaces en ville (voir chapitre 4.1 à 4.5).

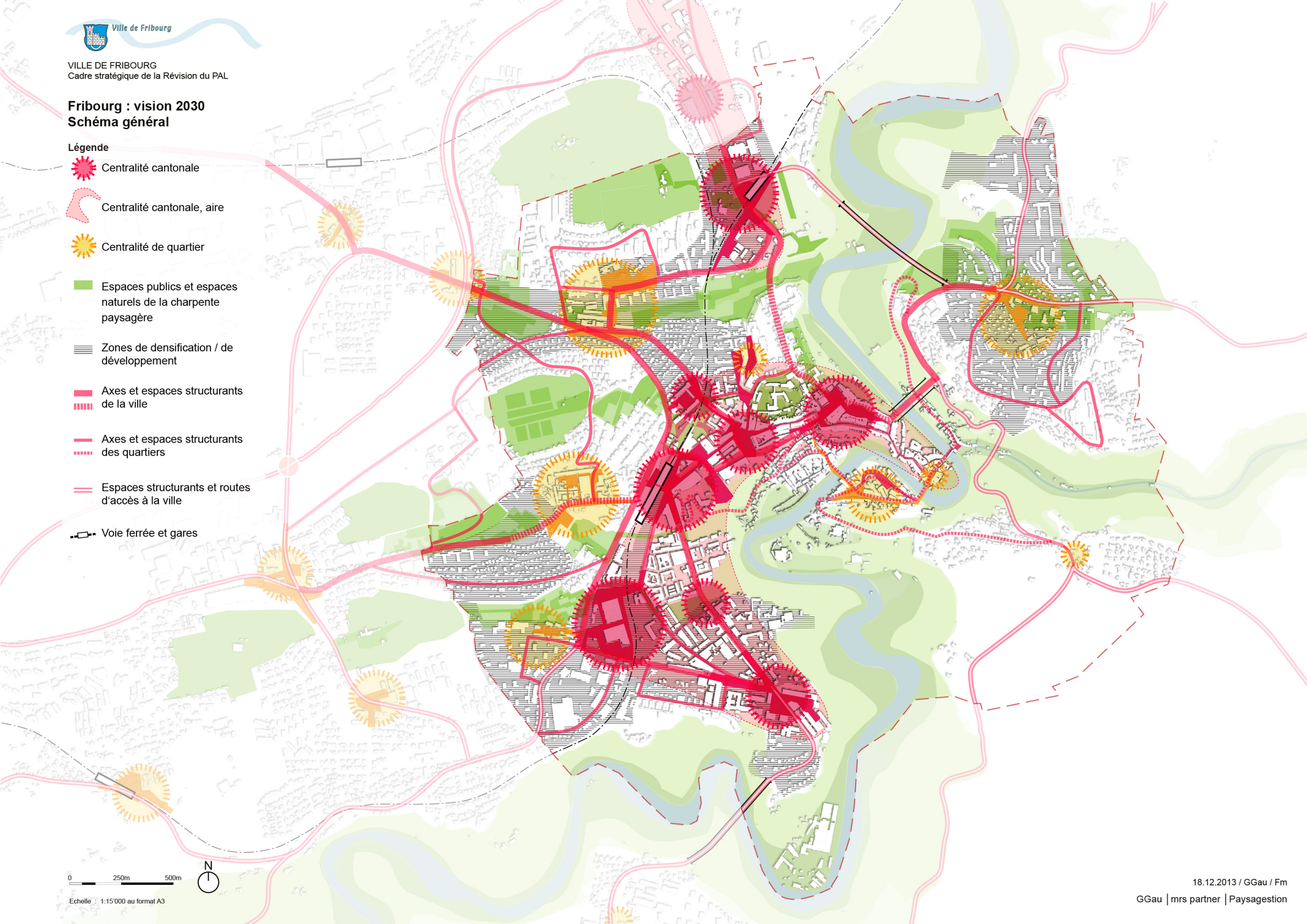
Ville de Fribourg

VILLE DE FRIBOURG
Cadre stratégique de la Révision du PAL

# Fribourg : vision 2030
# Schéma général

**Légende**

- Centralité cantonale
- Centralité cantonale, aire
- Centralité de quartier
- Espaces publics et espaces naturels de la charpente paysagère
- Zones de densification / de développement
- Axes et espaces structurants de la ville
- Axes et espaces structurants des quartiers
- Espaces structurants et routes d'accès à la ville
- Voie ferrée et gares




Echelle : 1:15'000 au format A3

18.12.2013 / GGau / Fm

GGau | mrs partner | Paysagestion

*Trois structures fondamentales d'espaces à la base de la qualité de vie en ville :*

- ***Les centralités, hauts lieux de la vie publique et des échanges***
- *Les espaces de respiration et de tranquillité*
- *La structure viaire et spatiale qui garantit le fonctionnement souple de la vie quotidienne pour les différents usagers*

**Les centralités cantonales et de quartier**

Les principaux lieux pour les échanges entre les habitants et les différents usagers de la ville sont ses centralités et leurs espaces publics, hauts lieux de la vie publique. Elles sont constituées des principaux espaces publics de la ville existants, à valoriser ou à créer.

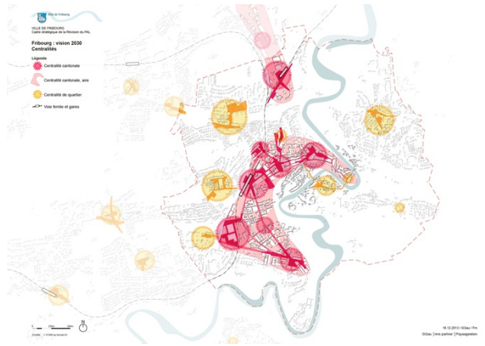


**Figure 6 : Carte illustrative des centralités cantonales (rouge) et de quartier (orange)**

Le rôle des centralités et de leurs espaces publics est double :

- Assurer un cadre attractif et souple pour les échanges sociaux et économiques en ville
- Soutenir et promouvoir la transformation et régénération des quartiers urbains.

Alors que le premier aspect est notamment important par rapport à l'intensification de la vie publique et sociale, le deuxième aspect est fondamental en vue de l'urgence de déclencher le processus de transformation et de densification urbaine. Les espaces publics principaux ont toujours joué un rôle de "générateurs de ville" ; il s'agit d'exploiter ce potentiel particulier aussi par la "ré-génération de la ville et des quartiers" imminents.

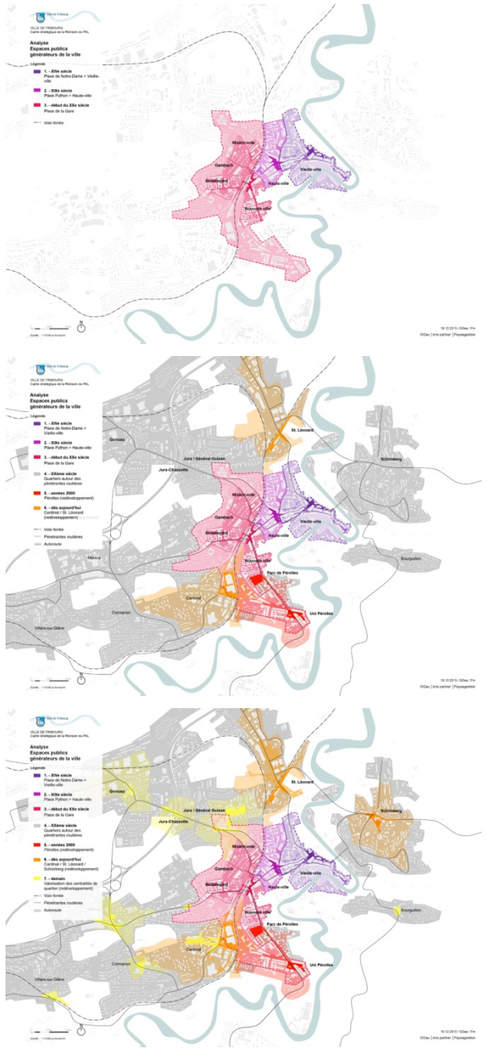


**Figure 7 : Les espaces publics générateurs de ville et les quartiers créés ou à régénérer sous leur influence.**

*A noter que le Parc de Pérolles et Charmettes (en rouge) constituent les premières opérations de régénération de leur quartier (Plateau de Pérolles). Les espaces publics de Cardinal / Blue Factory, St-Léonard et Schönberg (en orange) sont clés pour la régénération urbaine à grande échelle, alors que ceux à Beauregard, Jura, Beaumont ou Bourguillon (en jaune) sont importants pour valoriser la vie locale de leurs quartiers.*

L'enjeu concernant les centralités est tout autant leur aménagement (qualité des espaces publics, accès aux centralités, gestion de la mobilité avec priorité pour les piétons et les TC) que leur animation, qui contribue à la qualité et à l'intensité des échanges.

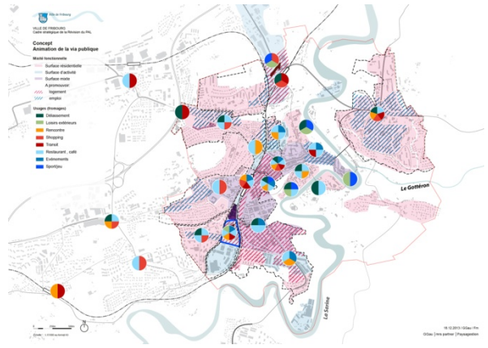


**Figure 8 : Animation des centralités et de leurs espaces publics, au moyen d'une mixité sociale et fonctionnelle appropriés au sein des quartiers**

*Trois structures fondamentales d'espaces à la base de la qualité de vie en ville :*

- *Les centralités, hauts lieux de la vie publique et des échanges*
- ***Les espaces de respiration et de tranquillité***
- *La structure viaire et spatiale qui garantit le fonctionnement souple de la vie quotidienne pour les différents usagers*

**Les espaces de respiration et de tranquillité**

Hormis les opportunités d'échanges et l'intensité de la vie publique, un facteur important de la qualité de vie est aussi la "possibilité de respirer, prendre l'air et jouir de tranquillité dans un cadre verdoyant". Les espaces de respiration sont ainsi complémentaires aux espaces de densifications, liés à l'intensification et des centralités.




**Figure 9 : Les principaux espaces de respiration de la ville de Fribourg : le réseau paysager constitué de la Sarine, de ses affluents et des collines**

Ils sont l'expression de plusieurs éléments à différentes échelles, notamment :

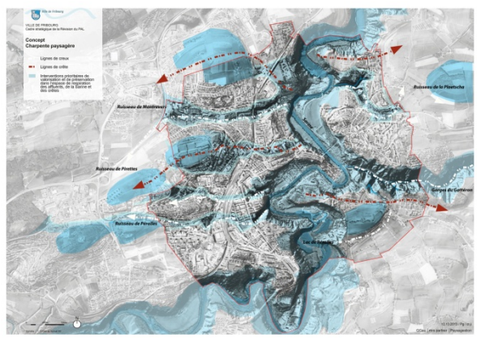



**Figure 10 : une charpente paysagère marquante constituée de la "colonne vertébrale" de la Sarine, les "bras" des affluents, les "mains" des talwegs**

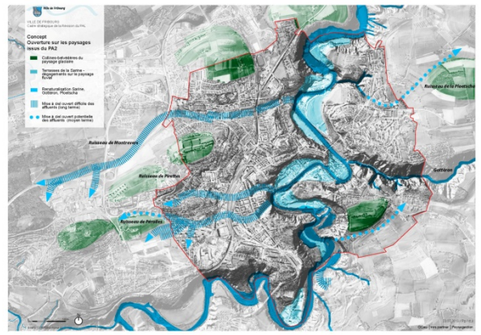



**Figure 11 : les ouvertures sur le paysage issus du PA2 Fribourg (Sarine et collines)**

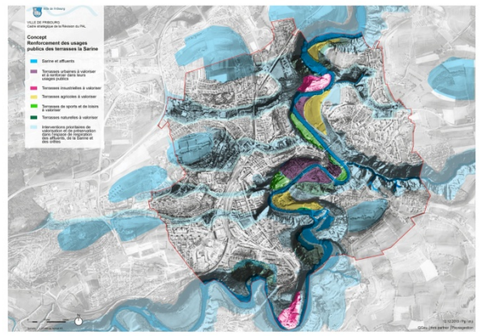



**Figure 12 : le renforcement des usages publics diversifiés sur les terrasses de la Sarine**

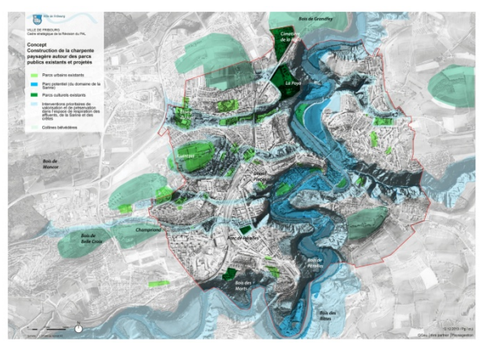



**Figure 13 : le renforcement du maillage vert par la mise en réseau des parcs publics existants et potentiels**

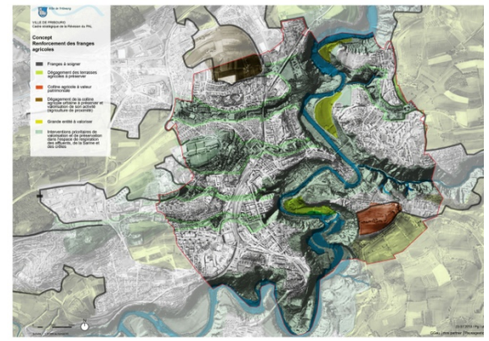



**Figure 14 : le renforcement des franges agricoles**

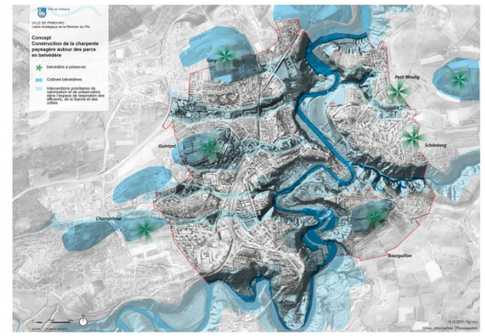



**Figure 15 : l'affirmation des parcs en belvédère comme espaces majeurs du maillage vert**

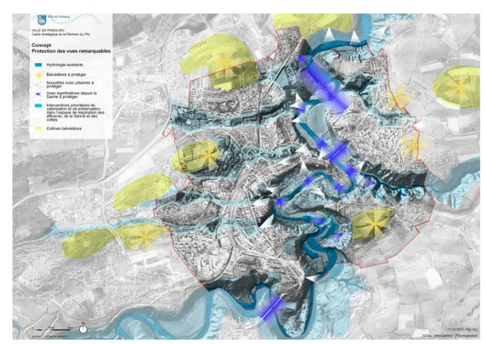



**Figure 16 : les vues remarquables depuis la Sarine, sur la Sarine et depuis les collines**

*Trois structures fondamentales d'espaces à la base de la qualité de vie en ville :*

- *Les centralités, hauts lieux de la vie publique et des échanges*
- *Les espaces de respiration et de tranquillité*
- ***La structure viaire et spatiale qui garantit le fonctionnement souple de la vie quotidienne pour les différents usagers***

**La structure viaire et spatiale**

Pour absorber la croissance et l'intensification attendues en matière de mobilité, il est indispensable que les pratiques de mobilité évoluent. La prolongation des modes de déplacements actuels entraînerait des dysfonctionnements majeurs en termes économiques, sociaux et environnementaux. Ainsi, un report significatif des déplacements devra se faire sur les transports publics et la mobilité douce (comme dans toutes les grandes agglomérations et en particulier les villes centres suisses).

Pour rendre possible une utilisation accrue des transports publics et de la mobilité douce par les habitants, les employées et les visiteurs, le projet doit :

- Coordonner urbanisation et transports
- Permettre et admettre un report modal fort vers les transports publics et les mobilités douces
- Privilégier la coexistence dans l'aménagement
- Recréer une ville à échelle humaine (par opposition à la ville construite pour la voiture)

La structure viaire et spatiale en est l'expression sur le territoire de la ville.




**Figure 17 : La structure viaire et spatiale de la ville de Fribourg**

Une structure viaire et spatiale de qualité, lisible et offrant des ambiances créées pour l'usager, permet aux habitants de s'approprier leur ville et ses identités. Elle facilite la vie quotidienne. La structure viaire et spatiale n'est pas l'expression des modes de déplacement, ni des flux des différents modes à gérer, mais une qualification des espaces linéaires en ville par rapport à leur importance dans la vie quotidienne, dans le système de lieux de séjour et de vie publique, et dans l'accueil de services au public.

La structure viaire et spatiale est parallèlement l'expression d'une politique d'organisation et de gestion des transports qui se manifeste aussi dans l'organisation des réseaux des différents modes (transports publics, mobilité douce, transports individuels motorisés) :

- TP : desservir la ville depuis son intérieur et son centre
- MD : priorisation des modes doux dans les secteurs sensibles, les centralités et les quartiers
- TIM : accéder à la ville depuis l'extérieur, depuis la "grande ceinture" et gérer l'accès à l'entrée en ville

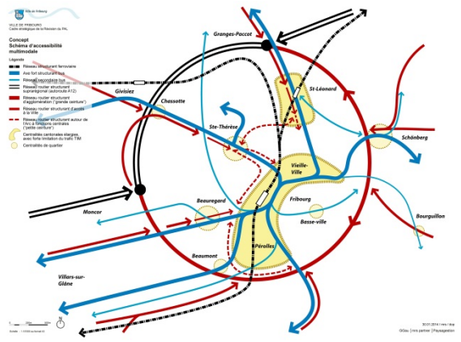



**Figure 18 : Une mobilité adaptée au contexte urbain et local, favorisant les transports publics et les modes doux : principes d'organisation des accès à l'échelle de la ville**

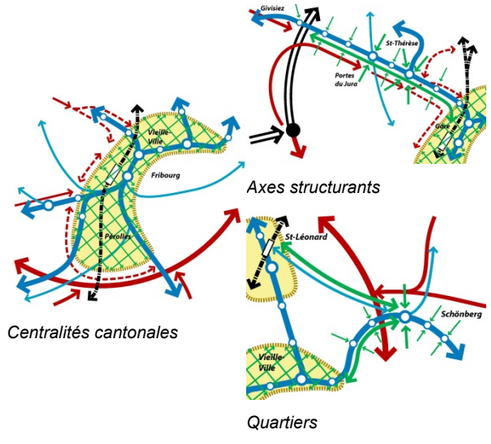



**Figure 19 : Une mobilité adaptée au contexte urbain et local, favorisant les transports publics et les modes doux : principes pour différents secteurs de la ville (centralités cantonales, axes structurants, quartiers)**

Les principaux éléments constitutifs de cette organisation des réseaux sont :

- les 3+1 axes structurants de transports publics (3 axes principaux de transports publics structurants pour l'urbanisation + 1 axe principal transports publics) :

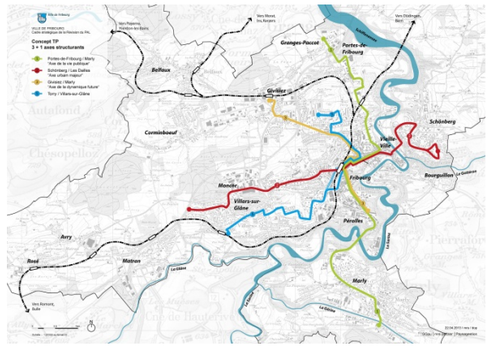



**Figure 20 : Un réseau de transports publics structurant pour l'urbanisation et les déplacements dans l'agglomération et dans le cœur de la ville**

*Mise en œuvre de la qualité de vie en ville : besoin d'un engagement de la ville au-delà des prescriptions réglementaires.*

*Il est indispensable d'agir sur :*

- *les espaces publics*
- *l'animation de la vie publique*
- *les espaces de respiration*
- *la mobilité*
- *les sites stratégiques pour le développement de la ville*
- *les secteurs principaux de densification et de transformation urbaine*

- Le réseau routier organisé autour de la "grande ceinture" d'agglomération (voir Figure 21 : rouge + noir) et d'une "petite ceinture" (voir Figure 21 : vert)

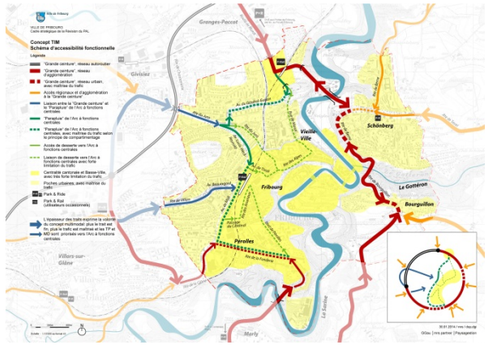



**Figure 21 : Un contrôle de la mobilité individuelle motorisée "en amont" et un compartimentage du territoire (accès en poches)**

- La structure viaire et spatiale définit et caractérise la ville de demain avec l'identité des quartiers et des axes et les usages des différents espaces urbains. Elle contribue au développement d'aménagements de l'espace-rue intégrés, visant à répondre au projet de société décrit par le nouveau PAL.

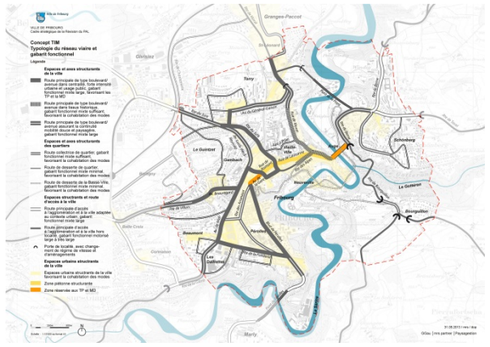



**Figure 22 : Typologie du réseau viaire et gabarit fonctionnel : la structure viaire et spatiale et la présence des différents modes de transport dans les espaces publics de la ville**

**Comment mettre en œuvre la qualité de vie ?**

L'outil habituel du PAL, essentiellement orienté vers l'application de prescriptions réglementaires, ne suffira pas pour réaliser la vision de la qualité de vie en ville en parallèle à la densification et à l'intensification de la vie quotidienne. En tant que "projet de territoire", la vision stratégique pour la ville de Fribourg doit être mise en œuvre au moyen de mesures concrètes et prioritaires. Les stratégies et des plans directeurs forment le cadre global des actions à mener dans les années à venir, autant par les autorités publiques de la Ville de Fribourg (en partie avec ses partenaires : l'Agglomération de Fribourg et les communes voisines) que par les particuliers et les investisseurs. Pour résumer, il est indispensable d'agir :

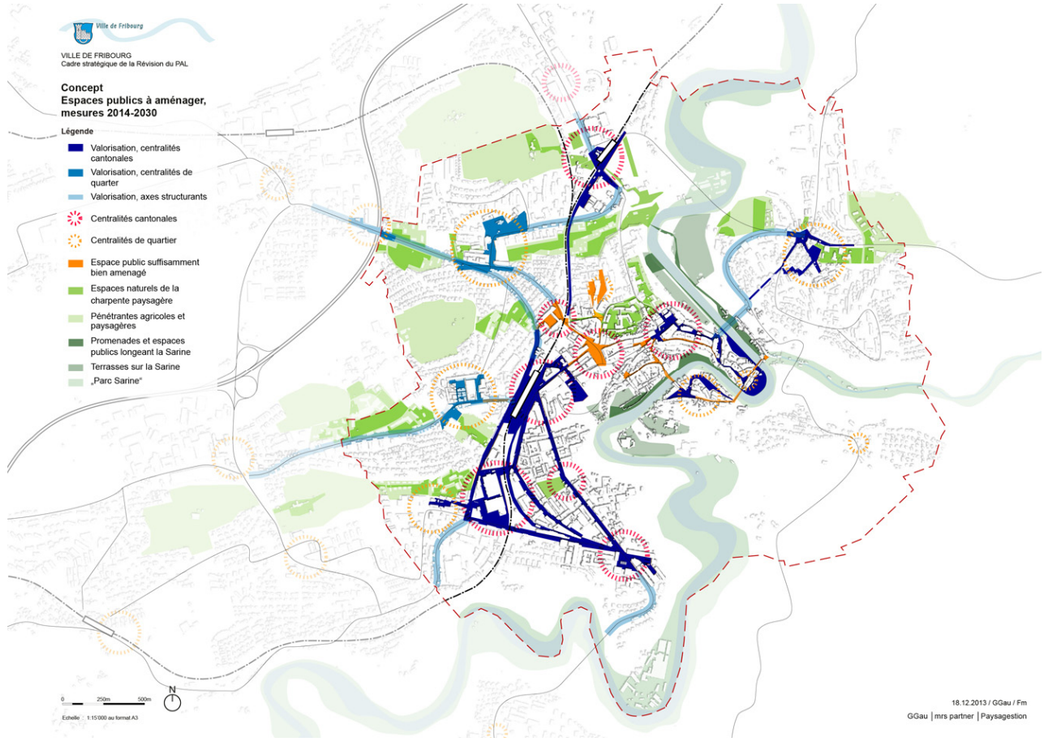



**Figure 23 : Agir sur les espaces publics et leur animation : les espaces prioritaires = les mesures pour les 20 ans à venir**

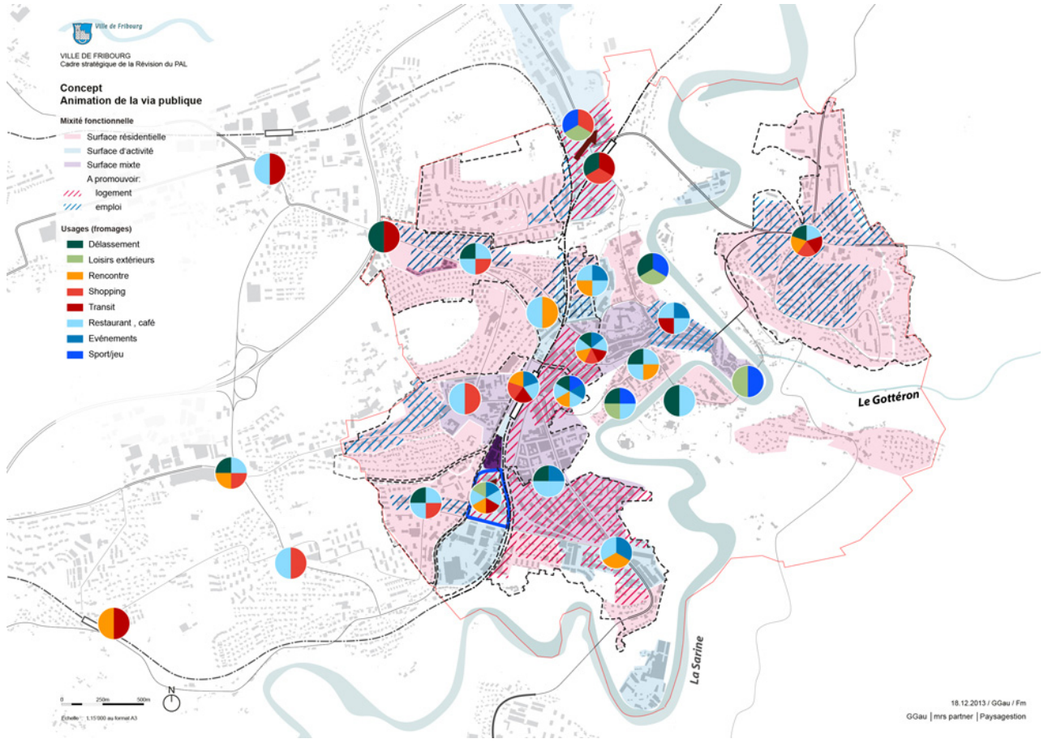



**Figure 24 : Agir sur l'animation de la vie publique dans les centralités**

*p.ex. assurer les conditions préalables dans le bâti pour pouvoir accueillir le type d'usages proposés pour l'animation d'un espace public donné ; dans les secteurs de densification et de transformation urbaine, assurer une diversité typologique appropriée par rapport aux besoins des groupes cibles visés en matière de mixité sociale et fonctionnelle*

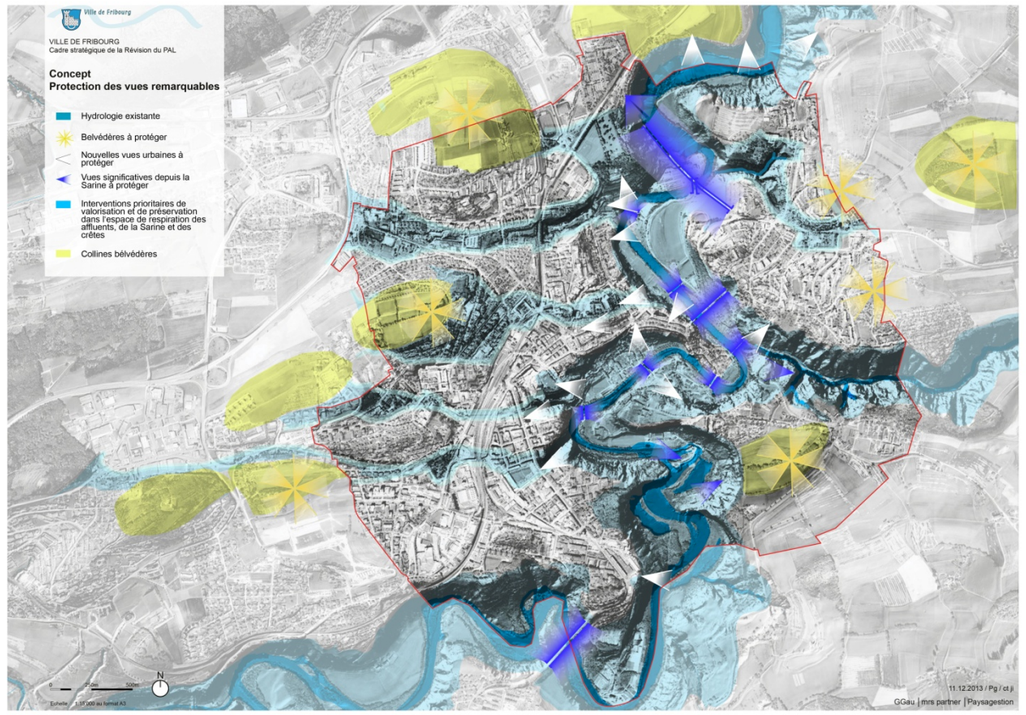



**Figure 25 : Agir sur les espaces ouverts et de respiration : les espaces et vues prioritaires = les mesures pour les 20 ans à venir**

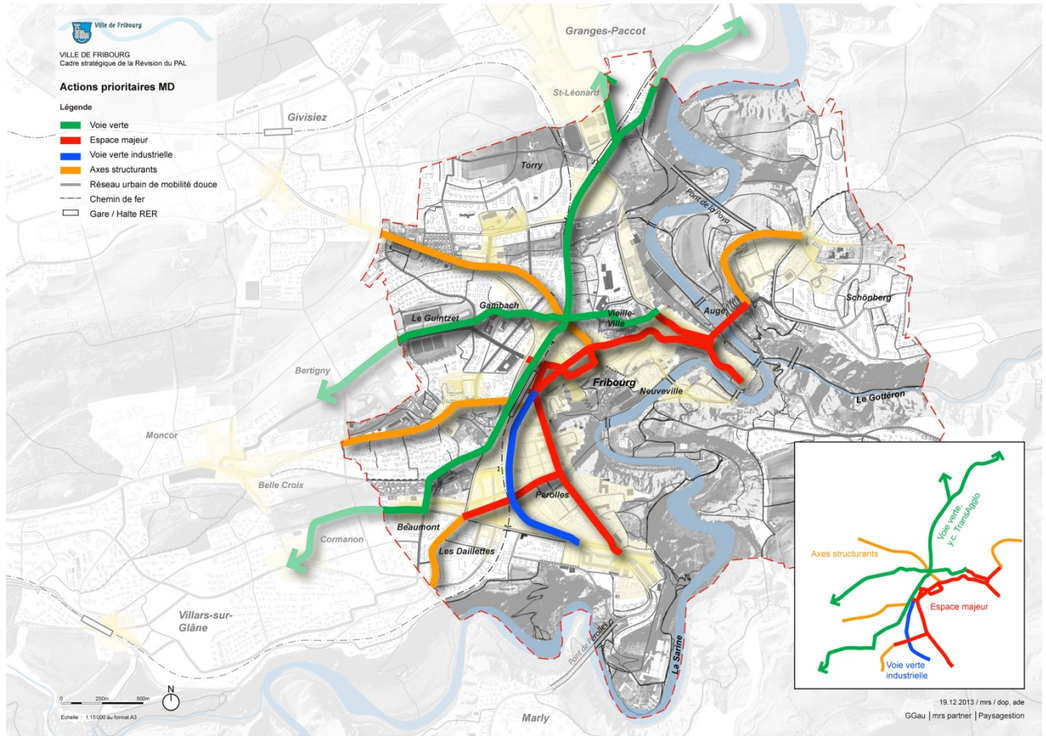



**Figure 26 : Agir sur la mobilité : les actions prioritaires pour les 20 ans à venir en matière de mobilité douce**

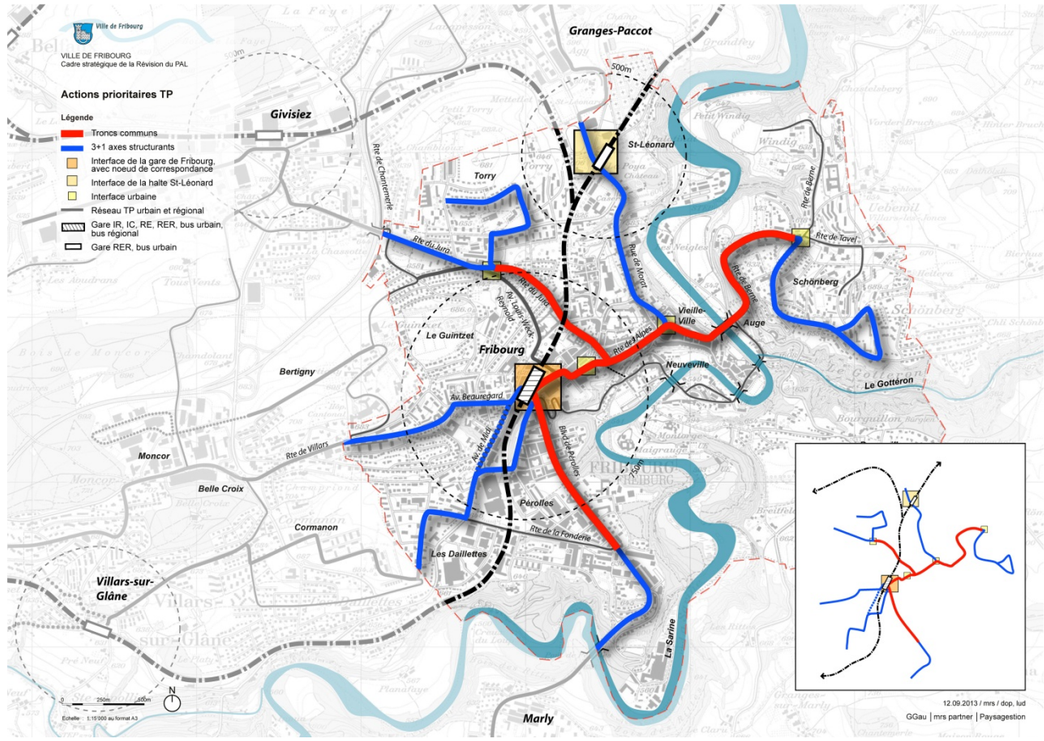



**Figure 27 : Agir sur la mobilité : les actions prioritaires pour les 20 ans à venir en matière de transports publics**

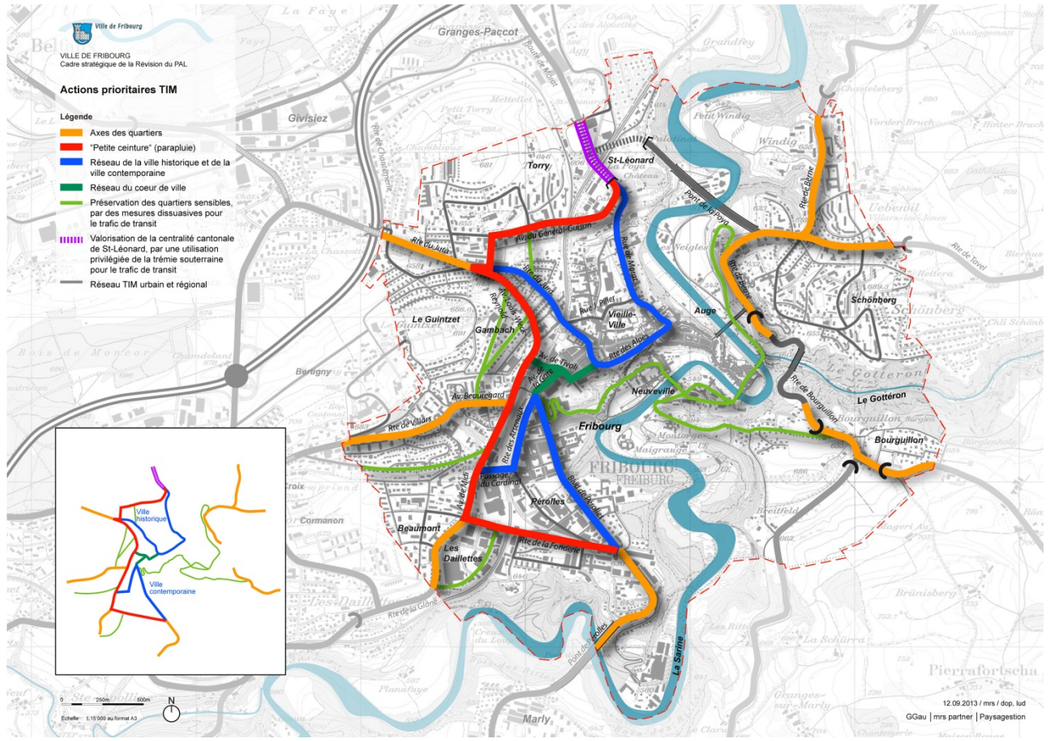



**Figure 28 : Agir sur la mobilité : les actions prioritaires pour les 20 ans à venir en matière de mobilité individuelle en mouvement et stationnée, éléments structurants**

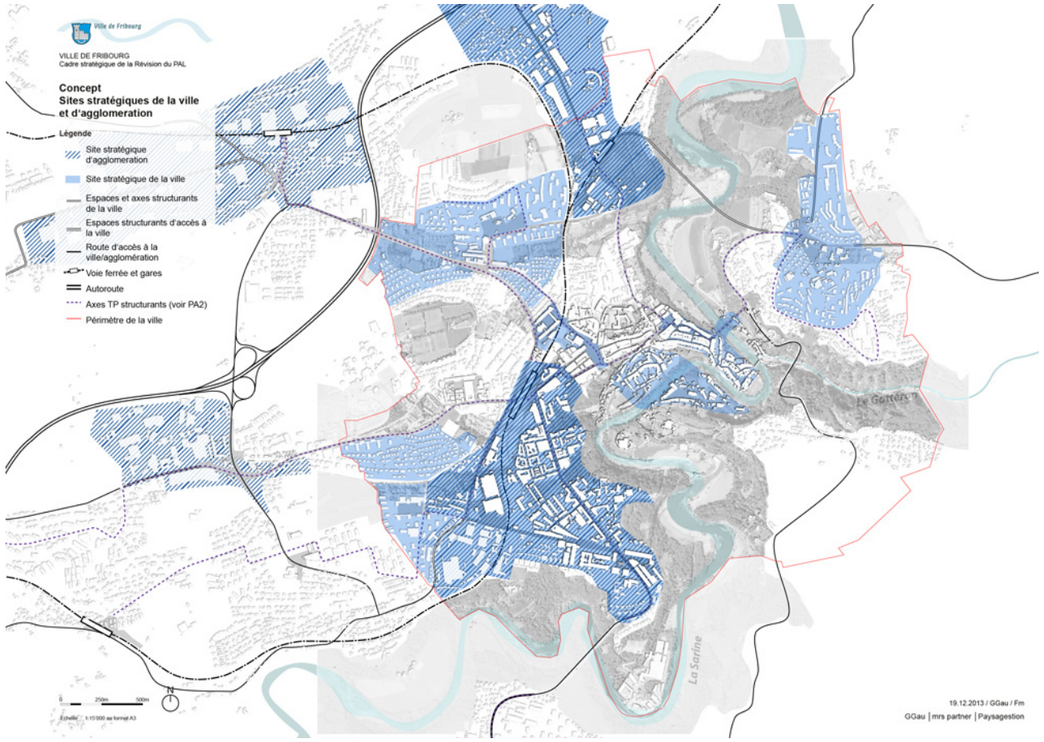
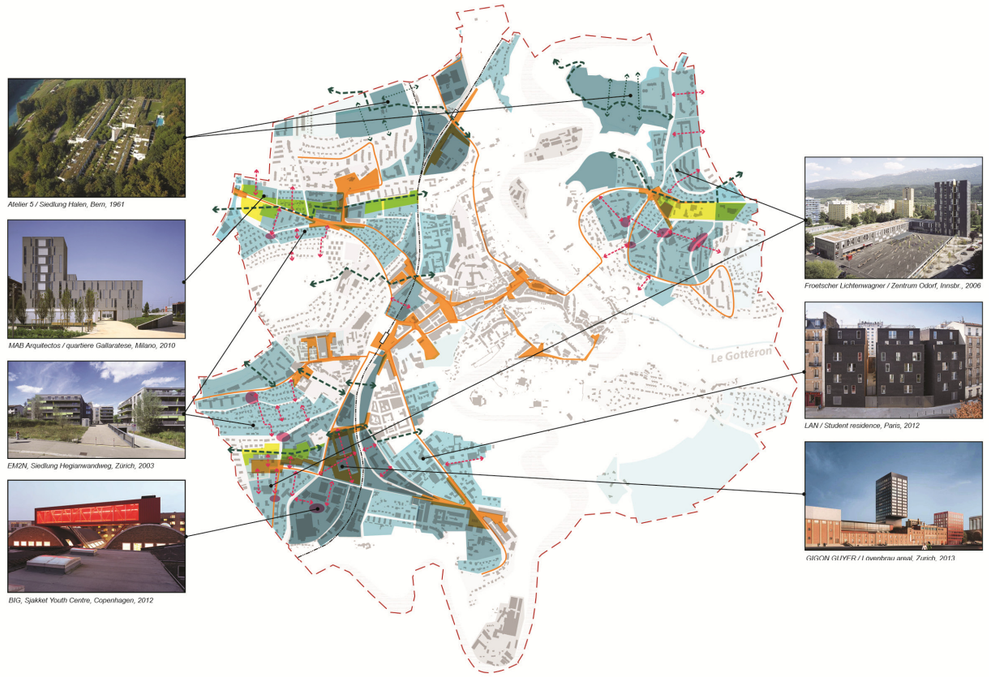



**Figure 29 : Agir sur des secteurs et sites stratégiques pour le développement de la ville, son attractivité et sa vitalité économique et agir sur des secteurs localisés par le développant de projets fédérateurs (p.ex. Cardinal / Blue Factory ou la place de la Gare pour le site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal)**




**Figure 30 : Agir sur les processus de densification dans les secteurs prioritaires pour l'accueil de la croissance démographique, notamment Schönberg, Plateau de Pérolles – Cardinal – Beaumont, Jura – Torry, St-Léonard**




*Atelier 5 / Siedlung Halen, Bern, 1961*

*MAB Arquitectos / quartiere Gallaratese, Milano, 2010*

*EM2N, Siedlung Heglanwandweg, Zürich, 2003*

*BIG, Sjakket Youth Centre, Copenhagen, 2012*

*Froetscher Lichtenwagner / Zentrum Odorf, Innsbr., 2006*

*LAN / Student residence, Paris, 2012*

*GIGON GUYER / Duvenbrau areal, Zurich, 2013*

**Figure 31 : Agir sur l'évolution du tissu urbain en appliquant un manuel de densification sensible aux identités des lieux et des quartiers**

*Mise en œuvre de la qualité de vie en ville : besoin d'un engagement d'autres services de la Ville de Fribourg*

**Une vision pas seulement spatiale, mais coordonnée avec d'autres domaines**

L'objectif global de garantir et augmenter la qualité de vie à Fribourg en parallèle à la densification et à l'intensification de la vie d'ici à 2030, la vision stratégique (voir chapitre 3, projet de territoire), avec ses stratégies et plans directeurs (chapitre 4.1 à 4.5) n'aborde que les aspects spatiaux et ainsi seulement les actions à mener par les services d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Fribourg.

La réalisation de l'objectif global et de ses stratégies exigent cependant aussi l'implication d'autres services de la ville, ainsi que d'acteurs tiers. La qualité de vie en ville, l'animation de la vie publique, la vitalité des espaces de respiration, dépendent aussi d'actions dans les domaines sociaux, économiques, de la formation etc.

Ainsi, le nouveau PAL n'est pas seulement un projet de territoire, mais une vision transversale du développement souhaitable de la ville de Fribourg. Sa mise en œuvre n'aboutira que si elle est croisée et coordonnée avec les actions dans les autres domaines politiques.

# 1. Introduction

*En 2030, il y aura considérablement plus d'habitants, une vie urbaine intensifiée, mais une surface disponible équivalente à celle de 2013 !*

*La croissance démographique visée et la pénurie de surfaces constructibles obligent la Ville de Fribourg de passer d'un mode de croissance en extension vers un mode en densification et en transformation.*

*L'objectif fondamental du PAL est de garantir le bien-être urbain, la qualité de vie en ville malgré l'intensification et la densification (quintuplement de la croissance démographique par rapport aux 20 dernières années, moyenne)*

*Le Projet d'agglomération 2 (PA2 Fribourg) induit de nouvelles réalités et opportunités en matière de planification territoriale et de mise en œuvre du développement urbain, paysager et de mobilité souhaitable*

## 1.1. Contexte de la révision du Plan d'Aménagement Local

La révision du Plan d'Aménagement Local (PAL) de la Ville de Fribourg est nécessaire et urgente au vu de l'exigence légale de réviser tous les 15 ans les planifications directrices locales.

Cependant, au-delà de cette exigence légale, c'est en particulier l'évolution du contexte, social, environnemental, urbain, et de mobilité de la ville de Fribourg depuis 1991 qui fait qu'une révision de la planification directrice et des outils opposables aux tiers est urgente.

**Une croissance démographique importante**

Selon les prescriptions du Projet d'agglomération 2 (PA2 Fribourg), la Ville devra pouvoir accueillir aux alentours de 11'000 habitants et 10'000 emplois supplémentaires d'ici 2030. Cela veut dire passer de 34'500 habitants en 2009 à 45'300 en 2030, et de 25'500 emplois en 2008 à 35'300 en 2030. En comparaison, la croissance démographique de la ville entre 1990 et 2009 était de 2'212 habitants supplémentaires, alors 5 fois moins forte. Le PAL'91 ne paraît pas en mesure d'assurer ni l'accueil de cette croissance en chiffres absolus, ni les rythmes de croissance annuelle impliqués.

**Une nouvelle logique de "production" de ville – refaire la ville sur elle-même**

En même temps que la croissance démographique est vouée à être accélérée, la ville se voit obligée de passer d'un mode de croissance en extension vers un mode en densification et en transformation. Vu la pénurie des surfaces constructibles restantes, la ville doit être refaite sur elle-même. La croissance de population représente un double défi pour le PAL : un défi d'accueil (fonctionnel et quantitatif) et un défi de qualité.

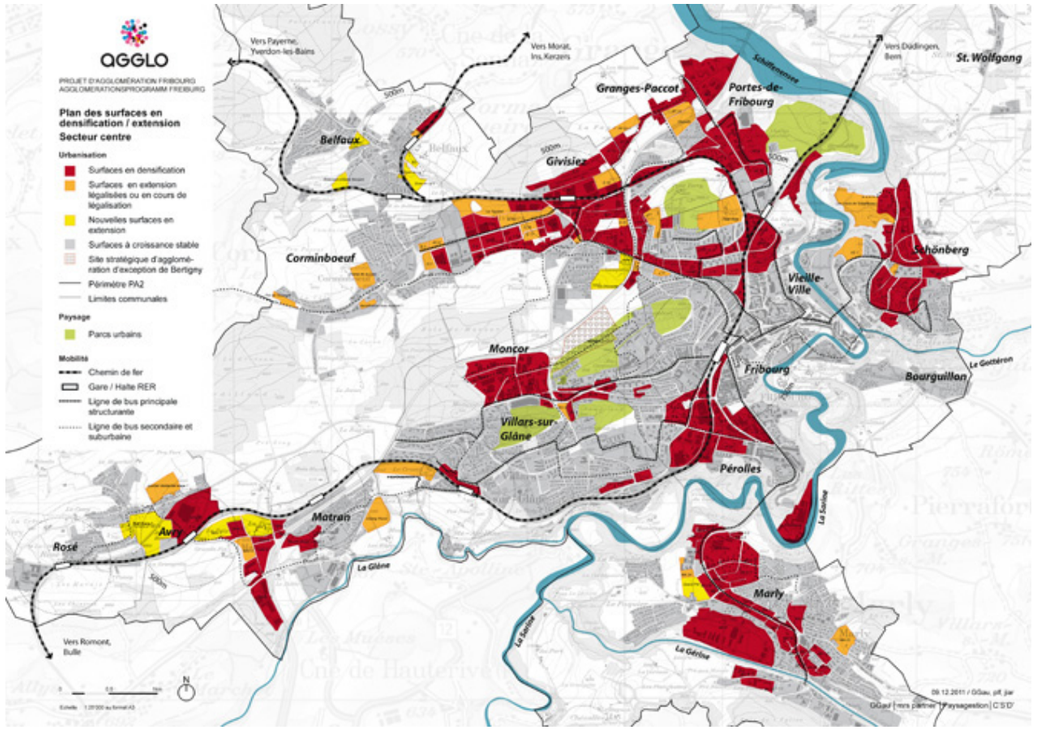



**Figure 32 : PA2 Fribourg, plan des surfaces en densification et en extension.**

*Le PA2 Fribourg a mis en avant le besoin de passer de l'expansion de l'aire urbaine au redéveloppement (transformation, densification) de la ville existante. De cela émergent de nouvelles exigences opérationnelles pour faire la ville dans le 21ème siècle*

**Des nouvelles réalités et opportunités en matière de planification territoriale**

Le PA2 Fribourg induit de nouvelles réalités et opportunités en matière de planification territoriale et de mise en œuvre. Il encourage la collaboration de la Ville de Fribourg avec les communes voisines pour la réalisation d'infrastructures et d'offres en matière de transport, la coordination du développement urbain et de l'accueil de la croissance démographique et économique, ainsi que une approche partagée concernant l'environnement, le paysage, les espaces ouverts et le cadre de vie en général.

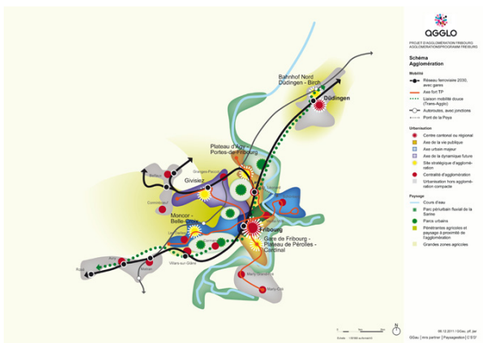



**Figure 33 : Elaboration et validation du Plan Directeur d'Agglomération (PA2 Fribourg) : une nouvelle réalité de gouvernance et de coopération pour la planification et le développement communal**

*La définition d'une nouvelle stratégie de mobilité est indispensable pour faire face aux nouvelles exigences dans une ville en densification. Une démarche globale à l'échelle de l'ensemble du territoire communale est à mener.*

**Urgence d'une nouvelle stratégie de mobilité pour répondre à une ville en densification**

Dans une ville en densification (bâti, usages, mobilité, etc.) et pour faire face à une mobilité croissante et actuellement déjà proche des limites de fonctionnement, la définition d'une nouvelle stratégie de mobilité est aujourd'hui indispensable. Cette stratégie doit prendre appui sur une structuration des réseaux de déplacements plus favorables aux transports publics et aux mobilités douces. La réalisation du Pont de la Poya constitue à ce titre une base pour la restructuration des réseaux de la ville historique. Toutefois, une démarche globale à l'échelle de l'ensemble du territoire communal, prenant en compte autant les spécificités du centre urbain que de ses quartiers plus résidentiels est à mener.



**Figure 34 : Réalisation et mise en service du pont de la Poya : Quels ajustements en matière de mobilité et développement urbain, en vue de l'évolution de la ville depuis 1991 ? (photo www.passion-liebherr.net)**

## 1.2. Les défis territoriaux de la révision du PAL

**Le défi d'accueil**

La population de la Ville de Fribourg est stable, autour de 33'000 personnes depuis les années 1960-70. D'ici à 2030, il est prévu + 11'000 habitants ce qui représente une croissance d'environ 35% en 20 ans. De même, en 20 ans le nombre d'emplois devrait passer de 25'000 à 35'000 emplois.

Comment la ville va-t-elle absorber cela ? C'est une ville (et une agglomération) déjà constituée, dont les terrains urbanisés bordent déjà les zones naturelles à conserver et les dernières terres agricoles. Où développer de nouveaux quartiers, dans un territoire contraint et limité ? Quelles mesures concernant les déplacements doivent-être prises pour pallier cette augmentation ? Comment garantir une qualité de vie équivalente aux nouveaux arrivants qu'aux habitants actuels? Que faire pour ne pas dégrader le niveau actuel de qualité de vie des habitants ?

La ville se densifiera en ce qui concerne sa population résidente et travaillante. Cette densification engendrera en même temps une intensification de tous les aspects de la vie quotidienne : densité humaine, mobilité, animation / vitalité, rôle d'ordre supérieur (capitale cantonale), les interactions avec le contexte, …

**Le défi de qualité**

Cette intensification multiple exige un travail conséquent et novateur sur la qualité, pour balancer ses effets négatifs.

Comment augmenter la qualité de vie des Fribourgeois ? Comment leur procurer plus de bien être en ville ? Comment assurer une intensité de la vie dans l'espace public suffisante pour garantir l'attractivité de la ville ? Comment améliorer le fonctionnement de la ville, ses connexions internes et avec l'extérieur ? Comment révéler le potentiel vert déjà présent, mais étouffé au cœur de Fribourg ?

A noter qu'il ne s'agira pas forcément de trouver "plus de surfaces dédiées à la qualité", mais d'assurer que "les surfaces disponibles soient valorisées, mises en réseau et en système, …". Si les surfaces constructibles sont limitées et resteront à peu près les mêmes d'ici 2030, la même chose est aussi vrai pour les espaces ouverts et non-construits. En matière de mobilité, le défi de qualité amène à une redistribution de l'espace pour les transports publics et la mobilité douce – une valorisation alors des espaces disponibles pour les modes de déplacements plus urbains (et plus qualitatifs dans un environnement urbain).

Néanmoins, la transformation urbaine nécessaire pour l'intensification – la densification et l'accueil de la croissance démographique – permet en même temps de repenser, réorganiser et restructurer le système des espaces ouverts pour le renforcer et améliorer son fonctionnement dans la vie quotidienne.

**Nouvelle ère**

Ce double défi est ainsi l'occasion de rénover le fonctionnement de la ville en profondeur, pour augmenter la qualité de vie de manière significative, pour que Fribourg devienne un lieu de vie de première qualité, une escale entre Lausanne et Berne. Fribourg doit acquérir une identité forte qui la fera rayonner de plus en plus dans le réseau des villes suisses.

Dans ce contexte et avec ces exigences, la révision du PAL de Fribourg ne constitue pas une simple mise à jour des plans directeurs, du plan d'affectation des zones (PAZ) et du règlement communal d'urbanisme (RCU), mais un véritable projet de territoire pour le développement de la ville dans les années à venir.

A titre comparatif, après le PA2 Fribourg qui répondait principalement aux enjeux de coordination urbanisation-transports des projets d'agglomérations, le leitmotiv de la Ville et de la révision du PAL doit être de "garantir la qualité de vie en ville" tout en s'appuyant sur la structure compacte développée dans le PA2 Fribourg.

*Une révision en plusieurs étapes, avec :*

- *des travaux préparatoires*
- *un volet stratégique, comprenant la vision, un projet de territoire et ses stratégies dynamiques*
- *un volet opérationnel, comprenant les plans directeurs, le plan d'affectation des zones (PAZ),le règlement communal d'urbanisme(RCU), etc.*

## 1.3. Démarche de la révision du Plan d'Aménagement Local (PAL)

**Démarche générale**

Après une phase de travaux préparatoires et enquêtes, lancée en 2005, la Ville de Fribourg a décidée d'attendre l'élaboration du PA2 Fribourg pour garantir une cohérence maximale de la nouvelle réflexion à l'échelle de l'agglomération avec les stratégies pour positionner et orienter la ville vers le futur.

C'est ainsi au moment du rendu et de la validation du PA2 Fribourg / Plan Directeur de l'Agglomération (PDA) en 2012 que la ville a repris les travaux pour élaborer jusqu'à la fin 2014 son nouveau PAL. En vue des nouvelles exigences fondamentales pour le développement de la ville, elle a choisi de procéder en deux volets :

- Volet A : volet dit stratégique, qui définit le grand cadre du développement de la ville, la vision et les objectifs, dans le sens d'un projet de territoire pour la Ville de Fribourg, et qui traduit notamment les éléments du PA2 Fribourg à l'échelle de la ville.
- Volet B : volet dit "opérationnel" qui sert à la rédaction du document réglementaire du nouveau PAL, consistant autant des Plans directeurs que du RCU et du PAZ. Pour cela, il formalise notamment la vision stratégique du volet A.

**Volet stratégique A**

Les objectifs du volet A sont de :

- Fixer le cadre stratégique pour le développement de la Ville de Fribourg dans les 15 à 20 ans à venir par l'élaboration d'une vision et un projet territorial pour la ville
- Préfigurer les plans directeurs qui apparaîtront dans la version finale du nouveau PAL (voir les plans des "lignes directrices" à la fin de chaque stratégie dynamique)
- Donner des orientations de mise en œuvre

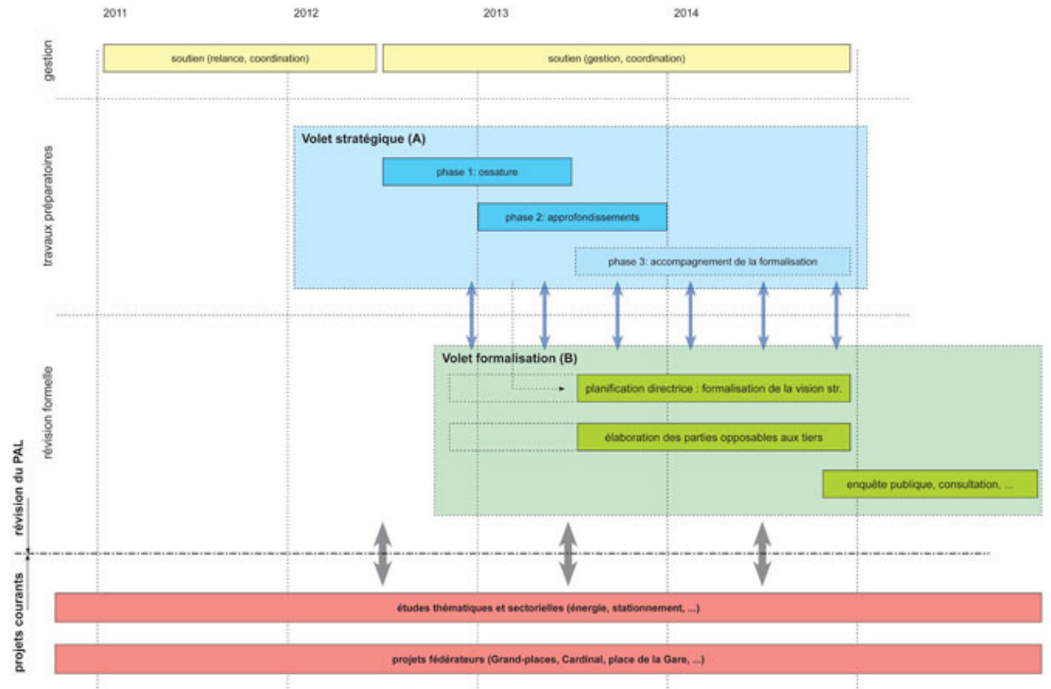



**Figure 35 : L'imbrication des volets stratégique et opérationnel (volets A et B) de la révision du PAL dans le temps**

*Le nouveau PAL : non seulement un outil réglementaire et opposable aux tiers, mais un PAL avec caractère de projet*

## 1.4. Un PAL avec caractère de projet

**Un PAL "sous forme de démarche de projet"**

Le PAL est normalement (et selon les exigences du Canton) un outil réglementaire, avec une planification directrice (liante pour les autorités) et une partie opposable aux tiers : plan d'affectation des zones (PAZ) et règlement communal d'urbanisme (RCU).

Un "projet" comporte la notion de poursuite active et ciblée de la réalisation d'une vision, d'un projet de territoire, d'une forme spécifique, d'une manifestation physique précise (et définie) d'objectifs fondamentaux.

Un "PAL avec caractère de projet" est ainsi orienté vers la poursuite active du développement de la ville par l'autorité publique (administration de la ville, politiques). Il vise à développer la ville selon la vision, en collaboration étroite avec les propriétaires et d'autres partenaires (institutions, canton, opérateurs des transports, etc.). Les parties réglementaires sont là pour soutenir cette collaboration. On passerait alors à un mode actif et non pas réactif (et principalement réglementaire).

**Besoin d'un "PAL avec caractère de projet" à Fribourg**

La complexité des enjeux stratégiques pour le développement de la ville (voir chapitre 2) exige une implication beaucoup plus importante des autorités publiques dans ce développement. L'action des tiers, gérée plus ou moins bien par les prescriptions d'un PAL habituel, doit être complétée par une action importante de la part de la Ville elle-même. Cela ne concerne pas seulement les domaines habituels de responsabilité publique (réalisation d'infrastructures, aménagement des espaces publics), mais aussi la réalisation de structures d'accueil (bâtiments) pour les habitants, emplois et services supplémentaires "au bon endroit".

Si un PAL comme celui de 1991 "admettait" un développement urbain, cela ne suffit pas par rapport aux enjeux du début du 21$^{ème}$ siècle. En vue de la pénurie des surfaces et des ressources financières des autorités publiques, la réalisation du développement urbain au bon endroit et au bon moment exige une participation active de la ville. Cela est particulièrement important s'il s'agit d'un développement principalement en densification et en transformation.

Autrement dit : si le nouveau PAL met en avant des surfaces de développement prioritaires, ce n'est pas qu'il admet simplement que le développement s'y fasse par des tiers. Il fixe avant tout les secteurs dans lesquels un développement urbain (et l'accueil de la croissance) est souhaitable et indique ainsi dans quels secteurs la ville s'engagera de manière active pour réussir à réaliser ces structures d'accueil.

**A la base du PAL, une vision forte**

Un "PAL avec caractère de projet" comme celui développé ici (dans sa conception comparable au Projet d'agglomération 2 de Fribourg) comprend aussi une vision. Elle se décline en :

- Objectifs généraux : rôle de la ville, qualité etc. – objectifs politiques, et objectifs secondaires associés (chapitre 3.1)
- Objectifs en matière de croissance : réflexion sur les quantités à accueillir, à gérer, à faciliter, et à générer (chapitre 3.2)
- Projet de territoire à l'horizon 2030 en matière de structure et forme urbaine (les éléments dont la ville devra s'occuper en priorité au moyen de son nouveau PAL) (chapitre 3.3)
- Identité et identification (chapitre 3.4)

# 2. Forces, faiblesses, potentiels, risques

*Ville croissante, agglomération croissante, canton croissant : les besoins en matière d'équipements et de services au public sont multipliés et se diversifient…*

## 2.1. Un rôle de centralité de plus en plus important

**Contexte régional**

Sa position sur le réseau ferroviaire suisse permet à la Ville de Fribourg de jouer un rôle central sur le plateau suisse et notamment dans le réseau des villes entre l'arc lémanique et la région capitale de Berne. Les liaisons rapides (moins d'une heure) avec Lausanne, Neuchâtel, Yverdon, Bienne, Morat, Berne, Romont et Bulle lui assurent une attractivité au niveau national.

Sous l'influence de la dynamique du bassin lémanique et de la région capitale de Berne, la ville, l'agglomération et le canton sont soumis à une dynamique de développement au-dessus de la moyenne suisse. Cela laisse espérer une dynamique plus conséquente à Fribourg d'ici 2030 que dans les 20 dernières années.

En tant que capitale cantonale, et représentant un poids démographique important dans le canton (en 2010 environ 13% de la population et 22% des emplois), la ville voit une diversification continue de l'offre publique culturelle, sociale, administrative, sportive, etc. avec rayonnement régional et cantonal. L'Agglomération et le Canton ont affirmé leur volonté de renforcer l'importance de la capitale cantonale.

**Contexte de l'agglomération**

La Ville de Fribourg est la ville centre de l'agglomération. Elle fait partie du Cœur de l'agglomération, constitué de l'urbanisation continue avec les communes voisines, notamment Givisiez, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne et dans une moindre mesure, aussi Marly.

Suite aux constats concernant le contexte régional, identiques pour l'agglomération et la ville, le Projet d'agglomération 2 (PA2 Fribourg) préconise une intensité et dynamique accentuées de l'évolution de l'agglomération. La ville est vouée à jouer un rôle important dans la croissance démographique de l'agglomération (voir chapitre 2.2).

Environ 80% des mesures du PA2 Fribourg en matière d'infrastructures, mais aussi des mesures non-infrastructurelles (mesures de gestion de la mobilité, d'urbanisation, de paysage et d'environnement) concernent fortement la ville de Fribourg. En conséquence, la Ville de Fribourg est un des acteurs principaux pour garantir la mise en œuvre du PA2 Fribourg cohérente avec les objectifs et principes de ce dernier.

**Les charges croissantes du rôle de centralité cantonale**

Les dynamiques aux échelles régionale et de l'agglomération suggèrent qu'il est urgent d'intensifier et de diversifier les usages orientés vers le public à Fribourg. En même temps, elles accentuent les problématiques de l'accessibilité (tous modes confondus, externe et interne).

La pression d'usages divers de plus en plus importante sur la ville et ses espaces publics accentue les lacunes et frictions dans l'utilisation des espaces publics. Leur qualité, quantité, localisation, fonction, capacités d'accueil doivent être travaillées.

**"Primus inter pares" à l'échelle de l'agglomération**

La Ville de Fribourg est challengée de jouer son rôle de "primus inter pares" au sein de l'agglomération en ce qui concerne la mise en œuvre du PA2, et de soutenir les communes voisines ainsi que l'Agglomération de Fribourg avec son expertise et ses capacités techniques.

## *2.2.* Potentiel important de croissance démographique

**Une dynamique démographique accentuée**

La ville et l'agglomération de Fribourg sont soumises à une croissance et une pression démographiques importantes qui découlent notamment du débordement et des contraintes de la région bernoise et du bassin lémanique. Le PAL'91 appréhendait certes une croissance, mais pas celle à laquelle la ville est et sera confrontée dans un avenir proche.

**Evolution démographique forte du Canton**

Selon les chiffres de l'OFS publiés début 2013, le canton de Fribourg a vu sa population résidente permanente augmenter de 2.3% par an depuis 1998, ce qui le place en tête des cantons suisses. Cette tendance n'est pas nouvelle puisque la progression démographique du canton de Fribourg a débuté dans les années 1960, et selon les scénarios de croissance démographique publiés par l'OFS en mars 2011, le Canton de Fribourg sera, avec celui de Vaud, le canton à enregistrer la plus forte croissance à l'avenir.

Ce phénomène s'explique par le phénomène migratoire d'ordre supranational, ainsi que par la situation géographique du canton. En chiffres, sur les 6'657 nouveaux habitants enregistrés en 2012, 5'432 proviennent de l'immigration (internationale ou intercantonale).

**Une ville vouée à croître**

Selon le PA2 Fribourg, la ville de Fribourg doit accueillir aux alentours de 35% de la croissance de l'agglomération en matière de population (11'000 habitants supplémentaires sur 30'000 pour l'ensemble de l'agglomération) et près de la moitié de la croissance en matière d'emplois (9'800 sur 20'400).

*Accueillir des usages de plus en plus divers et intenses (activités des usagers de la ville, mobilité) tout en garantissant la qualité des espaces urbains et leur capacité*

*Une structure sociale en évolution, une offre résidentielle inappropriée (quantité et typologies), une production de logements lente en comparaison avec les communes voisines*

En ce qui concerne les proportions actuelles, ces chiffres signifient :

- Pour le nombre d'habitants une diminution du poids de la ville dans l'agglomération : aujourd'hui environ 48% (35'500 sur 73'500), en 2030 environ 42% (45'000 sur 103'500).
- Pour le nombre d'emplois une continuité : environ 52% des emplois de l'agglomération sont dans la ville, aujourd'hui et en 2030.

## 2.3. Capacité et qualité de l'accueil insuffisantes

La forte croissance démographique a repoussé les limites de l'agglomération, l'a consolidée, renforçant de fait la pression sur le centre cantonal qu'est la ville de Fribourg puisque plus de gens y travaillent, passent, séjournent. Des équipements supplémentaires ont vu le jour. La capacité et la qualité de l'accueil prévues en 1991 et partiellement réalisées ne suffisent plus à combler les besoins d'aujourd'hui et de l'avenir.

Contraint en matière de quantité des surfaces disponibles, l'enjeu majeur résultant est celui de la qualité des espaces urbains et de leur capacité d'accueillir des usages de plus en plus divers et intenses, notamment les activités des usagers de la ville et la mobilité.

## 2.4. Des enjeux sociaux et de logement importants

En plus et de manière particulière, la Ville doit faire face à :

- la situation sociale en évolution, p.ex.
  - nombre d'étudiants
  - ségrégation sociale
  - taux de chômage
  - besoins des nouveaux arrivés
- la crise du logement :
  - production de logement faible des dernières décennies contre la production importante dans les communes voisines
  - taille des ménages
  - logements vacants
  - croissance de la surface par habitant
  - tissu et typologies vieillissants.

*Soutenir la réorientation de la dynamique économique de la ville et de l'agglomération de Fribourg*

*Gestion de la mobilité orientée vers une modification fondamentale des pratiques actuelles – au moyen de l'évolution des réseaux, mais aussi du développement de la ville global (urbanisation, promotion de la vie publique et économique, …)*

*Compléter la logique actuelle d'organisation du territoire de la ville (zoning) et de planification (vision sans réflexion sur la mise en œuvre) par une logique de développement du territoire de la ville (démarches de réalisation d'une vision territoriale).*

*Assurer la continuité avec les planifications antérieures …*

*… exploiter les synergies avec les planifications d'ordre supérieur développées en parallèle / en vigueur simultanément, pour développer la ville*

## 2.5. Vitalité économique croissante

**Une vitalité économique croissante**

Même si la vitalité économique de l'agglomération fribourgeoise est encore moins importante que celle des grandes agglomérations suisses, et celle de la ville de Fribourg est sous la moyenne des villes suisses, le débordement depuis l'arc lémanique et la capitale nationale de Berne occasionne une vitalité et importance croissante de la Ville de Fribourg et de son agglomération.

**Tertiaire fort**

Au niveau cantonal, la part de l'emploi du secteur tertiaire a progressé de 20% entre 1995-2008 (de 62'129 à 74'320), le secteur secondaire de 9% (de 30'799 à 33'514) et le secteur primaire a diminué de 25% (de 12'711 à 9'596). A l'échelle de l'agglomération (avec une période d'observation légèrement différente) la part de l'emploi du secteur tertiaire a progressé de 15% entre 1998-2008, le secteur secondaire de 6% et le secteur primaire a diminué de 41%. L'évolution est donc comparable à celle à l'échelle du Canton.

La part du tertiaire en ville de Fribourg a atteint les 85%, contre près de 65% pour le canton.

**Enjeux stratégiques pour la ville de Fribourg**

Le nouveau PAL doit proposer des solutions pour renforcer le rayonnement et l'attractivité économique. On considère par exemple que la ville de Fribourg est largement compétitive en termes de formation, mais le manque de structures et d'entreprises obligent la fuite des "cerveaux". D'où l'enjeu de projets menés par les autorités comme celui de la Blue Factory. Il s'agira alors de développer la ville et ses structures d'accueil économique en lien avec les nouvelles demandes et les nouveaux potentiels de valeur ajoutée élevée, et plus compatible avec la vie urbaine intensifiée et densifiée.

## 2.6. Croissance de la mobilité, urgence d'une évolution des pratiques de déplacements

Pour faire face à la croissance démographique et de la mobilité, ainsi qu'à la saturation croissante des réseaux de déplacements, une nouvelle stratégie de mobilité est nécessaire.

Cette stratégie s'appuie sur une structure cantonale et d'agglomération renforcée, notamment par le développement de l'armature ferroviaire et le réseau RER Fribourg | Freiburg. Par ailleurs, à l'échelle urbaine, cette stratégie s'appuie sur des réseaux renforcés, notamment un réseau transports publics structurants (3+1 axes) et un réseau de mobilité douce maillé et attractif.

Avec la densification de la ville et de ses usages, pour éviter un blocage du système de transports, il est nécessaire de faire évoluer les pratiques de déplacements. La structure des réseaux de transports doit être retravaillée, mais en particulier la priorité entre les différents modes et l'espace dévoué à chacun doit être redistribué.

## 2.7. Besoin d'un outil orienté vers la mise en œuvre du développement de la ville

**Vers des outils plus opérationnels**

L'outil habituel du PAL seul ne réussit que partiellement à répondre au dynamisme du développement urbain. En face des enjeux stratégiques énoncés ci-dessus, il est urgent de le compléter par une composante opérationnelle et une attitude proactive, vers une gestion souple du développement de la ville (dans la logique d'un projet de territoire, comparable au PA2 Fribourg pour l'agglomération) avec l'utilisation du PAL habituel comme outil de soutien. Il sera plus facile de gérer le développement de la ville avec une attitude active et pro-active – construire la ville que l'on veut – à la place de réactive.

**Saisir les opportunités offertes par les planifications complémentaires**

D'un côté le nouveau PAL doit dans la mesure du possible assurer la continuité avec les planifications antérieures et supérieures (PAL'91, CUTAF, Plan Directeur Cantonal (PDCn), Plan directeur des transports, PA2 Fribourg).

D'un autre côté, des planifications opérationnelles comme le PA2 Fribourg offrent des opportunités importantes pour mettre en œuvre un projet de territoire pour la ville de Fribourg. Notamment, le PA2 Fribourg préconise :

- Des éléments structurants pour le cœur de l'agglomération et ainsi la ville de Fribourg : axes urbains structurants, sites stratégiques, …
- La collaboration avec les communes voisines et d'autres acteurs
- Les temporalités et priorités de la mise en œuvre du projet de territoire pour l'agglomération.

# 3. Orientations stratégiques et vision

## 3.1. Objectifs et stratégie générale : quelle ville souhaite-on avoir en 2030 ?

*Un objectif global pour développer la ville jusqu'en 2030 : la qualité de vie en ville*

*La qualité de vie en ville, c'est être à l'aise dans sa ville, avoir la possibilité de se gâter selon ses préférences et désirs, avoir la liberté de choisir ses options et se retrouver dans un environnement favorable et porteur de cela*

*Des objectifs généraux en soutien de cet objectif global*

**Objectif global : la qualité de vie en ville**

Le défi d'accueil de la croissance démographique prévue par le PA2 Fribourg, principalement en densifiant le tissu urbain existant, ainsi que l'intensification de tous les aspects de la vie quotidienne, suggèrent que l'urgence principale pour le développement de la ville de Fribourg est de garantir la qualité de vie en ville.

La qualité de vie en ville, c'est être à l'aise dans sa ville, avoir la possibilité de se gâter selon ses préférences et désirs, avoir la liberté de choisir ses options et se retrouver dans un environnement favorable et porteur de cela.

Dans cette optique, le PAL complète le PA2 Fribourg qui répondait principalement aux enjeux de coordination urbanisation-transports des projets d'agglomérations. Le nouveau PAL s'appuie fortement sur les structures urbaines et paysagères et les réseaux de mobilité, ainsi que le système de mesures de mise en œuvre définies dans le PA2 Fribourg.

La qualité de vie en ville se traduit en :

- Une offre diversifiée et attractive en matière d'équipements, services, opportunités
- Un cadre de qualité pour accueillir la vie publique, sociale et économique
- La vitalité, l'animation et l'intensité de vie
- Des espaces de respirations
- Le fonctionnement des réseaux de mobilité

**Les objectifs généraux**

Les objectifs généraux au soutien de cet objectif global sont :

- Consolider et renforcer le rôle de la ville comme centre cantonal, centre de l'agglomération, et pôle important dans le réseau des villes suisses entre l'arc lémanique et la capitale Berne
- Limiter les impacts du renforcement du rôle de Fribourg en tant que centre cantonal sur la qualité de vie en ville pour les habitants et les emplois
- Développer la ville selon une vision de durabilité ambitieuse et pragmatique (orienter le développement de la ville selon les exigences de durabilité)
- Améliorer le fonctionnement de la ville (accessibilité, vie sociale, vitalité économique) sur la base de sa structure renforcée (centralités / lieux de vie publique, ouvertures paysagères, structure viaire et spatiale, nœuds et axes de TP)
- Promouvoir le bien-être social dans la ville et dans les quartiers
- Promouvoir et augmenter la vitalité économique de la ville et des entreprises présentes (organiser une ville attractive pour les activités économiques et commerciales)
- Préserver et renforcer les qualités identitaires de la ville et de ses lieux
- Garantir le développement de la ville dans le respect du paysage
- Coordonner le développement de la ville avec les communes voisines et avec le reste de l'Agglomération

**Les objectifs secondaires**

Les objectifs généraux sont concrétisés par des objectifs secondaires (voir le tableau ci-après).

| Objectif général | Objectif secondaire |
|---|---|
| Consolider et renforcer le **rôle de la ville comme centre** cantonal, centre de l'agglomération, et pôle important dans le réseau des villes suisses entre l'arc lémanique et la capitale Berne | Garantir la capacité d'accueil de la ville pour les habitants et les emplois, et promouvoir la croissance quantitative (objectif quantitatif) |
| | Garantir la capacité d'accueil de la ville pour les équipements publics cantonaux et d'agglomération (objectif programmatique) |
| | Renforcer l'attractivité et le fonctionnement de la ville, offrir des conditions attractives pour l'accueil de nouveaux habitants et emplois (objectif qualitatif) |
| Assurer et améliorer les diverses **conditions préalables à la base de la qualité de vie en ville** pour les différents groupes d'habitants et d'emplois | Améliorer l'offre culturelle et sociale, privilégier la vie culturelle et sociale |
| | Garantir l'échange (à l'intérieur et vers l'extérieur) et l'intensité urbaine |
| | Garantir les lieux tranquils et de respiration; offrir à la population une proximité d'espaces de délassement de qualité |
| | Développer une approche "qualitative" de la mise en œuvre qui au travers d'une vision définie cherche à améliorer la qualité de la ville, en définissant en amont de la mesure une vision urbaine et spatiale à laquelle le projet doit contribuer (donner un sens à l'action) |
| Développer la ville selon une **vision de durabilité ambitieuse et pragmatique** (orienter le développe-ment de la ville selon les exigences de durabilité) | Coordonner le développement urbain avec la qualité de l'accessibilité et la disponibilité d'espaces publics / ouverts de qualité suffisamment grands, dans une logique d'efficacité énergétique à grande échelle |
| | Réaliser 80% de la croissance en densification / transformation et seulement 20% en extension |
| | Garantir une qualité environnementale excellente dans la ville, en agissant aux bonnes échelles (p.ex. agglomération) |
| | Consolider la structure et la compacité de l'urbanisation de la ville selon l'image "en trois minutes dans le vert, et d'un pôle à l'autre en 10 minutes" |
| Améliorer le **fonctionnement de la ville** (accessibilité, vie sociale, vitalité économique) sur la base de sa **structure renforcée** (centralités / lieux de vie publique, ouvertures paysagères, structure viaire et spatiale, nœuds et axes de TP) | Organiser et structurer une ville multipolaire cohérente, fonctionnelle et coordonnée avec les offres de transport de manière notamment à dynamiser l'ensemble de la ville, et assurer le désenclavement de certains quartiers |
| | Garantir l'accessibilité en ville et depuis l'extérieur dans une logique multimodale, compatible avec les objectifs de qualité de vie et de durabilité |
| | Favoriser et faire fonctionner une ville des courtes distances minimisant les distances parcourues et favorisant les modes de transports les moins consommateurs de ressources |
| | Améliorer l'accès aux noeuds et arrêts des TP et aux centralités |
| | Garantir la vitalité des lieux de vie publique principaux (centralités) en matière d'équipements, d'espaces publics disponibles et d'accessibilité |
| | Affirmer le rôle des centralités existantes et futures de la ville à leurs échelles de référence (canton, agglomération, ville / quartier) |
| Promouvoir le **bien-être social** dans la ville et dans les quartiers | Garantir l'accueil de différents groupes sociaux et de différents types d'activités |
| | Garantir l'interaction entre les groupes sociaux, éviter la ségrégation |
| | Offrir des équipements publics dans les quartiers |
| Promouvoir et augmenter la **vitalité économique de la ville et des entreprises présentes** (organiser une ville attractive pour les activités économiques et commerciales) | Consolider et renforcer les activités de formation dans la ville |
| | Diversifier les activités économiques dans la ville dans les secteurs innovants et tertiaires haut de gamme (favoriser une diversification harmonieuse des activités) |
| | Améliorer les conditions cadre pour l'attractivité et le fonctionnement des principaux sites d'activités, garantir la qualité de travail pour les entreprises présentes |
| | Promouvoir l'interaction et les échanges entre les entreprises et les institutions (p.ex. formation) présentes en ville et dans l'agglomération (mise en réseau, exploitation des potentiels de synergie) |
| | Développer le profil économique fribourgeois particulier, tel que les domaines de la formation, recherche, innovation, santé, industries spécialisées, tertiaire en lien avec la fonction de capitale cantonale. |
| Préserver et renforcer les **qualités identitaires de la ville** et de ses lieux | Préserver et développer les identités traditionnelles et les confronter avec de nouvelles identités émergentes |
| | Développer les sites et éléments (p.ex. bâtiments) identitaires afin de garantir leurs usages et leur vitalité à long terme |
| | Reconnaître et développer les identités paysagères propres à Fribourg pour permettre à la population de s'identifier à sa ville |
| Garantir le développement de la ville en **tenant compte du paysage** | S'appuyer sur le réseau hydrographique, les grands espaces ouverts et les percées pour structurer la ville |
| **Coordonner le développement de la ville** avec les communes voisines et avec le reste de l'Agglomération | Développer la ville d'une manière exemplaire selon les objectifs et principes de l'agglomération |
| | Valoriser le potentiel de l'agglomération comme structure de répartition d'emplois et d'habitants |
| | Augmenter la solidarité politique entre la Ville de Fribourg et les communes voisines |

## 3.2. Objectif d'accueil

*Objectif d'accueil de l'Agglomération d'ici à 2030 :*

- *+30'000 à 32'000 habitants*
- *+16'000-17'000 emplois*

*Objectif d'accueil de la Ville de Fribourg d'ici à 2030 :*

- *+11'000 habitants*
- *+10'000 emplois*

**Objectifs politiques – accueil démographique PA2 Fribourg**

Lors de la réalisation du PA2 Fribourg, l'Agglomération avait réaffirmé sa volonté de renforcer son poids au niveau cantonal et dans le réseau des villes suisses, notamment en densifiant l'agglomération compacte et en optimisant les réseaux de mobilité. Il s'agissait dès lors de garantir une capacité d'accueil suffisante et de haute qualité tant en termes d'habitants que d'emplois.

Ce choix politique a été transcrit quantitativement, et différents scénarios démographiques ont été produits sur la base du scénario moyen calculé par l'OFS pour le Canton de Fribourg ainsi que sur la base des évolutions démographiques passées propres à l'Agglomération.

L'agglomération a fixée sur la base de ces analyses une fourchette de développement de +27'000 à 35'000 habitants supplémentaires d'ici 2030, précisant que l'objectif affiné est d'accueillir +30'000 à 32'000 habitants supplémentaires d'ici à 2030.

En matière d'emplois, l'Agglomération entendait également renforcer la création de nouveaux emplois dans la région, et différents scénarios avaient alors aussi été envisagés. Sachant qu'il y a un lien étroit entre développement démographique et développement économique, les deux scénarii démographiques retenus précédemment avaient alors été mis en relation avec chacun des trois scénarios économiques.

Etant donné la largeur de la fourchette de développement qui résultait de ce tableau, le Comité de l'Agglomération avait alors retenu une fourchette plus étroite, à savoir +16'000-17'000 emplois supplémentaires d'ici à 2030.

| Scénarios 2030 (réf.09) | Population 2030 attendue Agglo FR | Croissance 2009 2030 [absolu] | Croissance 2009 2030 [%] | Croissance 2000 - 2030 [%] | Ratio Agglo/Canton |
|---|---|---|---|---|---|
| Scénario "tendance OFS"" | 89'003 | 15'447 | 21.0% | 38.0% | 27.0% |
| Scénario "ratio agglo/canton 07" | 89'559 | 16'003 | 21.8% | 38.8% | 27.1% |
| Scénario "croiss. annuelle à 1% - réf.95-09 | 90'650 | 17'094 | 23.2% | 40.5% | 27.5% |
| **Scénario "croiss. annuelle à 1.5%" - réf. 00-09** | **100'555** | **26'999** | **36.7%** | **55.9%** | **30.5%** |
| **Scénario "ratio agglo/canton 80-90"** | **109'947** | **36'391** | **49.5%** | **70.4%** | **33.3%** |

**Figure 36 : PA2 Fribourg, scénarii de croissance de la population pour l'agglomération**

| Scénarios 2030 (réf. 08) | Scénario "croiss. annuelle à 1.5%" (réf. 00-09) | | Scénario "ratio agglo/canton 80-90" | |
|---|---|---|---|---|
| | Emplois totaux 2030 | Emplois suppl. 2008 - 2030 | Emplois totaux 2030 | Emplois suppl. 2008 - 2030 |
| Scénario "Ratio emploi/habitant de 0.7" - réf. 98-08 | 70'389 | 22'018 | 76'963 | 28'592 |
| Scénario "Ratio emploi/habitant par commune et par secteur économique" | 66'674 | 18'303 | 72'902 | 24'531 |
| Scénario "1 nouveau logement -1 nouvel emploi" | 60'597 | 12'226 | 64'680 | 16'309 |

**Figure 37 : PA2 Fribourg, scénarii pour déterminer la croissance en matière d'emplois**

**Objectifs du PA2 Fribourg pour la Ville de Fribourg**

A l'échelle de la ville de Fribourg, les objectifs à l'horizon 2030 avaient alors été établis ainsi (par rapport à 2009) :

- +11'000 habitants, soit +30% par rapport à la population actuelle (de 34'500 habitants en 2009 à 45'300 en 2030)
- +10'000 emplois, soit +40% par rapport aux emplois présents en ville en actuellement (de 25'500 emplois en 2008 à 35'300 en 2030)

**Position de la ville pour le nouveau PAL**

Dans le cadre de la révision du PAL, la ville maintient et confirme les objectifs établis lors de la réalisation du PA2 Fribourg. Elle s'engage alors à la mise en œuvre de ces objectifs et à garantir une capacité d'accueil suffisante et de haute qualité tant en termes d'habitants que d'emplois.

En même temps, et avec les partenaires de l'Agglomération (ainsi que le Canton), la ville assure non seulement que cette croissance visée **puisse** être accueillie, mais aussi qu'elle **se réalise**.

## 3.3. Vision spatiale pour la Ville de Fribourg 2030 (= projet de territoire)

*Garantir et augmenter la qualité de vie à Fribourg en parallèle à la densification et à l'intensification de la vie d'ici à 2030*

Le projet de territoire du nouveau PAL de Fribourg s'appuie sur le principe fondamental de la qualité de vie en ville. Il s'agit de garantir cette qualité de vie dans une ville qui se densifie et dans laquelle s'intensifient tous les aspects de la vie quotidienne pour tous les usagers :

- croissance démographique
- vie publique intensifiée
- mobilité croissante
- rôle de capitale cantonale renforcé
- offre publique diversifiée
- dynamique économique renforcée

Densification et intensification d'un côté, le souhait (ainsi que la nécessité économique) d'une qualité de vie élevée de l'autre, sont générateurs de fortes tensions, conflits d'intérêts auxquels il faut trouver des réponses aussi dans les dispositions directrices spatiales.

Ainsi, le nouveau PAL vise une nouvelle ère d'interaction renforcée entre :

- la **densification** : accueillir la croissance sans gaspiller les terres agricoles et les qualités paysagères
- la **qualification** de la ville, de ses quartiers et de ses espaces

La qualification passe par :

- Le besoin de contribuer à la vitalité et à l'attractivité des quartiers – qualité de séjour, intensité de vie / animation
- Le besoin de valoriser les espaces de respiration – se reposer, **décompresser** la ville (le complément à la vitalité et à l'intensité de vie : la ville se densifie alors il faut aussi garder et renforcer les espaces de respiration)
- Le besoin de garantir un fonctionnement souple et efficace pour tous les usagers de la ville et de ses espaces

Dans ce sens, la vision et le projet de territoire pour la ville de Fribourg mettent l'accent sur les éléments et espaces porteurs de cette qualification :

- Les centralités – hauts lieux de la vie publique
- Le système d'espaces ouverts – respiration
- La structure viaire et spatiale de la ville

Ces espaces constituent les structures capables de répondre aux besoins de la population future par rapport à tous les aspects de la vie quotidienne en ville. Ils ne sont pas pensés de manière sectorielle, mais plutôt de manière transversale entre urbanisation, mobilité et paysage.

A noter que le PA2 Fribourg identifiait à l'échelle de l'agglomération la grande structure de ces espaces. A l'échelle plus fine de la ville, elle est complétée par des structures locales avec un grand potentiel de qualité. La collaboration avec les communes limitrophes devra ainsi permettre d'assurer la continuité de ces structures de part et d'autres des limites communales.

**Un regard sectoriel illustratif**

En matière de mobilité, l'enjeu est de répondre aux besoins de mobilité existants et futurs sur un espace disponible identique dans lequel se superposent des usages toujours plus divers et plus intenses. Il est alors nécessaire de favoriser les modes moins consommateurs d'espace et plus durables, par une redistribution l'espace entre les modes et en favorisant la coexistence dans l'aménagement de l'espace-rue.

Cette redistribution des priorités entre modes est à concrétiser dans les stratégies associées à la vision et au projet de territoire, par de nouvelles structures et hiérarchies des réseaux (par ex. dans l'Arc à fonctions centrales, des déclassements de réseaux trafic individuel motorisé sont à faire au profit des transports publics et mobilité douce ; ex. Boulevard de Pérolles) ainsi que par des aménagements innovateurs.

## 3.3.1. Le Projet de territoire pour la Ville de Fribourg

### Légende pour le schéma général du projet de territoire pour la Ville de Fribourg

***Centralités cantonales***

Elles regroupent plusieurs équipements au rayonnement cantonal, des services, les espaces publics fréquentés. Une forte mixité fonctionnelle les caractérise.

***Centralités de quartier***

Elles concentrent la vie publique des quartiers : équipements, services et espaces publics , nœuds de transports. Leur rayonnement est local.

***Espaces publics, espaces verts et espaces naturels du réseau d'espace ouvert***

L'ensemble des espaces de respiration de la ville et ses prolongements hors de celle-ci.

***Zones de densification, de développement***

Les endrois repérés et analysés comme étant prioritaires pour accuillir la croissance démographique, qu'elle soit des habitants ou des emplois.

***Structure viaire et spatiale de la ville***

Les axes principaux de déplacements, tous modes confondus mais avec une préférence aux TC et MD dans la ville.

***Voies ferrées, gares***

Une infrastructure lourde qui fait souvent barrière mais dont les gares constituent des épicentres de la vie en ville.

**Tableau 1 : Légende détaillée du Plan du projet de territoire pour la Ville de Fribourg**

Ville de Fribourg

VILLE DE FRIBOURG
Cadre stratégique de la Révision du PAL

# Fribourg : vision 2030
# Schéma général

**Légende**

- Centralité cantonale
- Centralité cantonale, aire
- Centralité de quartier
- Espaces publics et espaces naturels de la charpente paysagère
- Zones de densification / de développement
- Axes et espaces structurants de la ville
- Axes et espaces structurants des quartiers
- Espaces structurants et routes d'accès à la ville
- Voie ferrée et gares

0 250m 500m

N

Echelle : 1:15'000 au format A3

18.12.2013 / GGau / Fm

GGau | mrs partner | Paysagestion

### 3.3.2. Centralités – hauts lieux de la vie publique et des échanges

*Les centralités sont l'expression principale de la vie sociale, culturelle et économique en ville, des échanges et de l'interaction. Leur attractivité et animation sont cruciales pour que la vie en ville puisse s'épanouir.*

*Deux centralités cantonales : l'Arc à fonctions centrales (bourg – gare – Plateau de Pérolles – Cardinal) et les alentours de la gare de St-Léonard (avec une extension vers le plateau d'Agy)*

**Au cœur du PAL : les espaces publics**

Les espaces publics sont un facteur indispensable et fondamental de la qualité de vie en ville, des échanges sociaux et de la vie urbaine, de la présence en ville, de la création de lieux et de quartiers. En même temps que la ville est densifiée, et que les quartiers augmentent fortement leur population, il s'agit alors de :

- Valoriser et renforcer les espaces publics
- Organiser ces espaces publics comme un réseau solidaire, structuré, hiérarchisé et continu
- Assurer que les espaces publics puissent accueillir une vie toujours plus intense

**Les espaces publics principaux (les centralités)**

Les espaces publics principaux de la ville sont ceux situés dans les centralités. Ils constituent les hauts lieux de la vie publique aux différentes échelles, du Canton jusqu'aux quartiers. C'est dans ces espaces que les échanges sociaux seront les plus intenses au quotidien, et où il s'agira de réserver les espaces pour les divers services au public.

Les centralités constituent les nœuds principaux dans la structure viaire et spatiale. Dans la mesure du possible, la vie publique et les piétons y sont priorisés afin de rendre ces espaces vivables.

Les centralités sont à différencier afin de :

- "Mettre la bonne chose au bon endroit" : déterminer les endroits appropriés pour l'accueil de différents types d'équipements et de services au public en fonction de leur rayonnement (cantonal / agglomération, ville, quartier), sur la base notamment de la qualité de l'accessibilité des centralités (en particulier TP et MD)
- Eviter que tout soit possible partout : gestion et contrôle de l'intensité et de la diversité des usages souhaitables et admissibles en fonction de la sensibilité du contexte, conserver une identité propre à chaque centralité

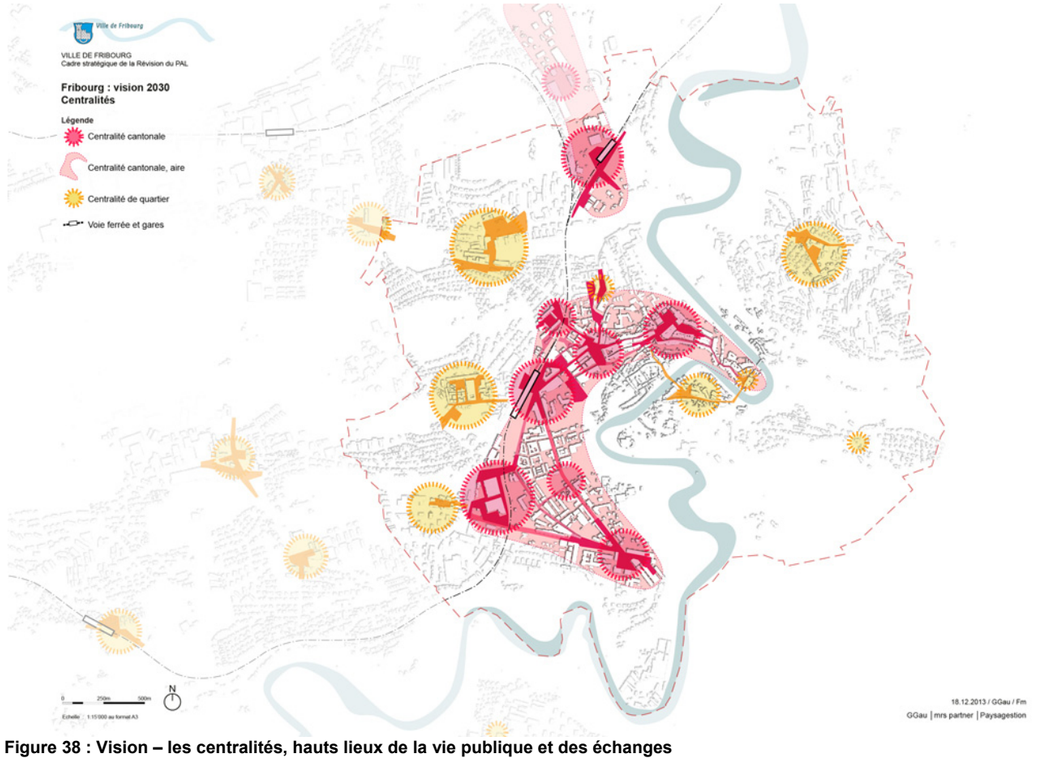



**Figure 38 : Vision – les centralités, hauts lieux de la vie publique et des échanges**

On distingue plusieurs centralités cantonales ainsi que des centralités de quartiers.

**Les centralités cantonales**

Les deux centralités cantonales (Arc à fonctions centrales et St-Léonard) sont constituées d'équipements publics, de forts attracteurs, d'espaces publics, d'établissements culturels et administratifs, d'équipements sportifs, etc. d'envergure régionale et cantonale. Il s'agit en fait des lieux où la ville rayonne à l'échelle cantonale.

**1. l'Arc à fonctions centrales**

L'Arc à fonctions centrales constitue le centre traditionnel de la ville. Il est le principal symbole et espace de la capitale cantonale. Comparé avec son périmètre dans le PAL'91, il est étendu vers l'ouest pour comprendre les grands équipements d'envergure au-delà de la voie ferrée, notamment la Miséricorde et Cardinal (future Blue Factory), et par conséquence l'ensemble du plateau de Pérolles. Il intègre ainsi par ailleurs aussi l'ensemble du site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal.

L'Arc à fonctions centrales est constitué de plusieurs espaces et équipements principaux de la vie publique :

- Les alentours de l'Hôtel de ville et de la Cathédrale
- La Place Georges Python avec les rues de Romont et de Lausanne
- La gare
- La Miséricorde
- Le Parc de Pérolles
- Uni Pérolles
- Cardinal / Blue Factory

*Besoin de valorisation et de renforcement des centralités de quartier au Schönberg, Jura, Beauregard, Beaumont, Basse-Ville, Bourguillon*

*Les centralités urbaines ont toujours été des générateurs de la ville. Aujourd'hui, la valorisation des centralités (cantonales et de quartier) est un des moteurs pour régénérer la ville. Ceux-ci sont indispensables pour réaliser les objectifs de densification et de transformation urbaine visés pour les 20 ans à venir.*

Autour de ces espaces se regroupent les services au public. L'ensemble de l'Arc à fonctions centrales est un secteur mixte, avec des proportions variables entre le résidentiel et les emplois. L'Arc est la centralité la plus animée dans la vie quotidienne de la ville. Au-delà de ses équipements d'envergure cantonale et régionale, il a aussi une fonction d'approvisionnement pour les quartiers résidentiels de la ville, notamment pour ceux au pied des collines du Torry, du Guintzet et de Beaumont.

Enfin, avec les équipements publics d'envergure, l'Arc à fonctions centrales constitue l'un des grands secteurs principaux de l'Axe de la vie publique du PA2 Fribourg.

**2. St-Léonard**

La centralité cantonale de St-Léonard est l'expression de la superposition de potentiels importants et d'envergure présents voir en cours de réalisation ou imaginés pour l'entrée Nord de la ville :

- Gare de St-Léonard, et localisation sur un des axes structurants du PA2 Fribourg
- Equipements publics comme la patinoire, la caserne, le cimetière, la future piscine olympique
- Potentiels importants de développement urbain (emplois, mais aussi résidentiel) autour de la nouvelle gare
- Dynamique du site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes de Fribourg, avec les exigences élevées concernant la qualité des espaces publics et la priorisation des TP et de la MD
- Emplacement prioritaire pour les grandes installations à forte fréquentation (IFF) sur territoire de la ville de Fribourg
- Attractivité au moyen de la proximité au paysage ouvert (Torry, Champ des Alouettes, Sarine)

Cette centralité cantonale verra le jour de manière successive dans les années à venir, avec la mise en service de la gare, du Pont de la Poya (minimisation du TIM autour de la gare), la libération du terrain de la caserne, la réalisation de nouveaux équipements (piscine), la mise en œuvre des mesures du PA2 Fribourg sur le plateau d'Agy. Dès à présent, il s'agit de concevoir et garantir les espaces publics suffisamment attractifs et une gestion de la mobilité appropriée pour les usages futurs.

**Les centralités de quartier**

Les centralités de quartier concernent les quartiers de la ville qui ne sont pas constituants de l'axe de la vie publique, et qui abritent la large majorité des habitants de Fribourg : Schönberg, Jura, Beauregard, Beaumont, Basse-Ville, voire qui constituent les lieux d'échange locaux pour des petits quartiers plus ou moins isolés : Bourguillon, d'Alt, Vignettaz.

Ces quartiers ont leurs centralités, plus ou moins évidentes, formées elles aussi d'équipements publics, de places, etc. L'intérêt du repérage et de la promotion de ces centralités réside dans l'animation de la vie de quartier, l'identification de la population avec leur contexte local, l'importance de faciliter la ville des courtes distances (vie de proximité), la valorisation des équipements publics présents (écoles, églises, commerces, équipements sportifs et autres).

Il est fondamental d'améliorer leur mise en réseau par un système / réseau fin des espaces publics et ouverts (pas présenté dans la carte de la vision, mais sous-entendu), pour garantir l'accès depuis les quartiers à leurs centralités, et pour faciliter les échanges inter quartiers. Les centralités de quartier du Schönberg, Jura, Beauregard, Beaumont ainsi que Vignettaz bénéficient d'une excellente accessibilité en TC (emplacement sur les axes de TC urbain structurants), alors que Bourguillon et la Basse-Ville sont desservis par d'autres lignes de bus.

**Les centralités, espaces (ré)générateurs de la ville**

L'intérêt porté au renforcement des centralités n'est pas seulement motivé par leur rôle d'espaces publics principaux pour la vie quotidienne. En lien avec la transformation de la ville préconisée par la croissance démographique (résidentielle et d'emplois) visée à l'échelle de la ville et ainsi par la croissance démographique par quartiers, les centralités jouent un rôle clé dans la restructuration des quartiers et dans la mise en œuvre du processus urgent de la densification : les centralités sont capables de (ré)générer la ville et les quartiers.

Depuis la cité des Zähringen, Fribourg s'est développée autour de ses espaces publics, générateurs de l'intensité de la ville : au XIVème siècle, la place Notre Dame dans la Vieille-Ville ; au XIXème siècle la place Python dans la Haute-Ville.

Au début du XXème siècle c'est autour de la gare et de sa place (Nouvelle Ville) que s'étend la ville. Elle se construit aussi vers le sud (Cardinal, Pérolles) avec des zones de production monofonctionnelles ne comportant pas d'espaces publics à proprement parler ; et vers l'Ouest débute une expansion de zones d'habitation elles aussi très monofonctionnelles, sans espaces publics ou nouvelles centralités.



**Figure 39 : Les centralités et leurs espaces publics, générateurs de la ville : p.ex. la place de la gare, nouveau lieu d'échange qui à un moment donné était un espace public fondamental pour " générer" les nouveaux quartiers du Gambach et Beauregard vers l'ouest, et des quartiers industriels de Pérolles et de Cardinal-Daillettes vers le sud (source : T. Bruttin)**

*La valorisation des centralités (y compris celles des quartiers) est l'expression directe du "retour à la ville" qu'on peut observer dans les grandes et moyennes villes suisses.*

*La valorisation et la création des centralités cantonales sur le Plateau de Pérolles et à St-Léonard sont clés pour l'attractivité de la ville à l'avenir.*

*La valorisation des centralités de quartier vise à doter les quartiers créés autour des routes pénétrantes et sous l'influence de la voiture, de hauts lieux de vie locaux appropriés pour la population et les usagers d'aujourd'hui et de demain. Il s'agit d'une urgence actuelle qui est encore accentuée par la croissance démographique visée pour la ville de Fribourg.*

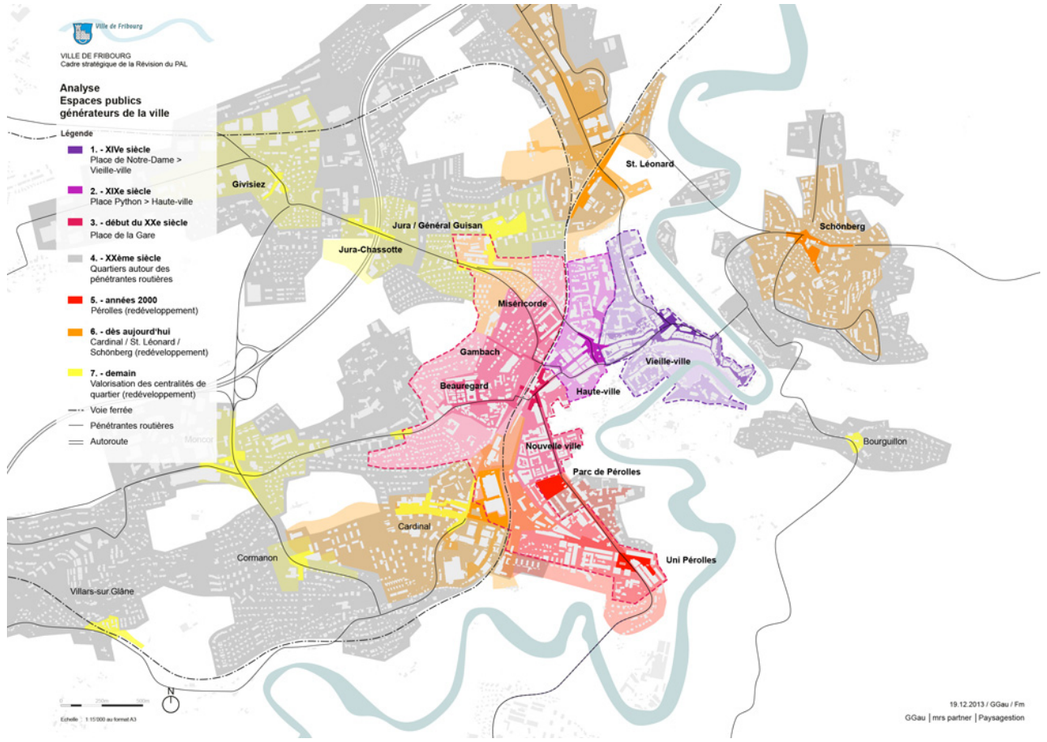



**Figure 40 : Carte illustrative : les espaces publics (ré)générateurs de la ville et les quartiers créés / valorisés sous leur influence**

*XIVème siècle : Place Notre-Dame / Place de l'Hôtel de Ville / Place de la Cathédrale*
*XIXème siècle : Place Georges Python*
*XXème siècle, début : Place de la gare*
*XXème siècle, fin : Parc de Pérolles, Uni Pérolles*
*dès aujourd'hui : Cardinal (Sud de la ville, Beaumont), St-Léonard , centralité de quartier du Schönberg*
*d'ici à 2030 : centralités de quartier Jura, Beauregard, Beaumont, Vignettaz, Bourguillon, Basse-Ville*
*En gris, les quartiers qui se sont établis au cours du XXème siècle autour des routes pénétrantes, sans véritable centralité. Leur valorisation et leur transformation / densification dépendent essentiellement de valorisation de leurs centralités.*

Débute alors une grande phase d'expansion des tissus urbains structurés autour des voies d'accès au centre-ville (anciennes pénétrantes, autoroute) où les espaces publics semblent avoir été oubliés : Beauregard, Jura, Schönberg, Beaumont, Bourguillon, … sont des quartiers abritant parfois plusieurs milliers d'habitants, sans un lieu approprié pour permettre les échanges, les rencontres, le séjour, les interactions.

En même temps, une partie des espaces publics du centre perdent peu à peu leurs fonctions et sont envahis par la voiture.

Puis à la fin du XXème siècle et au début des années 2000, certains espaces du centre-ville sont piétonnisés ; sont également réalisés la Place Pérolles - Charmettes et le Parc de Pérolles espaces publics fédérateurs pour la régénération du plateau de Pérolles. Ces réalisations marquent un tournant dans la considération des espaces publics fribourgeois, expression du "retour à la ville".

**Les développements urbains stratégiques pour les 20 prochaines années**

Ces opérations au plateau de Pérolles (y compris l'ouverture de Cardinal par le projet Blue Factory) et la valorisation autour de la gare de St-Léonard sont fondamentales pour l'attractivité de Fribourg à l'avenir.

L'avenir de la ville de joue là, sur la capacité à faire de la ville autour de Pérolles – Daillettes – Cardinal. Ces centralités, moteurs respectifs du redéveloppement du sud-ouest et du nord de la ville, doivent intégrer à leurs développements urbains spécifiques, des espaces publics correspondant à leur ambition de centralités cantonales rayonnantes.

Deuxièmement l'avenir de la ville se joue sur les quartiers, la capacité à revitaliser et à densifier les quartiers autour de leurs centralités et axes. Le Schönberg en est un bon exemple : quartier de plus de 8'000 habitants, avec la perspective de croître jusqu'à 12'000 habitants d'ici à 2030 selon le PA2 ; petite ville dans la ville ; actuellement sans centralité de quartier. Un tel quartier doit avoir un propre espace pour la vie quotidienne et les échanges, et pour balancer la densification avec un renforcement de la qualité urbaine dans le quartier. La densification et la dynamisation des centralités locales doit se faire sur le support de leurs espaces publics, comme fédérateurs de l'intensité urbaine.

### 3.3.3. Respirations - lieux complémentaires et indissociables à la ville compacte active

*Le rayonnement de Fribourg passe par l'aménité de ses espaces ouverts et de son paysage (qualité et diversité des espaces ouverts réfléchis avec leur mise en réseau et leurs usages distincts et à vocation publique)*

Toutes les composantes paysagères de la ville représentent un atout indéniable pour le rayonnement de Fribourg à l'échelle locale, pour la qualité de vie qu'elles peuvent procurer aux urbains, comme à l'échelle cantonale et au-delà pour la curiosité qu'elles peuvent susciter et la diversité des activités qu'il peut abriter.

La volonté de développer une ville compacte sur ses respirations est un des moteurs principaux à fort potentiel de qualité de vie. Plus la ville compacte sera vitalisée, plus les espaces ouverts, au calme, deviendront précieux et recherchés par les habitants, les travailleurs et les touristes. Ces respirations deviennent les lieux complémentaires et indissociables à la vie compacte active.

Fribourg peut aussi compter sur la diversité de ses espaces ouverts: Ces espaces libres, ouverts, agricoles, naturels et urbains portent les prémices de ces respirations, tour à tour parcs, privés et publics, de tout type et formidables lieux de promenades.

**Inversion du regard et complémentarités**

Il s'agit de regarder le "vide" plutôt que le "bâti", les usages de la topographie plutôt que les affectations pour dégager les enjeux paysagers.

Ces "vides" sont les respirations de Fribourg, des espaces de qualité, publics, parapublics, collectifs ou simplement parcourables. Ils pourraient donner naissance à un maillage vert structurant des respirations (perméabilités piétonnes, visuelles et biologiques). Ce maillage vert permet aux citadins d'accéder au calme et au vert et constitue des itinéraires alternatifs aux réseaux rapides.



**Figure 41 : Carte d'analyse paysagère – Fribourg, ville verte**

*Renforcer la présence des espaces ouverts de qualité au cœur d'une ville déjà très verte et en assurant entre autre la sauvegarde du milieu naturel*

*Intensifier les usages de loisirs, de sport, de détente et de délassement, pour ses habitants et ses travailleurs comme pour les visiteurs.*

*Construrie des continuités vertes à moins de 3 minutes à pied de la nature.*

**Les respirations, vers un réseau d'espaces ouverts amènes pour Fribourg**

Le nouveau PAL vise à faire des qualités paysagères de la ville un des éléments principaux de la qualité de la vie urbaine et repose sur 3 principes paysagers :

1. la volonté de renforcer la présence des espaces ouverts de qualité au cœur d'une ville déjà très verte et en assurant entre autre la sauvegarde du milieu naturel
2. l'intensification des usages de loisirs, de sport, de détente et de délassement, pour ses habitants et ses travailleurs comme pour les visiteurs.
3. la construction des continuités vertes à moins de 3 minutes à pied de la nature. Cette armature est aussi la base d'un redéploiement des mobilités douces.

La consolidation de la charpente paysagère doit permettre de lier les respirations nécessaires à la qualité de vie de la ville compacte, antidote au stress de la vie urbaine.



**Figure 42 : Carte d'analyse paysagère – Fribourg, un réseau de mobilité existant mais pas encore structurant**

*L'héritage du PA2 Fribourg: Sarine, colline urbaine et campagne sont les unités paysagères fondatrices du réseau d'espaces ouverts amènes de Fribourg.*

**Héritage paysager du PA2 Fribourg, l'identité de Fribourg forgée par trois grandes unités paysagères**

A l'échelle de l'agglomération, le paysage de la ville était abordé sous l'angle de sa topographie naturelle.

Cette approche à la fois rationnelle et sensible du territoire met en évidence les qualités topographiques naturelles et paysagères des espaces ouverts, les nomme et de les utilise pour forger l'identité de Fribourg.

A cette échelle, la lecture prospective des lieux montre trois unités du grand paysage fribourgeois sur lesquelles le projet de ville compacte peut s'appuyer:

1. L'érosion profonde du plateau par les rivières - relief négatif du paysage fluvial (en fond noir, Figure 46)
2. Le relief du territoire de l'agglomération de Fribourg issu du façonnage du plateau par les glaciers, collines glaciaires - relief positif du paysage glaciaire (au trait noir, Figure 46),
3. L'espace rural (en gris clair, Figure 46) (agricole et sylvicole) qui perdure aux portes de la ville.

Ainsi, renforcer et affirmer les unités du grand paysage permet de forger l'identité de la ville. Sarine et Gotteron, collines urbaines dégagées et campagne qui s'immisce au cœur de la cité sont les éléments structurants principaux du paysage.

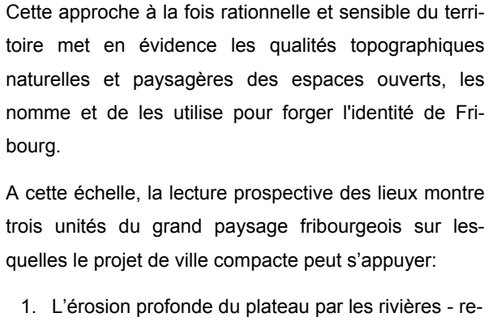


**Figure 43 : Le paysage fluvial de Fribourg, la Sarine et ses affluents (1)**

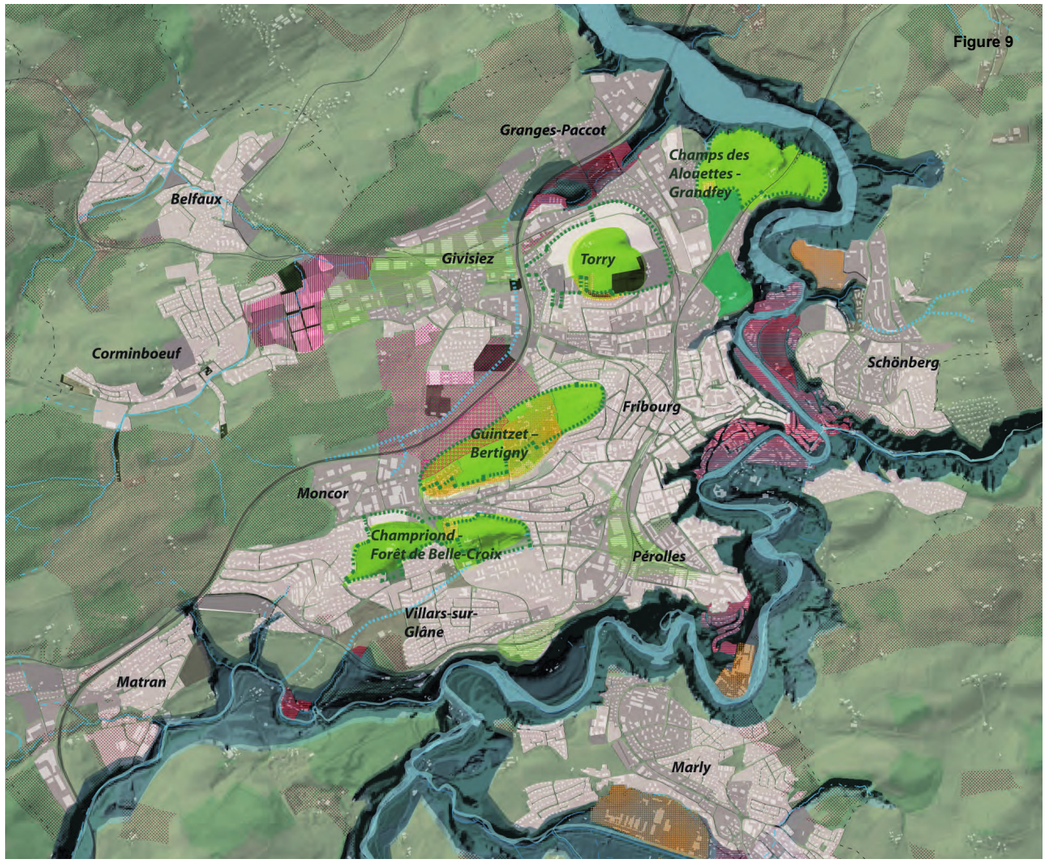



**Figure 44 : Carte de référence - concepts paysagers issus du PA2 Fribourg (en vert pomme, les collines urbaines; en bleus, l'espace de la Sarine et en kaki l'espace rural**



**Figure 45 : Le paysage glaciaire des collines urbaines et hors ville (2) et l'espace agricole (3)**

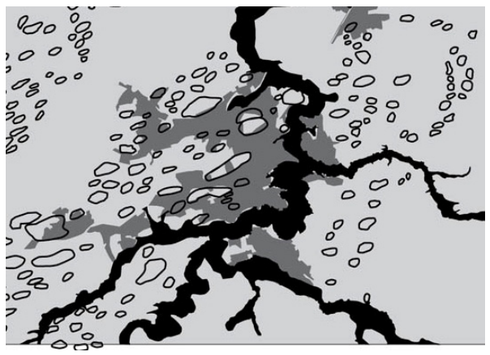


**Figure 46 : Le schéma de référence du paysage du PA2 Fribourg**

**A chaque ville son réseau**

Les réseaux d'espaces ouverts et amènes ont fait l'objet de réflexions et de projets dans de nombreuses villes. Ils s'appuient sur plusieurs types de structures paysagères (topographique, hydrographique, végétale, agricole, patrimoniale,...):

- à Boston, le "parkway" de 7 miles dessiné par Olmsted constitue une magnifique promenade qui devait entourer initialement la moitié de la ville.
- Rome, s'est intéressée à mettre en réseau ses principaux parcs historiques.
- Les quatre ceintures vertes de Köln s'appuient sur le réseau viaire et la première enceinte urbaine.

Il existe bien d'autres exemples encore. Ceux-ci sont largement présentés dans l'ouvrage "urban parks and landscapes" de Clemens Steenbergen et Wouter Reh.



*"park system" de Boston (F.L. Olmsted, 1894)*



*système des parcs historiques de Rome*



*die vier Grüngürtel, Köln (1650-1947)*

**Figure 47 : Références de "park-system"**

*Les respirations s'organisent progressivement en fonction d'un réseau d'espaces ouverts et amènes, propre à la morphologie hydraulique de Fribourg.*

**Un réseau d'espaces ouverts et amènes, propre à Fribourg**

La charpente paysagère de Fribourg proposée s'appuie sur la topographie forgée par les cours d'eau (Sarine et ses ruisseaux) et le glacier (collines glaciaires du plateau). Elle sera développée au chapitre 4.3 – de la stratégie paysagère des respirations.

Ces lieux privilégiés sont composés:

- des parcs existants, entretenus et de qualité
- des potentiels espaces verts publics ou privés à vocation publique (ex: aménagements extérieurs de logements et entreprise)
- des lieux animés par des équipements sportifs de plein air et éventuellement couverts, des aires de jeux, des commodités publiques,… en fonction des besoins de la population
- de promenades calmes, alternatives aux itinéraires rapides et qui assurent l'accès au vert en 3 minutes. Ces promenades peuvent être encore discontinues et doivent être prolongées

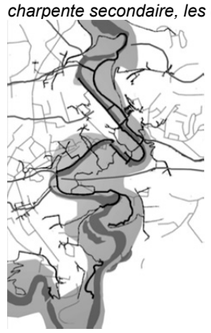
Il s'agit donc de valoriser ces espaces ouverts amènes, privés ou publics, en constituant des promenades en creux ou en crêtes des anciens affluents (diversité des aménagements de qualité, perméabilité visuelle, accessibilité publique renforcée, perméabilité de la mobilité douce piétonne et si possible cycles, «verdissement du tissu» progressif, mixité et diversité des usages,...). Ces lieux doivent être protégés de toute construction, si cela est encore possible. Les projets qui ne peuvent l'empêcher doivent veiller au respect de la perméabilité des aménagements extérieurs et de leurs ouvertures.



*charpente primaire du réseau, la vallée de la Sarine*



*charpente secondaire, les vallons des ruisseaux*



*charpente fine de quartiers*

**Figure 48 : Schéma conceptuel hiérarchisation du réseau**

*A l'échelle de l'agglomération, l'espace de la Sarine constitue la charpente primaire ou l'ossature du réseau des respirations. Il fédère les autres respirations.*

*A l'échelle de la ville, les respirations privilégiées, existantes et potentielles, suivent le relief des vallons (en creux entre campagne et Sarine, en crête entre colline et Sarine).*

*A l'échelle des quartiers, les liaisons des crêtes vers les creux assurent les connections transversales.*

**Hiérarchisation du réseau d'espaces ouverts**

A Fribourg, la hiérarchie s'appuie sur la topographie forgée par les cours d'eau (Sarine et ses ruisseaux) et le glacier (collines glaciaires du plateau). Elle donne la clé de la vision paysagère de la ville et se traduit par un relief de vallons plus ou moins prononcés et qui ont été plus ou moins remblayés par l'homme au fil des âges. Ces vallons se déclinent en trois profondeurs de creux:

- La vallée de la Sarine, qui se transforme parfois en gorges escarpées dont la molasse compose la paroi est la charpente fluviale principale, à l'échelle de l'agglomération. Elle est déjà largement protégée mais reste fragile car elle supporte de nombreux usages et reste soumise à la pression de la construction. Elle n'est pas encore considérée comme un véritable parc d'agglomération. C'est un élément paysager très naturel qui est complété par son affluent très vigoureux, le Gottéron.
- Les vallées sèches des anciens affluents de la Sarine correspondent aux creux et crêtes perpendiculaires à la Sarine. Elles constituent la charpente secondaire, à l'échelle de la ville. C'est un réseau secondaire déterminé par la lecture topographique de ses affluents de la Sarine d'hier et d'aujourd'hui.
- Les chemins qui suivent les pentes d'eau déterminent au niveau des quartiers le réseau fin de cette structure. Ces lignes de pente sont les lieux des dessertes en mobilité douce à travers les quartiers et assurent les connections transversales entre les promenades de creux et de crêtes.



*La Sarine, colonne vertébrale du parksystem*



*L'ancien ruisseau de Pérolles*



*Les cheminements de quartier*

**Figure 49 : images de référence**

*Assurer la qualité de vie en ville en créeant un réseau d'espaces ouverts apportant les respirations dont la ville compacte a besoin*

*Connecter les trois entités paysagères*

*La structure paysagère dit "réseau d'espaces ouverts" est le lieu privilégié des déplacements lent et de loisirs et permet d'accéder au vert en moins de 3 minutes*

**Stratégie pour développer le réseau paysager**

Le réseau d'espaces ouverts apporte donc les respirations dont la ville compacte a besoin pour assurer sa qualité de vie et permet aussi de connecter les trois entités paysagères, tissant le lien entre Sarine et espace rural et celui entre Sarine et collines urbaines.

L'ensemble de cette topographie forme ce que nous appelons le réseau d'espaces ouverts de Fribourg. Cette structure paysagère est le lieu privilégié des déplacements lents, de loisirs et permet d'accéder au vert en moins de 3 minutes.

Ce réseau, propre à Fribourg, devrait s'organiser à long terme en fonction de la hiérarchisation de cette charpente.

Actuellement, la ville ne possède pas un tel réseau. Il s'agit de le constituer progressivement, en définissant des secteurs d'action prioritaires. Ceux-ci doivent être définis dans le plan directeur des respirations et coordonnés avec les planifications existantes, en cours et les opportunités.

La coordination avec les planifications communales concerne :

- volet nature et sites du PAL 1993
- plan directeur ville historique
- audit des espaces verts
- inventaire des espaces publics verts de 2010
- recensement des biens paysagers de l'ICOMOS
- rapport sur le réseau piéton et cycles de 2010
- PAD Torry
- PAD Beaumont Sud

La coordination avec les grands projets en cours concerne:

- rapport sur le quartier de Schönberg (epfl - enac)
- rapport sur le quartier de Windig (epfl - lasur)
- rapport sur le quartier des Casernes
- MEP Givisiez et Tour Henri
- résultat du concours Cardinal
- diagnostic sur la Sarin (en cours)




**Figure 50 : Vision – les respirations s'organisent en fonction du réseau d'espaces ouverts amènes de Fribourg, basé sur la hiérarchie de la topographie, façonnée par les cours d'eau d'hier et d'aujourd'hui**

### 3.3.4. Structure viaire et spatiale (avec ambiances et usages/fonctions)

*Permettre aux habitants de s'approprier leur ville et ses identités, grâce à une structure viaire et spatiale offrant qualité, lisibilité et des ambiances créées pour l'usager*

*Par le caractère des espaces et des réseaux, leurs ambiances, renseigner les usagers de la ville sur les lieux dans lesquels ils se trouvent et par la même inciter leurs comportements de déplacements*

*Changer les comportements de mobilité naturellement, par une adaptation des pratiques au contexte urbain local et à l'animation différenciée des espaces*

*Définir une structure viaire et spatiale à l'échelle de la ville vise à :*

- *donner un caractère, une lisibilité, une ambiance aux axes structurants de la ville et des quartiers*
- *donner une pérennité aux grands éléments de structure*

*Caractériser les axes structurants de la ville et des quartiers en imaginant de nouveaux usages et de nouvelles atmosphères*

**Une structure viaire et spatiale claire et lisible**

La structure de la ville et sa pratique sont à comprendre de manière intuitive par ses usagers. Le caractère des espaces et des réseaux, leurs ambiances renseigne les usagers de la ville sur les lieux dans lesquels ils se trouvent et par la même incite leurs comportements de déplacements. Une structure viaire et spatiale offrant qualité, lisibilité et des ambiances créées pour l'usager, permet aux habitants de s'approprier leur ville et ses identités. Elle facilite la vie quotidienne. La structure viaire et spatiale n'est pas l'expression des modes de déplacement, sinon une qualification des espaces linéaires en ville par rapport à leur importance dans la vie quotidienne, dans le système de lieux de séjour et de vie publique, et dans l'accueil de services au public. Il en résulte également que les changements de comportement de mobilité s'effectuent naturellement, par une adaptation des pratiques au contexte urbain local et à l'animation différenciée des espaces concernés.

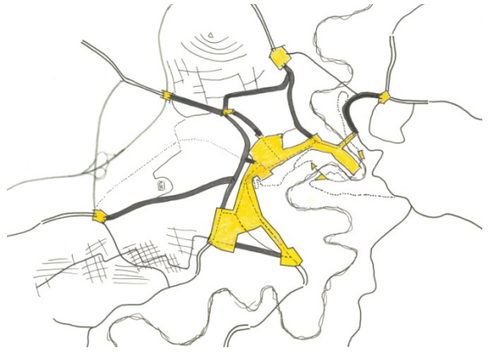


**Figure 51 : Vision - la structure viaire et spatiale de la ville (voir Figure 52, Typologie du réseau viaire et gabarit fonctionnel)**

La structure viaire et spatiale de la ville définit la vision spatiale de la ville de demain, la structure viaire principale sur laquelle doit s'appuyer la ville pour son développement. Elle précise également la hiérarchie spatiale de la ville, essentielle à sa lisibilité et appropriation par l'usager, ainsi que les identités, les usages et ambiances des centralités, quartiers et de leurs axes structurants

La définition d'une structure viaire et spatiale à l'échelle de la ville vise à :

- donner un caractère, une lisibilité, une ambiance aux axes structurants de la ville et des quartiers
- donner une pérennité aux grands éléments de structure (boulevard, avenue, etc.)

Le caractère de la structure viaire et spatiale est défini par l'identité des lieux et les usages.

Caractériser les axes structurants de la ville et des quartiers en imaginant de nouveaux usages et de nouvelles atmosphères a pour objectif de pérenniser les grands axes de la structure viaire de la ville (voir Figure 52).



**Figure 53 : Vision - la structure viaire et spatiale de la ville "simplifiée" pour le schéma de synthèse**

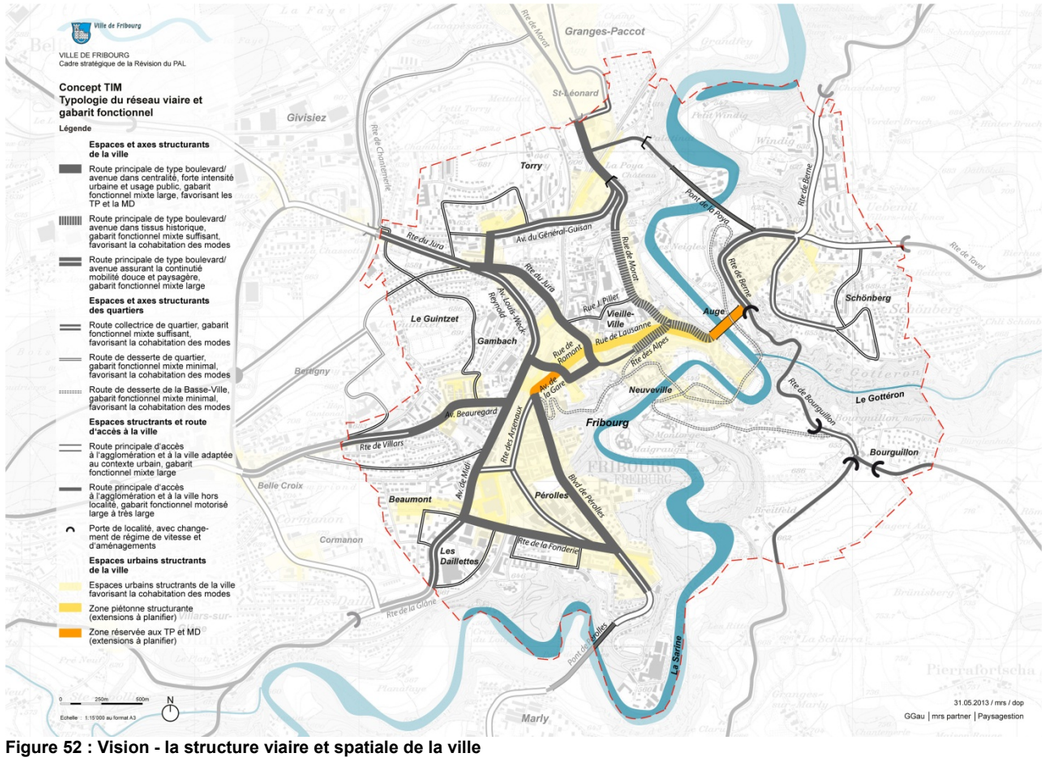



**Figure 52 : Vision - la structure viaire et spatiale de la ville**

*Définir le caractère, le portrait des axes structurants en faisant le lien entre l'identité des quartiers, les usages et la structure spatiale*

*La nécessité d'une nouvelle sensibilité en matière de mobilité, avec une approche par la qualité spatiale et son rôle au niveau urbain*



*Avenue du Midi*



*Boulevard de Pérolles*

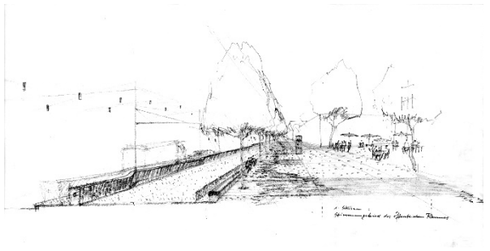


*Route du Jura*

**Figure 54 : Une structure viaire et spatiale peu lisible et dominé par le trafic individuel motorisé**



*Zurich-West, Pfingstweidstrasse, 50'000 véh/j (2004)*



*Zurich-West, "imaginer de nouveaux usages et de nouvelles atmosphères "*



*Zurich-West, Pfingstweidstrasse, 35'0000 véh/j (2012)*

**Figure 55 : Renforcer la structure viaire et spatiale de la ville et assurer la pérennité de ses éléments structurants**

**Une structure viaire et spatiale définie par l'identité des lieux et les usages**

Le caractère des axes structurants de la ville et des quartiers est donné par trois éléments fondamentaux :

- la structure viaire et spatiale de la ville
- l'identité des quartiers et de ses axes
- les usages

Faire le lien entre l'identité des quartiers, les usages et la structure spatiale permet de définir le caractère, le portrait des axes structurants. La structure viaire et spatiale de la ville proposée (Figure 52), tenant compte de ces trois éléments fondamentaux, est ainsi adaptée à la densification des usages en ville (habitat et emplois, services et équipements, circulations, etc.). Cette connaissance du caractère des axes permet d'orienter les décisions d'aménagement afin de maintenir la cohérence de chaque axe structurant et du système viaire global.

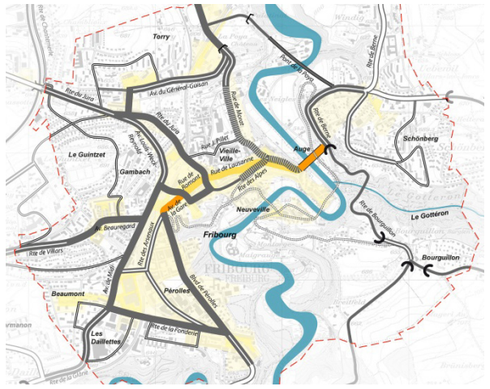
En matière de planification urbaine, une approche transversale urbanisation – paysage – mobilité, avec des actions coordonnées au niveau des affectations, des densités, des fronts bâtis, des hauteurs du bâti, des usages des rez-de-chaussée, du paysage et aménagements de mobilité, permet de mettre en œuvre la structure viaire et spatiale définie et renforcer l'identité des lieux et espaces de la ville. Une nouvelle sensibilité est en particulier nécessaire en matière de mobilité, avec une approche par la qualité spatiale et son rôle au niveau urbain (par opposition à une approche fonctionnelle).

*Une nouvelle structure viaire établie à une échelle plus large et prenant en compte le territoire de la ville dans son ensemble*

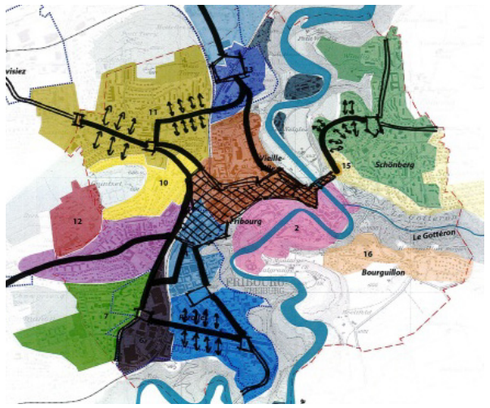
*Vivifier l'Arc à fonctions centrales et en particulier intégrer les quartiers et leurs axes structurant dans le projet de territoire*

*Revitaliser la ville en concentrant les destinations sur les centralités et les axes structurants de la structure viaire et spatiale desservie par les transports publics*

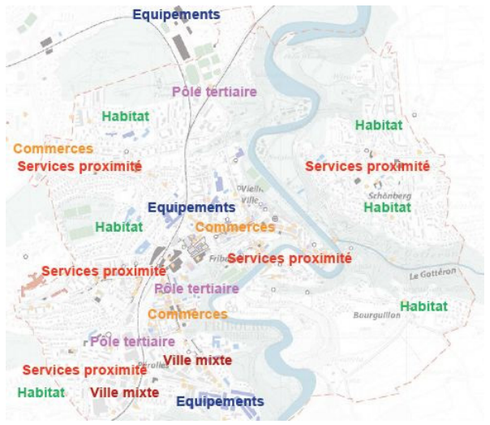
*Favoriser les transports publics et les mobiliés douces, par une maîtrise en amont du trafic individuel motorisé et une redistribution des priorités entre modes sur l'ensemble du territoire de la ville*




*Structure viaire et spatiale de la ville*




*Identité des quartiers et de ses axes“*




*Densification des usages*

**Figure 56 : Les éléments fondamentaux de la caractérisation des axes structurants de la ville et des quartiers**

**Une nouvelle structure de la ville pour répondre à la densification des usages attendues**

La surface de la ville de Fribourg est limitée, tout comme les marges de manœuvres dans les tissus bâtis existants. Avec le développement démographique annoncé dans le projet d'agglomération (PA2 Fribourg) et la densification des usages en ville en résultant (habitat et emplois, services et équipements, circulations, etc.), il vont nécessairement émerger des tensions et des conflits d'intérêts quant à l'aménagement de l'espace viaire structurant.

Pour faire face à cet enjeu fondamental, une stratégie claire est définie, avec une nouvelle structure établie à une échelle plus large et prenant en compte le territoire de la ville dans son ensemble. Cette stratégie vise à :

- vivifier l'Arc à fonctions centrales et en particulier intégrer les quartiers et leurs axes structurant dans le projet de territoire (moins "sacraliser" l'Arc à fonctions centrales, aujourd'hui l'ensemble de la ville de Fribourg est un centre pour son agglomération).
- revitaliser la ville en concentrant les destinations sur les centralités et les axes structurants de la structure viaire et spatiale desservie par les transports publics
- favoriser les transports publics et les mobilités douces, par une maîtrise en amont du trafic individuel motorisé et une redistribution des priorités entre modes sur l'ensemble du territoire de la ville (voir schéma multimodal chapitre 4.4)

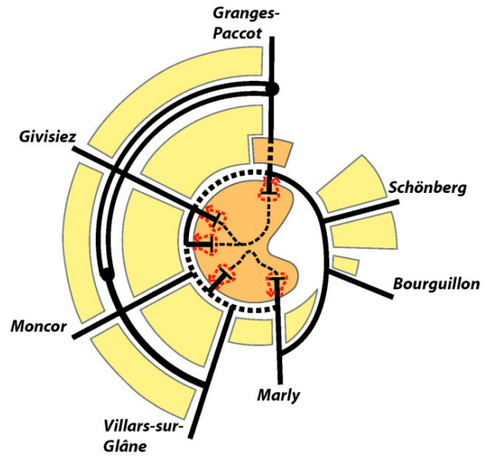



**Figure 57 : Principe de compartimentage du territoire "adapté", avec intégration des quartiers dans le projet de territoire et une organisation "en amont" des déplacements (voir F.10)**

### 3.3.5. Les 3 axes urbains structurants du projet d'agglomération (PA2 Fribourg) dans le PAL

*Les trois axes identifient une structure claire et différenciée dans l'agglomération compacte et réunissent, voire dégagent un potentiel important de développement vers l'intérieur pour l'agglomération.*

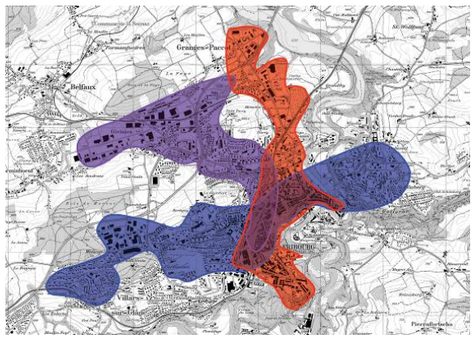


**Figure 58 : PA2 Fribourg – les trois axes urbains structurants du cœur de l'agglomération**




**Figure 59 : PA2 Fribourg : schéma de la structure de l'agglomération avec dans le cœur de l'agglomération**
**- l'axe de la vie publique (en orange ; Pérolles – Portes de Fribourg)**
**- l'axe urbain majeur (en bleu ; Schönberg – Villars-sur-Glâne)**
**- l'axe de la dynamique future (en violet ; gare de Fribourg - Givisiez)**

**Les 3 axes urbains structurants du PA2 Fribourg**

La structure de ville proposée par le nouveau PAL s'appuie sur la stratégie d'urbanisation de l'agglomération compacte telle que proposée dans le PA2 Fribourg. Elle est fondée sur les centralités, affinées à l'échelle de la ville (voir chapitre 3.3.2), ainsi que sur les 3 axes urbains structurants dans le cœur de l'agglomération :

- l'axe de la vie publique
- l'axe urbain majeur
- l'axe de la dynamique future

Ces trois axes sont structurants en termes d'urbanisation (concentration des quartiers importants en poids démographique et économique) aussi bien qu'en termes de transport urbain (tous les modes). Ils permettent d'envisager un développement intrinsèque de l'agglomération par densification, sans extensions.

Les trois axes identifient une structure claire et différenciée dans l'agglomération compacte et réunissent, voire dégagent un potentiel important de développement vers l'intérieur pour l'agglomération. Leurs différentes identités et caractères garantissent leur complémentarité et attractivité économiques en termes d'atmosphères urbaines des quartiers résidentiels les longeant.

**… traduction des trois axes dans le PAL**

Le projet de territoire du PAL repose sur la même structure générale, et les mêmes enjeux de développement font foi.

Cependant à l'échelle de la ville, les 3 axes urbains structurants ne sont pas approfondis de manière explicite. Le nouveau PAL garantit les principes mis en avant pour les 3 axes par le PA2 Fribourg, et les enrichit par son discours propre sur les centralités, les quartiers, les espaces publics, les espaces ouverts, la structure viaire et spatiale.

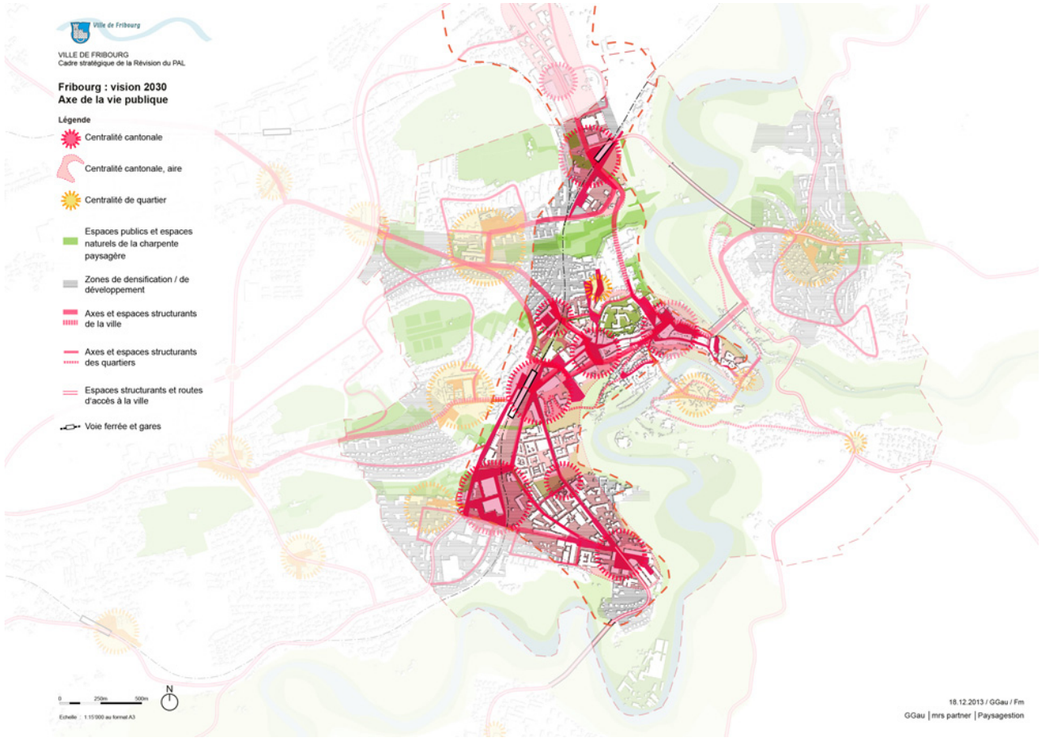



**Figure 60 : La vision et le projet de territoire pour la ville de Fribourg, et l'axe de la vie publique**

### 1. Axe de la vie publique

L'axe de la vie publique regroupe toutes les centralités cantonales, existantes et à développer. Pour le nouveau PAL, l'axe de la vie publique exprime quatre idées principales :

- renforcement des centralités cantonales de l'Arc à fonctions centrales par le développement d'un réseau d'espaces publics solide favorisant la qualité de la vie en ville, mais aussi par la redynamisation des programmes bâtis (animation, mixité, mise en valeur)
- extension de ces centralités cantonales de l'autre côté des voies ferrées, par des pôles de centralités puissants comme la future Blue Factory, l'université Miséricorde. Développement urbain associé à ces renforcements de centralités.
- au nord, mise en place d'une continuité de la vie publique par le renforcement du pôle de St-Léonard dans le prolongement du plateau d'Agy et par la liaison de ce pôle au groupe principal de centralités cantonales de l'Arc à fonctions centrales par la rue de Morat ou par d'autres liens à définir.
- Entrecroisement fin de la vie publique et des espaces de respiration. L'axe de la vie publique orienté Nord-sud, est accompagné par les gorges de la Sarine, sur lesquelles il offre des vues fantastiques à travers les vallons des affluents et avec lesquelles il est relié par de multiples liens physiques. Les liens étroits entre axe de la vie publique et gorges de la Sarine sont structurés dans le nouveau PAL par les respirations, ce réseau d'espaces verts qui traversent l'axe de la vie publique et qui vont des bords de la Sarine jusqu'aux collines et drumlins. Ainsi intensité de la vie publique du réseau des centralités cantonales et respirations dans le paysage vert sont étroitement liés.

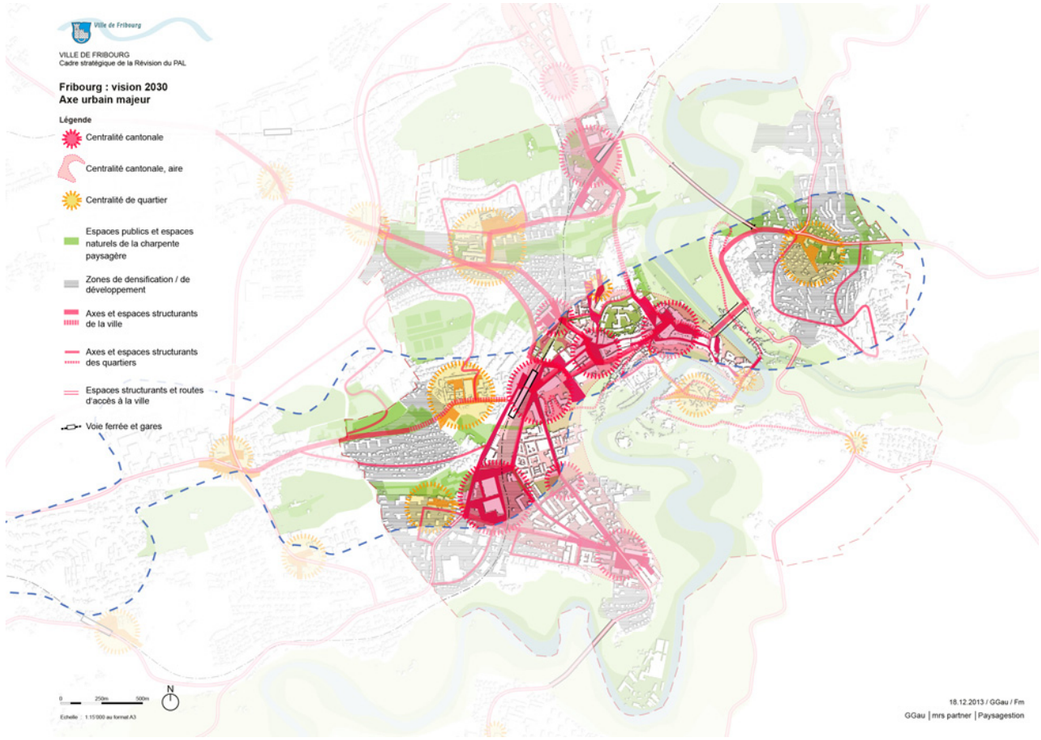



**Figure 61 : La vision et le projet de territoire pour la ville de Fribourg, et l'axe urbain majeur**

### 2. Axe urbain majeur

L'axe urbain majeur est ainsi nommé car il regroupe les grandes concentrations démographiques de l'agglomération avec à ces extrémités les deux plus grands quartiers (Schönberg et Dailles), mais aussi l'hôpital cantonal et les centralités cantonales, avec notamment leurs bâtiments publics.

A Fribourg, au travers de l'axe urbain majeur, deux enjeux principaux s'expriment ; l'un à l'est, l'autre à l'ouest de la partie centrale, dont les enjeux sont décrits dans l'axe de la vie publique.

A l'est, il concerne le quartier du Schönberg :

- Renforcement de la centralité locale du Schönberg par la création et l'animation des espaces publics centraux d'une part, par la densification des tissus alentours grâce à une programmation variée mêlant équipements, emplois et habitants d'autre part.
- Etablissement de liens plus forts et bilatéraux entre le centre et les centralités cantonales et le quartier du Schönberg par l'aménagement de liaisons favorisant les TP et les MD

A l'ouest, il concerne la prolongation de la ville dense, en rupture avec des tissus trop étalés

- Développement des centralités cantonales comme Cardinal de l'autre côté de la voie ferrée
- Extension du caractère urbain de l'axe par le renforcement des centralités de quartier le long de l'avenue Beauregard et de la route de Villars, avec notamment des placettes comme à la Vignettaz, comme pour Schönberg : aménagement des espaces publics, facilitation des TC et MD, intensification des programmes pour plus d'habitants et plus d'emplois.

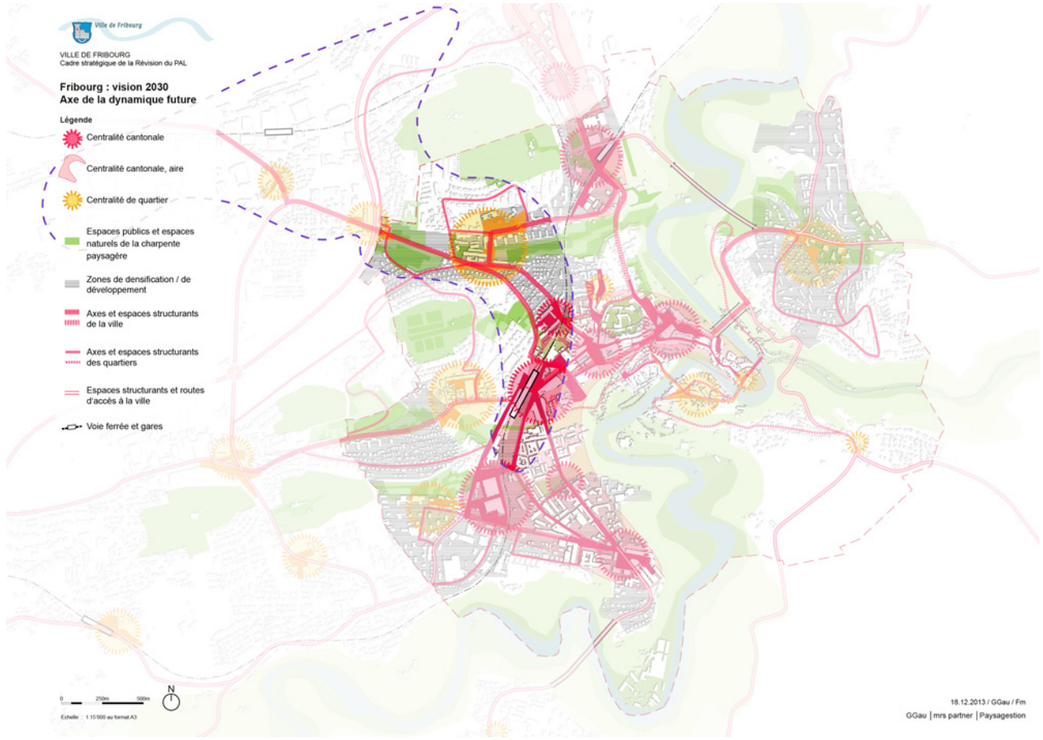



**Figure 62 : La vision et le projet de territoire pour la ville de Fribourg, et l'axe de la dynamique future**

### 3. Axe de la dynamique future

L'axe de la dynamique future a été identifié comme tel car il comporte un potentiel de développement très important, notamment au Nord (alentours de la gare de Givisiez), mais également tout au long de l'axe de la route du Jura.

Sur cet axe, l'enjeu principal est d'accompagner la mutation du secteur comme un couloir de ville dense continue entre la centralité de la gare de Givisiez et l'Arc à fonctions centrales par :

- Renforcement des centralités de quartier comme le site Jura
- Densification (habitants) le long de la route de Jura
- Apaisement et priorisation des modes de transports pour encourager les MD et TP

Cet enjeu fort se croise sur la centralité de quartier avec l'enjeu de respiration de la ville, de la Sarine aux collines et drumlins : la continuité verte se mêle à la continuité de la densité bâtie et de l'intensité de la vie urbaine.

Le PAL propose un traitement particulier de la densification à cet endroit, qui permettrait à la fois de donner un caractère plus urbain à la route de Jura, et à un maximum d'habitants de profiter de la coulée verte, sans empiéter dessus. Des densités fortes mais aux typologies spécifiques sont donc envisagées.

## 3.4. Identité, identification, appropriation de la ville par ses habitants

*Fribourg – une ville*

- *Culturelle*
- *Sportive (équipes et équipements)*
- *De patrimoine*
- *Au paysage spectaculaire*
- *Verte*
- *Dynamique*
- *Innovante*
- *Écologique*

*La ville peut être structurée en quartiers selon :*

- *Une lecture fonctionnelle (grands secteurs urbains)*
- *Une lecture sociale (quartiers sociaux)*
- *Une lecture des identités paysagères (identité verte des quartiers)*

**Multiples facteurs d'identité**

La ville de Fribourg est riche en facteurs porteurs d'identité et offre ainsi un potentiel élevé d'identification et d'appropriation par ses habitants et usagers. Notamment, les facteurs suivants marquent la ville :

- Patrimoine bâti et vert (inventaire suisse ISOS etc.)
- Paysage, topographie (entre autres les gorges de la Sarine)
- Vie sociale
- Offres publiques (espaces publics, activités culturelles, équipements et équipes sportifs etc.)
- Richesse des atmosphères des quartiers.

L'identification de la population avec leur ville et ses atouts est un facteur important de la qualité de vie en ville. Les éléments porteurs d'identité sont souvent constitutifs de la structure urbaine et de son évolution, et on ne peut pas passer à côté si l'on veut proposer un développement et un traitement adapté des espaces de la ville.

Afin de préserver et renforcer les qualités identitaires de la ville et de ses lieux, il s'agit de :

- Préserver et développer les identités traditionnelles et les conforter avec de nouvelles identités émergeantes
- Développer les lieux et éléments (p.ex. bâtiments) identitaires afin de garantir leurs usages et leur vitalité à long terme
- Reconnaître et développer les identités paysagères propres à Fribourg pour garantir la qualité de vie en ville et permettre à la population de s'identifier avec sa ville

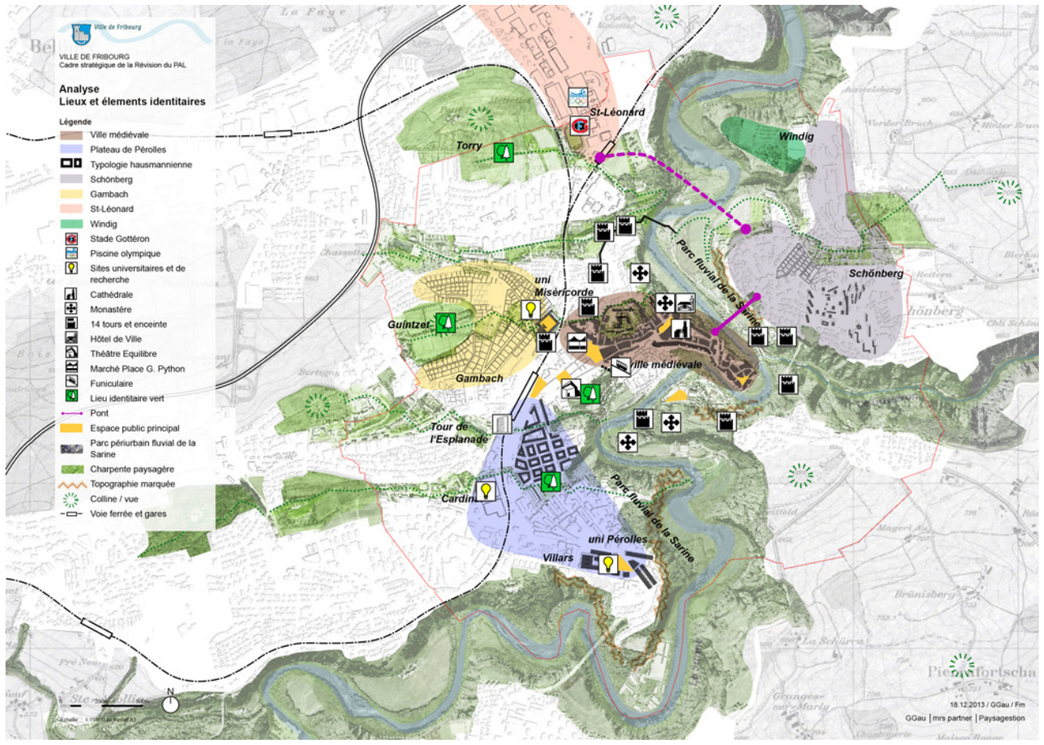



**Figure 63 : Facteurs porteurs d'identité**

**Les grands secteurs urbains**

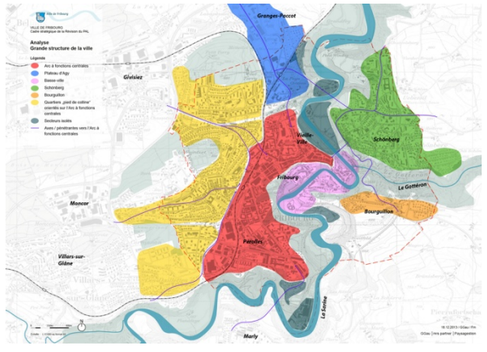



**Figure 64 : Carte illustrative des grands secteurs urbains**

Sans être officiellement divisé en quartiers, la ville de Fribourg consiste en de grands secteurs urbains qui représentent des entités fonctionnelles. Parmi celles-ci il y a :

- deux éléments avec rayonnement cantonal : les centralités cantonales : Arc à fonctions centrales et St-Léonard
- Les quartiers avec leur identité :
  - Schönberg – une ville dans la ville
  - Bourguillon – le village du plateau
  - La Basse-Ville – berceau de la ville
  - Les pieds des collines sur les coteaux

Sur les bords de la Sarine, des situations paysagères exceptionnelles et en même temps des lieux avec peu de rayonnement, mais une identité paysagère forte (Neigles, Pisciculture, etc.) subsistent.

*L'identité sociale est l'expression des modes de vie particuliers par quartiers*

**Les quartiers sociaux**

L'identité sociale est l'expression des modes de vie particuliers par quartiers. Les réflexions par quartiers explicitées dans les fiches (reprise complète en annexe) représentent une évaluation illustrative et subjective de la part des auteurs du volet stratégique de la révision du PAL.

Elles sont considérées dans le sens de sensibilités et exigences particulières par quartiers dans les stratégies dynamiques, notamment dans le chapitre 4.5 sur l'accueil de la croissance, dans les réflexions des principes portant sur "comment développer la ville".

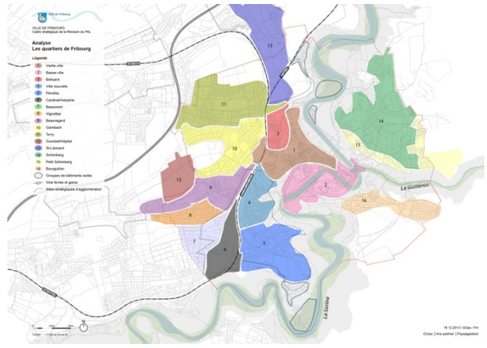



**Figure 66 : L'identité sociale des quartiers – carte illustrative**




**Figure 65 : Typologies et identité des quartiers, vue d'ensemble des fiches illustratives**




**Figure 67 : Typologies et identité des quartiers, fiche exemplaire du Plateau de Pérolles**

*Assurer la qualité intrinsèque des espaces ouverts, au-delà des appartenances publiques ou privées*

**Identité verte des quartiers**

Afin de garantir une qualité de vie dans une ville qui se densifie principalement par l'intérieur, il est impératif d'assurer la qualité intrinsèque des espaces ouverts, au-delà des appartenances publiques ou privées. Il s'agit dans un premier temps de déterminer et reconnaitre ses identités paysagères des quartiers, puis de les intégrer dans la charpente paysagère, afin de générer un continuum d'espaces ouverts. Leurs qualités intrinsèques doivent être respectées et mises en valeur.

La réflexion sur ses qualités paysagères de quartiers est reprise dans le chapitre 4.3 "Respiration - apporter les respirations nécessaires à la ville compacte en s'appuyant sur la mise en réseau des espaces ouverts publics ou non" et plus précisément dans les fiches du chapitre 4.3.7 "identités verts".

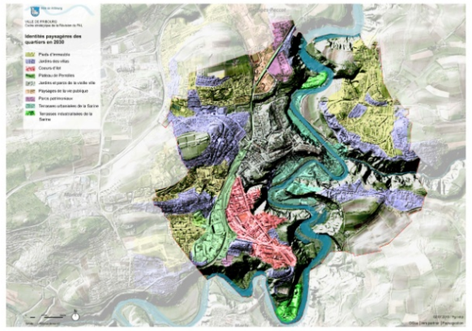


**Figure 68 : Carte illustrative typologies du vert**

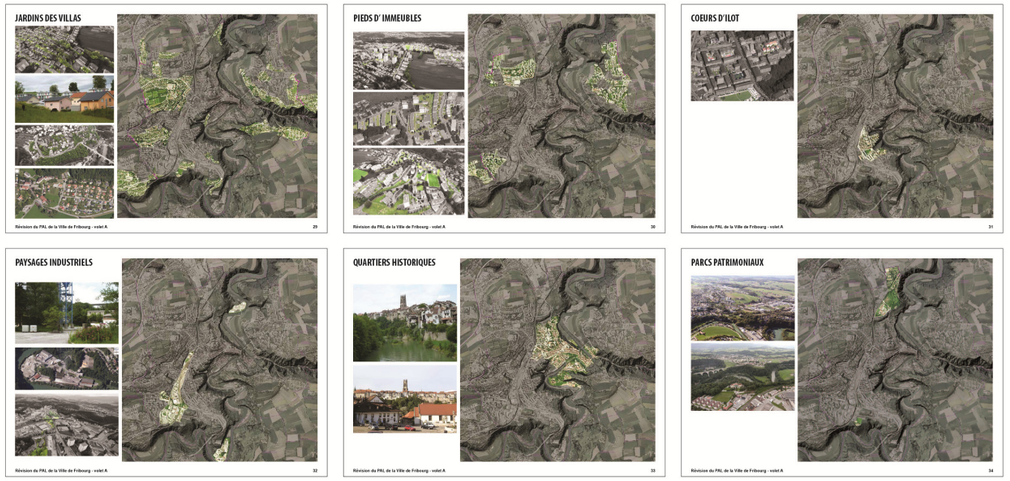



**Figure 69 : Identité verte des quartiers, vue d'ensemble des fiches illustratives**

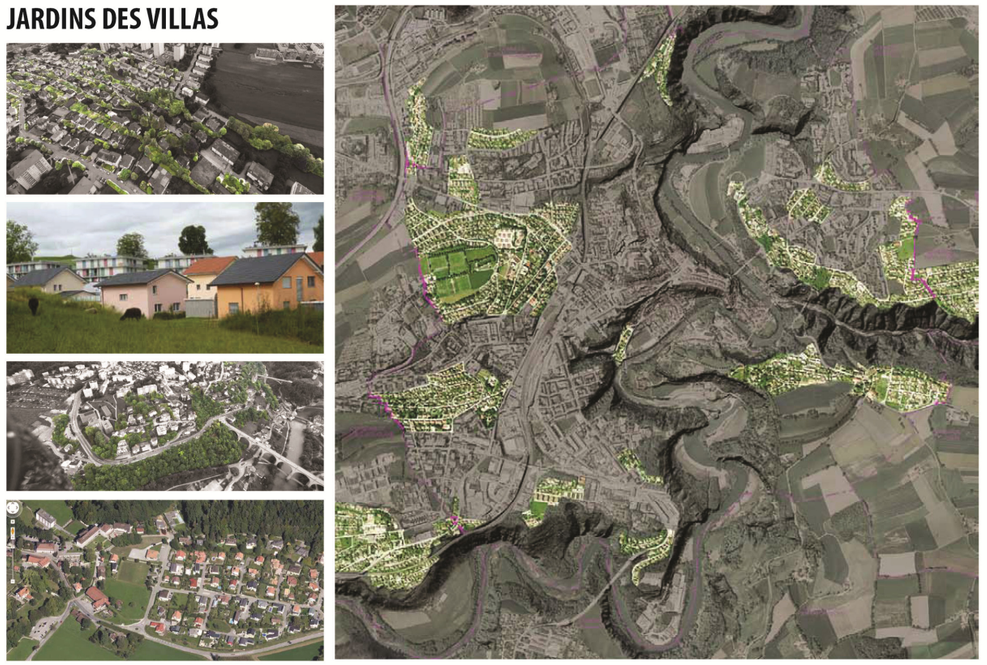



**Figure 70 : Identité verte des quartiers, fiche exemplaire des jardins des villas**

# 4. Stratégies dynamiques (= concepts transversaux)

*La vision est traduite en 6 stratégies dynamiques (ou concepts transversaux) :*

- *qualité des espaces publics*
- *intensité de la vie publique et sociale*
- *respiration*
- *fonctionnement*
- *quantité : accueil de la croissance*
- *durabilité*

**6 Stratégies dynamiques pour le développement de la ville**

Pour mettre en œuvre la vision et le projet de territoire pour la ville de Fribourg, décrits dans le chapitre 3, 6 stratégies dynamiques ou concepts transversaux sont proposés :

- Qualité : Tisser un réseau attractif d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables (chapitre 4.1)
- Intensité : Favoriser une vie urbaine intense (chapitre 4.2)
- Respiration : Utiliser les espaces ouverts, publics ou non, et leur mise en réseau, afin d'apporter les respirations nécessaires à la ville compacte (chapitre 4.3)
- Fonctionnement : Favoriser une mobilité adaptée au contexte urbain et aux quartiers (chapitre 4.4)
- Quantité : Favoriser l'accueil et la vie dans la ville existante (chapitre 4.5)
- Durabilité (chapitre 4.6)

Les stratégies sont synthétisées au chapitre 4.7.

Les six stratégies correspondent à six aspects fondamentaux pour le développement de la ville et son attractivité à l'avenir. Ensemble, ils constituent un dossier qui expose de manière concrète les objectifs, les principes et les principales lignes d'action à prendre afin de mettre en œuvre la vision.

A chaque stratégie dynamique correspond un ou plusieurs plans directeurs.

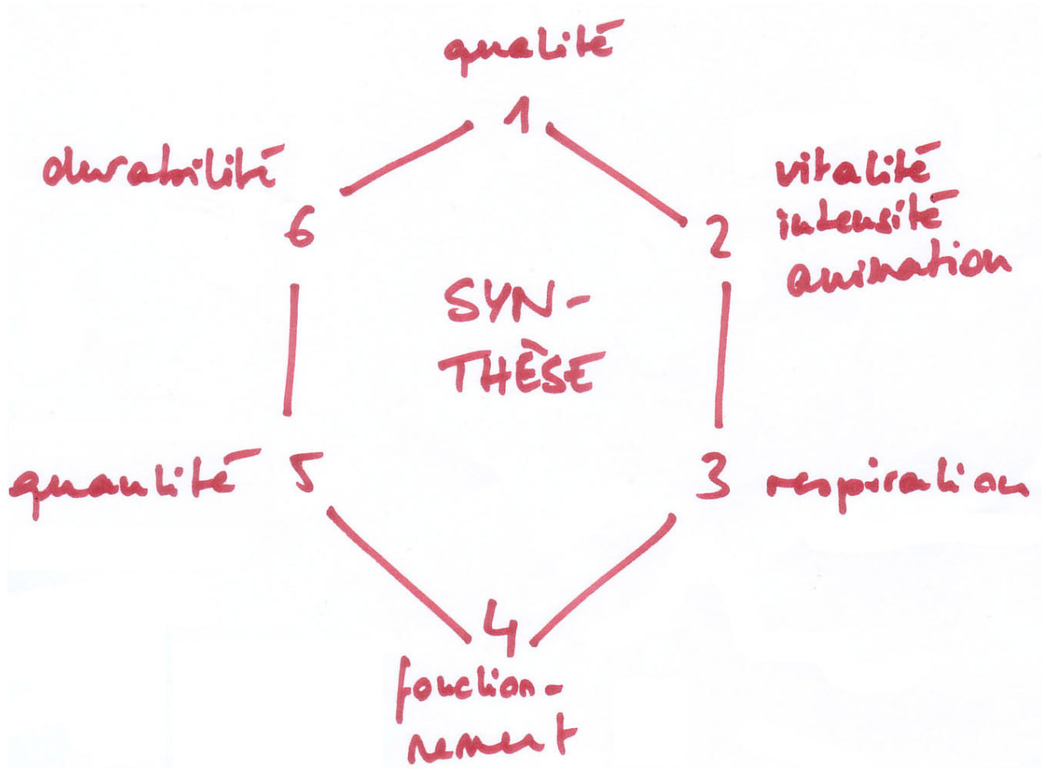



**Figure 71 : Les 6 stratégies dynamiques ou concepts transversaux du nouveau PAL**

**Structure du contenu par stratégie dynamique**

Un sous-chapitre 4.x est constitué de :

- Une réflexion sur l'importance de la thématique par rapport à la vision mis en avant dans le chapitre 3.
- Un mini-diagnostic thématique : situation actuelle, tendances, éléments existants (PAL'91, PDCn, PA2 Fribourg), etc.
- Les principes directeurs, regroupés en fonction des principaux enjeux par stratégie dynamique
- Le(s) plan(s) directeur(s) résultants.

## 4.1. Tisser un réseau attractif d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables

### 4.1.1. Importance des espaces publics pour la qualité de vie en ville

*Garantir l'accueil de + 11'000 habitants et +10'000 emplois dans de bonnes conditions – développer et faciliter la vie urbaine*

*Reconnaitre l'importance des espaces publics comme facteur premier de la qualité de la vie urbaine*

*Utiliser la croissance forte comme un tremplin pour la qualité, comme le moment idéal pour évoluer vers un environnement urbain attractif et de qualité*

**Le traitement de l'espace public : révélateur d'une attitude de base concernant la vie publique**

La manière de laquelle une ville s'occupe de ses espaces publics révèle une attitude de base. L'espace public est l'espace qu'on habite ensemble et qu'on partage avec les visiteurs. Dans une ville, et notamment dans une ville en redéveloppement et en densification, l'espace public et notamment les aspects de la taille, de la qualité de l'aménagement, de l'animation sont la clé pour garantir la qualité de vie.

**La qualité des espaces publics, facteur fondamental pour la qualité de vie**

Dans ce sens, l'un des objectifs du PAL est de poser la question de l'espace publique de manière centrale et d'organiser la réflexion sur l'accueil des nouveaux habitants autour de celle-ci. Or, les espaces publics sont le support de l'animation de la ville. Dans toutes les villes, les espaces publics ont été des moteurs de développement grâce aux échanges économiques et sociétaux qu'ils permettent, à la vie publique et communautaire qui s'y déroule.

La qualité de l'aménagement de l'espace public est déterminante pour la vie urbaine. Les espaces publics sont les médiateurs de l'urbanité, de la citoyenneté, de ce qui permet l'être ensemble de groupes sociaux différents. Les aménagements doivent être à même de permettre à cette vie urbaine de se développer et de s'accomplir.

Le système des espaces publics est très diversifié. Il consiste essentiellement :

- Des centralités et hauts lieux de la vie publique
- D'un réseau de fond entre les centralités, constitué d'axes, de liens, de lieux de séjour locaux au quotidien (notamment ceux aux interactions monofonctionnelles, p.ex. églises, écoles, parvis du patrimoine)
- Les parcs et espaces verts

Alors que les 2 premiers types sont abordés dans le présent chapitre, celui des parcs et espaces verts fait l'objet du chapitre 4.3 sur les espaces de respiration. Pour faciliter la lecture, la présente stratégie distingue notamment les centralités et l'ensemble du système et réseau des espaces publics. Les réponses appropriées par rapport aux différents éléments du système énoncés ci-dessus sont à développer dans le cadre de projets concrets.

**Un enjeu indissociable : l'animation des espaces publics**

Si les espaces publics permettent le développement de la vie urbaine, ils ne la garantissent pas.

Nous verrons d'abord les espaces publics comme support de la vie urbaine (chapitre 4.1) puis l'intensité urbaine, sous l'angle de l'animation de ces espaces publics et de la vitalité programmatique des bâtiments qui la jouxtent (chapitre 4.2).

**Plan directeur des espaces publics**

Il s'agit à travers ce plan directeur d'affirmer une attitude de base, un concept, quand à la qualité des aménagements des espaces publics en ville, qui doivent être à même d'accueillir les habitants comme les visiteurs. Ce principe est d'autant plus important dans une ville en redéveloppement et en densification comme celle de Fribourg, où l'espace public est la clé pour garantir la qualité de vie.

Les espaces publics doivent alors être valorisés, la qualité de séjour doit y être améliorée, afin de favoriser un environnement de vie et de travail attractif et de réaliser le potentiel inestimable en termes de qualité de vie qu'offre la ville de Fribourg à travers sa situation, son échelle, ses paysages, sa diversité, son histoire, son identité.

**Le Prix Wakker de Sion**

Les éléments récompensés par l'attribution du Prix Wakker à Sion sont les suivants :

- la rapidité de changement et de mise en œuvre
- le réaménagement de l'espace public et la convivialité retrouvée dans le
- centre-ville
- le traitement des espaces publics étendu à l'ensemble de la ville et des quartiers
- les outils et les processus propres à faire la ville ont été adaptés à cette nouvelle vision
- la démarche de rénovation architecturale
- le nouveau Plan directeur communal



**Figure 72 : Images de référence**

### 4.1.2. Analyse : Situation actuelle

*Fribourg 2013 :*

- *des espaces publics dispersés qui sont déjà bien aménagés*
- *la mise en réseau des espaces publics qui reste à compléter*
- *quelques espaces qui sont à créer pour satisfaire les besoins des habitants et des usagers de la ville aujourd'hui et à l'avenir*

**Des espaces publics plus ou moins bien aménagés**

A Fribourg, il y a des espaces publics de qualité, attractifs. Mais aussi, il y a de grandes lacunes dans la qualité de l'offre d'espaces publics, lesquels ont souvent été envahi par l'usage des transports motorisés, ou peu entretenus. Les espaces publics fréquentés sont segmentés, ils ne peuvent être considérés comme un réseau.

Bien évidemment, l'état des espaces publics diffère. De manière générale, on constate que leur traitement n'est pas à même de soutenir une bonne qualité de vie en ville. Seuls quelques-uns ont été repensés, réaménagés, ou préservés, et sont en mesure d'accueillir une urbanité (vert foncé et clair dans la Figure 73), entre autres :

- Rue de Romont / rue de Lausanne : aménagement piétonnier et de séjour du type Vieille-Ville, animer par la superposition de multiples usages (touristique, commercial, délassement, …)
- Place Georges Python (partie sud) : une grande place simple se prêtant pour une multitude d'usages, et notamment animé par des événements comme le marché à ciel ouvert
- Parc de Pérolles : un grand parc au cœur d'un grand quartier, animé notamment par les habitants du quartier qui se le sont appropriés très vite après sa réalisation
- Parvis des bâtiments d'Uni Pérolles : aménagements de qualité, une taille des espaces publics éventuellement un peu trop grande par rapport à l'animation générée par les usagers au quotidien
- Place du Petit St-Jean : petite place sympathique de Vieille-Ville, animation limitée dans un contexte sensible et tranquille
- Planche supérieure : place avec un caractère et un aménagement distincts, pour l'instant mal utilisée par le stationnement

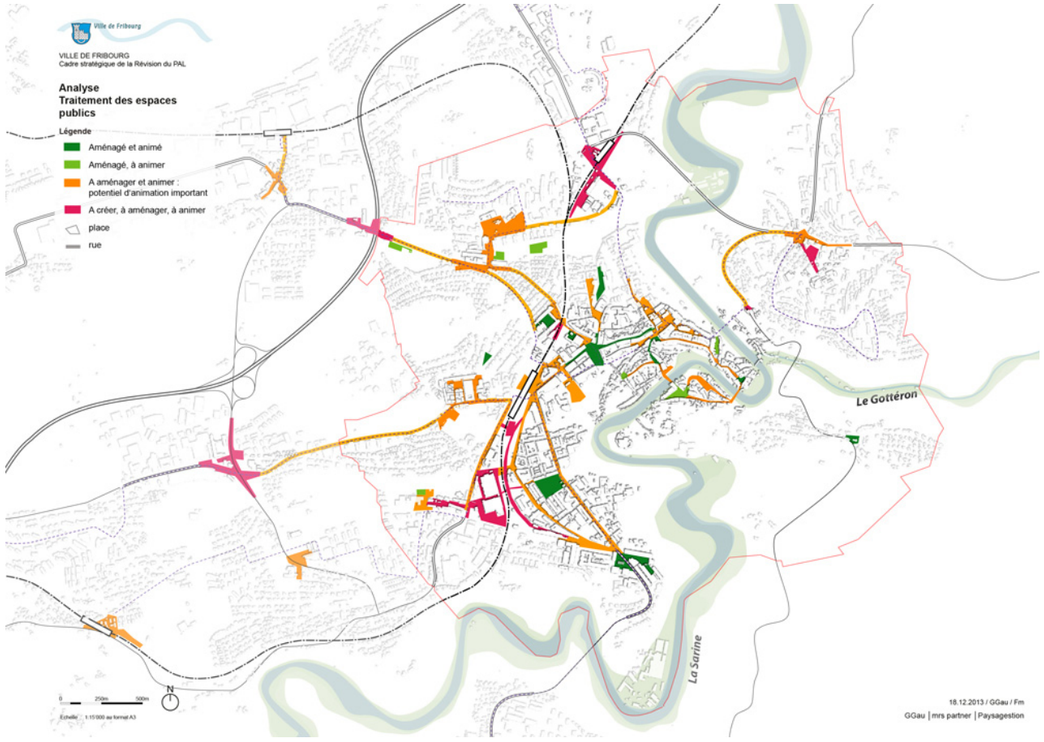



**Figure 73 : Vitalité des espaces publics de Fribourg en 2013**

La majorité des espaces publics doit cependant être réaménagée et animée (orange dans la Figure 73), entre autres :

- Place Notre-Dame, Place de l'Hôtel de Ville, Place des Ormeaux, Parvis de la Cathédrale : non seulement la présence dominante de la voiture dans ces espaces, mais aussi le manque d'aménagement attractif en font des lieux peu appropriés pour leur contexte patrimonial d'envergure ainsi que pour la fréquentation au quotidien par les habitants et visiteurs de la ville
- Place de la Gare – Avenue de la gare : l'ensemble des espaces publics autour de la gare n'est pas aménagé de manière appropriée par rapport à la fréquentation toujours croissante. Fortement contraint en ce qui concerne la taille de ces espaces, l'enjeu de qualité, de lisibilité, d'orientation y est d'autant plus urgent.
- Grand Places : un espace ouvert unique dans la ville, dont l'aménagement ne correspond plus à son importance et aux exigences résultant de l'animation de son contexte
- Boulevard de Pérolles : un axe d'importance fondamentale dans l'Arc à fonctions centrales, dont l'aménagement ne correspond pas encore à sa dénomination de "boulevard "
- Les axes structurants de la Rte des Arsenaux, de la Fonderie, de l'Avenue du Midi, de la Route de Villars, de la Route du Jura, de l'Avenue du Général Guisan : besoin d'aménager ces anciennes pénétrantes ou routes fonctionnelles de la ville en espaces publics attractifs

*Les espaces publics : un enjeu peu présent voire incomplet dans les documents de planification précédents (PAL'91 et PA2 Fribourg)*

Outre les grands espaces, l'enjeu de réaménagement concerne de manière particulière aussi les petits espaces et liens à la base de la mise en réseau des espaces publics principaux, pour augmenter la lisibilité des liens, faciliter l'orientation pour les différents usagers et augmenter le sentiment de sécurité.

**Des espaces publics à créer**

Avec le développement de la ville à l'horizon 2030, on verra aussi apparaitre une série de nouveaux espaces publics (en rouge dans la Figure 73), correspondants à l'aménagement de nouvelles zones urbaines, ou au réaménagement total de certains espaces. Le site de Cardinal ou le secteur de la future gare de St-Léonard sont les meilleurs exemples d'espaces publics qui seront créés de toute pièce, alors que la centralité de quartier du Schönberg devra quant à elle subir des réaménagements très importants.

**Les espaces publics dans les planifications précédentes**

Dans les précédents documents d'urbanisme, la question de la qualité de l'espace public est abordée, mais jamais comme un pilier de la régénération et du redéveloppement de Fribourg.

Dans le PAL '91, il est question de répartition urbaine entre les lieux d'habitation et les lieux de travail. L'espace public y est abordé dans sa fonction de délassement. Le "milieu urbain non bâti" est décrit comme un espace de détente où se réalise la vie sociale. Il représentait alors "le cadre physique de la vie de la cité qui s'accomplit à l'air libre. Celui-ci favorise la régénération physique des habitants et usagers de la ville. Favorisant une vie quotidienne en plein air éminemment sociale, le milieu urbain non bâti comporte : les espaces extérieurs publics (espaces vert, espaces vert réservé au sport, places publiques et espaces-rues) et les espaces extérieurs privés (jardins d'immeubles)."

Dans le PA2 Fribourg, l'aménagement de l'espace public est considéré comme la condition à la consolidation et à la compacité de l'urbanisation, ainsi qu'à la qualité et à la richesse des atmosphères urbaines. Il est préconisé dans les secteurs de développement. Le traitement de l'espace public est ainsi notamment un enjeu majeur du développement des sites stratégiques d'agglomération.

### 4.1.3. Plan des principes

| | |
|---|---|
| **4.1. garantir la qualité de vie en ville par un réseau d'espaces publics abouti // qualité //** | |
| **4.1.4 Principes de base** | |
| E.1. | **Augmenter la qualité de vie** des habitants et usagers de la ville par des espaces publics attractifs |
| **4.1.5 Principes pour les centralités** | |
| E.2. | Assurer et renforcer le **rôle des espaces publics générateurs de la ville comme catalyseurs de la vie publique ainsi que du développement urbain** |
| E.3. | Valoriser les **espaces publics des centralités cantonales** (arc à fonctions centrales et St. Léonard - plateau d'Agy), premiers espaces publics générateurs de la ville |
| E.4. | Valoriser et aménager les **espaces publics des centralités de quartier dans des périmètres appropriés** pour fédérer l'échange et la vie publique à l'échelle locale |
| E.5. | Améliorer l'**accessibilité des centralités depuis les quartiers ainsi que depuis la ville** et l'agglomération, en fonction de leurs usages |
| **4.1.6 Principes réseau et système des espaces publics** | |
| E.6. | Tisser un **réseau d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables attractif et confortable** qui assure une lisibilité spatiale de la structure de la ville par l'usager |
| E.7. | Valoriser les **espaces publics le long des axes structurants de TP** |
| E.8. | **Assurer la mise en réseau et la qualité des espaces publics en parallèle à la transformation et densification** du tissu urbain existant |
| **4.1.7 Principes transversaux** | |
| E.9. | **Différencier et adapter la gestion de la mobilité dans les espaces publics** selon les exigences et la sensibilité de la vie publique ainsi que de la MD |
| E.10. | Valoriser l'espace-rue en **redistribuant les priorités entre modes** en faveur de la MD et des TP, réduire la dominance de l'espace public par le TIM |

### 4.1.4. Principes de base

#### E.1. Augmenter la qualité de vie des habitants et usagers de la ville par des espaces publics attractifs

*Valoriser les espaces publics pour une intensité de vie élevée dans une ville compacte en croissance, assurer leurs qualités intrinsèques, améliorer la qualité de séjour dans ces espaces*

*Assurer une diversité et une richesse d'espaces publics pour les différents besoins de la population, des multiples usagers et des institutions*

La valorisation des espaces publics est un des principaux moyens pour assurer une intensité de vie élevée dans une ville compacte en croissance. L'enjeu primordial est d'assurer leurs qualités intrinsèques et d'améliorer la qualité de séjour dans ces espaces

**Diversité des espaces publics à Fribourg**

Il existe à Fribourg une diversité de typologies d'espaces publics :

- Centralités de quartiers: espaces publics principaux (existants ou à créer) au cœur des quartiers
- Grandes places : les espaces publics principaux des centralités cantonales (Arc à fonctions centrales, St-Léonard)
- Petites places : espaces publics des quartiers dans la ville historique et dans l'Arc à fonctions centrales
- Rues : les anciennes routes devenues espaces urbains
- Boulevards : les axes structurants avec une animation piétonne importante au quotidien
- Jardins : jardins publics et privés dispersés en ville
- Parcs : les grands espaces verts en ville fortement fréquentés au quotidien par une multitude d'usagers
- Promenades : les corridors d'espaces ouverts à travers les zones urbanisées, complémentaires aux parcs avec une diversité limitée d'usages
- Waterfront : les espaces publics de terrasses de la Sarine orientés vers la rivière

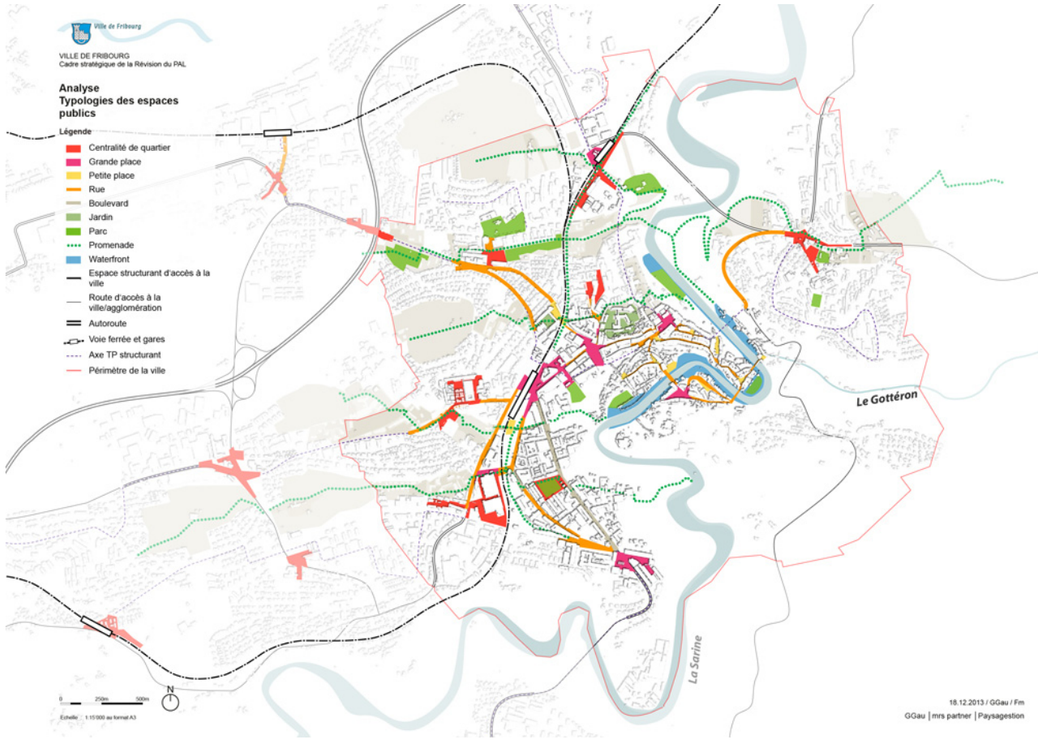



**Figure 74 : les espaces publics - types**

La différentiation de ces typologies ne vise pas à multiplier inutilement les stratégies d'aménagement, mais cherche à mettre en lumière quel type d'animation est approprié pour quel espace et permet de définir et de pondérer les critères de qualité pour chacun. Ce processus est garant de la diversité des espaces publics pour les différents besoins de la population, des multiples usagers et des institutions.

**Multiples critères de qualité pour les espaces publics**

Une série de critères de qualité sont à considérer de manière pondérée pour l'ensemble des espaces publics :

- Fréquentation : masse de population fréquentant ce lieu, habitants proches ou passant par là
- Vitalité : mixité des fonctions : la mixité des fonctions induit la mixité des usages et multiplie la vitalité d'un lieu et la masse de population le composant
- Connectivité : un espace public doit être connecté au réseau de transport et accessible dans le système d'espaces publics
- Forme urbaine : échelle humainement appréhendable, lisibilité de l'espace, homogénéité (éviter des barrières faisant de l'espace public un puzzle non appréhendable)

*Créer des espaces publics de qualité favorisant un environnement de vie et de travail attractif et diversifié*

*S'appuyer sur l'espace public pour développer l'identité des lieux, aménager les parvis des lieux identitaires*

*Garantir la qualité de l'environnement, du vert et de la nature en ville en renforçant sa présence dans l'espace public*

*Assurer le fonctionnement et l'attractivité des es-paces publics par rapport à leurs usages spécifiques au quotidien et d'éventuels usages ponctuels*

- Esthétique : l'aspect esthétique est primordial pour assurer la multiplication des usages en un lieu et son identité. Le sentiment de sécurité dans l'espace public en découle aussi.
- Identité : un lieu dont l'identité est forte est un point de repère pour ses habitants qui peuvent alors se l'approprier et s'y rencontrer
- Histoire : l'espace public fait la ville et dépend de son histoire. Cette histoire qui se traduit peut-être en une ambiance, est préservée.

L'application différenciée de ces critères vise à créer des espaces publics de qualité favorisant un environnement de vie et de travail attractif et divers.

**Qualité architecturale, patrimoine, identité**

Les espaces publics sont aussi un des facteurs clés pour développer l'identité des lieux. L'identité d'un lieu peut être décrite comme ce qui permet de le différencier de son contexte, et l'espace public peut être tout au moins un support au développement d'identités. Or l'identité est souvent liée au vécu, à l'histoire d'un lieu, ou à ses qualités architecturales ou environnementales. Ces qualités doivent être mises en valeur.

Concrètement, dans l'espace urbain, ses places et ses rues, il s'agit de mettre en valeur les éléments architecturaux et patrimoniaux qui font de l'espace public ce qu'il est, en aménageant par exemple les parvis des lieux identitaires, en mettant en lumière des bâtiments admirables, en les rendant praticables, etc. Par la même, on valorisera alors aussi le patrimoine urbanistique et architectural en promouvant un usage accru de l'espace public, nécessaire pour améliorer l'attractivité culturelle, touristique ou commerciale d'un lieu.

Il s'agit aussi dans l'espace public de conserver les richesses biologiques en ville en alliant nature et urbanisation, et de mettre en valeur les richesses de l'environnement à l'intérieur du tissu bâti notamment en réservant l'espace nécessaire pour les remises à ciel ouvert de cours d'eau. L'espace public contribue ainsi à garantir la qualité de l'environnement, du vert et de la nature en ville en renforçant leur présence dans la vie quotidienne.

**Présence du vert dans l'espace public**



*Hassel (D)*



*Zürich*

**Figure 75 : Images de référence**

L'identité des lieux et les éléments patrimoniaux doivent aussi être mis en valeur par le développement de réseaux d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables, incitant les habitants à redécouvrir leur ville et promouvant le tourisme.

**Adaptabilité**

Des usages divers peuvent être appropriés pour un même espace public, et cette diversité doit être non seulement admise, mais promue dans les différents espaces publics principaux (centralités cantonales, centralités de quartier, boulevards). Une certaine souplesse, marge de manœuvre doit être réfléchie lors de l'aménagement des espaces publics, afin de supporter l'usage planifié pour le quotidien et pour un usage ponctuel différent. Le Boulevard de Pérolles par exemple peut être une voie de transit un jour, un marché un autre jour, ou accueillir un marathon, une exposition, etc.

A l'échelle du quartier, cette souplesse est d'autant plus déterminante qu'elle va permettre ou non l'appropriation de l'espace public par les habitants. Un exercice encore plus difficile consiste à planifier les espaces publics par rapport à des usages dont on n'a pas encore connaissance aujourd'hui. Ainsi il s'agit aussi de garantir des espaces publics non-animés et "non-déterminés" par rapport à leurs usages de base, pour une appropriation spontanée et diverse par la population, en acceptant de prendre le risque que ces espaces restent longtemps non-animés.

Globalement, il s'agit alors d'assurer le fonctionnement et l'attractivité des espaces publics par rapport à leurs usages spécifiques au quotidien et d'éventuels usages particuliers ponctuels en ne surchargeant pas l'espace public avec des aménagements qui orientent l'usage. Si nécessaire, les usages doivent être hiérarchisés pour identifier les priorités et ajuster les compromis, et pour ainsi donner la bonne réponse en matière d'aménagement.

## 4.1.5. Principes pour les centralités

### E.2. Assurer et renforcer le rôle des espaces publics comme catalyseurs de la vie publique ainsi que du développement urbain

*Valoriser les espaces publics générateurs de la ville et porteurs de la vie publique en augmentant leur attractivité et leurs fonctions complémentaires pour la vitalité de la ville*

*Augmenter la capacité des espaces publics générateurs de la ville de promouvoir les échanges et l'interaction nécessaires à une vie sociale riche et à une dynamique économique diversifiée*

La croissance démographique de la ville (habitants et emplois) sera accueillie en bonne partie dans les quartiers qui avaient été créés sous l'influence du succès de la voiture dans le 20ème siècle, autour des routes pénétrantes et vers l'autoroute.

La qualification des espaces publics de centralité dans ces quartiers est déjà aujourd'hui une urgence. Le PA2 Fribourg situe ces quartiers à l'intérieur de l'agglomération compacte, secteur dans lequel un caractère et des densités urbains sont visés à moyen long terme. La "reconquête de la ville pour l'habitant " que l'on peut observer partout en Suisse ou en Europe commence à s'étendre sur les quartiers voisins aux Centres Villes.

Cette tendance sera encore accentuée par la croissance future de ces quartiers en cours du processus de densification de la ville.

Ainsi, les espaces publics des centralités, générateurs de la ville et porteurs de la vie publique doivent être valorisés en augmentant leur attractivité et leurs fonctions complémentaires pour la vitalité de la ville. Ainsi, leur capacité de promouvoir les échanges et l'interaction nécessaires à une vie sociale riche et à une dynamique économique diversifiée sera augmentée et deviendra appropriée pour une ville de la taille et du rayonnement de Fribourg, notamment par rapport aux besoins toujours plus diversifiés des habitants et usagers de la ville.

Renforcer et valoriser les centralités, c'est aussi s'appuyer sur les espaces publics "générateurs de la ville" pour soutenir et animer le processus de requalification et de densification des quartiers.

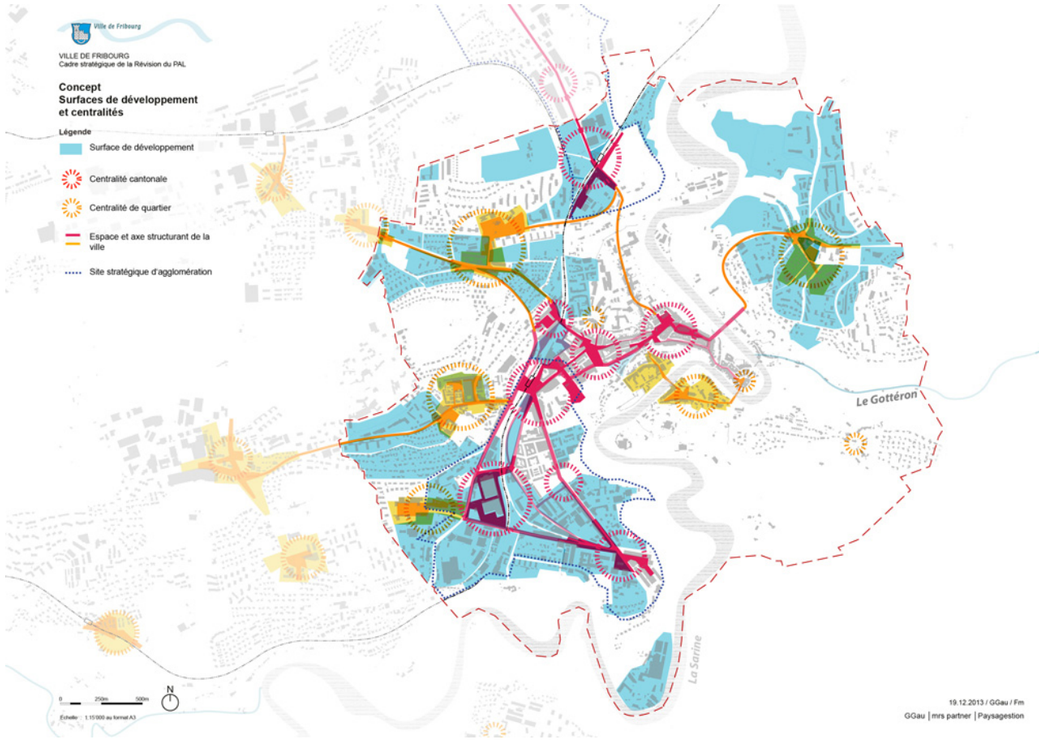



**Figure 76 : Carte illustrative – densification et réseau des espaces publics des centralités**

## E.3. Valoriser les espaces publics des centralités cantonales, premiers espaces publics générateurs de la ville

*Augmenter l'attractivité des centralités cantonales et leur capacité d'accueillir une diversité d'usages grande et en évolution permanente*

*Assurer la capacité des centralités cantonales d'accueillir les quantités d'usagers participant à la vie sociale et économique quotidienne en ville, ainsi que l'orientation et la sécurité de ces usagers*

*Promouvoir la diversité et la complémentarité des espaces publics des centralités cantonales en matière d'usages en lien avec les équipements et offres publiques dans et autour de ces espaces, par des aménagements différenciés*

**Caractère des centralités cantonales**

Les centralités cantonales – l'Arc à fonctions centrales et St-Léonard – combinent plusieurs fonctions, associent plusieurs équipements à vocation publique, sont au croisement de plusieurs axes et liens des réseaux divers de transports et regroupent plusieurs types d'espaces.

Au sein de l'Arc à fonctions centrales p.ex., la place de la gare combine des fonctions d'intermodalité avec des fonctions de transit, de séjour, de rencontre, … Elle est bordée de plusieurs équipements, de nombreux commerces et cafés-restaurants. Elle est composée de deux grands espaces (qui pourraient être des grandes places mais qui n'en sont pas aujourd'hui), de nombreux espaces rues et axes de déplacements majeurs y mènent.

**Principales lignes d'action**

Afin qu'ils puissent continuer à jouer leur rôle d'espaces principaux pour les échanges et l'interaction pour tous les usagers et visiteurs de la ville, il faut assurer et augmenter leur attractivité et leur capacité d'accueillir une grande diversité d'usages et en évolution permanente.

Au-delà de la question de l'attractivité de ces espaces, il y a aussi une composante quantitative importante : accueillir les quantités d'usagers participant à la vie sociale et économique quotidienne et temporelle en ville, ainsi que l'orientation et la sécurité de ces usagers. Alors qu'il ne sera pas possible d'agrandir ces espaces dans leur contexte, il reste une marge de manœuvre importante dans la gestion des différents usages dans ces espaces, autant dans l'espace que dans le temps. Il s'agit p.ex. d'augmenter les surfaces disponibles pour les flux croissants de piétons en appliquant de manière conséquente les principes de coexistence entre différents modes de transport dans les espaces publics sous forte pression.

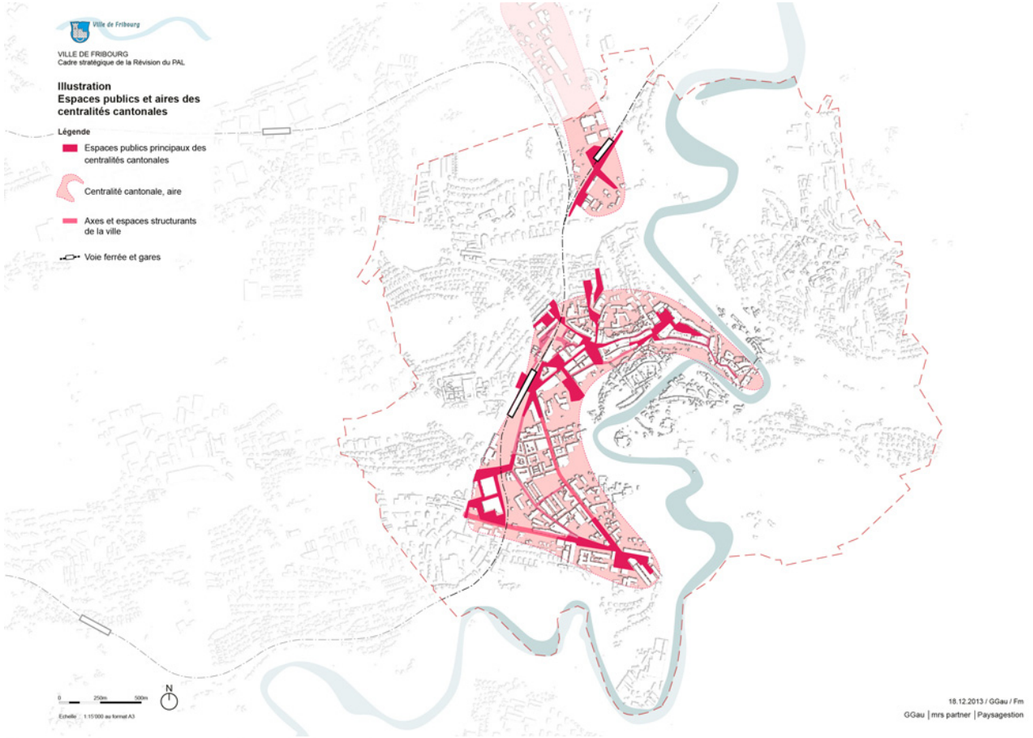



**Figure 77 : Les espaces publics principaux des centralités cantonales**

Au-delà des urgences qualitatives et quantitatives, la croissance démographique et la consolidation et le renforcement du rôle de la ville en tant que capitale cantonale suggèrent que des services au public (culturel, commerciaux, administratifs, autres) supplémentaires puissent être accueillis dans les centralités cantonales. Ainsi, il s'agit de promouvoir la diversité et la complémentarité des espaces publics des centralités cantonales en matière d'usages en lien avec les équipements et offres publiques dans et autour de ces espaces, par des aménagements différenciés.

**Place de la gare**

*Problèmes*

- Dominance de l'usage automobile
- Espace public très fragmenté
- Zones de partage improvisées peu lisibles et mal situées
- Mobilier urbain inexistant
- Aucune possibilité de s'assoir
- Usage exclusif du bitume
- Parc à vélo saturé
- Qualité des aménagements

*Potentiels*

- Forte fréquentation
- Identité, repère dans la ville
- Situation en plein centre de la ville, nœuds des principaux axes
- Possibilité de gagner beaucoup d'espace sur la route
- Mixité des fonctions et des usages

Les espaces publics de la Place de la gare




**Figure 78 : Image illustrative**



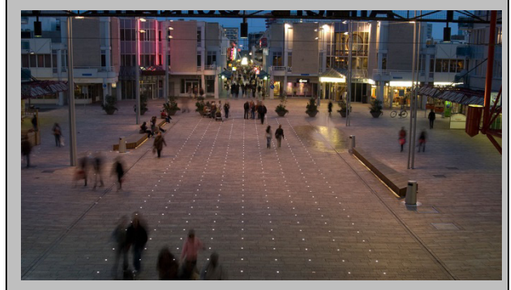
*Zürich (gare Enge)*



*Renens (VD)*



*Berne (gare centrale)*



*Almere (NL)*

**Figure 79 : Images de référence**

**Parvis de la Cathédrale**

*Problèmes*

- Dominance de la voirie à usage automobile
- Espace public très fragmenté
- Mobilier urbain insuffisant: un seul banc
- Usage majoritaire du bitume
- Les places de parc couvrent la majorité des espaces sans circulation
- Vitalité: peu de fonctions et de commerces
- Qualité des aménagements
- Fréquentation limitée

*Potentiels*

- Identité du lieu, repère dans la ville
- Passé culturel important, bâtiments historiques
- Situation: centre-ville: proche de la Sarine
- Possibilité de gagner beaucoup d'espace sur la route
- Mixité des fonctions et des usages

Les espaces publics du parvis de la Cathédrale




**Figure 80 : Image illustrative**



*Fribourg (en 1850)*



*Chalon-sur-Saône (F)*



*Old Montreal*

**Figure 81 : Images de référence**

## E.4. Valoriser et aménager les espaces publics des centralités de quartier dans des périmètres appropriés pour fédérer l'échange et la vie publique à l'échelle locale

*Mettre à disposition et aménager des espaces publics suffisamment grands et attractifs à l'échelle des quartiers par rapport aux besoins de la population future, dans des périmètres intégrant et reliant les équipements publics et commerciaux ainsi que les services au public*

*Porter une attention particulière par rapport aux besoins quotidiens des familles, des jeunes et des personnes âgées*

*Contribuer à l'identité des quartiers avec l'aménagement des espaces publics de leurs centralités*

*Mettre les centralités de quartier en valeur comme entrées de ville dans le réseau d'espaces publics*

**Enjeu pour les centralités de quartier**

Les centralités de quartier sont souvent constituées d'un carrefour de flux, intégrant un arrêt de transports en communs et quelques services, commerces, équipements de portée locale.

Le grand enjeu pour la plupart des centralités locales, est de les sortir de la typologie de carrefour et de dégager un ou des espaces permettant aux activités de centralité de se déployer. Ces activités, qu'elles concernent l'usage direct de l'espace public ou l'interaction de cet espace avec les services alentours sont souvent atrophiées et nécessitent également un redéploiement.

Dans les quartiers, des places et espaces suffisamment grandes et attractives doivent être mis à disposition pour la vie quotidienne autour des équipements scolaires, les offres commerciales et les services au public, notamment pour les enfants, les jeunes et les personnes âgées. La question de la compacité y est cependant cruciale puisqu'il s'agit d'offrir des espaces conviviaux, accueillants, sécurisants.

Ils doivent pouvoir accueillir tous les équipements, offres commerciales et services au public contribuant à la vie publique des quartiers.

**Principales lignes d'action**

Dans le but de fédérer l'échange et la vie publique à l'échelle locale, il s'agira ainsi de mettre à disposition et aménager des espaces publics suffisamment grands et attractifs à l'échelle des quartiers par rapport aux besoins de la population future, dans des périmètres intégrant et reliant les équipements publics et commerciaux ainsi que les services au public.

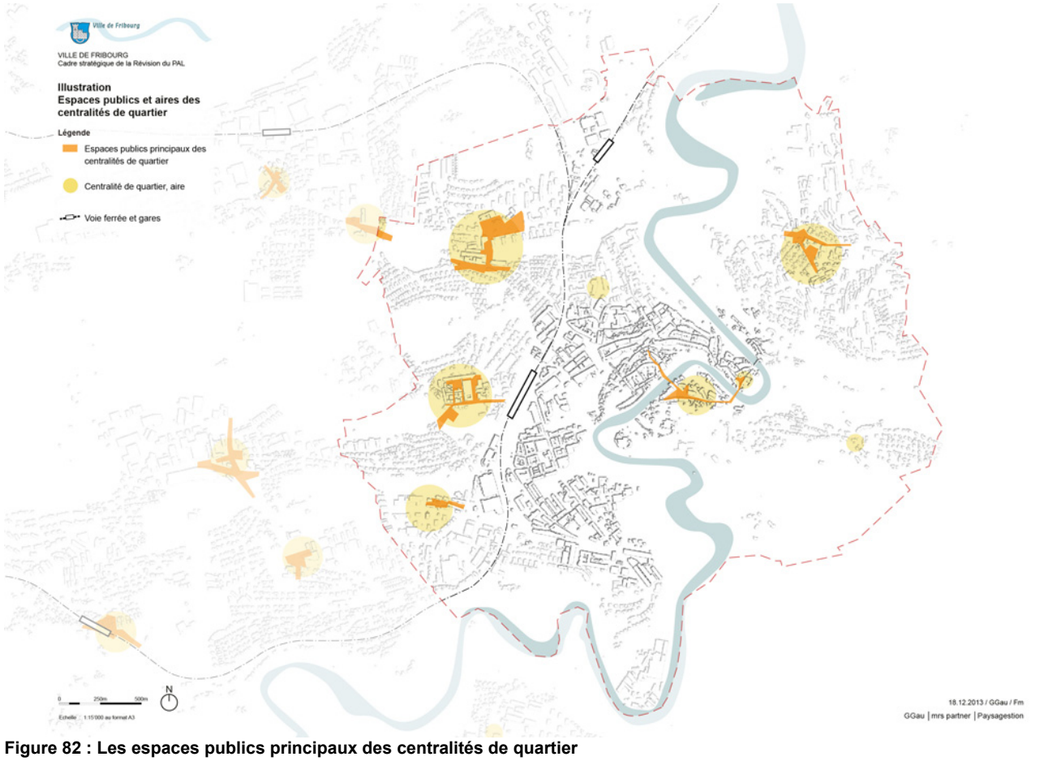



**Figure 82 : Les espaces publics principaux des centralités de quartier**

Une attention particulière est à porter aux besoins quotidiens des familles, des jeunes et des personnes âgées. Ce sont les principaux usagers des offres dans les centralités de quartier, soit autour des écoles, soit par rapport aux offres commerciales et de restauration et les services au public.

Un autre aspect à considérer de manière sensible, notamment en lien avec la transformation parfois considérable des quartiers à l'horizon 2030, est celui de la contribution de l'aménagement et de l'animation des espaces publics des centralités à l'identité des quartiers : c'est dans ces espaces ou se manifeste l'expression d'une vie sociale vivante, saine et intense.

Finalement, dans le 21ème siècle et dans un tissu urbain continu entre la ville-centre et les communes voisines, les entrées de ville sont constituées essentiellement par des lieux de vie publique. Ainsi, les centralités de quartier, lieux où le passage entre "ville compacte" et "périphérie urbaine / urbanisations périphériques" se manifeste, sont à mettre en valeur comme nouvelles entrées de ville dans le réseau d'espaces publics. Cela concerne notamment la centralité de quartier du Schönberg, alors que celle de Bourguillon paraît trop isolée (manque de continuité d'urbanisation jusqu'aux autres quartiers de la ville) et que celles du Jura, de Beauregard, de Beaumont font partie de systèmes de centralités de quartier s'étendant dans l'urbanisation continue de l'agglomération compacte sur les communes voisines de Givisiez et de Villars-sur-Glâne.

**Centralités de quartier aménagées**



*La Baule (F)*



*Banyoles (E)*



*Tokyo*



*Bordeaux*

**Figure 83 : Images de référence**

## E.5. Améliorer l'accessibilité des centralités depuis les quartiers ainsi que depuis la ville et l'agglomération, en fonction de leurs usages

*Structurer, ouvrir et aménager les accès piétons et cyclables aux centralités depuis les quartiers : créer un réseau fin d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables de rabattement à l'échelle des centralités cantonales et de quartier, pour favoriser la MD sur les courtes distances*

*Améliorer l'accessibilité des centralités en TP depuis la ville et l'agglomération en fonction de leur rayonnement et de leurs usages, faciliter les liens entre centralités*

*Garantir et améliorer l'accessibilité des aires piétonnes principales par des TP en leur cœur*

Les centralités n'ont pas été définies par le fait qu'elles sont desservies par les transports publics urbains structurants, mais plutôt parce qu'il y a des équipements publics et parce que la vie publique des quartiers, de la ville ou de l'agglomération y converge.

Tout de même, leur accessibilité en TP et MD, depuis les autres centralités et depuis leur contexte local est essentielle.

A l'échelle des quartiers, il s'agit de structurer, ouvrir et aménager les accès piétons et cyclables aux centralités. Cela implique la valorisation et la création d'un réseau fin d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables de rabattement à l'échelle des centralités cantonales et de quartier, pour favoriser la MD sur les courtes distances (marche jusqu'à 0.5 à 1km et vélo jusqu'à 2 à 4km).

A l'échelle de la ville et de l'agglomération, il est indispensable d'améliorer l'accessibilité des centralités en TP en fonction de leur rayonnement et de leurs usages, et de faciliter les liens entre centralités. Les TP sont non seulement un moyen efficace pour amener les usagers aux centralités et aux équipements présents, ils sont aussi plus compatibles avec les flux piétonniers dans les centralités que les véhicules privés. En plus, les TP contribuent à une image positive de la ville, alors que la voiture est de plus en plus porteuse d'une image négative suburbaine.

Avant tout pour l'Arc à fonctions centrales il s'agit aussi de garantir et d'améliorer l'accessibilité de cette aire piétonne principale par des TP en son cœur.

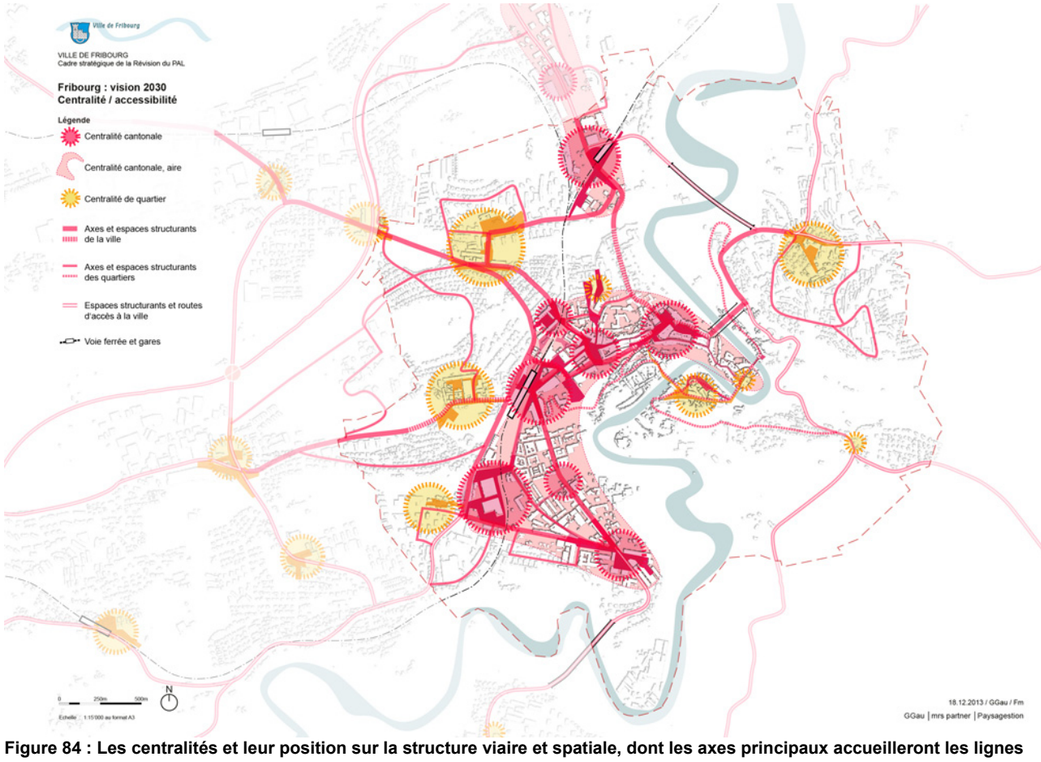



**Figure 84 : Les centralités et leur position sur la structure viaire et spatiale, dont les axes principaux accueilleront les lignes de TP structurantes**

### 4.1.6. Principes réseau et système des espaces publics

#### E.6. Tisser un réseau d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables attractif et confortable qui assure une lisibilité spatiale de la structure de la ville par l'usager

*Il est essentiel de porter un regard global sur le réseau d'espaces publics de façon à en assurer le bon fonctionnement. Cela comprend notamment :*

- *La cohérence du système*
- *La continuité du système*
- *La clarté et la lisibilité du réseau*
- *L'orientation*

*Cohérence du système : entre autres, compléter les centralités urbaines par un système de lieux d'échanges et de rencontre à l'échelle locale, y compris des espaces semi-publics / semi-privés compris dans les développements urbains*

**Facteurs du bon fonctionnement d'un réseau d'espaces publics**

Le bon fonctionnement des espaces publics est global, il dépend de leur bonne interconnectivité, de leur complémentarité, de leur interdépendance. Il est donc essentiel de porter un regard global sur le réseau d'espaces publics de façon à en assurer le bon fonctionnement :

- La cohérence du système : emboitement des échelles et complémentarité des espaces
- La continuité du système :
  - intégration des espaces à un ensemble
  - trame des déplacements MD entre centralités, des périphéries vers le centre, entre les quartiers
  - praticabilité : interaction des MD avec TC, TIM
  - interactions entre TC, TIM, MD dans l'espace public (coexistence, priorisation, répartition des surfaces)
- La clarté / lisibilité du réseau :
  - hiérarchie du réseau
  - continuité des aménagements : matérialité des sols, du mobilier, …
- Orientation :
  - par vues sur la ville depuis la ville
  - par identification de points de repère
  - par signalétique

A l'échelle des quartiers, ce système en réseau doit favoriser la mobilité douce sur de courtes distances, et permettre le désenclavement des lieux et secteurs de ville isolés et fragmentés, surmonter les blocages et ruptures en ville.




**Figure 85 : Carte illustrative du réseau des espaces publics et ouverts**

**Cohérence du système**

La cohérence du système renvoie à l'emboitement des échelles : chaque lieu doit pouvoir disposer de l'espace public qui lui correspond, en termes d'échelle de rayonnement et de rapport au contexte. Il ne doit plus y avoir de lieux sans espaces publics, pour chaque échelle de leur traitement. Ainsi, il est important pour l'attractivité de la ville et des quartiers de compléter les centralités urbaines par un système de lieux d'échanges et de rencontre à l'échelle locale, y compris des espaces semi-publics / semi-privés compris dans les développements urbains.

En plus, la cohérence du système renvoie aussi à la diversité des usages et des aménagements à l'échelle de la ville. La diversité des espaces publics provient de leur situation spécifique dans un contexte particulier et de l'échelle de leur usage ainsi que des pratiques qui y sont rendues possibles par leur aménagement.

Cette diversité des usages et des aménagements incite les usagers à utiliser tous les espaces publics, ou à préférer ceux qui leur correspondent le mieux, se déplacer d'un espace à l'autre au gré de ses envies, c'est la garantie d'un réseau d'espaces publics actif et cohérent. C'est dynamiser toutes les centralités cantonales plutôt que de tout laisser étouffer dans une seule, c'est valoriser chaque centralité locale pour elle-même mais aussi dans son réseau, c'est réserver surprise et diversité dans les pratiques urbaines.

*Continuité du système des espaces publics :*

*… développer un réseau d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables continu et attractif à l'échelle de la ville, constitué de liaisons radiales vers le centre et de liaisons interquartiers, capable de favoriser la mobilité douce pour ses bienfaits en matière de qualité de vie et de santé*

*… désenclaver des lieux / secteurs de ville isolés et fragmentés, et surmonter les blocages et ruptures en ville par un réseau d'espaces publics et de liaisons mobilité douce attractif et continu*

*… intégrer et amplifier la qualité et l'intensité du réseau des espaces publics en s'appuyant sur le réseau vert à toutes les échelles de la ville (espaces ouverts structurants à l'échelle de la ville, réseau vert fin à l'échelle des quartiers)*

*… connecter les espaces verts aux espaces publics afin de garantir un "accès au vert en 3 minutes"*

*… assurer la continuité des espaces publics avec les urbanisations contigües des communes voisines (ex : centralités et / ou sites stratégiques partagés)*

*Soutenir et augmenter la lisibilité de la structure viaire et spatiale de la ville par des aménagements de l'espace public adaptés à leur contexte, complétant l'évolution du tissu urbain alentours*

**Continuité du système**

**1. échanges interquartiers et entre centralités**

La continuité du système est la condition pour que les liens entre les espaces publics soient actifs et que les espaces forment un ensemble pas simplement fictif ou physique, mais aussi dans les pratiques.

Assurer continuité et cohérence du système, c'est assurer les liaisons depuis les quartiers périphériques et les centralités locales vers les centralités cantonales. Mais c'est aussi créer et dynamiser les liaisons entre les centralités locales, entre les différents quartiers. Cela implique le développement d'un réseau d'espaces publics et de liaisons piétonnes et cyclables continu et attractif à l'échelle de la ville, constitué de liaisons radiales vers le centre et de liaisons interquartiers, capable de favoriser la mobilité douce pour ses bienfaits en matière de qualité de vie et de santé.

Le maillage entre les espaces publics est primordial. Des espaces trop éloignés l'un de l'autre ou trop éloignés de l'intensité urbaine ne seront pas perçus comme simultanément praticables. Si les espaces sont éloignés et qu'il n'y a ni possibilité ni raison de resserrer le maillage à cet endroit, c'est le lien entre les espaces qui devrait être animé : il doit permettre d'autres usages que le simple déplacement de l'un à l'autre, comporter un intérêt en soi (par exemple espaces de détente / de pause, valorisation des panoramas, variété des aménagements sur la longueur du parcours,…).

**2. cheminements MD et intermodalité**

La continuité du système c'est avant tout la continuité des cheminements en modes doux : traiter et en gérer au mieux tous les endroits où les modes doux sont en conflit avec transports en commun et transports motorisés, en donnant la priorité aux modes doux. Mais aussi désenclaver des lieux / secteurs de ville isolés et fragmentés, et surmonter les blocages et ruptures en ville par un réseau d'espaces publics et de liaisons mobilité douce attractif et continu.

La gestion de l'intermodalité, si elle peut être perçue comme un facteur d'animation des centralités et des espaces publics, est aussi un élément important de la continuité du système : des arrêts de transports en commun pensés en interaction avec les espaces publics, avec les services et équipements ou avec les lignes complémentaires, ou les parkings relais ; des cheminements piétons qui laissent toujours la possibilité de changer de mode de transport, … sont la garantie du fonctionnement de cette intermodalité.

**3. continuité avec les espaces ouverts**

Le réseau d'espaces publics est complété par le réseau des espaces de respiration (voir chapitre 4.3) pour former le système complet des espaces ouverts. La qualité et l'intensité du réseau des espaces publics sont à intégrer et à amplifier en s'appuyant sur le réseau vert à toutes les échelles de la ville (espaces ouverts structurants à l'échelle de la ville, réseau vert fin à l'échelle des quartiers). La connexion des espaces verts aux espaces publics est nécessaire afin de garantir un "accès au vert en 3 minutes" (slogan du PA2 Fribourg).

**4. continuité avec les urbanisations contigües**

Enfin, il est indispensable d'assurer la continuité des espaces publics avec les urbanisations contigües des communes voisines, autant dans les centralités et sites stratégiques partagés (p.ex. centralité de quartier Jura – Chassotte, site stratégique Plateau d'Agy – Portes de Fribourg) que le long les axes urbains structurants et à l'échelle locale des quartiers. Les urbanisations de Fribourg et des communes voisines sont contigües.

Dans ce réseau d'espaces publics, les entrées de ville doivent aussi être mises en valeur, pour que le visiteur, habitant, pendulaire, touriste se sente immédiatement en ville, favorisant alors l'identification à la ville de Fribourg.

**Clarté et lisibilité du réseau (image mentale)**

La clarté et la lisibilité du réseau d'espaces publics dépend essentiellement :

- De la hiérarchisation des espaces et des liens
- De la continuité des aménagements (matériaux, …)

**1. hiérarchisation des espaces et des liens**

La hiérarchie des espaces publics et des liens est nécessaire pour faciliter l'usage par les différents types d'usagers (habitants, visiteurs, touristes, …). Elle s'articule à travers des choix en matière d'aménagement qui se basent sur une diversité d'exigences, notamment :

- Importance d'un espace public en tant que centralité ou lieu d'échange d'un contexte local
- Usages à accueillir voire à faciliter dans un espace public (notamment séjour contre transit)
- Typologie du réseau viaire et gabarit fonctionnel (structure viaire et spatiale de la ville)
- Gestion de la mobilité, coexistence, priorité donnée aux modes dans l'espace et dans le temps
- Typologies bâties et vertes du contexte, perméabilité spatiale et visuelle

L'enjeu est de tisser un réseau d'espace publics et de liaisons piétonnes et cyclables non seulement lisible pour lui-même, mais qui assure en même temps une lisibilité spatiale de la structure de la ville par l'usager.

**2. continuité des aménagements**

Les éléments constitutifs du réseau et leurs liens doivent être perceptibles comme un tout, une évidence dans la représentation que l'on s'en fait. Il s'agit de soutenir et d'augmenter la lisibilité de la structure viaire et spatiale de la ville par des aménagements de l'espace public adaptés à leur contexte, complétant l'évolution du tissu urbain alentours.

Cette lisibilité du système peut être atteinte au travers de son unicité de traitement : une sorte de "signature" pour un élément ou secteur urbain précis voire pour l'ensemble de la ville de Fribourg, au travers par exemple d'une charte d'utilisation de mobilier urbain, un design spécifique de ces éléments, une unicité ou une ligne d'usage des matériaux de sol, des principes d'éclairage … Ces éléments aident l'usager au quotidien de se repérer dans l'espace, de manière incitative ou informative.

*Mettre en valeur l'identité des lieux et le rayonnement des éléments patrimoniaux en développant le réseau d'espaces publics lié à leur accessibilité et à leur rayonnement*

*Intégrer l'aménagement des espaces ouverts existants ou potentiels dans le développement futur des projets urbains majeurs, afin d'en assurer la faisabilité et de connecter les espaces publics entre eux*

**Orientation (mettre en scène la ville)**

Enfin, bien s'orienter dans le réseau d'espaces publics est la garantie de le pratiquer avec facilité et plaisir.

Tout d'abord, il s'agit de mettre en avant les marqueurs spatiaux de la ville : que ce soient des monuments, des bâtiments dont la fonction les rend spécifiques, des espaces aux caractéristiques spécifiques ou des végétaux remarquables, ces éléments participent à l'identité des lieux et aident en ce sens à se situer. Par exemple on sait que la cathédrale se trouve à proximité du pont des Zähringen ; d'aussi loin que l'on voit la cathédrale on sait que c'est dans cette direction qu'il faut aller pour se rendre depuis le centre jusqu'à Schönberg. Ou bien, le parc de Pérolles permet de savoir que l'on se trouve bien à Pérolles et non à Cardinal.

Il s'agit également de profiter des vues sur la ville qu'offrent certain espaces pour se repérer. Les belvédères, les parcours en balcon, améliorent globalement la perception de l'espace urbain et permettent de situer l'endroit où nous nous trouvons par rapport au reste de la ville (voir thématique des vue dans le chapitre 4.3).

Enfin, il s'agit de mettre en valeur l'identité des lieux et le rayonnement des éléments patrimoniaux en développant le réseau d'espaces publics lié à leur accessibilité et à leur rayonnement. Cela incitera les habitants à redécouvrir la ville par la promenade et à promouvoir le tourisme.

**Au niveau opérationnel**

Dans les projets urbains majeur (projets fédérateurs et stratégiques, voir chapitre 5), il s'agit de :

- Intégrer l'aménagement des espaces ouverts existants ou potentiels, afin d'en assurer la faisabilité et de connecter les espaces publics entre eux
- Renforcer les nœuds principaux dans le réseau. Par exemple, le site de Cardinal doit devenir un nœud important du réseau d'espaces publics en ville et relier le quartier excentré de Beaumont au Plateau de Pérolles et à la gare de Fribourg.

## E.7. Valoriser les espaces publics le long des axes structurants de transports publics

*Structurer et valoriser l'espace public des 3 axes structurants de la ville (et du cœur de l'agglomération), requalifier et adapter l'espace public au contexte urbain et aux besoins de la MD, contribuer à la priorisation des TP, diminuer la dominance du TIM*

*Créer des espaces publics de qualité et en profondeur dans les quartiers, favorisant un bon accès aux arrêts TP, en particulier aux noeuds TP et troncs communs TP*

*Profiter de la mise en œuvre des axes structurants TP et de leur valeur d'image pour favoriser le développement de lieux d'échange locaux (notamment autour des noeuds TP) support de la vie publique et complémentaires aux centralités de quartier voisines*

*Utiliser la dynamique de projet des axes structurants TP pour revitaliser la ville, vivifier ses espaces publics et renforcer les liaisons mobilité douce*

De manière générale, les espaces publics associés au développement des axes structurants TP doivent être valorisés, ce qui veut dire renforcer le binôme "TP et espaces publics" (voir chapitre 4.4.6, principe F.9.). Les axes structurants TP constituent les colonnes vertébrales des trois axes urbains structurants du PA2 Fribourg. A l'échelle de la ville, ces colonnes vertébrales sont les espaces publics les plus importants après les centralités (qu'elles traversent, et auxquelles elles appartiennent en partie, notamment dans l'Arc à fonctions centrales : p.ex. route des Alpes).

En vue de leur importance en tant qu'espaces publics, il est indispensable de revoir la gestion de la mobilité et la répartition de l'espace sur ces axes. Notamment, il est important de structurer et valoriser l'espace public des 3 axes, de requalifier et adapter l'espace public au contexte urbain et aux besoins de la MD, de contribuer à la priorisation des TP, de diminuer la dominance du TIM.

Au-delà de l'action directe sur les axes, il s'agit d'exploiter leur potentiel de colonne vertébrale aussi dans les systèmes d'espaces publics de qualité et en profondeur dans les quartiers, favorisant un bon accès aux arrêts TP, en particulier aux nœuds TP et troncs communs TP

Au niveau opérationnel, il s'agit de profiter de la mise en œuvre des axes structurants TP et de leur valeur d'image pour favoriser le développement de lieux d'échange locaux (notamment autour des nœuds TP), supports de la vie publique et complémentaires aux centralités de quartier voisins. Utiliser la dynamique de projet des axes structurants TP permettra de revitaliser la ville, de vivifier ses espaces publics, de connecter les quartiers entre eux et de renforcer les liaisons mobilité douce.

**Valorisation d'espaces rue avec des TP urbains structurants**



*Strasbourg*



*Berne*

**Figure 86 : Images de référence (photo mrs)**

## E.8. Assurer la mise en réseau et la qualité des espaces publics en parallèle à la transformation et densification du tissu urbain existant

*Renouveler et aménager l'espace public des divers tissus urbains en parallèle à leur densification et transformation, garantir et améliorer la perméabilité entre quartiers*

*Aménager les espaces publics en priorité en fonction de leurs rôles social et / ou environnemental*

"Garantir et augmenter la qualité de vie à Fribourg en parallèle à la densification et à l'intensification de la vie d'ici à 2030 " : le lien que ce slogan établit entre l'objectif global de la qualité de vie en ville et l'enjeu majeur de la densification ne doit pas seulement se traduire au niveau stratégique de la planification (nouveau PAL), mais aussi dans les actions concrètes au quotidien. Ainsi, il s'agit de :

- Renouveler et aménager l'espace public des divers tissus urbains en parallèle à leur densification et transformation, garantir et améliorer la perméabilité entre quartiers
- Aménager les espaces publics en priorité en fonction de leurs rôles social et / ou environnemental

La stratégie dynamique sur l'accueil de la croissance démographique (habitants et emplois), présentée dans le chapitre 4.5, comprend à titre illustratif des études sur les typologies du bâti et les densités souhaitables dans différents secteurs et quartiers de la ville, précisément pour donner des premières pistes comment l'enjeu de l'espace public à l'échelle locale rentre dans les projets de transformation et de densification urbaine, et quelles typologies répondent au mieux à cet enjeu.

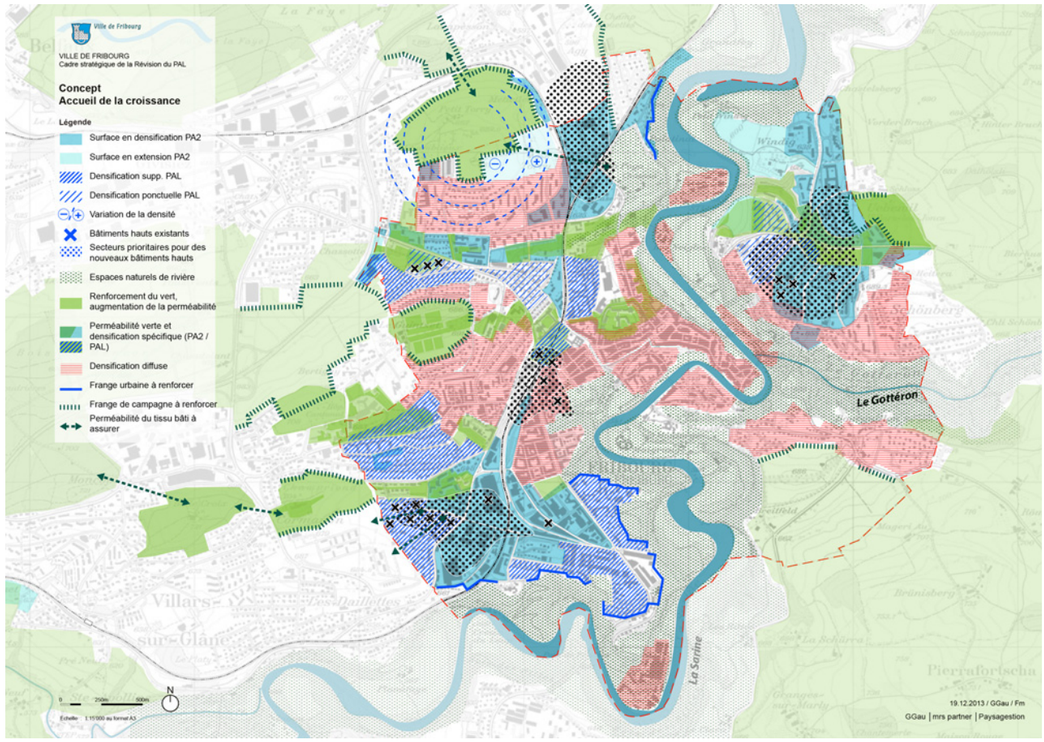



**Figure 87 : Carte illustrative des surfaces de développement prioritaires (voir chapitre 4.5). La mise en réseau et la qualité des espaces publics à l'échelle locale et des projets doit être assurée en même temps que les secteurs sont transformés et densifiés.**

### 4.1.7. Principes transversaux

#### E.9. Différencier et adapter la gestion de la mobilité dans les espaces publics selon les exigences et la sensibilité de la vie publique ainsi que de la MD

*Décélérer les TIM et TP dans les aires piétonnes principales...*

*... et en contrepartie : les "accélerer" en-dehors de ces aires*

Ce qui a été dit de manière dispersé dans les chapitres précédents sur la mobilité par rapport aux espaces publics est ici présenté et complété de manière synthétique.

En matière de mobilité, l'important est de garantir et d'améliorer l'accessibilité des espaces publics et aires piétonnes principales par des transports publics qui desservent les centralités en leur cœur. Pour les centralités, il sera important de :

- Décélérer les TIM et TP dans les aires piétonnes principales …
- ... et en contrepartie : les "accélérer" (garantir leur fluidité) en-dehors de ces aires

Au sein des espaces publics, la gestion de la mobilité doit être différenciée et adaptée selon les exigences et la sensibilité de la vie publique ainsi que de la mobilité douce, laquelle doit systématiquement être priorisée selon les principes de coexistence.

**Partage de l'espace-place : coexistence, priorités pour la MD et les TP**



*Situation actuelle centralité du Schönberg*



*Zürich, Schwamendingerplatz*

**Figure 88 : Images de référence**

## E.10. Valoriser l'espace-rue en redistribuant les priorités entre modes en faveur de la MD et des TP, réduire la dominance de l'espace public par le TIM

*Valoriser le centre-ville, les centralités de quartier et les axes structurants en diminuant l'emprise du TIM (tant circulant que stationné) sur l'espace-rue au profit d'un redépoloiement de la vie urbaine et des déplacements MD*

*Requalifier les routes et carrefours des secteurs sensibles pour créer des espaces de vie attractifs et favorables au développement urbain*

*Structurer la hiérarchie du réseau TIM et gérer l'offre en stationnement de manière raisonnée pour que l'usage de TIM soit fortement restreint, ne soit plus indispensable, mais demeure possible dans certains cas*

L'espace-rue doit lui aussi être valorisé systématiquement, par la poursuite d'une politique d'aménagement visant à redistribuer les priorités, en particulier à réduire la dominance du TIM. La hiérarchie du réseau TIM doit être restructurée et l'offre de stationnement revue et gérée manière à libérer des surfaces pour la vie en ville et pour la MD, et à diminuer les nuisances dans les espaces publics sensibles.

Notamment, il s'agit de valoriser le centre-ville, les centralités de quartier et les axes structurants en diminuant l'emprise du TIM (tant circulant que stationné) sur l'espace-rue au profit d'un redéploiement de la vie urbaine et des déplacements MD, et d'une diminution des nuisances.

Les routes et carrefours des secteurs sensibles doivent être requalifiés pour créer des espaces de vie attractifs et favorables au développement urbain.

La hiérarchie du réseau TIM doit être structurée, l'offre en stationnement géré de manière raisonnée pour que l'usage de TIM soit fortement restreint, ne soit plus indispensable, mais demeure possible dans certains cas (distance, capacité à se mouvoir, cargaison importante, urgence).

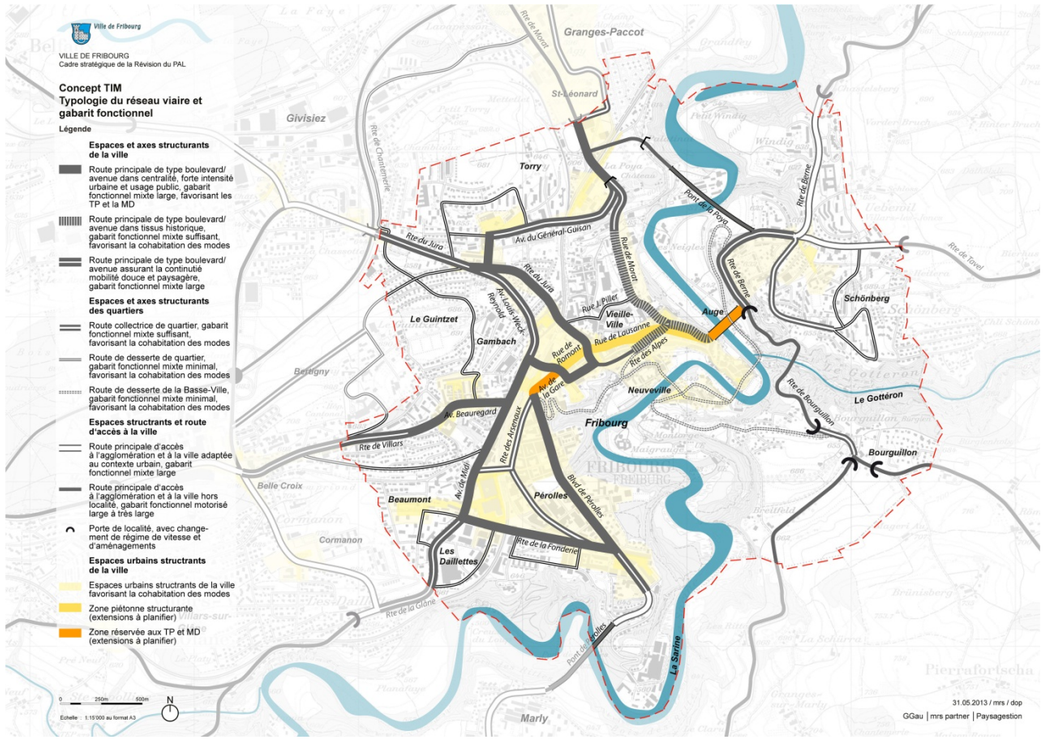



**Figure 89 : Carte de la typologie du réseau viaire et gabarit fonctionnel : la structure viaire et spatial et la présence des différents modes de transport dans les espaces publics de la ville**

### 4.1.8. Lignes directrices des espaces publics

Le plan des lignes directrices de la page suivant suivante constitue la base pour l'élaboration des plans directeurs du volet B.

**Légende pour le plan des lignes directrices des espaces publics**

***Centralités cantonales***

***E***lles regroupent plusieurs équipements au rayonnement cantonal, des services, les espaces publics fréquentés. Une forte mixité fonctionnelle les caractérise également.

***Centralités de quartier***

Elles concentrent la vie publique des quartiers : équipements, services et espaces publics, noeuds de transports. Leur rayonnement est local.

***Espaces publics de la ville : Places et rues (normalement : minérales)***

Le réseau d'espaces publics support des centralités, de leur mise en relation étroite, et des déplacements intra-urbains. Il est à la fois diversifié et adapté aux contextes locaux, mais aussi continu, identifiable et unitaire.

***Liens manquants ou à améliorer***

Pour compléter le réseau d'espaces publics jusque dans les centralités les plus éloignées, certains liens en modes doux sont à améliorer ou à créer

***Espaces naturels prolongeant les respirations de la ville à l'extérieur de celle-ci : collines et drumlins, bords de la Sarine***

Le park système et les espaces verts de la ville sont connectés aux espaces naturels en dehors de la ville : pénétrantes agricoles, collines vertes, bords naturels de la Sarine.

***Espaces naturels de la ville, espaces verts et park système,***

L'ensemble des espaces de respiration de la ville, à l'interface d'une part avec le milieu naturel (pénétrantes agricoles, collines vertes et bords de la Sarine) et d'autre part avec la ville intense et son réseau d'espaces publics.

**Tableau 2 : Légende détaillée du "plan directeur des espaces publics"**

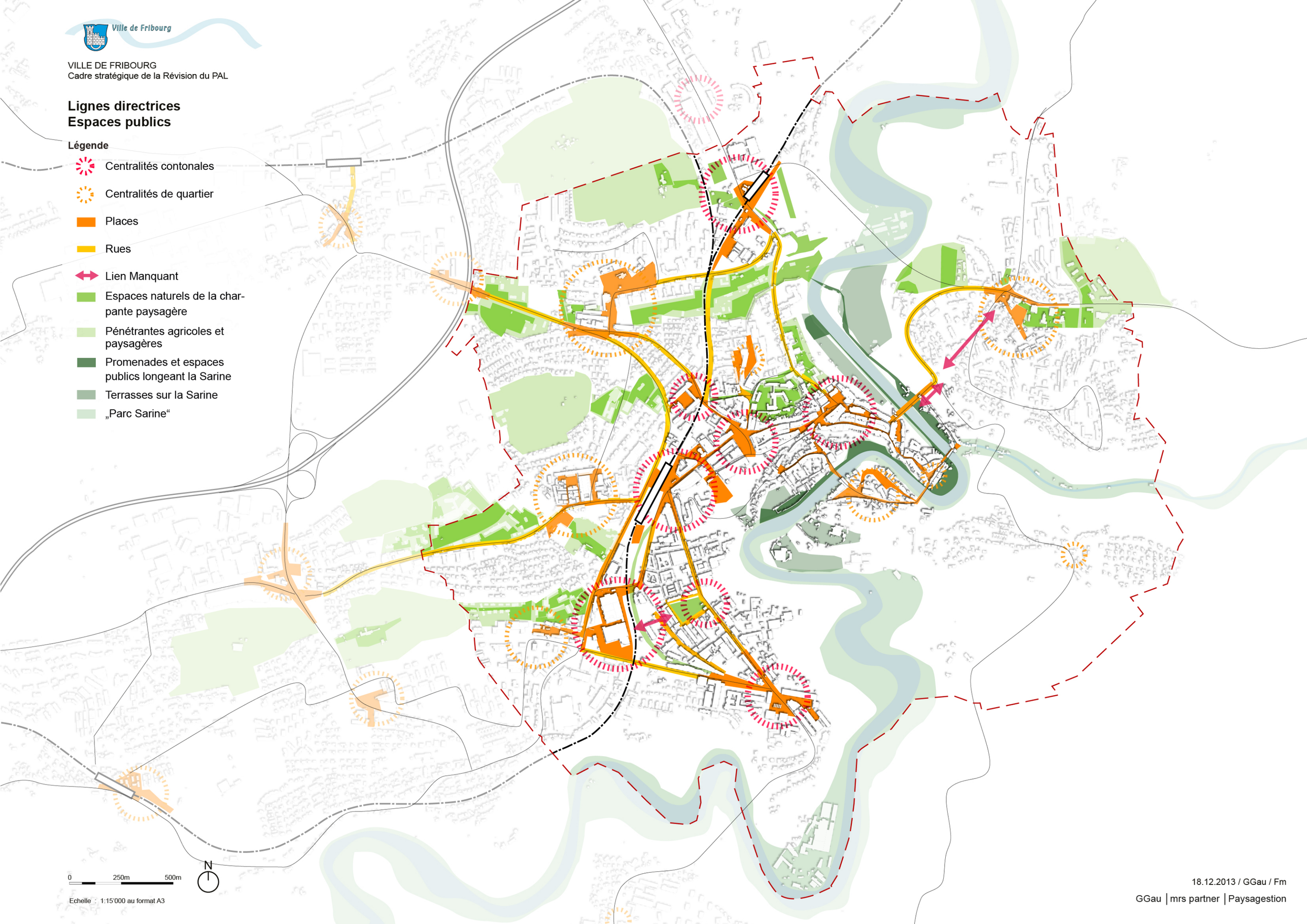
Ville de Fribourg

VILLE DE FRIBOURG
Cadre stratégique de la Révision du PAL

# Lignes directrices
# Espaces publics

**Légende**

- Centralités contonales
- Centralités de quartier
- Places
- Rues
- Lien Manquant
- Espaces naturels de la charpante paysagère
- Pénétrantes agricoles et paysagères
- Promenades et espaces publics longeant la Sarine
- Terrasses sur la Sarine
- „Parc Sarine“




Echelle : 1:15'000 au format A3

18.12.2013 / GGau / Fm

GGau | mrs partner | Paysagestion

## 4.2. Favoriser une vie urbaine intense

### 4.2.1. Importance de l'intensité de vie en ville

*Vivre la ville pleinement : une ville attractive avec des offres variées et complémentaires pour tous les usagers – habitants, salariés, visiteurs*

*Deux champs d'action principaux :*

- *Animation des espaces publics*
- *Mixités fonctionnelle et sociale dans les quartiers*

*Rééquilibrer la balance entre l'Arc à fonctions centrales et les centralités de quartier*

*Le dosage des fonctions, les affectations et les usages de l'espace public ainsi que les mixités fonctionnelle et sociale : un moyen pour affirmer les identités des lieux et des quartiers*

*Deux plans directeurs :*

- *Plan directeur de l'animation de la vie publique*
- *Plan directeur du dosage des fonctions*

**L'intensité de vie en ville**

L'Intensité de vie en ville est un facteur fondamental de la qualité de vie. Elle est directement orientée vers :

- Les gens (tous les usagers de la ville)
- Leurs interactions et échanges
- Les échanges entre les lieux
- Les temporalités et les fréquences de différentes activités, différents usages.

L'intensité, c'est la capacité de la ville à offrir des facilités, services, aménités, et à varier les plaisirs, à encourager l'envie de vivre la ville pleinement, du Schönberg au Beaumont, de Bourguillon au Petit Torry.

Pour que les gens habitent et fréquentent leur contexte de vie immédiat, chaque quartier doit disposer des fonctions de base, comme le préconisait le PAL'91.

En même temps, il faut pouvoir accéder aux aménités des autres quartiers, à pied, à vélo, ou en bus.

**Assurer une masse critique d'usagers**

La notion de masse critique de la population utilisant les lieux et les équipements joue un rôle important dans l'intensité de la vie urbaine. Il s'agit de la quantité de gens nécessaires pour assurer la rentabilité et la faisabilité de certaines offres ; ici des offres de base pour la vie locale des quartiers.

Cette masse critique évolue (croît) avec la mobilité des gens : pour qu'une centralité de quartier avec tous les services de base (santé, commerces, écoles, …) fonctionne aujourd'hui, il faut avoir un bassin d'usagers plus important qu'auparavant, pour balancer la facilité des déplacements à l'Arc à fonctions centrales et aux grandes zones commerciales.

**Deux champs d'action principaux**

L'intensité de vie en ville est déterminée par deux champs d'actions complémentaires :

- Animation des espaces publics
- Mixités fonctionnelle et sociale dans les quartiers

L'animation des espaces publics, notamment dans les centralités, constitue le fond pour faciliter et promouvoir les échanges et les interactions entre les différents groupes sociaux et d'usagers.

Les mixités fonctionnelle et sociale sont importantes pour promouvoir les échanges dans le contexte local et facilitent une vie sociale locale et de quartier enrichie, au soutien des activités des associations. L'objectif est d'augmenter ces mixités dans les contextes avec un besoin particulier de stimulation d'échanges, d'activation de la vie sociale, de consolidation de structures sensibles et affaiblies économiquement (p.ex. activités industrielles aux Daillettes) en les valorisant par la présence d'autres fonctions.

**Les échanges entre les lieux**

Une thématique transversale concerne l'intensification des échanges entre les lieux, par la diversité des programmes dans la ville, des espaces publics et de leur animation, et par la facilité d'y accéder.

L'intensité urbaine doit être réfléchie comme concept à mettre en œuvre. Sa bonne organisation permet de prioriser les développements urbains et les mesures dans les réseaux infrastructurels par rapport à leur contribution à la vie publique et aux échanges entre les quartiers. Une bonne organisation de la localisation et du dosage des fonctions est donc une condition au développement d'une ville mixte, gage de l'urbanité, de la convivialité et de la durabilité. A Fribourg, elle doit notamment viser à rééquilibrer la balance entre l'Arc à fonctions centrales et les centralités de quartier.

**Contribution à l'identité des lieux**

Par ailleurs, le dosage des fonctions, les affectations et les usages de l'espace public ainsi que les mixités fonctionnelle et sociale doivent être un moyen d'affirmer les identités des lieux et des quartiers.

**Le Plan directeur de l'animation de la vie publique et plan directeur du dosage des fonctions**

La stratégie dynamique "favoriser une vie urbaine intense " se traduit en deux plans directeurs :

Le Plan directeur de l'animation de la vie publique met en avant les types d'usages souhaitables dans les différents espaces publics principaux (notamment centralités cantonales et de quartier) ainsi que les mixités fonctionnelle et sociale visées. Cela a des implications importantes concernant :

- L'aménagement des espaces publics
- Les prescriptions architecturales concernant les bâtiments jouxtant les espaces publics (hauteur du rez-de-chaussée, …)
- Les typologies du bâti à réaliser (bâtiment industriel avec surélévation bureaux, diversité des typologies résidentielles dans un quartier à mixité sociale élevée, …)

Le Plan directeur du dosage des fonctions identifie :

- Les zones à haute ou moyenne intensité de fonctions publiques
- Les zones avec rez-de-chaussée publics obligatoires

Ces aspects se traduisent directement en prescriptions en matière d'affectation et de typologies du bâti, en complément aux prescriptions déductibles du Plan directeur de l'animation de la vie publique.

### 4.2.2. Analyse : Situation actuelle

*Une diversité d'usages des espaces publics insuffisante par rapport aux besoins et exigences des usagers*

*Des espaces publics inappropriés pour accueillir et faciliter la diversité d'usages croissante, dans l'espace et dans le temps*

*Un potentiel des espaces publics sous-exploité ...*

*... les besoins des habitants dépassant l'offre de plus en plus*

**Une faible diversité d'usages**

A part un certain manque d'espaces appropriés pour l'interaction et les échanges, notamment en vue de la croissance démographique prévue (voir chapitre 4.1) le constat général sur les espaces publics à Fribourg est :

- Une diversité limitée entre les espaces : les espaces sont plutôt semblables, en dimensions et en usages
- Peu de diversité au sein des espaces eux-mêmes : des espaces publics plutôt monofonctionnels, ne permettent pas de combiner plusieurs activités ou d'interactions entre les usagers
- Des disparités importantes entre espaces surfréquentés et espaces trop peu fréquentés
- Des espaces publics à aménager, dans lesquels l'intensité de la vie publique ne peut aujourd'hui se déployer pleinement alors que des pratiques existent pour certains

**Un potentiel sous-exploité**

Le potentiel des espaces publics à Fribourg est donc relativement sous-exploité : les besoins des habitants dépassent l'offre.

Le redéploiement du réseau des espaces publics va permettre de développer les usages qui manquent dans les zones déficientes. Il faut anticiper sur les grands projets de développement de l'agglomération et de la ville, car ils vont créer une nouvelle demande.

**Ségrégations fonctionnelle et sociale**

Malgré la compacité de la ville de Fribourg, une analyse qualitative des quartiers par rapport à leur identité sociale suggère qu'il existe des secteurs importants plutôt ségrégués d'un point de vue social. Cela fragmente la ville et complique la promotion d'une vie publique locale riche et intégratrice.

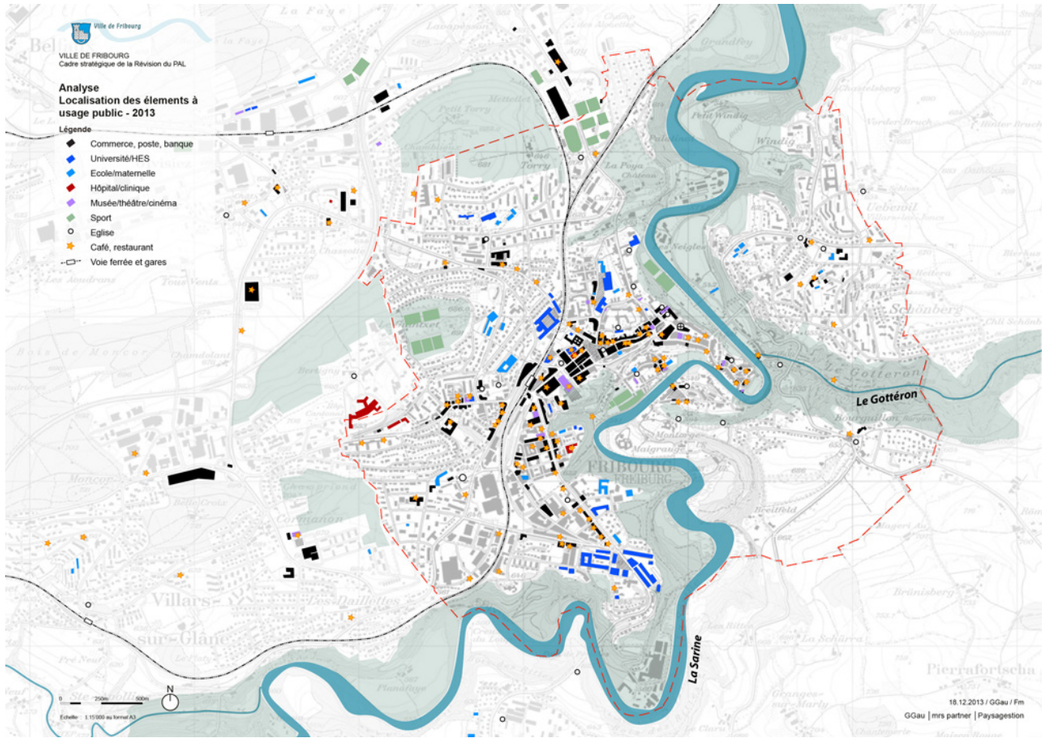



**Figure 90 : Carte illustrative des équipements, services et offres publics (état 2013)**

Quant à la mixité fonctionnelle :

- La concentration des emplois sur l'Arc à fonctions centrales ainsi que St-Léonard est presque exclusive, alors que les centralités de quartier pourraient bénéficier d'une vitalisation par une mixité habitants-emplois plus importante
- Les développements autour des Daillettes (Cardinal, Beaumont), le positionnement du secteur (intégration dans le site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal), la densité plutôt faible actuellement suggèrent que les activités industrielles présentes peuvent être complétées par une diversité élevée en matière d'emplois.

**Dosage des fonctions dans les planifications précédentes et d'ordre supérieur**

Dans le PAL'91, le dosage des fonctions était une thématique très présente, mais se limitait essentiellement à l'Arc à fonctions centrales.

Le PA2 Fribourg ne développait la thématique pas de manière systématique dans le sens que l'animation des espaces publics était mis en avant comme intérêt global pour l'axe de la vie publique et les centralités d'agglomération, alors que les affectations souhaitables des surfaces en développement étaient déterminées globalement sans tenir compte des besoins en matière de mixités fonctionnelle et sociale.

### 4.2.3. Plan des principes

| | |
|---|---|
| **4.2 favoriser l'intensité urbaine et la vitalité des centralités** | |
| **// intensité, vitalité et animation //** | |
| **4.2.4 Principes de l'animation de la vie publique dans les espaces publics** | |
| I.1. | Augmenter la qualité de vie des habitants et usagers de la ville par une **vie publique, sociale et économique diverse et intense** |
| I.2. | D**ésigner, hiérarchiser et promouvoir les secteurs prioritaires pour l'accueil d'équipements, de commerces et de services au public**, pour structurer et qualifier le territoire de la ville et en assurer la vitalité |
| I.3. | Assurer l'**animation des centralités cantonales** par une intensité et une diversité d'usages élevée |
| I.4. | **Dynamiser la ville, et notamment les centralités de quartier et les axes structurants** au-delà du centre historique et de l'arc à fonctions centrales |
| **4.2.5 Principes mixités sociale et fonctionnelle** | |
| I.5. | Favoriser une **mixité sociale favorable à la vitalité de la ville** |
| I.6. | Favoriser une **mixité fonctionnelle favorable aux cercles de vie de proximité** et aux mobilités durables |
| **4.2.6 Principes transversaux** | |
| I.7. | Soutenir l'intensité urbaine quotidienne et exceptionnelle (évènements, usages temporels) par une **accessibilité multimodale appropriée** |

### 4.2.4. Principes de l'animation de la vie publique dans les espaces publics

#### I.1. Augmenter la qualité de vie des habitants et usagers de la ville par une vie publique, sociale et économique diverse et intense

*A l'échelle de la ville et des quartiers, promouvoir les conditions cadre favorables à l'accueil d'une multitude et d'une diversité d'interactions et d'échanges susceptibles d'activer une grande diversité de "publics Fribourgeois"*

*Promouvoir et admettre des usages divers et appropriés dans les espaces publics, que ce soit au quotidien ou pour des évènements particuliers*

*Garder des espaces publics non-animés et non-déterminés par rapport à leurs usages de base, pour une appropriation diversifiée spontanée par la population*

*Promouvoir l'identification de la population avec leur quartier par l'animation de la vie publique et sociale*

L'enjeu d'augmenter la qualité de vie en ville exige des actions parallèles sur le bâti, l'espace public, l'interaction sociale ainsi que le programme offert et l'animation. La rénovation et l'aménagement des espaces publics sont un élément indispensable (voir chapitre 4.1) mais doivent être complétés par l'animation de la vie publique dans ces mêmes espaces.

Ainsi, à l'échelle de la ville et des quartiers, il s'agit de promouvoir avec les moyens de la planification les conditions cadre favorables à l'accueil d'une multitude et d'une diversité d'interactions et d'échanges susceptibles d'activer une grande diversité de "publics Fribourgeois" : habitants, familles, jeunes, pendulaires, usagers, visiteurs, touristes, travailleurs…

Notamment, cela veut dire promouvoir et admettre des usages divers et appropriés dans les espaces publics, que ce soit au quotidien ou pour des évènements particuliers, au moyen :

- d'aménagements appropriés et "neutres " par rapport aux différents usages
- de la mise à disposition d'espaces bâtis voisins appropriés pour accueillir des fonctions contribuant à l'animation des espaces publics

Notamment à l'échelle locale, il est important de garder des espaces publics non-animés et non-déterminés par rapport à leurs usages de base, pour une appropriation diversifiée spontanée par la population en respectant les sensibilités du contexte local (bruit etc.).

Un aspect important de ce principe est d'utiliser l'animation de la vie publique et sociale pour promouvoir l'identification de la population avec leur quartier.

## I.2. Désigner, hiérarchiser et promouvoir les secteurs prioritaires pour l'accueil d'équipements, de commerces et de services au public, pour structurer et qualifier le territoire de la ville et en assurer la vitalité

*La bonne chose au bon endroit : économie de proximité*

*Augmenter l'attractivité des lieux de vie en favorisant une offre de services et commerces proche et diversifiée, adaptée aux besoins d'animation locaux*

*Assurer une offre ciblée et dosée et son évolution dans le temps par rapport aux besoins de la population*

*Assurer la complémentarité et la diversité dans l'offre aux échelles du Canton, de la ville, du quartier*

*Définir et appliquer une hiérarchie stricte du type et du rayonnement des fonctions orientées vers le public à accueillir dans chaque lieu / secteur*

*Favoriser une implantation des services au public, commerces et équipements fortement générateurs de déplacements en adéquation avec l'armature urbaine principale et le réseau des centralités*

*Assurer la bonne cohabitation et les synergies entre les centralités et la vie de leurs quartiers*

*Développer la vie publique, la mixité sociale et la mixité fonctionnelle en profondeur autour des espaces publics générateurs de la ville*

*Mutualiser les équipements et services dans les zones monofonctionnelles (zones d'activités et artisanales, autres)*

**La bonne chose au bon endroit**

Un des grands objectifs de la stratégie dynamique de l'intensité de vie est d'assurer que la bonne chose soit réalisée au bon endroit, dans l'idée d'une économie de proximité. Cela veut dire désigner, hiérarchiser et promouvoir les secteurs prioritaires pour l'accueil d'équipements, de commerces et de services au public, pour structurer et qualifier le territoire de la ville et en assurer la vitalité.

En détail, il s'agit de :

- Augmenter l'attractivité des lieux de vie en favorisant une offre de services et commerces proche et diversifiée, adaptée aux besoins d'animation locaux et aux capacités d'accueil d'une vie publique intense (offre appropriée de services de proximité dans les différents quartiers)
- Assurer une offre ciblée et dosée et son évolution dans le temps par rapport aux besoins de la population
- Assurer la complémentarité et la diversité dans l'offre aux échelles du Canton, de la ville, du quartier (type d'usages possibles)

Cela implique alors la définition et l'application d'une hiérarchie stricte du type et du rayonnement des services – équipements publics, commerces et services au public – à accueillir dans chaque lieu / secteur, pour éviter des incohérences entre accessibilité et emplacement des offres ainsi que la surabondance ou le manque locaux.

Au-delà de la cohérence entre accessibilité et emplacement, il est important de veiller à garantir une cohérence de l'emplacement aussi avec l'armature urbaine principale et le réseau des centralités, notamment en ce qui concerne l'implantation des services au public, commerces et équipements fortement générateurs de déplacements.

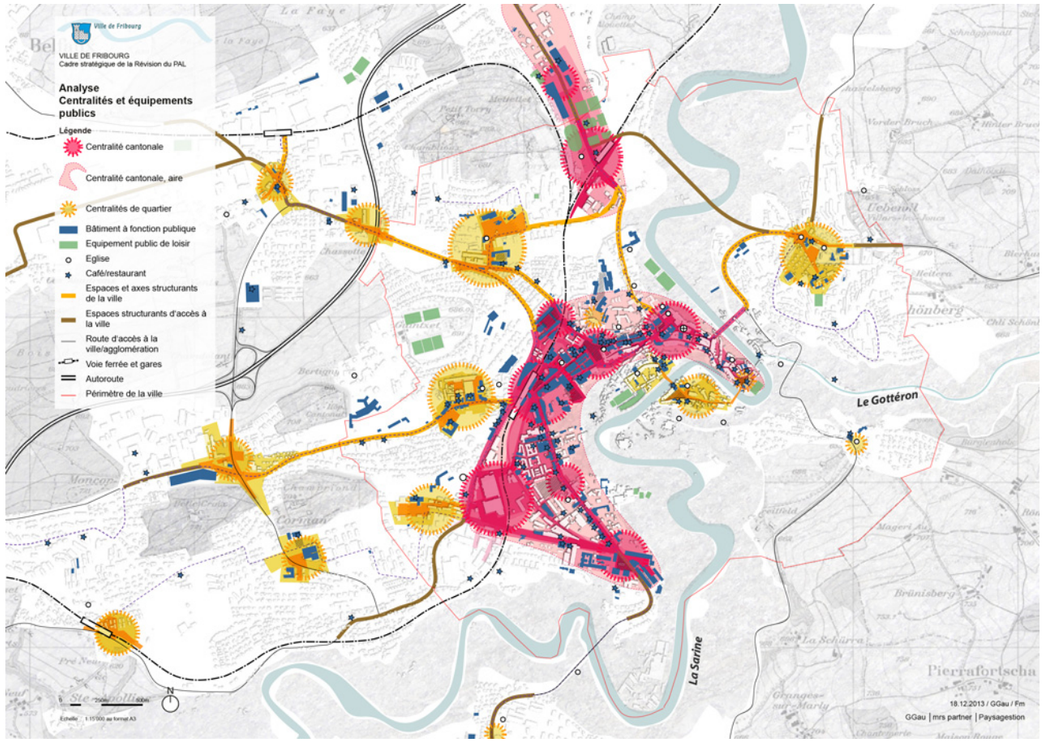



**Figure 91 : Carte illustrative : doter les centralités cantonales et de quartier avec les équipements, services et offres publics appropriés pour vitaliser leurs espaces publics et les échanges entre les habitants**

En détail, il s'agira notamment d'assurer la bonne cohabitation et les synergies entre les centralités et la vie de leurs quartiers pour promouvoir les échanges au quotidien à l'échelle locale.

A noter qu'il ne s'agit pas d'une distinction stricte et exclusive de la centralité d'un côté et de son quartier de l'autre, sinon de développer la vie publique, la mixité sociale et la mixité fonctionnelle ainsi que la continuité des espaces publics y associés en profondeur autour des centralités. Cela est notamment fondamental quand il s'agit d'espaces publics générateurs de la ville (voir chapitre 4.1).

En ce qui concerne les zones d'activités et artisanales ainsi que les autres zones monofonctionnelles, il sera important de contribuer à leur animation en créant les conditions cadre pour accueillir dans la mesure du possible des services de proximité et offres commerciales attractifs partagés. En plus, il y est important d'assurer que les fonctions de support – restauration, fitness, café, kiosque, … – ne soient pas internalisées dans une seule entreprise, mais qu'elles soient accessibles pour tous depuis l'espace public (équipements mutualisés).

*Animer les lieux identitaires, promouvoir la diversité de leurs usages en fonction des groupes cibles d'usagers*

*Contribuer à la vitalité publique et commerciale du centre-ville et des centralités de quartier en limitant la concurrence à l'échelle de l'agglomération et au-delà*

*Identifier les lieux et secteurs où l'accueil d'équipements publics et / ou commerces et / ou services au public n'est pas souhaitable pour des questions d'accessibilité ou d'intensité de l'animation générée*

**Contribuer à l'identité de la ville : les grands équipements**

Un enjeu et potentiel particulier de promotion de la vie publique réside dans l'animation des lieux identitaires, et dans la promotion de la diversité de leurs usages en fonction des groupes cibles d'usagers.

En premier lieu, cela concerne les grands équipements de formation, culturels et sportifs. Pour que la ville puisse rayonner à un niveau cantonal et régional, l'identification d'éléments marquants de la vie fribourgeoise, comme le stade de hockey ou l'université, doivent participer à la lisibilité de la ville.

Ceci en renforçant leur présence dans l'espace public (mise en valeur par l'aménagement) et surtout par la manière dont ils interagissent avec celui-ci. Les espaces publics doivent permettre à ces marqueurs d'identité de bien gérer les flux qu'ils génèrent, mais aussi de "sortir" un peu l'activité dans l'espace public.

**Complément 1 : Coordination à l'échelle de l'agglomération**

Dans l'esprit du PA2 et selon ses prescriptions, un complément important aux PAL sera de contribuer à la vitalité publique et commerciale du centre-ville et des centralités de quartier en limitant la concurrence à l'échelle de l'agglomération et au-delà

**Complément 2 : Les secteurs inappropriés pour l'accueil de services au public**

A part la promotion des secteurs voués à être animés, il est aussi nécessaire d'identifier les lieux et secteurs où l'accueil d'équipements publics et / ou commerces et / ou services au public n'est pas souhaitable pour des questions d'accessibilité ou d'incompatibilité de l'intensité de l'animation générée avec le contexte local. Il s'agit notamment des secteurs résidentiels non pas directement avoisinants aux centralités et aux axes structurants.

## I.3. Assurer l'animation des centralités cantonales par une intensité et une diversité d'usages élevée

*Concentrer les offres d'une intensité élevée dans les centralités cantonales*

*Garantir des surfaces de réserve suffisamment grandes et appropriées dans les centralités cantonales pour pouvoir accueillir des grands équipements publics supplémentaires*

*Différencier l'animation pour les espaces publics principaux ainsi que les divers secteurs des centralités cantonales, selon leur capacité d'accueil de grandes quantités d'usagers (dans l'espace et dans le temps) et leurs sensibilités particulières (sécurité, conflits entre usagers, nuisances)*

*Promouvoir le tourisme et l'évènementiel régional dans les centralités cantonales ainsi que dans le système des espaces ouverts principaux*

Les centralités cantonales sont marquées par la superposition d'une grande diversité d'exigences en matière d'usages et d'appropriation par les habitants et les autres usagers au quotidien, et les visiteurs occasionnels de la ville.

Il est important d'assurer qu'elles puissent continuer à jouer leur rôle, et à le renforcer en tant que première expression de l'importance de la ville de Fribourg comme capitale cantonale : Concentrer les offres d'une intensité élevée (fréquentation, rayonnement, durée : 24h / jour et 365 jours / an) dans les centralités cantonales (mixité fonctionnelle, offre de loisirs, animation)

Pour cela, il s'agit aussi de garantir des surfaces de réserve suffisamment grandes et appropriées dans les centralités cantonales (Arc à fonctions centrales et alentours de St-Léonard) pour pouvoir accueillir des grands équipements publics supplémentaires :

- A St-Léonard, ne pas forcément développer toutes les surfaces disponibles ou bien qui seront libérées à un certain moment avec des projets de bureaux, mais garder certaines surfaces réserves
- Dans l'Arc à fonctions centrales, assurer une visibilité de la demande de grands équipements commerciaux ou de services pour que les propriétaires du foncier en tiennent compte quand ils redéveloppent leurs propriétés ; de manière complémentaire la ville doit mener une politique foncière active dans ce secteur pour assurer cet intérêt à moyen long terme

L'Arc à fonctions centrales et St-Léonard (avec le site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes de Fribourg accroché) représentant des secteurs urbains grands, il faut aussi fortement différencier l'animation pour les espaces publics principaux ainsi que les divers secteurs des centralités cantonales, selon leur capacité d'accueil de grandes quantités d'usagers (dans l'espace et dans le temps) et leurs sensibilités particulières (sécurité, conflits entre usagers, nuisances)

A part les équipements et services au public pour les usagers au quotidien, un grand enjeu est aussi la promotion du tourisme et de l'évènementiel régional dans les centralités cantonales ainsi que dans le système des espaces ouverts principaux.

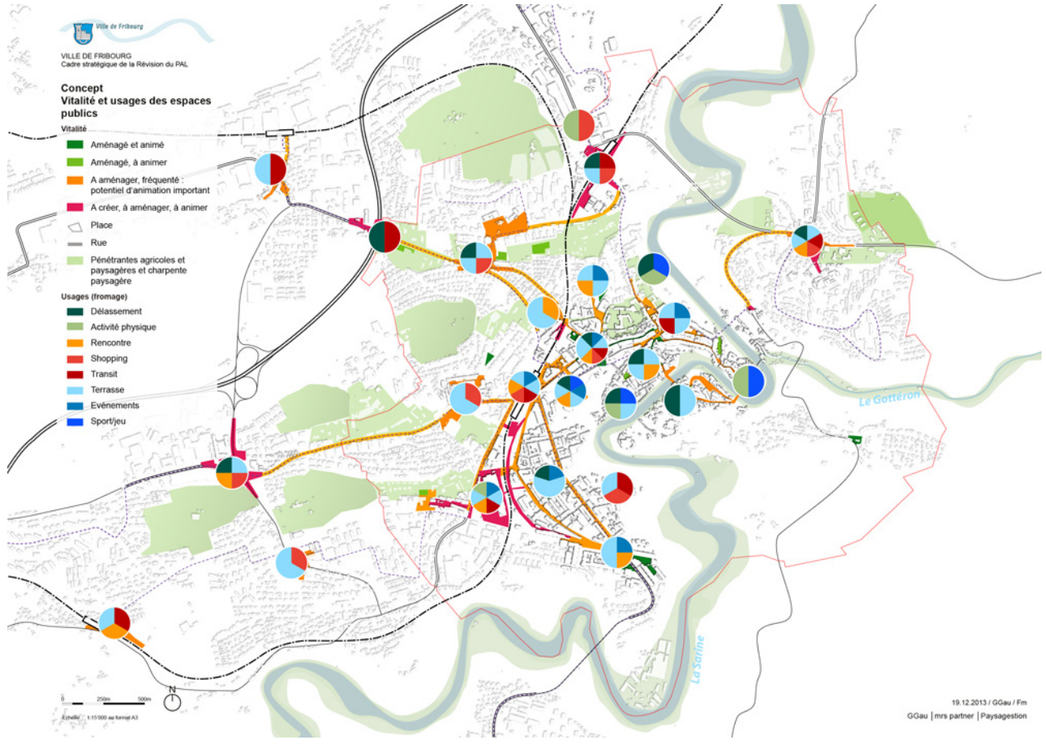



**Figure 92 : Carte illustrative d'une animation diversifiée et complémentaire des espaces publics, notamment dans les centralités cantonales et de quartier**

## I.4. Dynamiser la ville, et notamment les centralités de quartier et les axes structurants au-delà du centre historique et de l'Arc à fonctions centrales

*Ne pas sacraliser exclusivement l'Arc à fonctions centrales ; l'échelle du quartier comme paramètre de référence*

*Animer les lieux identitaires au-delà des centralités cantonales, promouvoir la diversité de leurs usages en fonction des groupes cibles d'usagers*

*Promouvoir l'usage de l'espace public en valorisant le patrimoine naturel, urbanistique et architectural*

*Animer et vivifier les centralités de quartier comme lieux de la vie quotidienne ; en faire des espaces publics vitaux et vivants*

*Garantir des surfaces suffisamment grandes et appropriées pour pouvoir accueillir des équipements publics de quartier, des offres commerciales et des services au public supplémentaires*

*Dynamiser la vie associative et la cohésion sociale dans les centralités de quartier, mais aussi dans les secteurs excentrés*

*Animer la vie publique quotidienne dans les axes urbains structurants en y accueillant des offres complémentaires aux centralités de quartier, afin d'y favoriser des usages autre que les fonctions de mobilité et transit*

A l'opposé du PAL'91, le nouveau PAL suggère que l'échelle du quartier soit un paramètre de référence fondamental pour les échanges et les interactions. Il vise à ne pas sacraliser exclusivement l'Arc à fonctions centrales et St-Léonard.

Dans cette logique, il est notamment important d'animer les lieux identitaires au-delà des centralités cantonales et de promouvoir la diversité de leurs usages en fonction des groupes cibles d'usagers. La valorisation du patrimoine naturel, urbanistique et architectural peut contribuer à la promotion de l'usage de l'espace public.

**Centralités de quartier**

A une échelle plus fine, les enjeux concernant les centralités de quartier sont pareils comme pour les centralités cantonales :

- Animer et vivifier les centralités de quartier comme lieux de la vie quotidienne ; en faire des espaces publics vitaux et vivants
- Garantir des surfaces suffisamment grandes et appropriées pour pouvoir accueillir des équipements publics de quartier, des offres commerciales et des services au public supplémentaires
- Promouvoir l'attractivité commerciale des centralités de quartier et leur capacité de satisfaire les besoins quotidiens de la population voisine

Il faut par contre définir le juste niveau d'approvisionnement par rapport à la demande. Les expériences récentes en Suisse (p.ex. à Zurich) suggèrent que la vivification des centralités de quartier ne peut pas être imposée par la ville, sinon qu'elle doit être portée par la population. Ainsi, le niveau d'approvisionnement dépend de la volonté de la population d'un quartier d'utiliser les services et offres locaux. Un point de départ intéressant peut être les groupes de personnes opérant plutôt dans des environnements locaux : familles, personnes âgées, jeunes. Pour ces groupes, l'offre en services décentralisés à l'échelle des quartiers est importante.

Un plus, la croissance démographique des quartiers du Schönberg, au pied du Torry, Beauregard et Beaumont attendue pour les prochains 20 ans suggère que des services supplémentaires à l'échelle de ces quartiers redeviennent viables. Un bon indicateur pour cela sont les évaluations des grossistes Coop et Migros concernant le "type " de magasin (taille, diversité de l'offre) ils sont prêts à réaliser dans un quartier. Dans certains cas il s'est avéré qu'un projet de valorisation d'une centralité de quartier par la ville a induit le grossiste présent de considérer le passage au prochain type de magasin plus grand (p.ex. quartier du Friesenberg, Zurich).

Pour compléter, il paraît important d'améliorer les conditions pour dynamiser la vie associative et la cohésion sociale dans les centralités de quartier, mais aussi dans les secteurs excentrés.

**Axes urbains structurants**

Pour compléter le spectre, la vie publique quotidienne doit être animée aussi dans les axes urbains structurants en y accueillant des offres complémentaires aux centralités de quartier, afin d'y favoriser des usages autre que les fonctions de mobilité et transit. L'animation de ces espaces est importante pour renforcer la présence des piétons et soutenir les changements des comportements de mobilité visés (voir chapitre 4.4).

## 4.2.5. Principes mixités sociale et fonctionnelle

### I.5. Favoriser une mixité sociale favorable à la vitalité de la ville

*Importance de garantir une masse critique pour réorienter la vie publique et assurer son fonctionnement, son attractivité et sa diversité*

*Ajuster la mixité sociale dans les quartiers et les secteurs de la ville en fonction des offres en matière de service public, d'accessibilité TP*

*Promouvoir la mixité sociale par une mixité et une diversité de l'offre résidentielle (typologies) pour éviter la ségrégation sociale, stimuler les échanges et les interactions et par là promouvoir la cohésion sociale*

*Assurer l'accès de tous les groupes sociaux aux espaces publics, voire aux équipements et aux services au public*

*Favoriser les échanges inter-quartiers*

Un des facteurs contribuant à la vitalité des quartiers et des échanges entre leurs habitants est la mixité sociale (sans qu'elle en soit la garantie). Elle est importante pour garantir une masse critique (minimale, mais aussi maximale en lien avec la taille des espaces disponibles) pour réorienter la vie publique et assurer son fonctionnement, son attractivité et sa diversité.

La Figure 93 présente de manière illustrative les quartiers dans lesquels il serait souhaitable d'augmenter la mixité sociale :

- en matière d'habitants dans les quartiers résidentiels,
- en matière d'usagers p.ex. dans la Ville historique

Entre autres, en vue de la croissance démographique et de la nécessité de densifier le tissu urbain existant, il est important d'ajuster la mixité sociale dans les quartiers et les secteurs de la ville en fonction des offres en matière de service public, d'accessibilité TP.

**Mixité sociale dans les quartiers résidentiels**

Dans les quartiers résidentiels, il est nécessaire d'assurer une offre en logements adaptée et suffisamment variée afin d'équilibrer la structure démographique en ville et – là où ça s'avère nécessaire – dans les quartiers. La contribution en matière de planification est de promouvoir la mixité sociale par une mixité et une diversité de l'offre résidentielle (typologies) pour éviter la ségrégation sociale, stimuler les échanges et les interactions et par là promouvoir la cohésion sociale. Cela peut compléter une politique de logement active de la part de la ville.

**Mixité sociale dans l'espace public**

A part l'animation des espaces publics par les divers usages (voir chapitre 4.2.4), un facteur important pour garantir et augmenter la mixité sociale dans l'espace public (si souhaitée) est d'assurer l'accès de tous les groupes sociaux (ou bien des groupes cibles) à ces espaces publics, voire aux équipements et aux services au public concernés.

En général, cela concerne aussi le besoin de favoriser les échanges interquartiers :

- par le renforcement de la complémentarité des sites d'attraction (ils doivent interagir)
- par la diversité des espaces publics

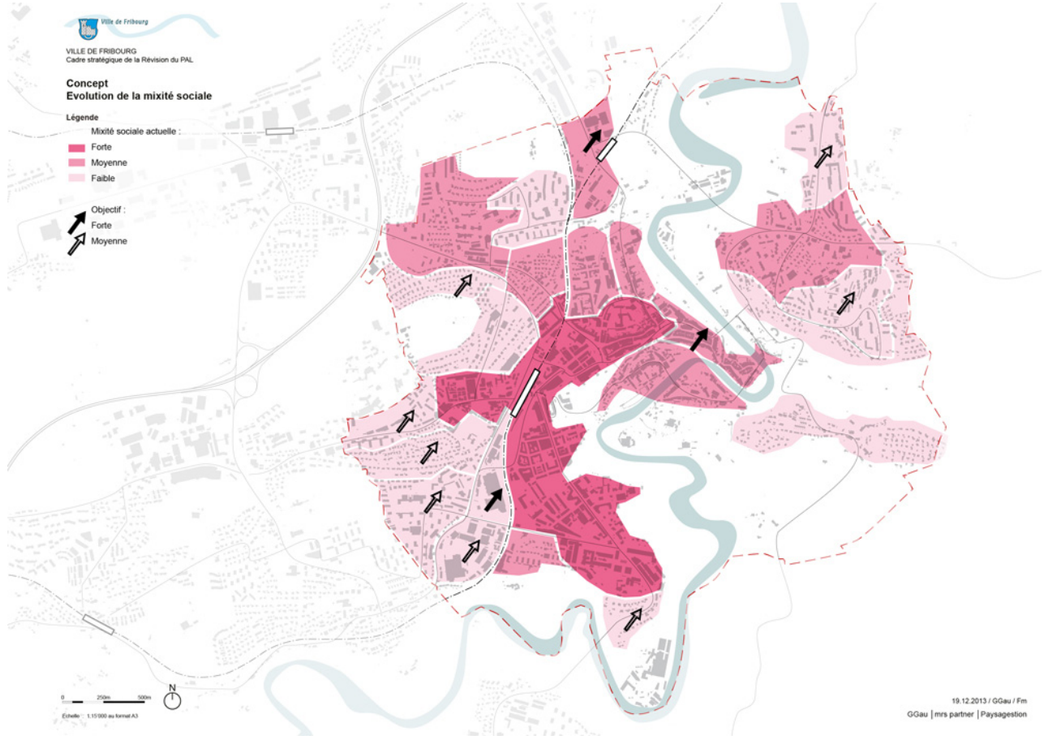



**Figure 93 : Carte illustrative mixité sociale**

## I.6. Favoriser une mixité fonctionnelle favorable aux cercles de vie de proximité et aux mobilités durables

*Favoriser la ville des courtes distances ; les échanges comme facteur d'innovation*

*Mixité fonctionnelle: entre habitants et emplois ...*

*... ou bien entre une diversité de types d'emplois (p.ex. entre activités industrielles et tertiaire)*

*Mixité entre habitants et emplois:*

- *Equilibrer les fonctions résidentielles et d'activités selon les caractéristiques fonctionnelles des différents lieux et secteurs de la ville*

- *Promouvoir la mixité fonctionnelle dans et autour des centralités cantonales et de quartier afin de les animer 24h / jour*

- *Conserver un poids de population résidente suffisant dans la ville en général, mais aussi par quartier / secteur*

- *Doser la mixité fonctionnelle dans les différents secteurs de la ville pour favoriser les mobilités durables dans les déplacements à l'échelle de la ville et du cœur d'agglomération*

*Diversité de types d'emplois: Assurer une mixité fonctionnelle dans les zones d'activités et artisanales*

**Mixité fonctionnelle entre habitants et emplois**

Dans l'idée de favoriser la ville des courtes distances et de vivifier certains secteurs de la ville (p.ex. centralités de quartier) au cours de la journée, il paraît important d'équilibrer les fonctions résidentielles et d'activités selon les caractéristiques fonctionnelles des différents lieux et secteurs de la ville.

Notamment, la mixité fonctionnelle entre habitants et emplois doit être promue dans et autour des centralités cantonales et de quartier afin de les animer 24h / jour : concentrer les services sur les noyaux vitaux, mais aussi conserver un poids de population résidente suffisant directement autour des centralités.

En-dehors des centralités, l'enjeu est complémentaire : il s'agit de conserver un poids de population résidente suffisant dans la ville en général, mais aussi par quartier / secteur. Dans une ville compacte comme Fribourg, il faut éviter des grandes zones de bureaux ou d'activités, qui auraient tendance de constituer des ghettos TIM en ville.

Dans cette logique, il est alors important de doser la mixité fonctionnelle dans les différents secteurs de la ville pour favoriser les mobilités durables dans les déplacements à l'échelle de la ville et du Cœur d'agglomération (Cœur de l'agglomération : voir PA2 Fribourg. Il s'agit de la Ville de Fribourg avec les urbanisations contigües des communes voisines de Villars-sur-Glâne, Givisiez et Granges-Paccot).

**Diversité de types d'emplois dans les zones industrielles**

Avec les Daillettes et la Pisciculture, il reste très peu de zones d'activités à Fribourg. Ces zones sont à conserver. Tout de même, il paraît important d'assurer une mixité fonctionnelle dans les zones d'activités et artisanales, dans le sens d'une diversification des types d'activités et d'emplois présents. D'un côté, notamment les Daillettes jouissent d'une excellente accessibilité, alors que la densité du bâti est très basse dans ce secteur. Rajouter des étages supplémentaires en dessus des actuels bâtiments industriels, pour d'autres activités industrielles, artisanales, d'innovation (en lien avec le projet Blue Factory sur le site de Cardinal) ou même des bureaux, paraît possible et serait souhaitable.

De l'autre côté, la diversification des types d'emplois présents dans ces secteurs contribue à l'animation des échanges, et ainsi aussi aux opportunités d'innovation pour les entreprises présentes.

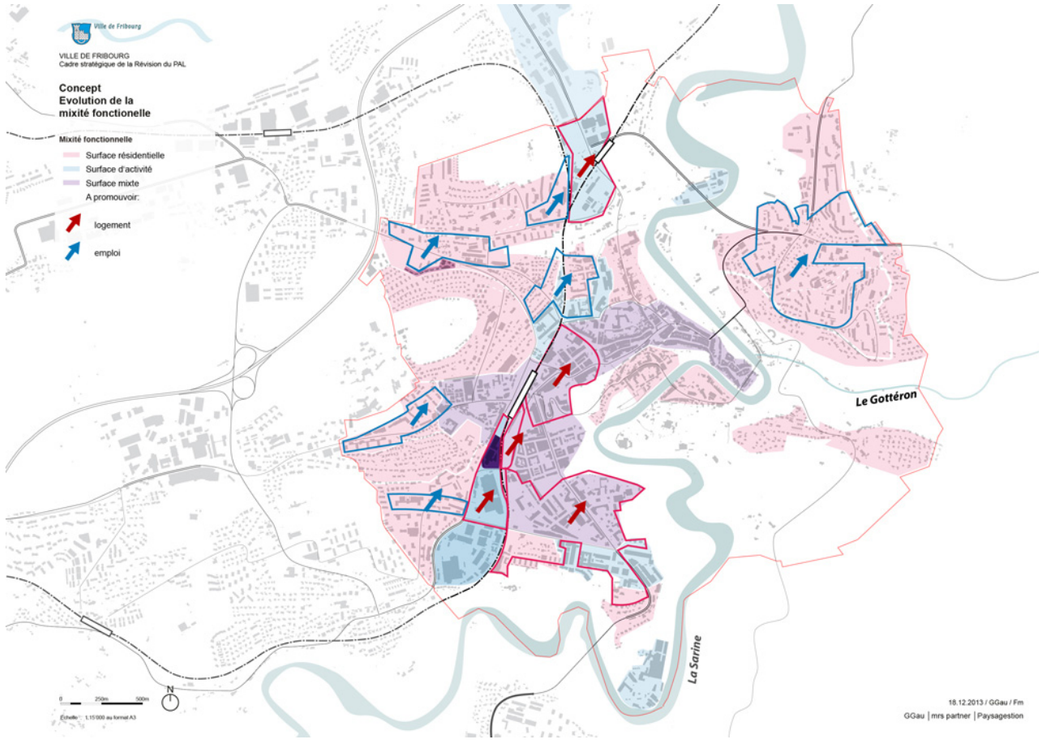



**Figure 94 : Carte illustrative mixité fonctionnelle**

## 4.2.6. Principes transversaux

### I.7. Soutenir l'intensité urbaine quotidienne et exceptionnelle (évènements, usages temporels) par une accessibilité multimodale appropriée

*Ajuster l'accessibilité multimodale des lieux dans l'espace et dans le temps en fonction de leurs usages et leur intensité urbaine, et vice versa*

*Gérer l'intensité urbaine en adéquation avec l'accessibilité multimodale des lieux*

*Minimiser les conflits entre intensité urbaine des lieux et les transports vers ces lieux par des mesures de régime temporaire*

*Assurer la coordination entre l'accessibilité multimodale locale et les TC régionaux et urbains*

Ce qui a été dit de manière dispersée dans les chapitres précédents sur la mobilité par rapport à l'intensité de la vie publique est ici présenté et complété de manière synthétique.

En matière de mobilité, l'important est d'ajuster l'accessibilité multimodale des lieux dans l'espace et dans le temps en fonction de leurs usages et leur intensité urbaine, et vice versa : L'intensité urbaine doit être gérée en adéquation avec l'accessibilité multimodale des lieux.

Pour minimiser les conflits entre intensité urbaine des lieux et les transports vers ces lieux, il sera nécessaire d'appliquer des mesures de régime temporaire, notamment s'il s'agit d'usages comme des évènements ou des marchés qui génèrent des flux piétons importants et peu coordonnés, mais seulement pendant un temps précis.

Ensuite, il s'agit en général aussi d'assurer la coordination entre l'accessibilité multimodale locale et les TC régionaux et urbains, par une situation et un aménagement adéquat des nœuds d'intermodalité, par l'ajustement des fréquences, des distances à l'arrêt, et par des relais multiples et attractifs en modes doux.

### 4.2.7. Lignes directrices de l’animation de la vie publique, plan directeur du dosage des fonctions

Le plan des lignes directrices de la page suivante constitue la base pour l'élaboration des plans directeurs du volet B.

**Légende pour le plan des lignes directrices de l’animation de la vie publique**

***Mixité sociale et fonctionnelle***

***Zones résidentielles :***

Les surfaces construites de ces zones abritent des habitations

***Zones d’activités***

les surfaces construites de ces zones abritent des activités, des emplois.

***Zones mixtes résidentielles et activités***

Les surfaces construites de ces zones abritent des habitations et des emplois dans des proportions variables mais significatives pour les deux.

***Usages***

D***élassement :***

Rester un long moment dans les espaces de respiration

***Loisirs extérieurs :***

En famille ou entre amis

***Rencontre :***

Amis, famille, travail; au café, dans l’espace public

***Shopping :***

Comme nécessité mais aussi comme loisir. Peut se transformer en promenade dans la ville

***Transit :***

Entre deux transports, attente, courte marche.

***Restaurants, cafés :***

Belvédère, observation des panoramas spectaculaires de la ville

***Evenement :***

Animations temporaires, concerts, manifestations, rassemblements

***Sport / jeu :***

Terrains dédiés à la pratique de sports ou jeux d’extérieur

**Tableau 3 : Légende détaillée du "plan directeur de l’animation de la vie publique"**

Ville de Fribourg

VILLE DE FRIBOURG
Cadre stratégique de la Révision du PAL

# Lignes directives
# Animation de la via publique

**Mixité fonctionnelle**

- Surface résidentielle
- Surface d'activité
- Surface mixte
- A promouvoir:
  - logement
  - emploi

**Usages (fromages)**

- Délassement
- Loisirs extérieurs
- Rencontre
- Shopping
- Transit
- Restaurant , café
- Evénements
- Sport/jeu

Le Gottéron

La Sarine

0 250m 500m

N

Echelle : 1:15'000 au format A3

18.12.2013 / GGau / Fm

GGau | mrs partner | Paysagestion

A noter que le plan présenté ne met en avant que les surfaces proposées pour une densification particulière, et les nouvelles surfaces en extension. Pour ces surfaces, le volet A propose :

- des densités souhaitables ;
- des coefficients de faisabilité (degré d'atteinte de la densification proposée d'ici 2030, en fonction de l'élasticité du tissu urbain existant) ;
- des proportions entre habitants et emplois par secteurs.

Pour toutes les autres surfaces, la base du PAL '91 peut plus ou moins rester valide ; d'éventuelles adaptations sont à identifier dans le cadre du volet B.

**Légende pour le plan des lignes directrices du dosage des fonctions**

***Zone à haute intensité de fonctions publiques***

Places et axes prioritaires pour l'accueil d'une diversité de fonctions orientées vers le public (services, équipements, commerces pour tous les usagers), avec rayonnement à l'échelle de la ville et au-delà (dans l'Arc à fonctions centrales et autour de St-Léonard)

***Zone à moyenne intensité de fonctions publiques***

Secteurs et lieux secondaires appropriés pour l'accueil de fonctions orientées vers le public (servicfes, équipements, commerces)

***Rez-de-chaussée public obligatoire, autres étages optionnelles***

Fronts de rue où le rez-de-chaussée est réservé pour des fonctions publiques, avec la possibilité d'ajouter des étages supplémentaires en-dessus aussi pour des fonctions publiques

***Rez-de-chaussée public obligatoire***

Fronts de rue où le rez-de-chaussée est réservé pour des fonctions publiques

***Installations à forte fréquentation (IFF)***

Secteurs appropriés pour accueillir des installations à forte fréquentation grandes (fortement génératrices de traffic) voire moyennes (moyennement génératrices de traffic), en fonction de leur accessibilité en TC et en TIM

**Tableau 4 : Légende détaillée du "plan directeur du dosage des fonctions"**

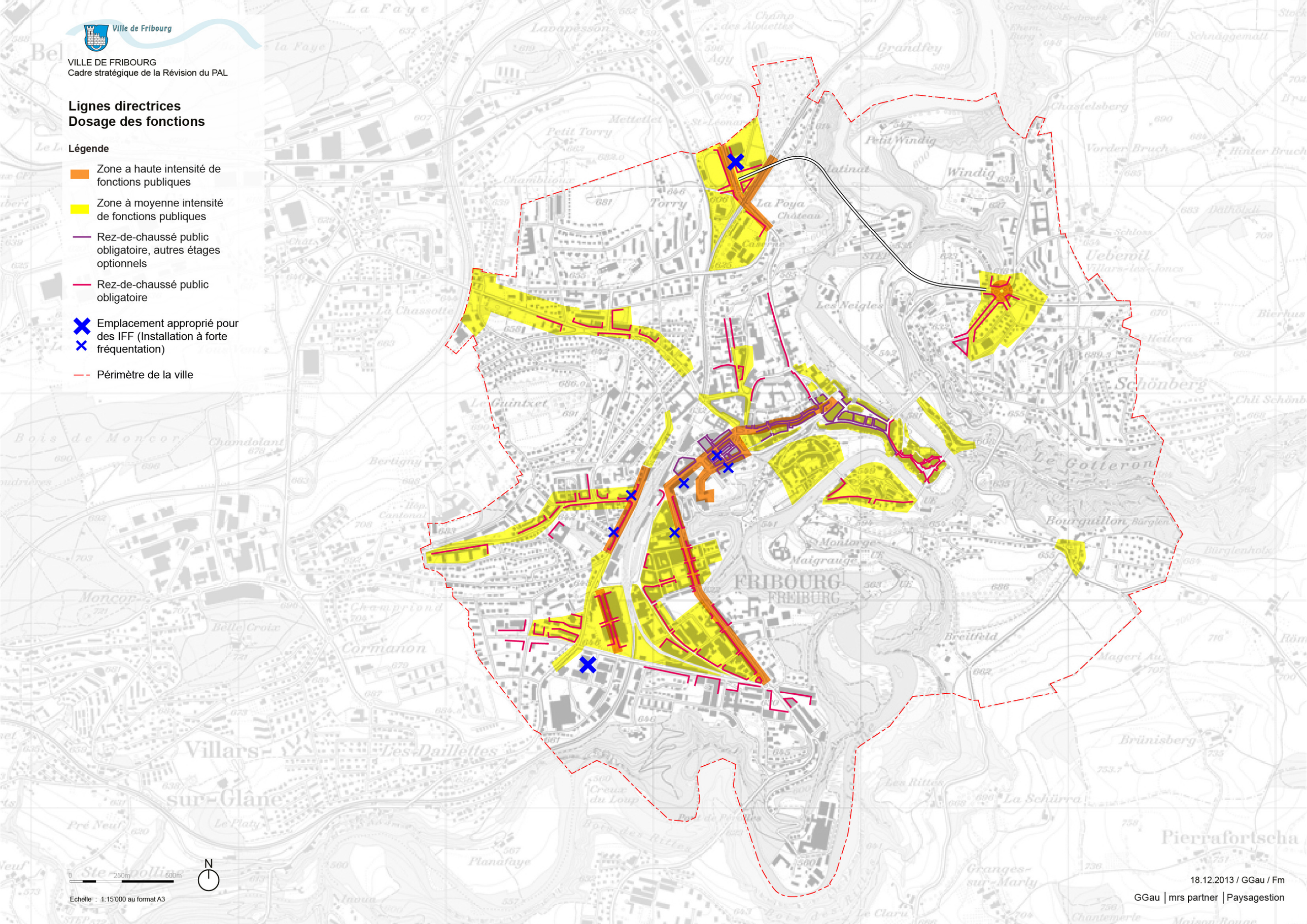
Ville de Fribourg

VILLE DE FRIBOURG
Cadre stratégique de la Révision du PAL

# Lignes directrices
# Dosage des fonctions

**Légende**

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




Echelle : 1:15'000 au format A3

18.12.2013 / GGau / Fm

GGau | mrs partner | Paysagestion