

**Association des Intérêts de l'Auge**  
**Quartierverein der Aue**

**Commission de l'aménagement et de la circulation de l'Auge**

**LSI**  
**Au Conseil Communal**  
**de la Ville de Fribourg**  
**1700 Fribourg**

**Fribourg, 9 juillet 2003**

**Demande d'introduction d'une zone de rencontre**



**pour le quartier de l'Auge**  
**au 12 décembre 2004**

+

**Demande d'un crédit d'investissement au budget 2004**  
**pour l'étape II, phase 1 du réaménagement du quartier de l'Auge**  
**élaborée par**

**la Commission d'aménagement de l'Auge**

**présentée par**

**le Comité de l'Association des Intérêts de l'Auge**

# CHAPITRE I PRESENTATION GENERALE DU PROJET

## A. Demande à titre de conclusions

Le Comité de l'Association des Intérêts de l'Auge demande au Conseil communal de la Ville de Fribourg

1. l'introduction d'une zone de rencontre au sens de l'art. 22b OSR dans le quartier de l'Auge au 12 décembre 2004
2. et l'inscription d'un montant permettant la réalisation de la phase 1 de ce projet dans le budget d'investissement 2004.

## B. Les objectifs du projet

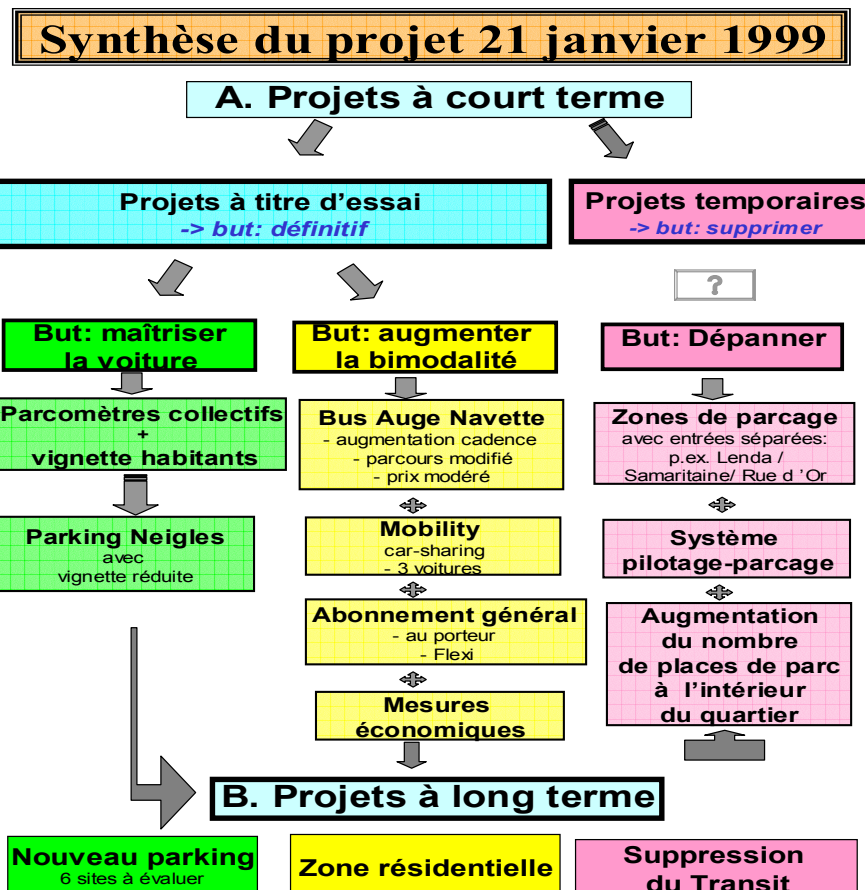
1. **Augmentation de la Convivialité:** Regagner les espaces collectifs, soit les rues, les places du quartier, comme espace de rencontre multifonctionnels, utilisé en commun par la circulation piétonnière, la circulation motorisée privée et publique et comme zone d'échange, de communication et de détente.
2. **Amélioration du sentiment de sécurité:** Apporter à l'ensemble des usagers, particulièrement aux plus vulnérables, enfants, personnes âgées et deux roues, un confort optimal par des mesures adaptées à la topographie du quartier.
3. **Intégration dans les mesures d'accompagnement liées aux modifications du trafic au centre ville:** contribuer à maîtriser un report de circulation par les quartiers de l'Auge et de la Neuveville, comme le prévoit le nouveau Plan Directeur du centre ville.
4. **Revalorisation du site historique:** Rendre au quartier sa qualité architecturale et mettre en valeur son patrimoine historique ainsi que son environnement naturel, pour augmenter l'attractivité touristique de la Ville et contribuer à l'inscription de Fribourg à la liste des sites du Patrimoine mondial de l'UNESCO.
5. **Augmentation de l'attractivité économique:** une meilleure accessibilité à l'ensemble des usagers sera bénéfique aux commerces et établissements publics.
6. **Intégration dans le processus de l'A21:** La participation de l'AIA à un projet d'utilité publique s'inscrit dans la démarche de l'A21 communal, du développement durable, le projet est également en concordance avec les buts visés par le Groupe Suisse Energie dont la Ville fait partie.

## C. Contexte historique du développement du projet

1. A la base d'une décision de l'**Assemblée générale de l'AIA du 12 mars 1998**, le Comité a formé la Commission de circulation et d'aménagement de l'Auge ouverte à tous les habitants et habitantes du quartier intéressés. Ce projet a été proposé par l'ancien Président de l'AIA, feu Pierluigi GIOVANNINI: "*Mettons ensemble tous ceux qui ne sont pas d'accord et laissons les travailler pour arriver à des propositions de solutions pour notre quartier*"<sup>1</sup>. Cette commission a donc réuni un groupe d'habitants du quartier, les uns soucieux de se parquer près de chez eux et les autres prônant le tout piéton, pour mettre sur pied une solution aux problèmes du quartier, en premier lieu l'épineuse question du parcage, mais aussi, à terme, un réaménagement du quartier visant à une meilleure mise en valeur des espaces publics.
2. Le **21 janvier 1999**, l'Assemblée générale extraordinaire de l'AIA a approuvé à l'unanimité un premier projet d'aménagement élaboré par sa commission, qui a notamment prévu les éléments suivants, à réaliser par étapes: Introduction de la zone résidentielle, le parcage payant et vignettes des habitants, mesures encourageant un transfert modal (transports publics, car sharing...), libération des principaux espaces historiques du quartier par la création d'un parking pour les habitants.

Synthèse du projet au 21 janvier 1999 approuvé par l'assemblée générale de l'AIA
--

<sup>1</sup> Liberté du 14/15 mars 1998



3. Au **début 2003**, l'étape I du projet, introduisant le parking payant avec la vignette habitants et augmentation des places de parc de 125 unités, dont 65 places provisoires à l'intérieur du quartier et 60 places à l'Ecole des Neigles ainsi que la modification du parcours du bus de l'Auge (parcours direct depuis la Gare par la route Neuve) a été mise en oeuvre. Ces nouvelles dispositions de parcade ont été bien reçues par les habitants et la modification du parcours du bus a permis d'augmenter sa fréquentation contribuant ainsi au report modal en faveur des transports publics. Les cafetiers ont prononcé des réserves par rapport au parcade dans la période du soir, de 19 à 21 heures.

#### D. Composition de la commission d'aménagement et de circulation de l'Auge

La Commission reconstituée au début 2003 a élaboré en 7 séances le projet d'aménagement de la 2<sup>ème</sup> étape et la présente demande d'introduction de la zone de rencontre. Elle est formée des personnes suivantes:

1. Ueli BOSSHART, physicien, conseiller général, [ulrich.bosshard@freesurf.ch](mailto:ulrich.bosshard@freesurf.ch)
2. Gilles BOURGAREL, archéologue, conseiller général, [bourgarelg@fr.ch](mailto:bourgarelg@fr.ch)
3. Marc JOYE, architecte, [mj.architecture@bluewin.ch](mailto:mj.architecture@bluewin.ch)
4. Jean-Jacques MULLER, architecte, [j-j.muller@bluewin.ch](mailto:j-j.muller@bluewin.ch)
5. Marie-Thérèse TORCHE, historienne d'art et conseillère générale, [torchemt@fr.ch](mailto:torchemt@fr.ch)
6. Rainer WEIBEL, avocat, membre de la commission d'aménagement de la Ville, [rainer.weibel@bluewin.ch](mailto:rainer.weibel@bluewin.ch)

La commission a étroitement collaboré avec le comité de l'AIA, par l'intermédiaire du nouveau Président de l'AIA, Giancarlo NUZZO, [giancarlo.nuzzo@baloise.ch](mailto:giancarlo.nuzzo@baloise.ch) et l'ancien Co-Président de l'AIA et membre du Comité de pilotage de l'Agenda 21 de la Ville, Richard HERTIG, [r.hertig@carloag.ch](mailto:r.hertig@carloag.ch).

Le Comité de l'AIA a approuvé le présent projet détaillé dans une séance du mois de juillet 2003.

## E. Mode de collaboration avec les autorités, les services, les commissions et l'ensemble des partenaires concernés

La mise en place de nouveaux aménagements et de la zone de rencontre dans le cadre des modifications du trafic au centre ville est soumise à des délais très courts, sa réussite dépend donc du plus large consensus. Dans ce but, le Comité de l'AIA demande de pouvoir directement collaborer, par la participation de sa Commission d'aménagement et de circulation avec le Conseil communal, les services compétents de la ville et du Canton et les mandataires chargés de l'accompagnement de la modification de la circulation du centre-ville, notamment le bureau Transitec. La Commission de l'Auge attache une importance particulière à cette collaboration afin d'assurer les meilleures chances de succès aux défis posés.

## F. Analyse des données en 2003

1. **Configuration du quartier:** le quartier de l'Auge offre une topographie irrégulière, composée de places et d'un réseau de rues étroites et tortueuses mal adaptées à la circulation actuelle, mais constituant un excellent modérateur de trafic qu'il convient d'exploiter:

- pour répondre au confort et à la sécurité des usagers les plus vulnérables, d'une part
- et d'autre part assurer l'accessibilité à la voiture privée et au parcage pour les habitants et les commerces.

Actuellement, les places de parc occupent la plus grande partie des espaces publics. Afin de répondre aux craintes d'un manque, 65 places supplémentaires provisoires de stationnement ont été rajoutées à l'intérieur du quartier pour l'introduction de la vignette habitant et des horodateurs. Cette réalisation de la première étape du projet visé par l'AIA a pu résoudre d'une manière satisfaisante le problème de parcage. Il en résulte même un excédent particulièrement perceptible au parking des Augustins qui offre en permanence des places libres ( 50-70 places libres ont été régulièrement observées), un peu moins les week-ends, mais il reste toujours le parking d'appoint de l'école des Neigles (60 places). Ce constat réjouissant devra encore être affiné, mais offre déjà la perspective pouvoir libérer la place du Petit Saint-Jean (17 places) pour répondre à la deuxième étape du projet de l'AIA, soit la mise en valeur des principales places du quartier. Le suivi de la situation permettra certainement de libérer encore d'autres zones.



**Parcage sur la Samaritaine, encombrant toute la place du «Tanzstat»**

2. **Transfert modal:** Cet objectif inscrit dans la CUTAF est également un élément important pour résoudre les problèmes de circulation et de parcage en ville, et principalement dans les quartiers historiques dont le gabarit des rues ne peut être adapté pour répondre aux nouveaux besoins en matière de circulation. Les efforts en ce sens doivent être poursuivis, en particulier avec les TPF qui

enregistrent une réjouissante augmentation de leur fréquentation, mais qui pourraient notamment accroître les courses nocturnes en fin de semaine. Il y a aussi le car sharing à promouvoir de manière plus intense, cette solution étant particulièrement adaptée aux vieux quartier où il est difficile d'intégrer de nouveaux parkings. Il y a donc encore un potentiel d'améliorations.

- 3. Charge de circulation actuelle:** Les décomptes effectués montrent que la charge de trafic est essentiellement endogène, le nombre de véhicule transitant étant très faibles entre le Stadtberg et le Centre-Ville. Selon le comptage effectué par l'entreprise RGR pour le Service de la circulation de la Ville, le mardi, 27 avril 1999<sup>1</sup>. La commission d'aménagement et de circulation de l'Auge souhaite des explications voir une adaptation de l'**analyse comparative E2/E0 Effets '1 ère étape du projet général de la CUTAF' et 'parkings' cumulés** pour le centre ville, concernant l'augmentation du trafic en direction de la basse ville (doc. Transitec octobre 2002 annexe 1)

Documents d'appui:

- a. Plan de circulation de la Ville concernant les impacts du réaménagement de la circulation au centre-ville (transitec) **annexe 1**
- b. Principes d'organisation des sens de circulation dans le secteur gare/grand-places décembre 2004 (transitec)

**annexe 2**

- 4. La sécurité de tous les usagers:** Tout le quartier profite déjà de la zone 30km/h et les rues étroites et sinueuses ont un effet naturel de modération sur la vitesse des voitures. Sur la plus grande partie des parcours une vitesse supérieure à 20 km/h est physiquement impossible. Pourtant, on peut constater qu'il y a quelques points comportant des risques qui exigent des interventions mineures:
- La visibilité et le croisement sont difficile sur le Pont du Milieu (pas de refuges sur les culées comme au pont de Saint-Jean) – sur le pont de Berne et le sous-pont de Zaehringen le croisement est interdit,
  - La Place Petit-Saint-Jean, la route des Neigles et le chemin des Archives offrent des possibilités de vitesse trop élevée,
  - Les croisements sont difficiles à la rue des Forgerons où passent les bus et les piétons ainsi que les sorties des immeubles sont mis en danger,

Ces risques concernent les usagers les plus vulnérables, soit les enfants, les personnes âgées et les deux roues. La configuration du quartier invite les piétons, que ce soient les habitants ou les visiteurs, à la flânerie, ce que renforcent encore les terrasses des établissements publics créant de fait un véritable espace de rencontre sur les principales places du quartier. Avec le régime actuel, zone 30 Km/h, qui reconnaît la priorité aux voitures, cette convivialité des espaces publics risque d'être fortement mise à mal par une augmentation du trafic motorisé. Ce sont donc ces constatations qui ont poussé l'AIA à formuler cette demande de réaliser une **zone de rencontre**.



**Rue des Forgerons, coin de l'Ange : Exemple d'une situation potentiellement dangereuse**

<sup>1</sup> Ville de Fribourg, Enquêtes de trafic Basse-Ville, Mardi 27 avril 1999, Résultats, Juillet 1999, Robert-Grandpierre et Rapp SA

6. **Economie et commerces:** Comme ailleurs, nous constatons la fermeture des petits commerces d'alimentation (boulangeries, boucheries, épiceries), mais aussi la fermeture de plusieurs artisans attirés par le charme du quartier dans les années 1970, actuellement ce sont plutôt des entreprises de services et bureaux qui ont pris la relève. La proposition de libérer la place du Petit-Saint-Jean va contribuer à conforter cette attractivité et certainement encourager les initiatives telles que le marché aux puces, la place se prêtant admirablement bien aux marchés ou foires en plein air. De plus, la Médiévale récemment introduite va certainement trouver de nouveaux atouts dans ces aménagements.
7. **Un site et un environnement architectural de haute valeur:** Le Conseil communal a bien évalué les qualités du quartier en le dotant dans son Règlement Communal d'Urbanisme de zones de place urbaine (ZPU): Place Petit-St-Jean, rue de la Samaritaine, place des Augustins, place de Reyff, place de la Palme et le Plätzli, en intégrant le quartier à la Zone de Ville I, faisant de Fribourg le plus grand secteur historique protégé d'Europe et enfin, en mettant sur pied la candidature de Fribourg à l'inscription au Patrimoine Mondial sous l'égide de l'UNESCO. Les nombreux défis auxquels a dû faire face la Commune ont contraint cette dernière à limiter ses investissements de manière drastique et actuellement seule une place a pu être aménagée, le Plätzli. La disparition des voitures ventouses entraînée par l'introduction des nouvelles dispositions de parcage offre de nouvelles possibilités de mise en valeur qui seront bénéfiques à l'attractivité de l'ensemble de la ville.

## G L'étendue proposée de la zone de rencontre pour l'Auge

La zone de rencontre projetée s'étend à toute la zone habitée du quartier de l'Auge, entre la fin de la route du Stadtberg (passage piétonnier au bas du Stadtberg près de l'Ecole des Neigles), le Pont du Milieu et la Porte du Gottéron fait partie de la zone de rencontre. Le périmètre proposé est calqué sur les frontières naturelles et historiques du quartier, conforme à celui de l'actuelle zone 30 km/h. La superficie proposée pour la zone rencontre est appréciable et constitue un apport important aux mesures de modérations devant être mise en oeuvre conformément au nouveau Plan Directeur.



### documents d'appui:

- Photo aérienne actuelle avec indication des limites, rues et places principales **annexe 3**
- Plan de situation avec indication des portes d'entrée de zone, cheminements piétonniers et zones de circulation motorisée **annexe 4**

## Conditions légales de la zone de rencontre et de le l'aménagement de l'Auge

Le caractère du quartier, les règles de zone applicables et le périmètre proposé remplissent d'une manière excellente les exigences légales pour l'introduction d'une zone de rencontre:

- a. **Art 22b chiff. 1 OSR:** Le quartier de l'Auge fait partie de la **zone de ville I (ZVI)** selon les art. 27ss RCU. Cette zone est *destinée aux bâtiments à fonctions diverses qui assurent aux abords immédiats du centre de la ville un **caractère multifonctionnel**. Les fonctions principales sont l'habitation, les activités de services, les équipements d'intérêt général qui assurent un service direct au profit de la population de la ville et de ses usagers et d'autres activités à faibles nuisances* (RCU 28 al. 1 et 2). Ces données sont donc conformes aux exigences de **l'art 22b chiff. 1 OSR**, qui permet la création de zones de rencontre pour des routes situées dans des **quartiers résidentiels ou commerciaux**.
  
- b. **Art 2a ORS:** **L'axe principal** depuis le Pont du Milieu par la Place Petit-St-Jean, la Place de Reyff, le Pont de Berne, la rue des Forgerons, la Porte de Berne et la rte des Neigles jusqu'au carrefour de l'Ecole des Neigles est une **route secondaire présentant un caractère** totalement **homogène** au sens de **l'art 2a ORS**: Tout cet axe se trouve à l'intérieur d'un quartier mixte, dominé par l'habitat. La route est étroite, avec une difficulté générale de croisement et de nombreux obstacles naturels ayant pour effet une modération naturelle. Les rues secondaires du quartier - Samaritaine/ Stalden/ Lenda/ Augustins/ rue d'Or/ derrière les Jardins/ la place de la Palme – forment un ensemble homogène avec cet axe principal.

## H. Le fonctionnement de la future zone de rencontre de l'Auge

Les règles applicables en matière de circulation selon l'art. 22b OSR peuvent être introduites dans le quartier sans modification fondamentale de l'aménagement et de la circulation présents:

1. **Toute la zone** et donc tout le quartier **reste accessible aux voitures**. A rappeler que le parcours entre le Stalden, partiellement déjà zone piétonnière, et la Place Petit-St-Jean, donc le tronçon Stalden/Samaritaine, devraient compléter la zone piétonnière, conformément aux objectifs du Plan Directeur de circulation en vigueur depuis 1991 (*zone piétonne depuis la Gare jusqu'à la Place Petit-St-Jean*).
2. Le transbordement est admis dans tout le quartier.
3. **Les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation**. Ce régime correspond déjà à la réalité vécue et traditionnelle.
4. **Les piétons bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules**.
5. **La vitesse maximale est fixée à 20 Km/h**.
6. **Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques**. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles. Cette règle est déjà fonctionnelle depuis l'introduction de la zone de parcage payant avec vignette d'habitants.

L'introduction de ces nouvelles mesures devra faire l'objet d'une bonne information auprès des usagers, l'AIA et sa commission assurant bien sûr le relais dans le quartier, et nous espérons que passée la période d'introduction il ne soit pas nécessaire de renforcer les contrôles de police pour faire respecter les nouvelles dispositions.

## I. Etapisation

La zone de rencontre au sens de l'art 24b OSR ne peut pas être introduite par la simple pose du signal «zone de rencontre» Nr 2.59.5 aux portes d'entrée de la zone. Au contraire, cette zone ne peut fonctionner qu'à la condition que les objectifs et les règles de circulation applicables soient signalés par un aménagement adéquat mettant en évidence et rappellent d'une manière naturelle le caractère spécial

de la zone. Effectivement, l'art. 5 de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre<sup>1</sup> exige **l'aménagement de l'espace routier**:

1. Les **transitions** entre le réseau routier usuel et une zone doivent être **facilement reconnaissables**.
2. Le **début et la fin de la zone** doivent être mis en évidence par un **aménagement contrasté** faisant **l'effet d'une porte**. Le caractère de zone peut être mis en évidence par des **marques particulières** conformément aux normes techniques en la matière.
3. Au besoin, **d'autres mesures** doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que **la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic**.

Sont admissibles des aménagements avec effets de modérations optiques (marquages de places de parc; marquages de zones interdites aux voitures, marquages spéciaux etc.) et des aménagements construits.

Tous les utilisateurs, piétons et automobilistes, doivent pouvoir sentir et accepter que la priorité de l'utilisation de l'espace revienne aux piétons et que les piétons et automobilistes se doivent un respect mutuel. Afin d'y parvenir, les expériences ont montré que la vitesse la plus adaptée ne devait excéder les 20 Km/h pour que chacun des usagers puisse jouir pleinement des espaces publics. Cette limite de vitesse constituera également un bon obstacle au transit qui pourrait s'instaurer suite aux modifications du centre ville, elle contribuera également à réduire le volume sonore, sauf pour les TPF qui devraient adopter des engins au moteur moins bruyant.

Afin d'atteindre ces objectifs, soit la zone de rencontre et la mise en valeur du quartier, nous proposons une série d'aménagements réalisables en étapes:

- A. la mise en place de la signalisation et des aménagements indispensables à l'introduction et au fonctionnement de la zone rencontre, ces aménagements restant en majeure partie très légers et d'un faible coût
- B. établissement d'un réel concept architectural de mise en valeur, avec la réintroduction progressive du pavage dans les zones où il a disparu, avec une priorité pour la place du Petit-Saint-Jean, cette seconde partie du projet devra bien sûr être réalisée avec les données et les directives de la Commune et de son groupe de travail pour les pavés, introduction d'une compartimentation si les mesures mises en oeuvre dans la première étape ne suffisent pas.
- C. parallèlement à cette deuxième étape, la suppression des places de parc de surface devra se poursuivre dans les places et rues principales du quartier, et une remise en valeur des espaces verts.

---

<sup>1</sup> Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 RS 741.213.3



## CHAPITRE II PRESENTATION DETAILLEE

### A. Aménagement des Portes d'entrée

#### 1. Signalisation «Zone de rencontre» (2.59.5):



#### 2. Quatres portes d'entrée:

La zone de rencontre de l'Auge nécessite l'aménagement de **4 portes d'entrée** au sens de l'art. 5 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre<sup>1</sup>, soit au Pont du Milieu (1), au début de la route du Stadtberg (2a) et sur la route des Neigles (hauteur de la Passerelle près de l'école des Neigles; 2b) et finalement derrière la Porte historique du Gottéron (3). En plus une porte d'annonce de zone doit être installée en haut du Stalden (4).

#### 3. Aménagement de la Porte du Pont du Milieu (Nr. 1)



- a. **Pose du signal:** Devant le Pont, côté Karrweg, combiné avec la signalisation actuelle de la zone de parcage payant avec vignette habitants H
- b. **Etendue de la Porte:** La Porte comprend la place d'accès au pont, côté Karrweg avec le pont jusqu'à la Places du théâtre des marionnettes.
- c. **Aménagements:**

<sup>1</sup> Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 RS 741.213.3

□. **Karrweg:**

- La place d'accès devant le pont est aménagée avec 2 arbres comme porte d'entrée, par laquelle la circulation motorisée doit passer.

□. **Le Pont**

- Propositions à examiner: Aménagement de potelets placés alternativement, ou encore des doubles potelets des 2 côtés du trajet d'une distance de 15 à 30 mètres créant une zone piétons optique, pour empêcher les voitures de se croiser sur le pont afin de ménager une voie piétonne suffisante (voir esquisse annexe 7).
- Justification: Les voitures qui se croisent sur le pont poussent les piétons – particulièrement les enfants fréquentant les écoles du cercle scolaire de la Basse Ville - d'une manière dangereuse contre le parapet du pont, obligeant ces derniers à s'arrêter et se plaquer au parapet pour éviter les véhicules qui les frôlent et les touchent parfois avec leurs rétroviseurs, le bus scolaire ne supprimant pas tous les déplacements à pied.
- Alternatives abandonnées: Feu rouge alternant. Priorité aux voitures sortantes du quartier pour défaut de visibilité à l'entrée du pont. Borne rétractable.
- La solution doit respecter les besoins du bus de l'Auge, des véhicules de secours et du Tchou-Tchou (partenaires à consulter).

□. **Place du musée des marionnettes :**

- Place aménagée comme zone d'accueil, avec 2 arbres, par laquelle la circulation motorisée doit passer.
- Entrée et sortie Derrière les Jardins reste possible.
- Eventuellement suppression ou réduction des 4 places de parc marquées provisoirement
- Eventuellement des éléments complémentaires pour renforcer l'impression et le cadre historique unique du secteur et du quartier à traverser.

Documents d'appui:

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| a. Situation de la zone porte pont du milieu, sans et avec inscription signalisation, 2 nouveaux arbres sur la place du Karrweg, 2 nouveaux arbres sur la place des marionnettes | <b>annexe 5</b>                      |
| b. Photos actuelles: Pont vu du Karrweg; vu depuis la place. Petit-St-Jean<br>Photomontage «   | <b>annexe 6</b><br><b>annexe 6.2</b> |
| c. Esquisse des mesures d'aménagement du Pont du Milieu  | <b>annexe 7</b>                      |
| d. Idem, alternative   | <b>annexe 7B</b>                     |

#### 4. Aménagement de la double Porte Ecole des Neigles (Nr. 2a +b)



- **Pose du signal:**
  - Depuis la route du Stadtberg, avant le passage piétonnier existant.
  - Depuis les Neigles, sur la route des Neigles, devant la passerelle.
- **Etendue de la zone de porte:** Comprend le carrefour des Neigles avec le secteur de l'école des Neigles et le carrefour du Sous Pont. L'école des Neigles, faisant partie du quartier de l'Auge.
- **Aménagements:**
  - . Route du Stadtberg: Maintien du passage piétonnier existant, avec interdiction de croiser, avec priorité aux voitures sortantes de la zone en direction Stadtberg
  - . Route des Neigles: Rétrécissement sur l'hauteur de la Passerelle suspendue.
  - . Plantation d'un rang d'arbres comme prolongation de l'allée de l'ancienne route de Berne

Documents d'appui:

1. situation de la zone porte *Ecole des Neigles*, sans et avec inscription de la signalisation, rétrécissement routes du Stadtberg et des Neigles, déplacement de l'arrêt de bus, et évoquant la rangée des arbres implantée comme prolongation de l'ancienne route de Berne **annexe 8**
2. Photos actuelles: Vues depuis la route du Stadtberg et depuis routes des Neigles **annexe 9**
3. Vues aériennes, en 1939 et actuelle **annexe 9.2**  
**annexe 9B**

Photomontage

«

## 5. Aménagement de la Porte du Gottéron (No. 3)



- **Pose du signal:** début et fin de zone derrière la Porte du Gottéron.
- **Etendue de la Zone de Porte:** Entre la Porte et l'ouverture sur la rue des Forgerons.
- **Aménagement:** Aucun aménagement supplémentaire nécessaire durant la phase 1, vu que la porte historique correspond clairement à l'effet de porte exigée par l'ordonnance

Documents d'appui:

Photos historiques et actuelles: vue des 2 côtés

**annexe 10**

## 6. Aménagement de la - fausse - Porte du Stalden (No. 4):



- **Pose du signal:** En haut du Stalden, éventuellement répétition en bas du Stalden.
- **Justification:** Indication spéciale signalant aux piétons le début de la zone de rencontre en bas du Stalden. Le signal officiel selon l'OSR est inadéquat à cet endroit avec interdiction de circulation maintenue pour le Stalden. Effectivement, le signal officiel permet toute circulation et ne demande que le respect des règles spéciales applicables. Bien que cet artère piétonnière principale inaccessible à la circulation motorisée n'est pas une porte au sens de l'ordonnance zones 30 et de rencontre, et ne nécessite donc pas de signalisation, une indication accueillante à titre d'information des piétons, particulièrement des visiteurs et touristes, paraît judicieuse, pour leur signaler leur droit de priorité dans les rues de la zone.
- **Design:** Demander à Hubert Audriaz? (cette information pourrait faire l'objet d'un concept global pour l'ensemble des panneaux du quartier, sauf bien sûr la signalisation routière officielle).

## B. Réaménagement des rues et de places

### 1. Principes de réaménagement

En plus des objectifs et des principes énoncés dans la présentation générale du projet, les aménagements devront bien sûr être réalisés conformément aux règles du RCU, en particulier les Zones de Places Urbaines (ZPU).

Document d'appui:

Extrait du plan de zone de la Ville de Fribourg avec les ZPU de l'Auge

**annexe 11**

### 2. Place Petit-St-Jean



La place Petit-St-Jean est le **secteur clef** pour le fonctionnement de la zone de rencontre et pour la vie du quartier. Cette place centrale et multifonctionnelle, au caractère historique unique, est un passage inévitable pour l'ensemble des usagers de la voie publique: circulation motorisée privée et publique, deux roues et piétons. Avec les nouvelles règles, les usagers les plus faibles, mais aussi convivialité et échanges retrouveront la place qui leur est nécessaire dans le trafic motorisé. L'alternative à cette fonction d'accès au quartier serait la fermeture du Pont du Milieu ou le détournement de la circulation par Derrières les Jardins (zone de détente), les deux variantes à éviter, si les objectifs du réaménagement du quartier peuvent être atteints par les mesures proposées dans la présente demande.

L'aménagement de la place Petit-St-Jean se fera **en étapes**, selon les principes évoqués plus haut (chap.I point I).

**a. Première étape (décembre 2004):**

- La totalité de la place est aménagée comme une unité, sans dessiner les axes de circulation et sans le mobilier actuellement présent dans le seul but d'empêcher les voitures d'entrer et de parquer: Enlèvement des potelets, des bacs à fleur, chaînes, marquages des axes de circulation et de parage (6 places côté marronnier, 11 places côté Sarine, 17 places au total). Maintien de 2 cases jaunes (avec un marquage plus léger) pour l'utilisation exclusive des commerces durant les heures d'ouverture des magasins y situés.
- Installation de mobilier urbain, p.ex. des panneaux culturels amovibles.
- bancs supplémentaires autour du marronnier pour en faire "l'arbre à palabres du quartier" et empêcher le trafic anarchique des années 1970.
- Installation des arrêts de bus des 2 côtés de l'axe de circulation, avec des arrêts de fait sur les axes de circulation même, et des banc des deux côtés, avec effet de modération
- Extension possible des terrasses du Tirlibaum et des Tanneurs en direction du milieu de la place et aménagement de terrasses de l'autre côté des axes et de mobilier urbain en période d'hiver.
- Maintien des gendarmes couchés présents dans la phase d'aménagement provisoire.

**b. Deuxième étape:**

- Toutes les mesures réalisées dans la première phase sont maintenues pour autant qu'elles aient démontré leur efficacité.
- Le réaménagement complet de la place pourra suivre les principes énoncés par le groupe de travail "Places" de la Commission de l'aménagement de l'Auge (Synthèse du groupe de travail sur l'aménagement du quartier de l'Auge, 24. 10. 99) comme place minérale du quartier. Ce concept a été établi sur la base d'une recherche historique et iconographique limitée à la période de l'introduction de la photographie, seule à même de fournir des images fiables sur les revêtements de surface, soit dès 1860/70. Cette démarche s'inscrit d'ailleurs dans celle du groupe d'étude du pavage de la Commune. Afin de rendre son caractère unitaire et mettre en valeur cet espace architectural de premier rang, nous proposons de restituer l'intégralité du pavage, perdue de puis le milieu des années 1970. Le projet de détail sera bien sûr piloté par la Commune et son groupe de travail « pavés » (Direction scientifique: Michael Fritz, historien d'art, Fribourg et Lausanne). Comme nous l'avons évoqué plus haut, ce réaménagement ne pourra que contribuer au succès de la candidature de la Ville à l'inscription du site à l'inventaire du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.
- Les trottoirs seront supprimés.
- Les deux gendarmes couchés ou "carrés berlinois" pourront être supprimés, si les autres mesures testées dans la phase provisoire aient pu apporter une garantie d'efficacité suffisante.

Documents d'appui:

- a. Situation Place Petit-St.Jean, sans et avec les aménagements de l'étape 1 **annexe 12**
- b. Vue aérienne en 1920 **annexe 13**
- c. Photo actuelle, esquisse dans le même angle avec aménagements **annexe 14**
- d. Relevé des zones pavées: situation 2003 **annexe 14B**

**3. Place Petit-St-Jean/place de Reyff/pont de Berne****Proposition de 2 mesures:**

Examiner la possibilité de poser un mobilier urbain sur la Place de Reyff rendant difficile d'entrer dans la rue de la Place Petit-St-Jean et devoir y croiser en présence des piétons.

Documents d'appui:

- a. Photos vers 1900 de la place de Reyff **annexe 15**
- b. Photos actuelles et aérienne de la place de Reyff **annexe 16**

**4. Pont de Berne – Palme – Forgerons – Neigles - Sous Pont - Ecole des Neigles**

**Mesures proposées :**

Améliorer la sécurité des piétons , en particulier à la sortie du pont de Berne côté Palme, la sortie de terrasse de l'Ange étant un point sensible. Eviter les manœuvres marche en arrière dangereuses et bruyantes.

Documents d'appui:

- a. Plan de situation Pont de Berne – Palme - Forgerons – Neigles - Sous-Pont, avec nouveaux aménagements de rétrécissements et bancs alternants **annexe 3**
- b. Photos vers 1924, vue de la place et de la sortie du pont de Berne **annexe 17**
- c. Photos actuelles, porte de Berne ext., rte des Neigles, Palme, rue des Forgerons **annexe 18**

**5. Samaritaine/Lenda/Stalden****a. Aménagement en phase 1: Aucun****b. Aménagement en phase 2:**

- Compléter le pavage entre la Place Petit-St-Jean et la Tanzstat, selon les principes de la place Petit-St-Jean.
- Suppression intégrale des trottoirs côté Sarine, côté Soleil-Blanc et devant le magasin Flag.
- Réaménagement du Tanzstat<sup>1</sup>, en aval de la Fontaine de la Samaritaine, éventuellement avec du mobilier urbain.
- Aménagement définitif de la terrasse provisoire du Soleil-Blanc au niveau de la place

Documents d'appui:

- a. Situation Samaritaine/Lenda/Stalden/place des Augustins, phase 2, avec nouveaux aménagements **annexe 19**
- b. Photos de la Samaritaine, haut en 1950, bas en 1900 **annexe 20**
- c. Photos actuelles, Samaritaine, Stalden, croisement Lenda **annexe 21**

---

<sup>1</sup> Page : 15

M. STRUB, "La ville de Fribourg" t. I, *Les Monuments d'Art et d'Histoire de la Suisse vol. 50*, Bâle 1964, 43, 56

## 6. Sous-Pont/Chemin des Archives/ rue de la Lenda



a. **Aménagement provisoire phase 1: Aucun**

b. **Aménagement définitive phase 2 :**

- Arbres et mobilier urbain

### Documents d'appui:

1. Photos en 1917/18
2. Photos actuelles, plusieurs perspectives
3. Situation sans et avec aménagements, phase 1 et 2

**annexe 22**

**annexe 23**

**annexe 24**

## C. Mesures complémentaires

### 1. Motifs

L'AIA et sa commission envisagent des mesures complémentaires si celles qui sont proposées devaient s'avérer insuffisante voire produire des effets contraires comme:

- l'augmentation **circulation de recherche de places de parc** des habitants et visiteurs
- **instauration de circulation de transit** liées aux modification du trafic au centre ville et à la compartimentation de la ville haute dont les effets pourraient être sous-estimés
- mise en oeuvre de la prolongation de la zone piétonne au Stalden et à la Samaritaine selon le Plan Directeur de la circulation

### 2. Aménagements envisagés

Aussi bien l'introduction de la zone piétonne que les autres cause d'un éventuel dysfonctionnement de la zone rencontre impliqueraient quelques aménagements complémentaires, comme des bornes à l'intersection Lenda – rue de la Samaritaine ou à celle de la rue d'Or – rue de la Samaritaine. Ces bornes devraient bien sûr être amovibles pour répondre aux besoin des manifestations, si ce n'est rétractables pour garantir l'accès le plus facile aux véhicules prioritaires (secours et voirie)

A terme, et également dans la perspective de la construction d'un parking pour les habitants, un système de pilotage de parcage automatique pourrait être introduit sur les principaux parkings afin de faciliter les recherches de places et limiter les mouvements inutiles de véhicules.



## D. Cheminements piétonniers

1. Liaison piétonnière avec le quartier et l'Ecole de Neuveville: Karrweg bidirectionnel, Suppression du transit par la Planche inférieure.
2. Liaison piétonnière avec l'Ecole des Neigles, - à l'intérieur de la zone de rencontre.
3. Zone piétonnière en phase 2 ou 3: Stalden – Samaritaine – Place Petit-St-Jean  
Cette mesure est inscrite au Plan Directeur des transports de la Ville approuvé en 1989, en vigueur depuis 1991, qui prévoit une zone piétonnière depuis la Gare CFF jusqu'à la Place Petit-St-Jean

### Documents d'appui:

Plan de situation du quartier avec indication des cheminements prioritaires à aménager **annexe 3**

## E. Rapport-expertise sommaire et contrôle des mesures réalisées

1. Le DETEC/UVEK exige pour l'aménagement, la signalisation et le marquage des zones de rencontre un **rapport d'expertise sommaire**<sup>1</sup>. Selon l'art. 3 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre<sup>2</sup> *une expertise est requise selon l'art. 32, al. 4 LCR, décrite plus précisément dans l'art. 108 al. 4 OSR*<sup>3</sup>, *qui consiste en un rapport sommaire comprenant notamment:*
  - *la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre;*
  - *un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire;*
  - *une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer;*
  - *des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V50 et vitesse 85 % V85);*
  - *des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation;*
  - *des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs;*
  - *une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.*
2. Le comité de l'AIA désire que le Conseil communal procède à la réalisation de ce rapport-expertise encore durant l'année 2003, pour garantir l'introduction de la zone de rencontre pour le 12 décembre 2004. Le présent rapport réunit déjà les points les plus importants permettant d'examiner la faisabilité et les mesures minimales nécessaires pour l'introduction de la zone.
3. L'Art. 6 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre<sup>4</sup> exige que **l'efficacité des mesures** réalisées doit être vérifiée **après une année au plus tard**. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires. Ce contrôle devra être effectué préalablement aux aménagements de la phase 2.

<sup>1</sup> **LCR Art. 32 al 3** *L'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.*

<sup>2</sup> **Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre** du 28 septembre 2001 **RS 741.213.3**

<sup>3</sup> **OSR Art. 108 Dérogations aux limitations générales de vitesse**  
*al 4 Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32, al. 4, LCR) afin de savoir si cette mesure est nécessaire (al. 2), opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe.*

<sup>4</sup> **Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre** du 28 septembre 2001 **RS 741.213.3**

## F. Impact financier

La Commission et l'AIA n'ont bien sûr pas pu procéder à l'élaboration d'un budget détaillé, le travail fourni étant entièrement bénévole, même si la Commission comprend plusieurs professionnels. Néanmoins nous avons tenté une estimation grossière sur la base de quelques chiffres comme le coût d'un arbre avec ses aménagements (grille, bordure, tuteur), panneaux d'affichages et signalisation, potelets, bancs...

Comme nous l'avons décrits, nous ne proposons que des aménagements légers dans un premier temps, les travaux les plus lourds étant la plantation des arbres. Bien que légers, ces aménagements ne seront pas pour autant provisoire afin de comprimer les coûts au maximum et dans l'optique du développement durable. Nous estimons donc l'investissement nécessaire pour le financement pour l'introduction de la zone de rencontre en 2004 avec les aménagements indispensables qu'elle implique globalement à **fr. 300'000.--**

## G. Proposition du programme de réalisation étape II, 1<sup>ère</sup> partie

1. **15 juillet 2003** Présentation de la présente demande au Conseil communal
2. **Juillet/août 2003:** Examen préalable du projet par le Conseil communal, les services de circulation et de l'aménagement et le bureau mandaté de la réorganisation de la circulation du Centre Ville.
3. **Fin août 2003:** Séance avec une délégation du Conseil communal et représentants des services d'aménagement et de circulation – et si possible le Président de la Commission financière – avec une délégation du Comité AIA et de la Commission de l'aménagement et de la circulation de l'Auge:
  - Déterminer le projet et le cadre financier de la phase 1
  - Inscription de l'investissement au budget 2004 (catégorie 2 si possible)
  - Désigner la direction de projet
  - Attribuer un mandat externe pour l'élaboration d'un avant-projet
  - Composition de la commission d'accompagnement
  - Fixation du programme de planification et réalisation
  - Information des habitants et des médias
4. **Début septembre 2003:** Mandat d'élaboration d'un avant-projet à octroyer à un service de la Ville ou à un bureau d'architecte et d'aménagement, avec délai au 30 octobre 2003.
5. **Fin octobre 2003:** Dépôt et examen de l'avant-projet
6. **Octobre/Novembre 2003** Lobbying auprès des partis politiques, membres de la commission des finances et autres quartiers de la Ville.
7. **Début Décembre 2003:** Conseil général, Budget 2004
8. **Fin décembre 2003:** Mandat de planification de détail et de réalisation éventuellement à octroyer à un architecte ou aménagiste.
9. **Fin décembre 2003 :** Mise en consultation de l'avant-projet chez les services de la Ville et du Canton (avec annonce de compléments, projet de détail en mars 2004)
10. **Février 2004:** Assemblée générale extraordinaire AIA avec conférence de presse préalable: Présentation publique du projet. Approbation par le quartier.
11. **Mi-Mars 2004:** Remise du projet de détail (et mise en consultation complémentaire)
12. **Mi-Mars 2004:** Deuxième comptage de circulation de destination et de transit, en présence des effets du chantier Grand-Places/Bermudes/Nordmann
13. **Mi-avril 2004:** Elaboration du rapport-expertise
14. **Fin mai 2004:** Approbation du projet par les services (préavis), le Comité et la Commission AIA, - et le Conseil communal
15. **Juin 2004** Mise à l'enquête du projet selon loi routière et appel d'offre
16. **Septembre 2004:** Octroi de mandat de réalisation, éventuellement mise en chantier
17. **Mi-October – décembre 2004:** Travaux d'exécution.

18. **12 décembre 2004: Mise en fonction** de la zone de rencontre, fête d'inauguration AIA et fin de la réalisation de la première étape
19. **Fin décembre 2005/février 2006:** Contrôle légal de l'efficacité des mesures réalisées et corrections éventuelles :
  - mesures de vitesses/ du transit
  - Enquête auprès des habitants et commerçants
  - liste des lacunes et élaborer des propositions de solution.
  - Présentation du rapport d'évaluation au mandant, év. avec propositions de modifications et coûts
  - Mise en œuvre d'éventuelles mesures supplémentaires

## **H. Réalisation des phases 2 et 3 de l'étape II 2006/2007**

1. Successivement Pavage historique Place Petit-St-Jean, Samaritaine, Lenda-Augustins
2. Aménagement définitif de la Samaritaine et de la place des Augustins

## **I. Réalisation de l'étape III 2008/2010**

1. Zone piétonnière: Gare – Stalden – Samaritaine – Place Petit-St-Jean
2. Parking souterrain Derrière les Jardins, place des Augustins ou Pont de Zähringen

Pour la commission de l'aménagement et de la circulation de l'Auge

Fribourg, le 2 juillet 2003

Ueli Bosshart

Gilles Bourgarel

Marc Joye

Jean-Jacques Muller

Marie-Thérèse Torche

Rainer Weibel

## Liste des annexes

- 1) Plan de circulation de la ville avec impact des réaménagements du centre (Transitec)
- 2) Principes d'organisation des sens de circulation dans le secteur Gare/Grand-Places (décembre 2004) Transitec
- 3) Photo aérienne actuelle avec indication des limites, rues et places principales
- 4) Plan de situation avec indication des portes de la zone, des cheminements piétonniers et zones de circulation motorisées
- 5) Situation de la porte pont du Milieu sans et avec aménagements projetés
- 6) Photos actuelles: pont vu du Karrweg et de la place du Petit-Saint-Jean
- 6.2 Photomontage " "
- 7) Esquisses des aménagements du pont du Milieu,
- 7B " Variante
- 8) Situation de la porte des Neigles sans et avec les nouveaux aménagements
- 9) Photos actuelles de la porte des Neigles, depuis le Stadtberg et la route des Neigles
- 9.2 Photomontage " "
- 9B Vues aériennes : 1939 et actuelle
- 10) Photos actuelles et ancienne de la Porte du Gottéron,
- 11) Extrait du plan de zone de la Ville de Fribourg avec ZPU de l'Auge
- 12) Situation de la place du Petit-Saint-Jean sans et avec les nouveaux aménagements de l'étape 1
- 13) Vue aérienne de la place en 1920
- 14) Photo actuelle et esquisse dans le même angle de vue avec les nouveaux aménagements
- 14B Relevé des zones pavées, état en 2003
- 15) Photos de la place de Reyff vers 1900
- 16) Photos actuelles et aérienne, de la place de Reyff
- 17) Photos de la Place de la Palme et sortie du pont de Berne vers 1924
- 18) Photos actuelles, porte de Berne ext., rte des Neigles, Palme, rue des Forgerons
- 19) Situation Samaritaine/Lenda/Stalden/place des Augustins, avec nouveaux aménagements phase 2
- 20) Photos de la Samaritaine, haut en 1950, bas en 1900
- 21) Photos actuelles, samaritaine, Stalden, croisement Lenda
- 22) Photos de la place des Augustins en 1917/18
- 23) Photos actuelles, plusieurs perspectives
- 24) Situation sans et avec aménagements, phase 1 et 2