



Ville de Fribourg

Conseil communal

Message au Conseil général

—
du 18 septembre 2018

Crédit d'étude pour la requalification du Bourg Etape 2

N°31

—
2016 - 2021

Table des matières

1. Préambule.....	3
2. Les périmètres de la requalification du Bourg.....	4
2.1. Etape 1.....	4
2.2. Etape 2.....	4
2.3. Etape 3 et suivantes.....	4
3. Le projet de la requalification du Bourg.....	5
3.1. Concours de projet et d'idées selon SIA 142.....	5
3.2. Procédure et périmètre du concours.....	5
3.3. Déroulement du concours.....	5
3.4. Etape 1 : Description du projet.....	6
3.5. Procédures de mise à l'enquête publique et oppositions.....	9
3.6. Etat du traitement des oppositions.....	10
3.7. Suite à donner.....	10
4. Etape 2 : Description du projet.....	10
4.1. Place de Notre-Dame et alentours de la Basilique de Notre-Dame.....	12
4.2. Rue du Pont Muré.....	13
4.3. Place de Nova-Friburgo.....	13
4.4. La place de l'Esplanade du Petit-Paradis, la route des Alpes inférieure.....	14
4.5. Projet d'éclairage de l'Etape 2.....	16
5. Mobilité.....	17
5.1. Rappel de la planification générale.....	17
5.2. Enjeux.....	18
5.3. Concept de circulation.....	19
5.3.1. Transports publics.....	19
5.3.2. Piétons.....	19
5.3.3. Vélos.....	20
5.3.4. Trafic individuel motorisé.....	20
5.4. Concept de stationnement.....	20
5.4.1. Justification d'un nouveau parking.....	22
5.4.2. Le nouveau parking du Petit-Paradis.....	23
5.4.3. L'extension du Parking de la Grenette.....	25
5.4.4. Stationnement pour besoins spéciaux.....	25
5.4.5. Stationnement privé.....	25
5.4.6. Stationnement deux-roues.....	25
5.4.7. Synthèse.....	26
6. Coûts du projet.....	26
6.1. Estimation des coûts de l'ouvrage Etape 1.....	26

6.2.	Estimation sommaire des coûts de l'ouvrage Etape 2	26
7.	Financement du projet	27
7.1.	Subventions de l'agglomération	27
7.2.	Financement : répartition globale	29
7.3.	Objectif de rentabilité du parking du Petit-Paradis.....	30
7.4.	Crédits votés / annoncés	30
8.	Crédit d'étude de l'Etape 2.....	31
8.1.	Prestations du crédit d'étude	31
8.2.	Détail du montant du crédit d'étude Etape 2.....	32
9.	Planning et étapes suivantes de financement.....	33
10.	Conclusion	33
	Zweiten Etappe der Wiederaufwertung des Burgquartiers	34
1.	Die Perimeter der Wiederaufwertung des Burgquartiers	34
1.1.	Etappe 1.....	34
1.2.	Etappe 2.....	34
1.3.	Etappe 3 und folgende	34
2.	Etappe 1: Kurzer Projektbescrieb	34
2.1.	Planauflageverfahren und Einsprachen.....	35
2.2.	Weiteres Vorgehen.....	36
3.	Etappe 2: Kurzer Projektbescrieb	36
4.	Mobilität	37
4.1.	Zur Erinnerung: Die allgemeine Planung	37
4.2.	Herausforderungen	37
4.2.1.	Begründung eines neuen Parkings	37
5.	Projektkosten.....	38
5.1.	Kostenschätzung des Bauwerks der Etappe 1	38
5.2.	Summarische Kostenschätzung des Bauwerks der Etappe 2	38
6.	Projektfinanzierung	39
6.1.	Finanzierung: Gesamtverteilung.....	39
6.2.	Details des Studienkredit-Betrages der Etappe 2.....	40
7.	Schluss	40
	Projet d'arrêté	41

MESSAGE DU CONSEIL COMMUNAL

AU CONSEIL GENERAL

du 18 septembre 2018

N°31 - 2016 - 2021 **Crédit d'étude pour la requalification du Bourg** **Etape 2**

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers généraux,

Par le présent Message, le Conseil communal a l'honneur de solliciter le Conseil général à autoriser l'engagement de **CHF 3'025'000.-- TTC** destinés à **la préparation de la construction de la deuxième étape du projet de requalification du Bourg, soit le réaménagement de la place de Notre-Dame et du secteur de la basilique éponyme, du périmètre environnant le Musée de Niki de Saint-Phalle, de la rue du Pont-Muré, de la place de Nova-Friburgo, de la place du Petit-Paradis et de la route des Alpes inférieure. L'Etape 2 inclut également le projet du nouveau parking du Petit-Paradis.**

Ce crédit servira au développement de l'avant-projet, du projet de l'ouvrage, de la procédure de demande d'autorisation de construire, des appels d'offres, de la comparaison des offres, ainsi qu'un devis général estimé à plus ou moins 10%.

1. Préambule

Suite à la fermeture du pont de Zaehringen, la Ville de Fribourg a organisé en 2015 un concours d'aménagement pour la requalification du quartier du Bourg dans la perspective de construire le programme défini.

C'est sur la base d'un avant-projet issu de cette démarche qu'un message a été rédigé, aboutissant le 11 octobre 2016 à l'octroi d'un crédit d'étude de CHF 2'180'400.--- TTC destiné à la préparation de la construction de la **première étape** du projet de requalification du Bourg, soit le réaménagement des abords de la Cathédrale, de la place des Ormeaux et l'assainissement des escaliers du pont de Zaehringen.

Le présent message s'inscrit donc dans le prolongement du précédent afin d'initier les études portant sur l'**Etape 2** qui prévoit non seulement le réaménagement d'espaces publics, mais aussi la réalisation d'un parking en ouvrage. Les oppositions aux mises à l'enquête publique de la première étape du projet de requalification du Bourg ont en effet mis en évidence que la nécessité de disposer de places de stationnement dans le Bourg représente la principale préoccupation des associations de commerçants et de restaurateurs, des associations de quartier et des habitants agissant à titre individuel.

Au-delà de la requalification des espaces publics du Bourg, ce projet représente l'opportunité unique d'apporter la plus-value attendue par tous par rapport à sa qualité de vie, sa dynamique économique et son attrait touristique.

2. Les périmètres de la requalification du Bourg

La requalification du Bourg s'articule en 3 étapes :

2.1. Etape 1

L'Etape 1 porte sur la requalification des abords de la Cathédrale, la requalification de la place des Ormeaux, l'assainissement des escaliers du pont de Zaehringen et la relocalisation des places de stationnement sur le bas de la route de Berne et la route de Bourguillon.

2.2. Etape 2

L'Etape 2 inclut la place de Notre-Dame et le secteur de la basilique éponyme, le périmètre environnant le Musée de Niki de Saint Phalle, la rue du Pont-Muré, la place de Nova-Friburgo, la place du Petit-Paradis et la route des Alpes inférieure.

Cette étape prévoit également le développement d'un nouveau parking en ouvrage, le parking du Petit-Paradis, situé à l'intersection de la rue et la route des Alpes.

2.3. Etape 3 et suivantes

Les Etapes 3 et suivantes comprennent le réaménagement de la Grand-Rue, de la rue de la Poste, de la rue de Zaehringen, de la place de l'Hôtel-de-Ville, de la rue Pierre-Aeby, de la place du Marché-aux-Poissons et de la rue de Morat. La requalification du pont de Zaehringen en fait partie. L'éventuelle réalisation d'une liaison verticale entre le Bourg et l'Auge sera étudiée. L'objectif serait d'améliorer la connexion entre ces deux secteurs, ainsi que leur attrait touristique, notamment.

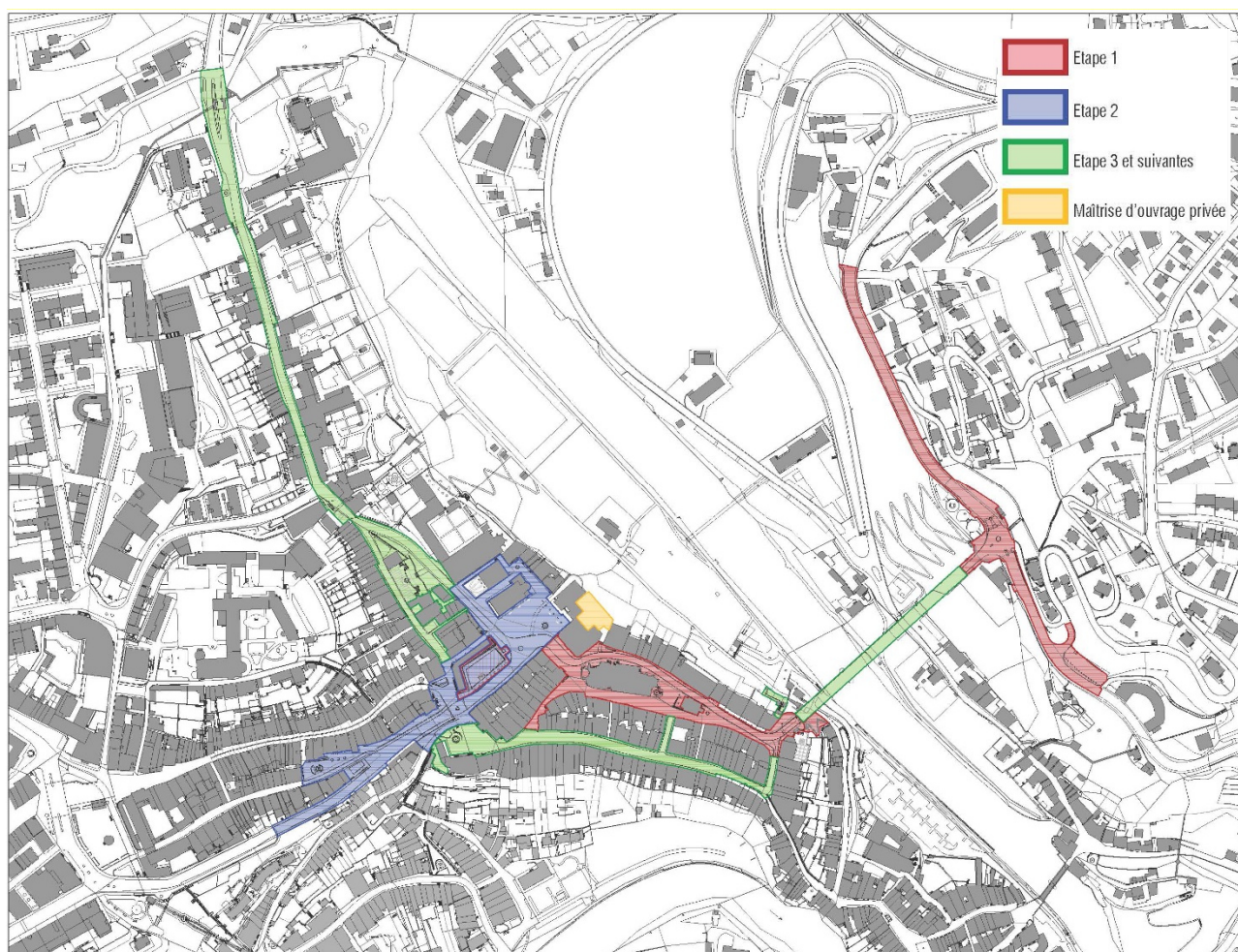


Figure 1. Plan des étapes de la requalification du Bourg

3. Le projet de la requalification du Bourg

3.1. Concours de projet et d'idées selon SIA 142

La base réglementaire du Plan directeur de la ville historique ayant été établie depuis 2010 et validée par la DAEC en 2016, le Conseil communal de la Ville de Fribourg a lancé le concours de projet et un cours d'idées dont l'objectif est la concrétisation de cette vision directrice.

3.2. Procédure et périmètre du concours

Dans le but d'obtenir le meilleur projet et d'initier une requalification à court terme, le Conseil communal a opté pour une procédure ouverte de

- **concours de projet** sur le secteur de la Cathédrale et du pont de Zaehringen;
- **concours d'idées** sur les secteurs Grand-Rue, Ormeaux, Notre-Dame, Hôtel-de-Ville, Nova-Friburgo, Petit-Paradis, rue Pierre-Aeby, Marché-aux-Poissons et route de Morat, ainsi que sur la connexion entre le Bourg et l'Auge, inscrivant le tout dans une vision globale et cohérente.

L'organisation du concours ouvert selon le Règlement SIA 142 était le garant de l'obtention de propositions de qualité tant pour l'aménagement des espaces publics que pour le développement de solutions de stationnements compensatoires. C'était aussi un processus déterminant pour obtenir une entrée en matière du Service cantonal des biens culturels et de l'Office fédéral de la culture quant à la possibilité de construire en souterrain (interdit sur le principe dans ce périmètre protégé d'intérêt national) dans le contexte extrêmement sensible du Bourg.

Les objectifs du concours organisé par la Ville de Fribourg coïncidaient en tous points avec ceux formulés dans le Plan directeur de la ville historique.

3.3. Déroulement du concours

Dans le cadre du concours lancé le 6 mars 2015, 27 dossiers ont été rendus, remis et analysés par un jury composé

- de membres professionnels (architectes, architectes-paysagistes, ingénieurs, éclairagistes et spécialistes en mobilité);
- d'experts en matière de patrimoine et des sites historiques (Service cantonal des biens culturels, Service archéologique cantonal, Office fédéral de la culture et Patrimoine suisse);
- de représentants de centres d'intérêts locaux (Pro Fribourg, Association du quartier et Paroisse de St-Nicolas);
- de représentants du partenaire pressenti dans la mise en œuvre d'un parking de relocalisation des places de stationnement retirées en surface (SI de la Grenette);
- de spécialistes-conseils (TPF et Parking suisse);
- du Directeur de l'Edilité et du Directeur de la Police locale et de la Mobilité.

Dans le but d'intégrer toutes les recommandations et contraintes utiles au développement et à l'obtention d'un projet de qualité, le programme du concours, avalisé par le Conseil communal, a été établi en étroite collaboration avec les membres du jury.

Donnant suite à deux jours de délibérations, le jury s'est prononcé à l'unanimité en faveur du projet développé par l'équipe **Studio Montagnini Fusaro** à Venise et l'éclairagiste **Susanna Antico**. Le Conseil communal, se fiant aux nombreuses qualités reconnues au projet lauréat, a pris la décision de suivre la recommandation du jury et de leur attribuer le mandat pour la poursuite des études, aussi bien dans le cadre du concours de projet que dans le cadre du concours d'idées.

3.4. Etape 1 : Description du projet

La Cathédrale est le principal point de repère de la ville historique. Le projet de requalification a donc pour objectif de valoriser ses abords et rendre les espaces publics qui la jouxtent agréables et attirants.

L'entrée principale de la **Cathédrale**, avec son grand portail et ses sculptures, est valorisée par de nouvelles marches et un dallage en grès coquillé. Une rampe latérale, toujours en pierre, s'intègre aux marches d'accès et garantit l'accès aux personnes à mobilité réduite. Le dessin du pavage souligne le parvis de l'église et renforce le sentiment de découverte lorsqu'on vient des rues de Saint-Nicolas ou des Epouses. Le parvis se déploie non seulement en tant qu'espace ouvert devant la façade orientale ou le portail sud, mais il s'articule tout autour du bâtiment religieux. Pensé comme un « commutateur d'échelles », le parvis se développe de l'échelle de la place à l'échelle du Bourg entier et de la Ville.



Figure 2. Entrée principale de la Cathédrale

Au chevet de la Cathédrale, le soubassement de la **Fontaine de la Vaillance** est réaménagé pour ouvrir le monument sur l'espace environnant et conférer à cet élément structurant un rôle urbain plus évident. Cette solution invite les personnes à s'approcher de la fontaine sans obstacle, à s'appropriier ses abords et à se promener autour d'elle.

Deux gradins semi-circulaires accentuent la perméabilité de la fontaine sur l'espace public et offrent aux personnes de larges bancs où s'asseoir.

A la demande du jury et du Conseil communal, l'arborisation de la place Sainte-Catherine est esquissée.



Figure 3. Place Sainte-Catherine

Pour inciter l'animation du lieu, la Ville souhaiterait requalifier **l'Ancienne Douane**. Des discussions sont actuellement en cours avec l'Etat de Fribourg au sujet d'une nouvelle affectation à vocation publique encore à définir donnant sur la place Sainte-Catherine. Il est prévu d'ouvrir les arcades de la Douane afin de renforcer la relation avec l'espace extérieur, stimulant ainsi la fréquentation du lieu. Le long de la rue des Bouchers, une partie de la place est modifiée pour gagner une surface accueillant la terrasse des restaurants voisins en zone piétonne.



Figure 4. Bâtiment de l'Ancienne Douane

La place des Ormeaux, lieu à vocation ludique et commerciale, est requalifiée en s'inspirant du projet original du XIX^e siècle. Suite à la suppression du stationnement des voitures, un espace piéton entouré par un péristyle arboré, remplace le parking existant. Le système ordonné d'arbres délimite au centre une surface semi-perméable. Il s'agit du cœur de la place, un espace polyvalent bordé par des bancs et qui accueille la terrasse du Café des Arcades. Les surfaces piétonnes environnantes sont pavées en grès calcaire de Flysch, en continuité avec la matérialisation des espaces publics environnants.

Sur la base des plans et des images historiques, le projet propose de reconstituer la double rangée d'arbres qui bordait à l'origine la rue du Pont-Muré, soulignant ainsi la connexion piétonne entre la place de Nova-Friburgo et la place de Notre-Dame. Le tracé de la place, côté rue du Pont-Muré, s'aligne sur la façade de l'ancienne station de tramway. Les études complémentaires produites dans le cadre du traitement des oppositions proposent le maintien de l'édicule existant avec ses fonctions actuelles. La statue du Père Girard, déplacée en 1957, retrouve sa position d'origine, dans l'axe du narthex du couvent des Cordeliers.



Figure 5. Place des Ormeaux

Suite à une étude phytosanitaire concluant à une pérennité limitée des tilleuls existants, ces derniers sont remplacés par des érables champêtres, plus résistants et mieux adaptés à cet environnement. La nouvelle rangée d'arbres le long de la rue du Pont-Muré suit un rythme constant et une symétrie de part et d'autre de l'ancienne station de tramway.

Le choix des matériaux répond à l'exigence d'aménager un espace unitaire autour de la Cathédrale par le biais d'un revêtement en pierre qui va de façade à façade, sans différenciation évidente entre les zones piétonnes, les trottoirs et la chaussée. L'ensemble des surfaces aux abords de la Cathédrale, piétonnes et routières, est réalisé en grès de Flysch, un matériau qui a largement contribué à l'image du contexte bâti du centre-ville fribourgeois. Il s'agit d'un pavage composé de pavés d'une taille de 14/16 cm avec une couleur qui varie de gris très clair à gris foncé. Il s'inscrit parfaitement dans le tracé irrégulier du site et il est doté d'excellentes qualités de résistance. La pose se fera en diagonale avec des joints en sable limoneux pour la partie piétonne. Le secteur carrossable est étudié de manière à absorber les charges des bus articulés et leurs impacts dans les rayons de giration. Cette pose accentue l'homogénéité de la surface. La pose et le jointement choisis atténuent les nuisances sonores et le bruit de roulement. Les pavés sont sciés et flammés afin d'offrir une planéité garantissant l'accès à tous les utilisateurs, sans discrimination.



Figure 6. Ré-interprétation du pavage fribourgeois: texture et densité variable aux abords de la Cathédrale



Figure 7. Texture et rythme du pavage existant en grès calcaire de Flysch

Le projet d'éclairage a été développé pour valoriser les environs de la Cathédrale afin de créer un espace de vie une fois la nuit tombée. Il est conçu en couches et a pour but de mettre en valeur les détails, la texture de la pierre et sa couleur. Les luminaires sont généralement placés près des objets et des surfaces éclairées, permettant d'utiliser de petites puissances, d'éviter les éblouissements et de créer avec les surfaces verticales la perception voulue de l'ambiance nocturne dans un environnement contrôlé et sécurisé.

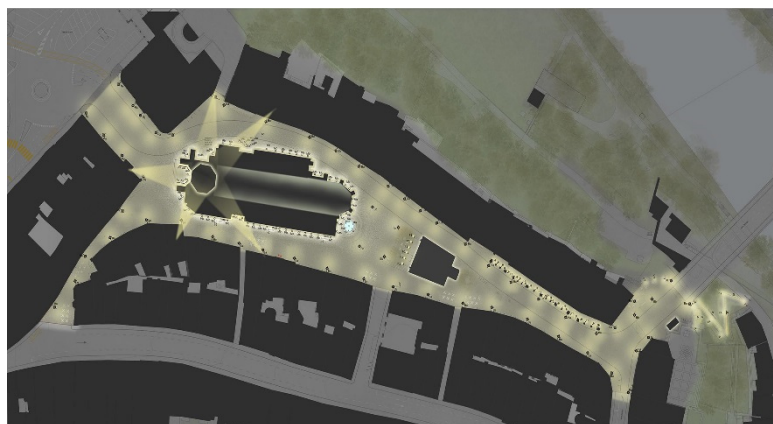


Figure 8. Plan lumière des abords de la Cathédrale

L'assainissement de l'escalier du pont de Zaehringen est nécessaire en raison de son mauvais état structurel. Consulté dans le cadre de l'élaboration du projet, le Service des biens culturels valide la solution préconisée par le bureau d'ingénieur, à savoir de la démolition et la reconstruction de l'escalier à l'identique. Le projet comprend l'assainissement et le réaménagement de l'ouvrage existant. La valorisation réelle de l'ouvrage est liée à la requalification de l'espace et du système végétal qui l'entourent. L'analyse du site démontre que l'escalier fait partie d'un contexte architectural et paysager plus ample qui comprend les terrasses, les murs et la végétation environnante. S'impose alors la nécessité d'un concept unitaire embrassant la requalification de l'ouvrage architectural avec le réaménagement paysager de l'ensemble des lieux. Le traitement du système végétal doit valoriser la présence de l'escalier en tant qu'élément constitutif du patrimoine historique de la ville, en dialogue direct avec le pont de Zaehringen, dont l'escalier est contemporain.



Figure 9. Escalier du pont de Zaehringen

Le projet prévoit la **relocalisation de places de stationnement** du secteur des abords de la Cathédrale au parking de la Tour rouge, propriété de l'Etat, des conventions ayant été signées dans ce sens, ainsi que le long de la route de Bourguillon et le long de la route de Berne.

3.5. Procédures de mise à l'enquête publique et oppositions

La 1ère étape de la requalification du Bourg a fait l'objet des 3 mises à l'enquête publique suivantes :

- La requalification de la place des Ormeaux a été publiée le 22 septembre 2017 et a suscité 10 oppositions dont 1 a été retirée;
- La requalification des abords de la Cathédrale a été publiée le 17 novembre 2017 et a suscité 3 oppositions dont 1 a été retirée;
- La dérogation aux mesures de protection des boisements hors forêt, publiée le 5 janvier 2018 a suscité 1 opposition qui a été retirée.

3.6. Etat du traitement des oppositions

Les oppositions et le recours ont fait l'objet d'une séance de conciliation dans le cadre de laquelle les représentants de la Ville de Fribourg ont eu l'occasion d'entendre les opposants.

Les deux oppositions suivantes demeurent ouvertes concernant les abords de la Cathédrale :

- L'Association GastroFribourg, section Ville et l'Association des commerçants de la rue de Lausanne et du quartier du Bourg, représentées par Me Jillian Fauguel de l'Etude d'avocats Collaud, Fauguel et Brady à Fribourg;
- L'Association suisse des paraplégiques, au nom et par mandat de M. Martin Cotting, domicilié à Oberzelg 32 à Giffers, président du Club en fauteuil roulant Fribourg.

Des négociations ont été entreprises de façon à obtenir leur retrait dans l'objectif de pouvoir initier la requalification du Bourg dans les meilleurs délais.

Concernant l'Association suisse des paraplégiques, les discussions n'ont pas abouti en raison de divergence dans l'interprétation de la réglementation concernant la hauteur des quais des bus et dans la formalisation d'un accord définitif.

Concernant l'Association GastroFribourg, section Ville et l'Association des Commerçants de la rue de Lausanne et du quartier du Bourg, soucieux de trouver un accord à satisfaction des parties, il a été admis d'activer la demande concernant le crédit d'étude pour l'Etape 2 de la requalification du Bourg incluant l'étude de solution de parcage pérenne dans le Bourg. Les négociations n'ont malgré tout pas permis d'aboutir à un accord jusqu'à la finalisation du présent Message (14.9.2018).

Réuni en séance du 4 septembre 2018 le Conseil communal a décidé de rejeter les 2 oppositions susmentionnées.

Les contacts avec les opposants sont cependant maintenus.

Actuellement les procédures concernant la place des Ormeaux font encore l'objet de dix recours / oppositions. Le Conseil communal a pris la décision de suspendre la procédure y relative.

3.7. Suite à donner

Le Conseil communal propose d'étudier l'Etape 2 de la requalification du Bourg incluant plusieurs solutions de parking (extension du parking de la Grenette, réalisation du nouveau parking dans le périmètre du Petit-Paradis) de manière à pouvoir obtenir le permis de construire sur le secteur des abords de la Cathédrale qui fait partie de l'Etape 1.

4. Etape 2 : Description du projet

Principes à la base du projet

Les principes à la base de la deuxième Etape de la requalification du Bourg, développés par le bureau Studio Montagnini Fusaro dans le cadre de l'avant-projet phase 1 (3% de parts-prestations SIA), sont les mêmes que ceux de la première étape : une mise en scène discrète qui propose d'enlever les éléments incohérents pour créer une unité nouvelle et retrouver la qualité d'origine des espaces publics du centre historique du Bourg. Tout en conservant le caractère spécifique de chaque lieu, son unicité et son histoire, le projet valorise le site en conférant un dessin unitaire et cohérent à l'ensemble des espaces publics afin de les replacer au centre de la vie des habitants. Les espaces sont repensés comme des lieux de détente et de rencontre.

L'identité retrouvée de ces lieux en fait des points de repère. Ils sont imaginés comme des lieux conviviaux, accueillants, ouverts, favorisant la rencontre, l'échange et leur appropriation par les utilisateurs. Pour ce faire, le projet réduit l'impact des véhicules motorisés afin de libérer une grande partie de l'espace public et de rendre leur juste place aux piétons et à la mobilité douce. Dans les situations qui le permettent, les chaussées sont restreintes et éloignées des bâtiments les plus représentatifs afin de libérer d'amples surfaces piétonnes au profit des usagers.

La volonté d'aménager un espace unitaire, sans différenciation évidente entre les zones piétonnes, les trottoirs et la chaussée, a mené au choix d'un pavage continu qui se développe de façade à façade. Les surfaces en bitume, y compris les chaussées, sont remplacées par un pavage continu, en grès calcaire de Flysch.

L'espace carrossable s'harmonise avec l'espace public piéton et la texture chromatique typique du grès fribourgeois. Il devient un élément fort de l'espace requalifié. Le projet, réalisé avec une économie de moyens (la matérialisation du sol), promeut une image renouvelée du lieu. La délimitation de la chaussée le long des rues est suggérée par une bordure inclinée en pierre. Le pavage en grès de Flysch est composé de pavés irréguliers de taille allant de 14 à 16 cm, à la couleur variant du gris très clair au gris foncé. Il s'inscrit parfaitement dans le tracé irrégulier du site et est doté d'excellentes qualités mécaniques et de résistance, appropriées au passage des bus. Renonçant à une orientation trop évidente, le choix d'une pose en diagonale accentue l'homogénéité de la surface.

Sur une partie du site, de la place du Petit-Paradis à l'ouest de la place de Nova-Friburgo, les pavés anciens fribourgeois sont conservés ou repris d'autres endroits du périmètre. La délimitation de la chaussée le long de la rue des Alpes est, comme dans le reste du périmètre, suggérée par des bordures inclinées en pierre. Afin de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite, les pavés sont sciés et flammés sur toute la surface du Bourg. Les joints sont en sable sur les surfaces piétonnes, mixtes sable / ciment sur les surfaces carrossables et en ciment sur les surfaces carrossables au niveau des arrêts de bus, plus sollicités.



Figure 10. Projet de réaménagement de l'Étape 2

Une étude de l'éclairage public complète le projet. Elle permet de créer un environnement nocturne attrayant et agréable pour les habitants et les visiteurs. Bénéficiant d'une orientation claire et facile le soir et la nuit, les promeneurs pourront ainsi profiter de l'atmosphère nocturne de la ville en toute sécurité.

4.1. Place de Notre-Dame et alentours de la Basilique de Notre-Dame

Le réaménagement de la place de Notre-Dame fait suite à la suppression des places de stationnement en surface. La forme rectangulaire de l'espace est clairement définie par les façades des bâtiments ainsi que par la nouvelle arborisation de la place des Ormeaux. La nouvelle rangée de six arbres, devant la façade du bâtiment de la Grenette, protège de son ombre les terrasses et les bancs et renforce la géométrie de la place. La Fontaine de Samson, déplacée en 1957, retrouve sa position d'origine. La chaussée au sud de la place est réduite et éloignée le plus possible du parvis de l'église.



Figure 11. Place de Notre-Dame et la fontaine de Samson

Le maintien de l'accès existant au parking de la Grenette implique de conserver le passage des véhicules sur la place. Ce passage, suggéré le plus discrètement possible, définit sur la place deux espaces à vocations différentes: côté église, un espace ample et libre pouvant accueillir des événements publics comme les marchés et les fêtes; côté Banque Cantonale, un espace animé par la terrasses du restaurant et valorisé par la présence de la Fontaine de Samson.

Le pavage continu en grès calcaire de Flysch souligne l'unité du lieu et incite les usagers à se l'approprier. Il invite aussi les personnes à se promener autour de la basilique, à découvrir l'entrée du Musée Gutenberg et les flancs de l'ancien hangar à tramways (Espace Jean Tinguely - Niki de Saint Phalle) et de l'Eglise des Cordeliers.

Autour de la Basilique de Notre-Dame et au pied des façades des bâtiments derrière la basilique, les anciens galets de fleuve sont conservés.



Figure 12. Place de Notre-Dame

4.2. Rue du Pont Muré

La requalification de la rue du Pont-Muré s'inscrit dans une vision globale intégrant la place des Ormeaux qu'elle borde ainsi que la place de Nova-Friburgo et la place de Notre-Dame qu'elle relie.

Conformément à l'esprit du projet, il est prévu de réduire l'emprise des voies de circulation sur la rue. Ce rétrécissement de la chaussée, permettant d'élargir le trottoir du côté du restaurant du Gothard, n'entravera en rien la fonction d'interface de transport public de la rue du Pont-Muré.

La chaussée de la rue du Pont-Muré est pavée en grès de Flysch. Du fait de la présence des arrêts de bus, les pavés y sont jointoyés au ciment pour assurer une meilleure résistance aux sollicitations mécaniques des freinages et des démarrages des bus. La bordure inclinée délimitant le trottoir se transforme en bordure haute permettant l'accès aux bus par les usagers, dont les personnes en fauteuil roulant.

Une double rangée d'arbres située entre la place des Ormeaux et l'espace de circulation de la rue du Pont-Muré souligne cette perspective qui existait de par le passé. Elle protège les passants sur le trottoir le long de la rue du Pont-Muré et rééquilibre le rapport entre la surface minérale de la chaussée et la présence végétale de la place arborée. Une bande entre les arbres et la bordure du trottoir est laissée libre pour garantir l'espace nécessaire pour l'embarquement des personnes en fauteuil roulant. L'étude de la requalification de la place des Ormeaux et de la rue du Pont-Muré démontrera si cette double rangée d'arbres peut être réalisée ou non.

4.3. Place de Nova-Friburgo

La place de Nova-Friburgo donne aujourd'hui l'image d'un lieu de passage incohérent et fragmenté, un *patchwork* où plusieurs intentions se sont juxtaposées sans suivre de dessin unitaire. Afin de conférer à ce lieu de convergence l'image d'une véritable « place », le projet propose un traitement uniforme du sol grâce à un pavage en grès de Flysch. Du côté ouest de la place, le pavage historique existant, en grès fribourgeois, est conservé et restauré.

La place, fortement inclinée vers le sud, se transforme en un socle devant le Café du Rendez-vous. Ce dernier, valorisant la façade du bâtiment au nord permet de retrouver un dialogue plus efficace avec la toiture-terrasse du bâtiment des Arcades et l'Hôtel de Ville qui lui fait face. Le socle est pensé pour accueillir la terrasse du café, des plantations basses ainsi qu'une longue assise dans sa partie inférieure qui permet aux promeneurs de s'asseoir et s'approprier le lieu.



Figure 13. Place de Nova-Friburgo et nouveau Tilleul de Morat

Au centre des trois colonnes, au carrefour de la place de Nova-Friburgo, de la place de l’Hôtel-de-Ville, de la rue du Pont-Muré et de la route des Alpes, un nouveau tilleul remplace la sculpture métallique actuelle. Il rappelle l’ancien Tilleul de Morat, planté en 1470 et abattu en 1985.

4.4. La place de l’Esplanade du Petit-Paradis, la route des Alpes inférieure

Les surfaces actuellement occupées par les voitures sont enfin libérées et piétonnisées. La fontaine existante de la place du Petit-Paradis retrouve ainsi sa centralité et les bancs qui l’entourent sont restaurés pour permettre aux habitants de profiter du caractère convivial du lieu avec ses plantations. Une nouvelle rangée d’arbres s’aligne à l’ancien escalier qui mène à la rue de la Tête-Noire et borde la place au nord. Les arbres nouvellement plantés sont entourés de bancs circulaires offrant ainsi de nouveaux espaces de repos aux usagers de la place.

La chaussée de la rue des Alpes, à sens unique, est réduite et son tracé est légèrement modifié pour permettre la réalisation d’un trottoir le long du bord situé du côté nord de la rue. Il s’agit d’un aspect qui sera vérifié sur la base d’une réflexion générale sur la circulation routière du secteur.

Sur cette partie du site les pavés anciens en grès calcaire de Fribourg sont déposés, traités pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et reposés. Sur la chaussée, l’asphalte fait place à des pavés de la même époque. La démarcation entre la place du Petit-Paradis et la chaussée qui lui fait face s’efface pour laisser place à une bordure inclinée renforçant la continuité de l’espace public requalifié.



Figure 14. Place du Petit-Paradis

Au sud de la place du Petit-Paradis, la parcelle privée sise à l'intersection de la rue du Tilleul et la route des Alpes, accueillera l'entrée du futur parking. Les espaces publics de la place du Petit-Paradis se prolongent alors sur la toiture terrasse de la future entrée du parking qui accueille un petit jardin. Celui-ci, offrant une vue de choix sur le Bourg et la Cathédrale Saint-Nicolas, fait aussi office de belvédère. Des pavés anciens, recueillis sur le périmètre du projet, seront posés pour garantir la continuité de la matérialisation du sol avec la place du Petit-Paradis.

Le projet de parking projeté sous la place du Petit-Paradis est décrit au point 5.4.2.

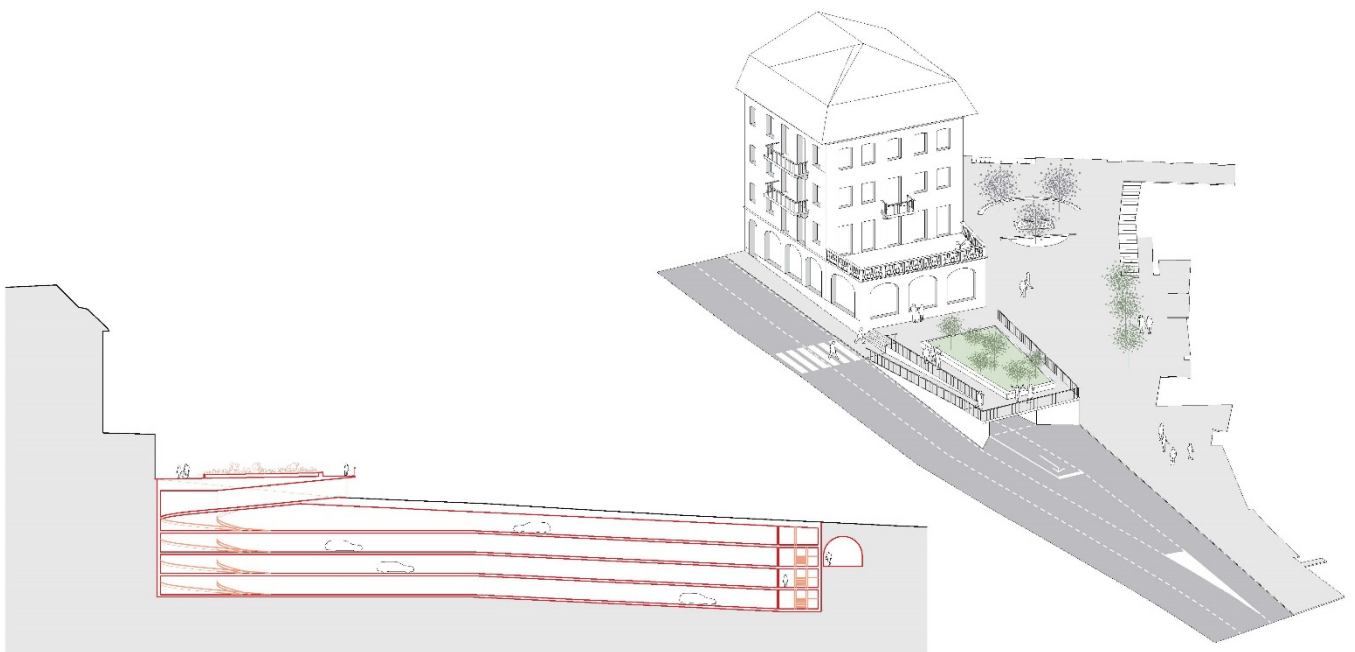


Figure 15. Axonométrie et coupe représentant l'entrée et le parking du Petit-Paradis

4.5. Projet d'éclairage de l'Etape 2

Le projet d'éclairage de la deuxième étape de requalification du Bourg cherche à rendre l'ensemble des espaces publics, compris dans le périmètre, accueillants et agréables le soir et la nuit. Il a pour but de renforcer le sentiment de sécurité des habitants de Fribourg et de ses visiteurs. Il a aussi pour objectif de mettre en valeur les éléments significatifs du patrimoine architectural de la ville.

Comme dans la première étape, le projet d'éclairage consiste en deux "strates" de lumière superposées et complémentaires :

- l'éclairage "fonctionnel", permettant une circulation piétonne agréable et sécurisée dans l'ensemble du périmètre du projet et un déplacement motorisé facile et sécurisé là où il est maintenu;
- l'éclairage d'"ambiance" des éléments significatifs du patrimoine de la ville.

Eclairage "fonctionnel"

Dans le Bourg, l'éclairage "fonctionnel" permettra aux utilisateurs de l'espace public de reconnaître les lieux, de s'y orienter aisément et de s'y tenir agréablement. Il assurera aussi la sécurité des piétons, des automobilistes et des usagers des transports en commun.

Les choix du luminaire, de la source et de la puissance lumineuse ainsi que de sa distribution répondront à ces besoins fonctionnels tout en respectant les normes en vigueur. Le luminaire lui-même sera esthétique et s'intégrera sans contraste à son environnement bâti. Il proposera une lumière de haute qualité (haut index de rendu des couleurs), à distribution diffuse, douce et chaleureuse et sera posé à l'"échelle humaine" - entre 4 m et 5 m de hauteur - en tenant en compte des limitations requises par les transports publics. Les luminaires, sources lumineuses et tout équipement auxiliaire répondront aux impératifs d'un projet durable : longue durée de vie des appareils en utilisation quotidienne normale, consommation énergétique basse et contrôlée, émission minimale et contrôlée de gaz à effet de serre, réduction et facilité de l'entretien, respect du patrimoine, de l'environnement (absence de matériaux et matières toxiques) et prévention des nuisances visuelles (éblouissement, pénétration lumineuse dans l'espace privé).

Les lampadaires seront en partie installés en façades. Ceux-ci seront positionnés aussi près que possible de la limite des propriétés, aux endroits les plus pertinents par rapport à l'espace qui doit être éclairé.

Dans les espaces ouverts, telles que la place de Notre-Dame et la place des Ormeaux, où les façades sont trop éloignées de la zone à éclairer, les luminaires seront montés sur mât à la même hauteur que ceux montés en façades.

Eclairage d'"ambiance"

En plus de la lumière ambiante émise par les lampadaires montés sur les façades et sur les mâts, le projet prévoit l'éclairage des éléments les plus significatifs du patrimoine architectural comme la Basilique de Notre-Dame, le bâtiment des Arcades, la fontaine de Samson ou la statue du Père Girard. Ces éléments seront pour la plupart illuminés par des appareils dirigeables encastrés au sol, ayant un faisceau assez large pour couvrir une surface importante tout en évitant l'éblouissement des piétons et la dispersion lumineuse inutile vers le zénith (pollution lumineuse). Le choix de la distribution lumineuse est celui de faisceaux diffus, produisant une lumière tamisée et douce. Les sources lumineuses seront choisies d'une couleur propice à créer une ambiance chaleureuse et accueillante et à valoriser les matériaux de construction.

5. Mobilité

5.1. Rappel de la planification générale

La requalification du Bourg s'inscrit dans un cadre fixé par le Plan d'Aménagement Local (PAL, 1991), le Plan Directeur de la Ville Historique (Plan directeur de la ville historique, 2016) et le Projet d'Agglomération (PA3, 2016).

Le PAL actuel (1991) a inclus le Bourg dans le périmètre de « l'arc à fonctions centrales », qui propose de protéger des nuisances du trafic une aire comprise entre le plateau de Pérolles, la gare et la Cathédrale. Le PAL propose dans ce secteur de favoriser les transports et la mobilité douce.



Figure 1. PAL 91, arc à fonctions centrales

Il précise également le moyen d'y parvenir, en évitant que l'ensemble des flux de circulation convergent vers le centre-ville, mais en proposant plutôt un système de routes périphériques, qui contournent le centre.

Pour les trajets depuis la périphérie à destination du centre, la logique retenue propose un stationnement à proximité du centre (mais pas forcément à l'intérieur de celui-ci), puis un transfert modal pour rejoindre la destination finale à pied ou en transports publics.

LA PROBLEMATIQUE DES TRANSPORTS INDIVIDUELS EN VILLE DE FRIBOURG ET LA SOLUTION PROPOSEE

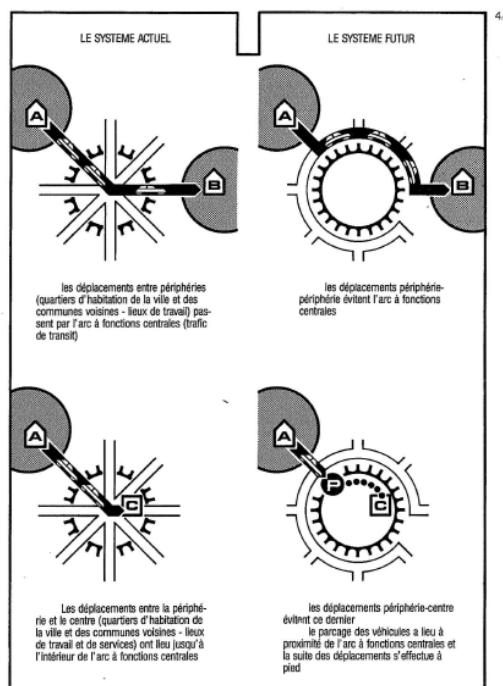


Figure 2. PAL 91, protection du centre-ville

Le Plan directeur de la ville historique (PDVH), élaboré au début des années 2010 et approuvé par la DAEC le 21 septembre 2016, reprend les principes du PAL 91 pour les aspects mobilité et propose un principe de compensation des places stationnement. Il s'agit de supprimer une partie du stationnement en surface, de la relocaliser et de requalifier l'espace ainsi dégagé. Le PDVH propose également de revoir le fonctionnement du réseau routier en favorisant le remplacement des limitations actuelles de vitesses à 50 km/h par des zones de rencontre et des zones 30 km/h et en diminuant les gabarits des routes et rues du secteur.

Concernant le stationnement, le PDVH apporte les précisions suivantes :

- Les places supprimées en lien avec le projet de requalification seront compensées de manière à ce que le nombre de places à disposition ne soit ni inférieur ni supérieur à l'état initial ;
- L'affectation des places relocalisées doit être respectée.

Le PA3, élaboré en 2015-2016 et évalué favorablement par la Confédération début 2018, propose deux fiches « Mesure 3M.04.03 : Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux » et « Mesure 3M.04.04 : Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue » qui viennent compléter le PA2, qui traitait uniquement du secteur de la Cathédrale.

Dans les objectifs de ces mesures, on retrouve les éléments suivants, qui s'inscrivent dans la continuité de la planification retenue dans le PAL91 et le PDVH:

- Valorisation du centre historique, en lien avec la fermeture au trafic individuel motorisé du pont de Zaehringen.
- Réduction de l'emprise du TIM sur l'espace public au profit des transports publics (TP) et de la mobilité douce (MD);
- Connexion MD entre le Bourg et la Basse-Ville, et la zone de nature et loisirs;
- Cohabitation entre les différents usagers de l'espace public;
- Favoriser et sécuriser les déplacements de mobilité douce.

Le projet de révision du PAL (2018) reprend l'ensemble de ces objectifs, y compris la question du stationnement et les synthétise dans son rapport et dans les plans directeurs. Ainsi le PAL 91 et le PDVH seront à terme remplacés par le nouveau PAL (2018).

5.2. Enjeux

L'enjeu principal de la requalification en terme de mobilité se situe dans la redistribution de l'espace public, aujourd'hui principalement occupé par les voitures, soit pour du stationnement, soit pour des surfaces de circulation souvent surdimensionnées depuis l'ouverture du pont de la Poya. L'espace utilisé par les voitures peut être réduit pour améliorer la qualité de l'espace public et permettre une meilleure répartition de la voirie entre les différents modes de transports (piétons, cyclistes, transports publics et voitures). C'est la suppression et la compensation des places de stationnement situées en surface, sur le domaine public, qui permettra essentiellement d'atteindre cet objectif.

Au-delà de la redistribution de l'espace, le projet de requalification doit également améliorer d'une manière générale la mobilité dans le Bourg. Un très grand potentiel existe depuis les baisses de trafic liées à l'ouverture du pont de la Poya, que ce soit en matière d'efficacité ou de sécurité. Le trafic automobile, aujourd'hui assez faible, continuera de bénéficier de conditions très favorables et la circulation des piétons, des cyclistes et des transports publics sera améliorée. L'efficacité de la mobilité dans le Bourg conditionnera son accessibilité et donc sa qualité de vie et son attractivité.

5.3. Concept de circulation

Le concept mobilité vise à atteindre les buts énoncés dans les documents de planification soit, améliorer les conditions de circulations pour la mobilité douce et les transports publics, améliorer la qualité de vie du secteur, améliorer la qualité de l'espace public et enfin, améliorer la sécurité des usagers. L'accessibilité générale du secteur est garantie par l'absence de trafic de transit dans le secteur depuis la mise en œuvre du pont de la Poya.

Le schéma actuel est basé sur la situation prévalant avant la fermeture du pont de Zaehringen, avec d'importantes charges de trafic. Le projet propose de redistribuer l'espace en favorisant la mixité, par exemple en envisageant la mise en place d'une zone à vitesse limitée (zone de rencontre ou zone 30) et en simplifiant la voirie, avec une réduction des gabarits et un remplacement du giratoire de la Grenette par un carrefour à perte de priorité, plus efficace et moins gourmand en terme d'espace.

Cette mixité sera rendue possible par la qualité des aménagements proposés et les charges de trafic relativement faibles dans le secteur. Il ne sera donc pas utile de séparer les différents types d'usagers, mais plutôt d'assurer un fonctionnement harmonieux de l'ensemble, sur le même principe que les projets de requalification du centre-ville, basé sur une mixité des différents modes de transports (Gare, Grand-Places, etc).

5.3.1. Transports publics

En matière de transports publics, le périmètre de l'Etape 2 concerne essentiellement la rue du Pont-Muré, sur laquelle se situe l'arrêt « Tilleul », utilisé par les lignes urbaines n°1, 2 et 6 ainsi que les lignes régionales 123, 124, 127, 181 et 182. Au total, ce sont environ 750 bus qui passent et s'arrêtent chaque jour à cet endroit, avec une génération d'environ 3'500 montées / descentes.

Depuis la fermeture du pont de Zaehringen au trafic individuel motorisé, la charge de trafic sur la rue du Pont-Muré a sensiblement baissée et les bus ne rencontrent pas de problème particulier pour circuler dans ce secteur. Le projet n'apportera donc pas de changement significatif à ce niveau. Par contre l'arrêt « Tilleul » n'offre actuellement pas le confort minimum requis pour les usagers, spécialement en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. L'arrêt côté « Gothard » est très problématique, avec une absence de quai et un trottoir trop bas et trop étroit, sur lequel se mélangent les voyageurs des bus TPF et les autres piétons utilisant le secteur. L'arrêt côté « Ormeaux » bénéficie d'une condition un peu plus favorable, mais il ne répond pas non plus aux critères définis dans la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Le projet devra proposer une refonte complète de ces arrêts, en réduisant le gabarit de la route, pour redonner l'espace nécessaire afin d'aménager des trottoirs généreux et des quais proposant une hauteur et une profondeur adéquates pour les personnes à mobilité réduite. Les lignes de contact seront conservées et si nécessaire adaptées, afin de proposer l'infrastructure nécessaire aux trolleybus actuels et futurs (principe identique à celui retenu pour l'Etape 1).

5.3.2. Piétons

Le périmètre de l'Etape 2 concentre d'importants flux piétons dans le secteur de la rue du Pont-Muré. Le flux principal relie le bas de la rue de Lausanne à la place de l'Hôtel-de-Ville, en proposant l'itinéraire le plus direct entre le Bourg et la ville haute. Un autre flux important longe la rue du Pont-Muré, avec des piétons ayant pour origine ou destination le secteur de la Grenette et de la Cathédrale. Enfin l'arrêt de bus « Tilleul » génère d'importants flux qui irriguent l'ensemble du secteur. D'autres flux moindres circulent sur le reste du périmètre.

Aujourd'hui le confort offert à la circulation des piétons est faible, avec une qualité de l'espace insuffisante et un aménagement routier qui n'est plus aux normes. Les principaux problèmes concernent le trottoir beaucoup trop étroit de la rue du Pont-Muré côté « Gothard » ainsi que la traversée de la rue du Pont-Muré, spécialement en face de la pharmacie du Bourg, avec 4 voies de circulation à traverser, sans feux de régulation ni îlot de sécurité (ce qui est contraire aux normes en vigueur). Le passage piétons devant la place de l'Hôtel-de-Ville, entre le bas de la route des Alpes et la pharmacie du Bourg, avec le débouché de la rue de la Grand-Fontaine, est également problématique.

Le projet propose de redonner aux piétons un espace non seulement plus généreux, mais également de meilleure qualité et plus sûr. Le niveau de confort sera amélioré par l'espace plus généreux mis à disposition, la matérialisation du sol, le traitement des niveaux, le nouvel éclairage et le mobilier urbain mis en place. La sécurité sera considérablement améliorée au niveau de la traversée de la rue du Pont Muré et du secteur du Tilleul, avec une diminution du gabarit routier, la possible mise en place d'une zone à vitesse limitée (zone de rencontre ou zone 30) ou encore la création d'un aménagement adéquat (îlot de sécurité ou équivalent).

5.3.3. Vélos

Le trafic vélo se concentre spécialement sur la rue du Pont-Muré et dans le secteur du carrefour de la Grenette. Aujourd'hui il n'existe aucun aménagement spécifique pour les cyclistes sur ces axes. La simplification de la voirie et la possible réduction des vitesses va favoriser la cohabitation des modes de transports et l'intégration des cyclistes dans le trafic. Il n'est par contre pas prévu, d'aménager des pistes ou des bandes cyclables dans le secteur. L'objectif est de proposer une zone où les vitesses pratiquées seront faibles et la cohabitation entre les modes de transports possible et souhaitée (principe identique à l'Etape 1).

5.3.4. Trafic individuel motorisé

Depuis la fermeture du pont de Zaehringen au trafic individuel motorisé, les charges de trafic dans le secteur ont baissé et on peut encore s'attendre à une légère diminution du trafic sur le long terme. Cette baisse du trafic sera rendue possible par les changements liés à la mise en œuvre de la requalification du centre-ville (projet Gare) et les aménagements proposés, qui amélioreront les transports publics et la mobilité douce et favoriseront ainsi un report modal. Comme l'environnement du Bourg est déjà intégralement bâti, aucune densification n'est possible, ce qui limitera la génération de trafic supplémentaire.

La rue du Pont Muré restera toutefois un axe important, sur lequel la connexion avec la rue de la Grand-Fontaine représente un des principaux accès à la Basse-Ville pour le trafic individuel motorisé. La mise en place d'une zone à vitesse limitée sera étudiée afin de proposer un aménagement fonctionnel qui permette le bon écoulement des flux, mais à des vitesses limitées et adaptées au contexte urbain. Le gabarit de la voirie, qui avait été dimensionné pour un trafic conséquent (avant Poya), sera revu pour correspondre aux charges de trafic actuelles et futures.

5.4. Concept de stationnement

Conformément au Plan directeur de la ville historique (PDVH), les places situées sur le domaine public en surface qui seront supprimées dans le cadre de la requalification doivent être compensées (relocalisées). Le Plan directeur de la ville historique précise deux aspects :

- Les places supprimées seront compensées en nombre, de manière à ce qu'au final, le total de places à disposition ne soit ni inférieur ni supérieur à l'état initial;
- Les places supprimées seront compensées en affectation, en prévoyant une offre pour les habitants mais aussi des places pour les visiteurs-clients.

La requalification du Bourg est menée par étapes successives :

- La requalification des abords de la Cathédrale, qui fait partie de l'Etape 1 (déjà mise à l'enquête) prévoit la suppression de 50 places de stationnement, qui sont relocalisées de l'autre côté du pont de Zaehringen;
- La requalification de la places des Ormeaux, qui fait partie de l'Etape 1 (déjà mise à l'enquête) nécessite la suppression et relocalisation de 23 places de stationnement de l'autre côté du pont de Zaehringen;
- Le périmètre de l'Etape 2 comprend 96 places de stationnement sur le domaine public et des places pour personnes à mobilité réduite, des places pour taxis et des places livraisons qui seront conservées en surface;
- L'Etape 3, qui n'est pas encore planifiée pour le moment et qui concernera essentiellement le secteur Grand-Rue – rue de Morat – Pierre-Aeby, demandera aussi de relocaliser une partie des places existantes sur le domaine public. On peut estimer ce nombre à environ 100 places.

Les possibilités de relocalisation des places de stationnement sont donc les suivantes :

- Il est possible de créer jusqu'à 73 places de stationnement en surface, de l'autre côté du pont de Zaehringen, sur le bas de la route de Berne et la route de Bourguillon.
- Un projet d'extension du parking de la Grenette est actuellement en cours d'étude par la société « SI de la Grenette SA », en coordination avec la Ville de Fribourg. Actuellement on estime que ce projet pourrait ajouter une centaine de places supplémentaires à l'infrastructure existante. La société « SI de la Grenette SA », étant une société privée, la Ville n'est donc ni maître du projet, ni du calendrier de réalisation.
- Un projet de nouveau parking dans le secteur du Petit-Paradis à l'intersection de la rue du Tilleul, de la route des Alpes et de la rue des Alpes, juxtaposé au parking des Alpes, semble réalisable. On peut estimer à ce stade des études que ce nouveau parking pourrait accueillir environ 200 places. Ce projet, mis à part pour son entrée, se ferait intégralement sur une parcelle communale et serait conduit par la Ville seule.

Le tableau suivant récapitule la problématique de la relocalisation des places de stationnement pour l'ensemble des étapes 1-2-3 du projet de requalification du Bourg.

Périmètre	Places existantes	Places à compenser	Lieux
Cathédrale	50	50	Route de Berne / Bourguillon ou Grenette et Petit-Paradis
Ormeaux	23	23	Route de Berne / Bourguillon et/ou Grenette et Petit-Paradis et/ou autres
Périmètre Etape 2	Environ 96	Au maximum* 96	Grenette et Petit-Paradis
Périmètre Etape 3	Environ 177	Au maximum* 130	Grenette et Petit-Paradis
Total	Environ 346	Au maximum* 299 (300)	

* Le nombre maximum de places à compenser dépend du projet de réaménagement. Ces projets existent pour les secteurs Cathédrale et Ormeaux et n'ont pas encore été étudiés pour les secteurs des Etapes 2 et 3.

On constate que la conduite en parallèle des deux projets de parkings (Grenette et Petit-Paradis) permettrait d'offrir les garanties nécessaires aux Etapes 2 et 3 de requalification du Bourg et porterait au final le potentiel théorique de places à relocaliser en ouvrage à environ 300 places (+200 places au Petit-Paradis et +100 places à la Grenette), ce qui correspond au total des places concernées par l'ensemble du projet de requalification. La réalisation d'un de ces parkings n'exclut donc pas l'autre et ils sont complémentaires.

5.4.1. Justification d'un nouveau parking

On constate que la réalisation d'un ou plusieurs parkings est nécessaire si on veut relocaliser les places actuellement en surface, pour permettre la requalification et respecter les principes du Plan directeur de la ville historique. Vu les coûts et la complexité d'un tel ouvrage, il est légitime avant de construire de nouvelles places de stationnement de réfléchir à leur justification, au-delà du seul plan directeur, afin de savoir si ces places sont réellement nécessaires aujourd'hui d'un point de vue pratique et fonctionnel et si elles le seront encore dans le futur.

Dans le cadre de la révision du PAL et de l'élaboration du concept de stationnement, une étude a été réalisée en 2016 sur un secteur qui englobait le Bourg depuis le pont de Zaehringen jusqu'à la porte de Morat pour valider la viabilité d'un faible taux de motorisation dans un environnement urbain. Le périmètre traité n'était pas calqué sur celui du Plan directeur de la ville historique, mais les deux sont très proches. Les données sont issues du cadastre et du Service de la statistique du Canton (SStat).

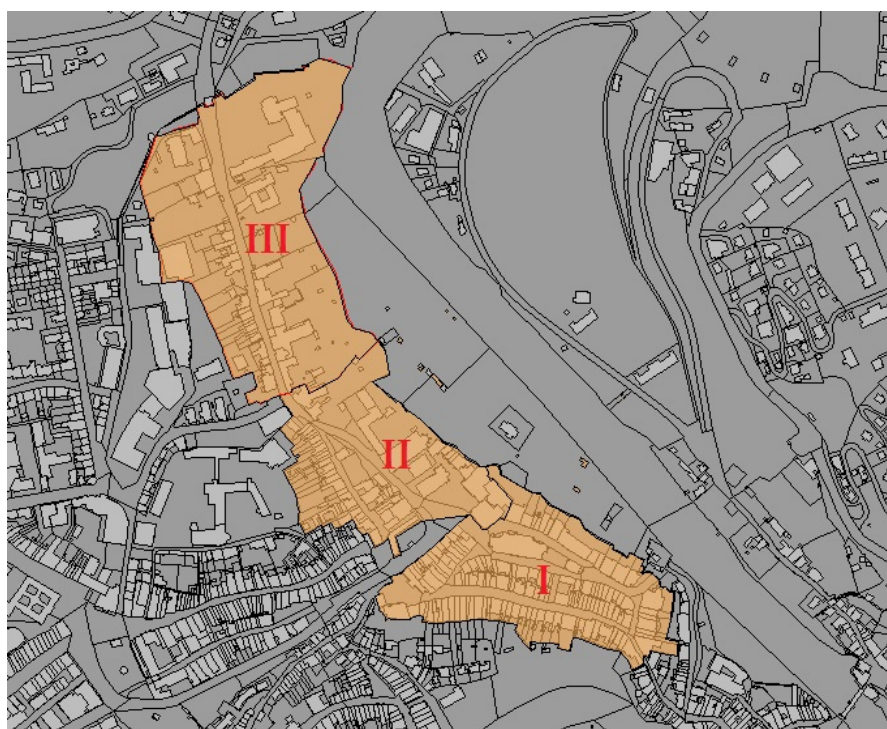


Figure 16. Bourg, secteurs analysés

Données l'ensemble des secteurs I, II et III :

• Nombre d'habitants	2'395
• Nombre d'emplois	2'000 (environ)
• Nombre de places publiques	325
• Nombre de places privées, habitants	144
• Nombre de places privées, emplois	145
• Nombre de places Mobility	3

Les places réservées à la Police cantonale et aux couvents (Cordeliers + Visitation) ne sont pas comprises dans cet inventaire.

Alors que sur l'ensemble de la Ville de Fribourg on comptabilise environ 34'000 places de stationnement pour 40'000 habitants, soit 0.85 place par habitant, ce nombre est de 0.25 place par habitant pour le Bourg. Si l'on considère les places habitants uniquement (places privées et publiques), ce ratio tombe à 0.19 avec comme hypothèse que l'ensemble des 325 places publiques concernées par ce périmètre soient utilisables par les habitants. Or dans la pratique ces places servent aussi aux visiteurs-clients et ne sont jamais toutes disponibles pour les habitants. Ainsi, on obtient un taux effectif aux alentours de 0.15 place de stationnement par habitant, soit très nettement en dessous de l'offre existante dans les autres quartiers de la Ville et même assez en dessous de ce qui se pratique dans les « éco quartiers » ailleurs en Suisse. Le Bourg fonctionne déjà aujourd'hui, avec ses places de stationnement comme un « éco quartier ». La simple suppression de places de stationnement en surface, sans compensation, n'est pas réaliste si l'on souhaite conserver le fonctionnement et la vitalité de ce quartier.

Au final un parking en ouvrage permettra de convertir un quartier avec peu de voitures, mais presque toutes localisées dans l'espace public, en un quartier qui continuera à fonctionner avec peu de voitures, mais avec des places en sous-sol et un espace public de qualité.

5.4.2. Le nouveau parking du Petit-Paradis

L'implantation d'un parking dans un milieu aussi sensible au niveau patrimonial, en raison des prises de position de la Commission fédérale des monuments historiques concernant les "Ouvrages souterrains en milieu historique" et la "Protection des abords des monuments" notamment, implique une collaboration étroite avec les instances compétentes en la matière dans le cadre de l'élaboration du projet.

La proposition retenue pour développer l'étude du nouveau parking s'appuie sur des conditions définies avec le Service des biens culturels et les ingénieurs en charge du projet, notamment. Le secteur proposé pour l'implantation du nouvel ouvrage est d'autant plus favorable qu'il s'agit d'une zone de remblai. L'impact du parking projeté en sera d'autant plus limité.

Il conviendra malgré tout d'intégrer la question de la reconversion dans l'étude de cette infrastructure, qui dans une vision à long terme pourrait être amenée à accueillir d'autres fonctions que du stationnement. Il y aura lieu de s'assurer dans le cadre de la planification que la structure de l'ouvrage ne rende pas impossible la modification de l'utilisation de l'espace de stationnement, mais qu'au contraire, elle l'anticipe.

Les études ont démontré que la localisation la plus appropriée pour l'accès des véhicules du nouveau parking se situait à l'intersection entre la route des Alpes et la place du Petit-Paradis, sur la parcelle privée n° 17596 appartenant à la société Swiss Life SA, utilisée aujourd'hui comme parking privé. En plus de la proximité du Bourg qui rend cet accès particulièrement attractif, la pente existante de la route de Alpes permet de dissimuler une partie du volume de l'entrée, limitant de fait son impact visuel.

La Ville de Fribourg a rencontré la société Swiss Life SA à ce sujet. Le propriétaire de la parcelle projetée pour accueillir l'entrée du parking et l'esplanade située au-dessus, se dit ouvert au projet de la Ville, étant précisé que les modalités transactionnelles y relatives devront être formalisées dans le cadre des études faisant l'objet de la présente demande de crédit.

Le passage sous-voie entre la rue de la Grand-Fontaine et la rue du Tilleul matérialise la limite d'extension du parking vers l'est. Le parking souterrain reste ainsi assez proche du cœur du Bourg et les arches donnant sur la rue de la Grand-Fontaine, ainsi que le passage couvert, sont conservés.

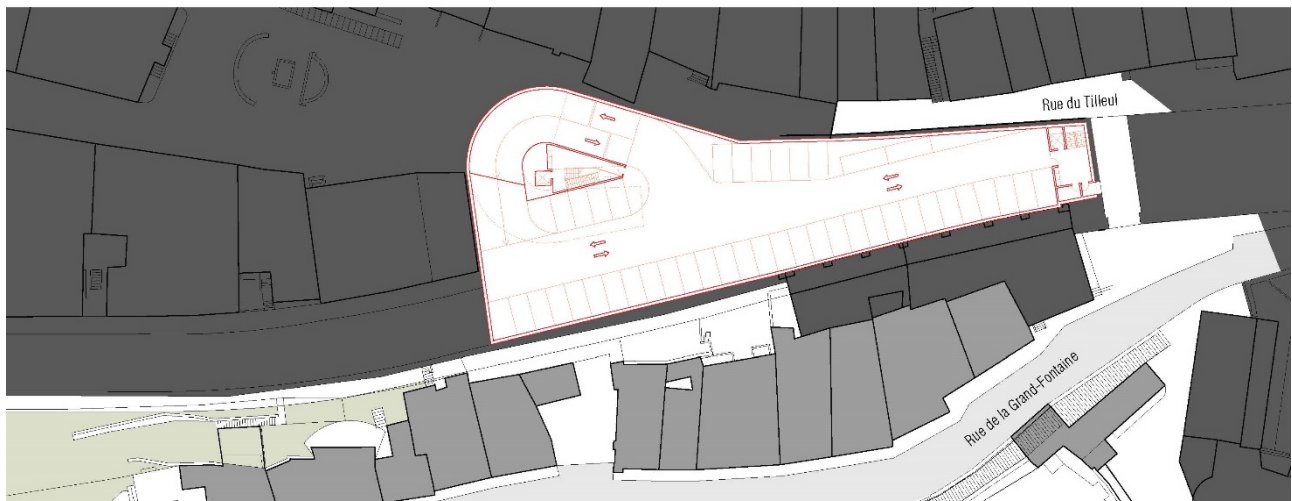


Figure 17. Plan du niveau de l'entrée et étage type du parking du Petit-Paradis

A l'intérieur du nouveau parking, afin de renforcer le sentiment de sécurité de ses usagers, l'éclairage ainsi que les matériaux et les couleurs seront soigneusement étudiés et une attention particulière sera portée à l'aménagement des accès piétons.

Une autre variante, reliée au parking des Alpes existant, a été esquissée. Du fait de contraintes techniques et en raison des conditions nécessaires à son acceptation de la part de la société propriétaire Parking des Alpes Fribourg SA (l'unanimité des 100 actionnaires), cette variante a été jugée difficilement réalisable. La connexion technique doit cependant demeurer faisable pour préserver l'avenir.



Figure 18. Plan d'un étage type du parking du Petit-Paradis, variante connectée

5.4.3. L'extension du Parking de la Grenette

Donnant suite aux démarches de la SI Grenette SA depuis 2005 dans la perspective de réaliser une extension du garage existant, la Ville de Fribourg a toujours envisagé cette opportunité comme une potentielle solution de relocalisation des places de stationnement supprimées en surface, étant précisé que cette option est conforme aux Plan directeur de la ville historique validé le 21 septembre 2016.

La SI Grenette SA fut notamment représentée dans le cadre du concours organisé par la Ville de Fribourg pour la requalification du Bourg afin de prendre connaissance et donner son avis au sujet d'éventuels projets d'agrandissement proposés par les concurrents. Ce fut notamment le cas du bureau d'architecture Studio Montagnini Fusaro lauréat du concours.

La SI Grenette SA confirme aujourd'hui sa volonté d'agrandir le parking pour une capacité d'une centaine de places. Une étude économique a par ailleurs été mandatée par cette dernière qui a également établi le cahier des charges du mandataire architecte qui devrait développer le projet d'extension. La Ville de Fribourg est par conséquent en contact étroit avec la SI Grenette SA, le but étant la concrétisation de ce projet, dont la maîtrise d'ouvrage revient à la Société immobilière dont la ville est actionnaire à hauteur de 28%. Dans ce contexte, la Ville de Fribourg, responsable de l'aménagement de son territoire, se charge de la modification du Plan d'affectation des zones nécessaire à l'extension. Ce dossier a fait l'objet d'un examen préalable auprès de la DAEC, étant précisé que le SECA confirme son entrée en matière, sous conditions.

5.4.4. Stationnement pour besoins spéciaux

Dans cette étape, les besoins suivants sont pris en compte :

- Les 2 places taxis seront conservées en nombre équivalent ;
- Les 4 places livraisons seront conservées en nombre équivalent ;
- Les 2 places pour personnes à mobilité réduite seront conservées en nombre équivalent ;
- Les besoins pour l'accès aux cars de tourisme pourront augmenter du fait de la plus grande attractivité du site. Le projet prévoit qu'au minimum 2 cars de tourisme pourront faire de la dépose dans le Bourg simultanément. Le stationnement longue durée est quant à lui assuré hors périmètre, avec la création de nouveaux emplacements qui compenseront les 3 cases existantes situées sur la place de Notre-Dame, qui seront supprimées.

5.4.5. Stationnement privé

Le stationnement privé n'est pas impacté par le projet. Les accès seront garantis pour les quelques places existantes, toutes situées dans des garages privés.

5.4.6. Stationnement deux-roues

Le projet prévoit un doublement de l'offre en stationnement pour vélos sur le domaine public. Des places pour vélos cargo seront également aménagées et l'emplacement pour une station de vélos en libre-service est prévue dans le secteur de la place de Notre-Dame. L'offre en stationnement vélos est limitée pour répondre raisonnablement à la demande, sans surcharger l'espace public. Le projet se veut évolutif et l'offre pourra être adaptée sur la durée, pour suivre une éventuelle augmentation de la demande. Il est uniquement prévu d'installer des arceaux antivols – antichute.

Les places pour deux-roues motorisés seront limitées et l'offre restera identique à l'état actuel.

5.4.7. Synthèse

Le concept de mobilité et de stationnement s'inscrit dans la continuité de la mise en œuvre du pont de la Poya et de la fermeture du pont de Zaehringen, qui ont permis de bénéficier de très bonnes conditions de circulation dans le Bourg. Cet état sera maintenu, y compris pour le trafic automobile, mais le projet permettra des améliorations notables :

- Pour les usagers des transports publics et de l'arrêt « Tilleul ».
- Pour les piétons qui bénéficieront d'un meilleur confort et d'une sécurité améliorée.
- Pour les cyclistes qui auront deux fois plus de places de stationnement.
- Pour les automobilistes qui pourront bénéficier d'infrastructures en stationnement de qualité, avec un système d'accès efficace.

Le projet propose donc une amélioration générale de la mobilité dans le Bourg, sans péjorer une catégorie d'usagers.

6. Coûts du projet

6.1. Estimation des coûts de l'ouvrage Etape 1

	DESIGNATION	MONTANT +/-15%
1.1	BOURG - ABORDS DE LA CATHEDRALE	9'000'000.00
1.2	TETE DE PONT	1'350'000.00
1.3	PLACE DES ORMEAUX	2'630'000.00
1.4	ABRI DE BUS DU PONT DE ZAEHRINGEN	430'000.00
1.5	ESCALIERS DU PONT ZAEHRINGEN	1'050'000.00
1.6	ROUTE DE BOURGUILLON - AGRANDISSEMENT DU PARKING	720'000.00
1.7	ARCADES RUE DES BOUCHERS	70'000.00
	MONTANT TOTAL DES TRAVAUX TTC	15'250'000.00
	IMPUTATIONS SALARIALES	675'000.00
	MONTANT TOTAL TTC	15'925'000.00

6.2. Estimation sommaire des coûts de l'ouvrage Etape 2

L'estimation sommaire des coûts du projet à 1/-25% comprend :

- Les travaux préliminaires
- Les travaux de réaménagements des espaces publics
- Les frais secondaires
- Les honoraires
- Les salaires

Etudes et réalisation	Coût ouvrage TTC +/- 25%
Notre-Dame, Pont-Muré, Nova-Friburgo, Petit-Paradis, Rte des Alpes inférieure	
Les prix de référence au m2 de l'Etape 1 ont été pris en compte dans le cadre de l'estimation du coût de l'ouvrage à +/-25% de l'Etape 2.	
TOTAL Espaces publics Etape 2	16'154'744.00
Parking du Petit-Paradis	
Travaux CFC* 1	10'900'000.00
Travaux CFC* 2	2'600'000.00
Equipement CFC* 3	200'000.00
Aménagements extérieurs CFC* 4	200'000.00
Honoraires CFC* 29, 39, 49	2'100'000.00
TOTAL Parking du Petit-Paradis	16'000'000.00
Imputations salariales	375'000.00
TOTAL Etape 2	32'529'744.00

* Code des frais de construction (CFC1 : travaux préliminaires, CFC2 : bâtiments, CFC4 : aménagements extérieurs, CFC29, 39, 49 : honoraires, CFC5 : frais secondaires)

7. Financement du projet

7.1. Subventions de l'agglomération

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

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

Projet d'Agglomération de 2^{ème} génération.

Le Projet d'Agglomération de 2^{ème} génération a été soumis en fin d'année 2011 et évalué par la Confédération en 2012 et 2013. En 2014, les Chambres fédérales ont libéré les crédits pour l'étape commençant en 2015 jusqu'en 2027. Ainsi, les subventions du PA2 découlent d'un accord de prestations et peuvent être considérées comme acquises.

La mesure 41.1 portant sur le réaménagement de la place de Notre-Dame est la seule mesure faisant partie de l'Etape 2 de la requalification du Bourg qui est sujette à un subventionnement dans le cadre du PA2.

Elle n'a cependant pas été retenue par la Confédération et fait donc l'objet d'un cofinancement à hauteur de 50% de la part de l'Agglo.

Le coût indexé de cette mesure est de CHF 3'971'673 TTC (coût 2005 = CHF 3.24 Mio HT).

Le montant de CHF 1'985'836 TTC (50% de CHF 3'971'673 TTC) sera par conséquent pris en charge par l'Agglo.

PA2	Numéro de la mesure		Coûts 2005 selon accord prestation	Coûts Agglo indexés	Montant inscrit au plan quinquennal	Fonds d'infra- structure 0%	Agglo 50% des coûts 2005 indexés
			HT	TTC	TTC	TTC	TTC
PA2	41.1	Place de Notre-Dame	3'240'000	3'971'673	3'595'344	-	1'985'836

Projet d'Agglomération de 3^{ème} génération

En l'état du dossier reçu en retour de la Confédération, le tableau ci-dessous indique les 2 mesures de l'Etape 2 de la requalification du Bourg qui ont été proposées pour l'obtention d'un subventionnement dans le cadre du PA3 dont le financement pourrait être assuré comme suit :

- Par le fonds d'infrastructure fédéral : part estimée à 35% du montant du PA si les subventions sont acceptées.
- Par l'Agglo : part de 15% si les subventions fédérales sont acceptées.

Le 50% du montant est à charge de la Commune.

Le financement des mesures PA3 ne sera assuré qu'une fois les décisions prises par les Chambres fédérales en 2018.

Les financements de l'Agglomération relatifs aux projets classés en valeur B du PA3, ne seront garantis qu'à l'établissement d'un Projet d'Agglomération de 4^{ème} génération, pour autant qu'ils soient évalués en valeur A et aux décisions des Chambres fédérales estimées en 2022.

PA3	Numéro de la mesure		Montants pris en compte par la Confédération	*Prix d'avril 2016 / *** Coûts réduits au benchmark	Montant inscrit au plan quinquennal	Fonds d'infrastructure 35%	Agglo 15%
			HT	HT	TTC	TTC	TTC
PA3 - B =PA4	3M.04.04	Petit-Paradis et route des Alpes inférieur	11'000'000	*11'000'000	6'981'831	2'095'446	898'048
PA3 - B =PA4	3M.04.04	Grand-Rue, rue Poste et rue de Zaehringen			5'822'000	1'473'997	631'713
PA3 - B =PA4	3M.04.04	Place de l'Hôtel de Ville			2'340'000	577'007	247'289
PA3 - A	3M.04.03	Parking Grenette/Alpes	17'600'000	***6'480'000	2'576'000	0	0
PA3 - A	3M.04.03	Rue du Pont-Muré et place de Nova-Friburgo			5'952'569	1'166'318	499'851
PA3 - A	3M.04.03	Place des Ormeaux			2'630'000	689'951	295'693
PA3 - A	3M.04.03	Tête de pont-escalier			2'400'000	279'586	119'823
PA3 - A	3M.04.03	Stationnement			720'000	306'781	131'478
TOTAL			28'600'000	17'480'000	16'054'400	3'261'764	1'397'899

Les montants grisés dans le tableau ci-dessus concernent des parties de mesures qui seront activées indépendamment de l'Etape 2. Seuls les montants de subvention inscrits en noir ci-dessus sont par conséquent à prendre en compte dans le cadre du présent Message.

7.2. Financement : répartition globale

Le tableau ci-dessous présente le coût total du projet et liste les diverses sources de financement pour le projet de la requalification du Bourg Etape 2.

Coût total du projet, estimation 06/2018	TTC, 2018
Notre-Dame, Pont-Muré, Nova-Friburgo, Petit-Paradis	16'529'744.00
Parking du Petit-Paradis	16'000'000.00
TOTAL	32'529'744.00
Montant PA2	1'985'836.00
Montant PA3*	4'659'663.00
Solde Ville de Fribourg	25'884'245.00

* Les financements de l'Agglomération relatifs aux projets classés en valeur B du PA3, soit en valeur A au PA4 ne seront garantis qu'à l'établissement d'un Projet d'Agglomération de 4^{ème} génération et aux décisions des Chambres fédérales estimées en 2022.

7.3. Objectif de rentabilité du parking du Petit-Paradis

Le parking faisant l'objet de cette planification, sis en-dessous de la place du Petit-Paradis, sera financé en son intégralité par la Ville de Fribourg au moyen de ses emprunts. L'objectif de rendement de l'investissement est fixé par le Conseil communal à 30 ans (VAN > 0 = valeur actualisée nette plus grande que zéro après 30 ans de flux monétaires). Le calcul de rentabilité prendra en considération les éléments suivants :

- **Investissement** initial et investissements subséquents liés au maintien de la valeur;
- **Recettes** : tarification en fonction de la nature des places de parc, en location horaire ou mensuelle, et prise en compte d'une diminution des rendements des places de parc en surface éliminées après requalification du quartier;
- **Charges** : assurances, électricité, chauffage, gestion des accès, dépannage technique (helpline), maintenance du système de gestion de l'occupation, conciergerie, maintenance des ascenseurs, entretien et réparations, frais de gestion.

Les paramètres de l'investissement seront définis dans le cadre de l'étude financée par le crédit du message présent (nombre de niveaux nécessaires, nombre de places de parc et typologie des places, éclairage, accès et matériel de contrôle d'accès, voies de fuite, ascenseurs, ventilation, mesures de protection du feu, mutualisation, etc.).

7.4. Crédits votés / annoncés

Dans le but de mettre en œuvre les projets d'aménagement concrets d'espaces publics, des montant totalisant CHF 800'000.-- ont été votés. Un montant de plus de CHF 700'000.-- a d'ores et déjà été engagé, indépendamment des études menées dans le cadre du crédit d'étude de l'Etape 1.

Rubriques		Budget	Consommé
620.501.15	Etude revitalisation Ville historique voté 21.12.10	150'000.00	149'345.30
620.501.21	Etude revitalisation Ville historique voté 13.12.11	100'000.00	101'622.10
620.501.25	Etude revitalisation Ville historique voté 18.12.12	100'000.00	99'887.60
620.501.28	Concours requalification du Bourg voté 16.12.14	270'000.00	270'089.60
620.318.00	Avant-projet 3%, étape 1, budget fonctionnement voté 16.12.14	180'000.00	81'168.55
	Total	800'000.00	702'113.15

Le montant de CHF 947'638.--TTC a pour sa part été engagé sur le crédit d'étude de l'Etape 1 doté de CHF 2'180'400.--TTC.

Il convient de noter que les prestations ordinaires des mandataires ont été suspendues suite aux oppositions déposées dans le cadre des mises à l'enquête publique de l'Etape 1.

Les prestations relatives aux études de détail, au devis, aux plans d'appel d'offres et aux appels d'offres doivent donc encore être produites.

Crédit d'étude de l'Etape 1

Rubriques		Budget 2016	Consommé
620.501.32	AGGLO 41.2.4 (A PA3) : Liaison verticale entre le Bourg et l'Auge	280'000.00	58'402.31
620.501.39	Relocalisation des places de parc sur la route de Berne et la route de Bourguillon	168'000.00	45'979.84
620.501.42	AGGLO 41.2.5 (A PA3) : Réaménagement de la place des Ormeaux et de la rue du Pont-Muré	217'400.00	91'689.80
620.501.47	AGGLO 41.2 (A PA2) : Réaménagement du secteur de la Cathédrale	1'515'000.00	751'566.05
	Total	2'180'400.00	947'638.00

Le budget 2018 annonçait un crédit d'étude pour l'Etape 2 pour un montant de CHF 3'931'267.-- en catégorie III, selon la répartition indiquée ci-dessous :

Rubriques		Budget 2018
620.501.68	Relocalisation parcage (Alpes+Grenette) 3M.04.03	2'424'000.00
620.501.70	Place de Notre-Dame. Agglo 41.1 Ae	615'249.00
620.501.71	Place de Nova-Friburgo. Agglo 3M.04.03	165'727.00
620.501.75	Rue du Pont-Muré. Agglo 3M.04.03	726'291.00
	Total	3'931'267.00

8. Crédit d'étude de l'Etape 2

8.1. Prestations du crédit d'étude

Le crédit d'étude est composé des prestations relatives à l'avant-projet, au projet de l'ouvrage, à la procédure de demande d'autorisation, des appels d'offres, de la comparaison des offres, ainsi que des propositions d'adjudication. Il correspond à 47,5 % des parts de prestations de l'architecte, 3 % ayant d'ores et déjà été produites, 42% des parts de prestations des ingénieurs et 50.5% des parts de prestations de l'éclairagiste.

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

	1	Définition des objectifs	4.2.11	Énoncé des besoins, approche méthodologique			
	2	Études préliminaires	4.2.21	Définition du projet de construction, étude de faisabilité			
			4.2.22	Procédure de choix de mandataire			
	3	Étude de projet	4.2.31	Avant-projet	Recherche de partis et estimation sommaire des coûts de construction	3%	3%
			Total des prestations				3%
Crédit d'étude					Avant-projet et estimation des coûts	6%	6%
			4.2.32	Projet de l'ouvrage	Projet de l'ouvrage	13%	
					Études de détail	4%	
					Devis	4%	21%
			4.2.33	Procédure de demande d'autorisation	Procédure de demande d'autorisation	2.5%	2.5%
	4	Appel d'offres	4.2.41	Appels d'offres, comparaison des offres, propositions d'adjudication	Plans d'appel d'offres	10%	
				Appel d'offres et adjudication	8%	18%	
		Total des prestations				47.5%	
	5	Réalisation	4.2.51	Projet d'exécution	Plans d'exécution	15%	
					Contrats d'entreprises	1%	16%
			4.2.52	Exécution de l'ouvrage	Direction architecturale	6%	
					Direction des travaux et contrôle des coûts	23%	29%
			4.2.53	Mise en service, achèvement	Mise en service	1%	
					Documentation de l'ouvrage	1%	
				Direction des travaux de garantie	1.5%		
				Décompte final	1%	4.5%	
	6	Exploitation	4.2.61	Entretien			
			4.2.62	Réhabilitation			
		Total des prestations				47.5%	100%

La part avant-projet 3% ne fait pas partie de la présente demande. Etant donné que le lancement des prestations d'avant-projet de l'Etape 2 découle directement des oppositions déposées dans le cadre des mises à l'enquête publiques de l'Etape 1, ces prestations ont été réalisées sur le crédit d'étude de l'Etape 1 octroyé le 11 octobre 2016.

8.2. Détail du montant du crédit d'étude Etape 2

Honoraires	100% des honoraires TTC	Crédit d'étude %	Total Arrondi
Architectes	2'400'000.00	47.5%	1'150'000.00
Ingénieur civil	1'900'000.00	42%	800'000.00
Eclairagiste	100'000.00	50.5%	50'000.00
Architecte-paysagiste	15'000.00	100%	20'000.00
Géomètre	70'000.00	100%	70'000.00
Acousticien	28'000.00	100%	30'000.00
Géologue	30'000.00	100%	30'000.00
Frais secondaires			
Frais divers 5% (Autorisations + taxes)			130'000.00
Réserve			130'000.00
Traitement des oppositions			40'000.00
Adaptations du projet			120'000.00
Coordination phases ultérieures			230'000.00
Sous-total			2'800'000.00
Salaires			225'000.00
Total			3'025'000.00

9. Planning et étapes suivantes de financement

Le planning intentionnel des études et de la réalisation du projet de la requalification du Bourg s'articule comme suit :

- | | |
|---|------------------------|
| • Message pour le crédit d'étude Etape 2 | 29 octobre 2018 |
| • Avant-projet et projet Etape 2 | Printemps 2019 |
| • Procédure de mise à l'enquête Etape 2 | Novembre 2019 |
| • Message pour le crédit d'ouvrage Etape 1 | Février 2020 |
| • Début des travaux Etape 1 | Avril 2020 |
| • Appels d'offres et devis général Etape 2 | Juin 2020 |
| • Message pour le crédit d'ouvrage Etape 2 | Octobre 2021 |
| • Début des travaux Etape 2 | Mars 2022 |
| • Mise en service Etape 1 | 2022 |
| • Mise en service Etape 2 | 2024 |

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

10. Conclusion

Le Conseil communal vous propose d'accepter l'entrée en matière et l'autorisation d'engager le montant de **CHF 3'025'000.-- TTC** destiné aux études pour la réalisation de la requalification du Bourg Etape 2.

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

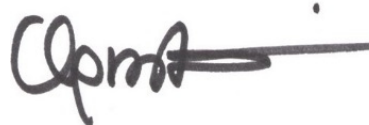
AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Syndic :



Thierry Steiert

La Secrétaire de Ville :



Catherine Agustoni

Annexes : Récapitulatif financier par projets liés au message d'investissement « Etudes Bourg – étape 2 »
Récapitulatif financier par projets liés à l'ensemble de l'investissement « Bourg – étape 2 »

ZWEITEN ETAPPE DER WIEDERAUFWERTUNG DES BURGQUARTIERS

Geehrter Herr Präsident,
Geehrte Damen und Herren Generalräte,

Mit der vorliegenden Botschaft ersucht der Gemeinderat den Generalrat um Genehmigung eines Verpflichtungskredits von **CHF 3'025'000.-- inkl. MWSt.** Dieser ist bestimmt für die **Vorbereitung der zweiten Etappe der Wiederaufwertung des Burgquartiers. Das betrifft die Neugestaltung des Liebfrauenplatzes und des Sektors der gleichnamigen Basilika, den Perimeter rund um das Museum Espace Jean-Tinguely–Niki-de-Saint-Phalle, die Steinbrückengasse (Rue du Pont-Muré), die Plätze Nova-Friburgo und Petit-Paradis sowie die untere Alpenstrasse. In die zweite Etappe einbezogen ist das Projekt für das neue Petit-Paradis-Parking.**

Dieser Kredit wird dazu dienen, das Vorprojekt und das Bauprojekt zu erarbeiten, das Baubewilligungsverfahren durchzuführen, die Arbeiten auszuschreiben, die Eingaben zu vergleichen sowie den generellen Kostenvoranschlag +/- 10 % zu schätzen.

1. Die Perimeter der Wiederaufwertung des Burgquartiers

Die Wiederaufwertung des Burgquartiers äussert sich in drei Etappen:

1.1. Etappe 1

Die Etappe 1 umfasst die Neugestaltung der unmittelbaren Umgebung der Kathedrale, die Umgestaltung des Ulmenplatzes (Place des Ormeaux), die Sanierung der Treppe der Zähringerbrücke und den Standortwechsel der Parkplätze an die Bürglenstrasse.

1.2. Etappe 2

Die Etappe 2 bezieht den Liebfrauenplatz und den Bereich der gleichnamigen Basilika mit ein, den Perimeter rund um das Museum Espace Jean-Tinguely–Niki-de-Saint-Phalle, die Steinbrückengasse (Rue du Pont Muré), die Plätze Nova-Friburgo, Petit-Paradies und die untere Alpenstrasse.

Diese Etappe sieht auch die Schaffung eines neuen Parkhauses vor, nämlich des Petit-Paradis-Parkings an der Kreuzung zwischen Alpengasse und Alpenstrasse.

1.3. Etappe 3 und folgende

Die Etappe 3 und die weiteren Etappen umfassen die Neugestaltung der Reichengasse, der Postgasse, der Zähringergasse, des Rathausplatzes, der Pierre-Aeby-Gasse, des Fischmarktes und der Murtengasse. Diese Etappe sieht auch die Wiederaufwertung der Zähringerbrücke vor. Ebenfalls vorgesehen ist die Prüfung der Realisierung einer vertikalen Verbindung zwischen dem Burg- und dem Auquartier, um die beiden Sektoren besser miteinander zu verknüpfen und insbesondere ihren touristischen Anreiz zu erhöhen.

2. Etappe 1: Kurzer Projektbeschreibung

Die Kathedrale ist der wichtigste Bezugspunkt des historischen Stadtteils. Das Projekt einer Wiederaufwertung hat deshalb zum Ziel, die Umgebung der Kathedrale ins Licht zu rücken und die

angrenzenden öffentlichen Räume angenehm und anziehend zu gestalten. Der Vorplatz der Kathedrale ist um das ganze Gotteshaus herum angeordnet.

Um den Ort zu beleben, möchte die Stadt das ehemalige Zollhaus (Ancienne Douane) wieder aufwerten. Derzeit finden Gespräche mit dem Staat Freiburg statt, um dem Gebäude, das auf den St.-Katharinen-Platz hin geöffnet wäre, eine neue, noch genauer zu definierende öffentlichen Bestimmung zuzuweisen.

Der Ulmenplatz (Place des Ormeaux), bestimmt für spielerische und geschäftliche Tätigkeiten, erfährt eine Wiederaufwertung, indem er sich am Originalprojekt des 19. Jahrhunderts inspiriert. Baumreihen begrenzen in der Mitte des Platzes eine halb-durchlässige Fläche. Ergänzende Studien im Rahmen der Behandlung der Einsprachen schlagen die Beibehaltung des bestehenden Häuschens mit seinen jetzigen Bestimmungen vor. Die Statue von Pater Girard, die 1957 versetzt wurde, kehrt an ihren ursprünglichen Platz zurück.

Die Wahl der Materialien entspricht den Anforderungen hinsichtlich der Gestaltung eines einheitlichen Raums rund um die Kathedrale mittels einer durchgehenden Pflasterung, die von Hausfassade zu Hausfassade reicht, und dies ohne eindeutige Unterscheidung zwischen Fussgängerzonen, Trottoirs und Fahrbahn. Die Gesamtheit der Flächen in unmittelbarer Umgebung der Kathedrale, und zwar sowohl jene für Fussgänger wie jene für Fahrzeuge, werden als durchgehendes Pflaster aus Flysch-Kalksandstein gestaltet; es ist dies ein Baustoff, der in hohem Masse das Bild des bebauten Freiburger Stadtkerns geprägt hat. Die Pflastersteine sind gesägt/gestockt, um eine Ebenheit zu erzielen, die diskriminierungsfrei allen Nutzern den Zugang garantiert.

Das Beleuchtungsprojekt wurde entwickelt, um die Umgebung der Kathedrale aufzuwerten und nach Einbruch der Dunkelheit einen angenehmen nächtlichen Stadtraum zu gestalten.

Die Treppe der Zähringerbrücke muss aufgrund ihres schlechten strukturellen Zustands saniert werden. Das Amt für Kulturgüter wurde im Rahmen der Ausarbeitung des Vorhabens konsultiert. Es hat die vom Ingenieurbüro vorgeschlagene Lösung für gültig erklärt, nämlich den Abbruch und den identischen Wiederaufbau der Treppe. Das Projekt umfasst die Sanierung und die Erneuerung des bestehenden Bauwerks.

Das Projekt sieht den **Standortwechsel der Parkplätze** des Sektors in der unmittelbaren Umgebung der Kathedrale hin zum Parkplatz des Roten Turms vor, der Eigentum des Staates Freiburg ist; entsprechende Vereinbarungen wurden bereits unterzeichnet. Weitere Parkplätze werden entlang der Bürglenstrasse und der Bernstrasse eingerichtet.

2.1. Planauflageverfahren und Einsprachen

Die erste Etappe der Wiederaufwertung des Burgquartiers wurde im Rahmen von drei Planauflageverfahren veröffentlicht; diese führten zu Einsprachen und Rekursen.

Die Einsprachen und Rekurse waren Gegenstand eines Einigungsverfahrens, in dessen Verlauf die Vertreter der Stadt Freiburg Gelegenheit hatten, die Einsprecher anzuhören.

Hinsichtlich der Umgebung der Kathedrale bleiben die zwei folgenden Einsprachen bestehen:

- jene der Sektion Stadt des Verbandes GastroFribourg und des Vereins der Geschäftsleute der Lausannegasse und des Burgquartiers, vertreten durch Anwalt Jillian Fauguel des Anwaltsbüros Collaud, Fauguel und Brady in Freiburg;
- jene der Schweizer Paraplegiker-Vereinigung, im Namen und mandatiert von Martin Cotting, wohnhaft in Oberzelg 32 in Giffers, Präsident des Rollstuhl-Clubs Freiburg.

Es wurden Verhandlungen geführt im Hinblick auf einen Rückzug der Einsprachen und mit dem Ziel, die Wiederaufwertung des Burgquartiers so bald wie möglich in die Wege zu leiten. Hinsichtlich der Schweizer Paraplegiker-Vereinigung führten die Diskussionen zu keinem Ergebnis, weil die Reglementierung hinsichtlich der Einstiegshöhen der Bus-Haltestellen sowie die Formalisierung eines definitiven Abkommens verschieden interpretiert wurden.

Was den Verband GastroFribourg und Konsorten angeht, so bemühte man sich darum, zu einem Abkommen zu finden, welches die Parteien zufriedenstellt. Es wurde deshalb zugestanden, die Anfrage für den Studienkredit hinsichtlich der Etappe 2 der Wiederaufwertung des Burgquartiers insofern zu ergänzen, als die Möglichkeit dauerhaften Parkierens studiert werden sollte. Dennoch führten die Verhandlungen zu keinem Ergebnis.

In seiner Sitzung vom 4. September 2018 hat der Gemeinderat beschlossen, die zwei obgenannten Einsprachen zu verwerfen.

Die Kontakte mit den Einsprechern werden indessen beibehalten.

2.2. Weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat schlägt vor, die Etappe 2 der Wiederaufwertung des Burgquartiers unter Einbezug verschiedener Parking-Lösungen (Ausweitung des Grenette-Parkings, Realisierung des neuen Parkings im Perimeter des Petit-Paradies-Platzes) zu studieren. Und dies so, dass die Baubewilligung für den Sektor in der Umgebung der Kathedrale, Teil der Etappe 1, erteilt werden kann.

3. Etappe 2: Kurzer Projektbeschreibung

Wiederaufwertung der öffentlichen Räume: Grundlegende Prinzipien des Projektes

Die Prinzipien, welche die Grundlage der zweiten Etappe der Wiederaufwertung des Burgquartiers bilden und die vom Büro Studio Montagnini Fusaro im Rahmen der Phase 1 des Vorprojektes entwickelt worden sind, sind dieselben wie jene der ersten Etappe. Angestrebt wird eine diskrete Inszenierung, bei der die zusammenhangslosen Elemente entfernt werden, um eine neue Einheit zu schaffen und zur ursprünglichen Qualität der öffentlichen Räume des historischen Quartierzentrums zurückzufinden. Die Räume sollen zu Orten der Entspannung und der Begegnung werden. Um dies zu erreichen, verringert das Projekt den Einfluss des motorisierten Verkehrs, damit der Grossteil des öffentlichen Raumes freigegeben wird und die Fussgänger sowie der Langsamverkehr den ihnen zustehenden Platz erhalten.

Der Wille, einen einheitlichen Raum zu gestalten, der keine eindeutige Unterscheidung zwischen den Fussgängerzonen, den Trottoirs und der Fahrbahn kennt, hatte zur Folge, dass die Wahl auf eine durchgehende Pflasterung fiel, die von Hausfassade zu Hausfassade reichen soll.

Der befahrbare Bereich passt zum öffentlichen Fussgängerraum, und die für den Freiburger Sandstein typische Farbtextur wird zu einem wichtigen Element des wieder aufgewerteten Raumes. Das mit wenigen Mitteln (Gestaltung der Bodenfläche) realisierte Projekt fördert ein neues Bild des Ortes.

Um Personen mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit die Fortbewegung zu erleichtern, werden auf dem ganzen Areal des Burgquartiers gesägte und gestockte Pflastersteine verwendet.

Eine Studie zur öffentlichen Beleuchtung rundet das Projekt ab. Die Beleuchtung erlaubt die Schaffung eines attraktiven und angenehmen nächtlichen Stadtraums für Bewohner und Besucher. Dank einer klaren und einfachen Orientierung können Spaziergänger abends und nachts das Ambiente der Stadt in aller Sicherheit geniessen.

4. Mobilität

4.1. Zur Erinnerung: Die allgemeine Planung

Der Richtplan des historischen Stadtteils, zu Beginn der 2010er-Jahre ausgearbeitet und genehmigt von der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) des Kantons Freiburg am 21. September 2016, übernimmt die Grundsätze des Ortsplans (OP) 91 für die Bereiche der Mobilität und schlägt ein Kompensationsprinzip für Parkplätze vor. Es geht darum, einen Teil der oberirdischen Parkplätze aufzuheben und an einen anderen Standort zu verlegen und den dadurch frei gewordenen Raum aufzuwerten. Gemäss Richtplan des historischen Stadtteils müssen die oberirdischen Parkplätze auf öffentlichem Grund, die im Rahmen der Wiederaufwertung aufgehoben werden, in Anzahl und Zweckbestimmung kompensiert werden.

4.2. Herausforderungen

Hinsichtlich der Mobilität besteht die grösste Herausforderung bei der Wiederaufwertung in der Neuverteilung des öffentlichen Raumes, der heute hauptsächlich durch die Autos beansprucht wird – sei es für das Parkieren, sei es für seit der Eröffnung der Poya-Brücke oft überdimensionierte Verkehrsflächen. Der von den Autos benutzte Raum kann verkleinert werden, um die Qualität des öffentlichen Raumes zu verbessern und eine bessere Aufteilung der Verkehrswege unter den verschiedenen Transportarten (Fussgänger, Radfahrer, öffentlicher Verkehr, Autos) zu erreichen. Es ist die Aufhebung und die Kompensierung der oberirdischen Parkplätze auf öffentlichem Grund, die es hauptsächlich ermöglichen wird, dieses Ziel zu erreichen.

Über die Neuverteilung des öffentlichen Raumes hinaus muss das Wiederaufwertungsprojekt auf allgemeine Weise auch die Mobilität im Burgquartier verbessern. Ein sehr grosses Potential in Sachen Wirksamkeit oder Sicherheit gibt es seit dem Verkehrsrückgang, der mit der Eröffnung der Poya-Brücke zusammenhängt. Der Autoverkehr, heute ziemlich gering, wird weiterhin von günstigen Bedingungen profitieren können; der Fussgänger-, Radfahrer- und öffentliche Verkehr wird verbessert werden. Die Wirksamkeit der Mobilität im Burgquartier wird den Zugang zum Quartier und damit dessen Lebensqualität und Attraktivität bestimmen.

4.2.1. Begründung eines neuen Parkings

Es ist festzuhalten, dass die Realisierung eines Parkings oder mehrerer Parkings nötig ist, wenn man die derzeit bestehenden oberirdischen Parkplätze verlagern will, um die Wiederaufwertung des Quartiers zu ermöglichen, und wenn die Prinzipien des Richtplans des historischen Stadtteils respektiert werden sollen.

Im Rahmen der Revision des Ortsplans und der Ausarbeitung des Parkkonzeptes wurde 2016 eine Studie für einen Sektor erstellt, der ziemlich deckungsgleich mit dem Perimeter des Richtplans des historischen Stadtteils ist.

Während man für die gesamte Stadt Freiburg ungefähr 34'000 Parkplätze für 40'000 Einwohner zählte, was einem Platz von 0.85 pro Bewohner entspricht, steht für den Bewohner des Burgquartiers ein Platz von 0.25 zur Verfügung. Berücksichtigt man einzig die Parkplätze für die Bewohner (private und öffentliche Parkplätze), so fällt diese Kennzahl auf 0.19; und dies in der Annahme, dass die Gesamtheit der 325 öffentlichen Parkplätze in diesem Perimeter von den Bewohnern benutzt werden kann. In Wahrheit dienen diese Parkplätze jedoch auch den Besuchern-Kunden und sind deshalb nie alle für die Quartierbewohner verfügbar. Damit sinkt die Kennzahl auf etwa 0.15 pro Einwohner, was deutlich weniger als das bestehende Angebot in anderen Quartieren der Stadt ist und sogar ziemlich unter dem liegt, was in den "Öko-Quartieren" anderswo in der Schweiz die Regel ist. Das Burgquartier funktioniert

bereits heute mit seinen Parkplätzen wie ein "Öko-Quartier". Die bloße Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen ohne Kompensierung ist nicht realistisch, will man den Betrieb und die Vitalität des Quartiers beibehalten.

Im Endeffekt erlaubt ein Parking die Umwandlung eines Quartiers mit wenigen Autos, die sich aber fast alle auf den öffentlichen Raum konzentrieren, in ein Quartier, das weiterhin mit wenigen Autos funktionieren wird, aber über unterirdische Parkplätze und einen gehaltvollen öffentlichen Raum verfügt.

5. Projektkosten

5.1. Kostenschätzung des Bauwerks der Etappe 1

	BEZEICHNUNG	SUMME +/-15%
1.1	BURG – UMGEBUNG DER KATHEDRALE	9'000'000.00
1.2	BRÜCKENKOPF	1'350'000.00
1.3	ULMENPLATZ	2'630'000.00
1.4	BUSHÄUSCHEN ZÄHRINGERBRÜCKE	430'000.00
1.5	TREPPE ZÄHRINGERRÜCKE	1'050'000.00
1.6	BÜRGLENSTRASSE – VERGRÖSSERUNG DES PARKPLATZFELDES	720'000.00
1.7	ARKADENGANG METZGERNGRASSE	70'000.00
	GESAMTBETRAG DER ARBEITEN INKL. MWST.	15'250'000.00
	LOHNAUFRECHNUNGEN	675'000.00
	GESAMTBETRAG INKL. MWST.	15'925'000.00

5.2. Summarische Kostenschätzung des Bauwerks der Etappe 2

Die summarische Kostenschätzung des Projektes (+/-25%) umfasst:

- Die Vorarbeiten
- Die Arbeiten zur Neugestaltung der öffentlichen Räume
- Die Nebenkosten
- Die Honorare
- Die Löhne

Studien und Realisierung	Kosten inkl. MWSt. +/- 25%
---------------------------------	-----------------------------------

Liebfrauen, Steinbrücke, Nova-Friburgo, Petit-Paradis, untere Alpenstrasse	
Die Referenzpreise pro m2 der Etappe 1 wurden im Rahmen der Kostenschätzung des Bauwerks der Etappe 2 (+/-25%) berücksichtigt.	
GESAMTBETRAG Öffentliche Räume Etappe 2	16'529'744.00

Petit-Paradis-Parking	
Arbeiten BPK* 1	10'900'000.00
Arbeiten BPK* 2	2'600'000.00
Ausrüstung BPK* 3	200'000.00
Umgebungsgestaltung BPK* 4	200'000.00
Honorare BPK* 29, 39, 49	2'100'000.00
GESAMTBETRAG Petit-Paradis-Parking	16'000'000.00

Löhne	225'000.00
-------	------------

GESAMTBETRAG Etappe 2	32'529'744.00
------------------------------	----------------------

* Baukostenplan (1: Vorbereitungsarbeiten, 2: Gebäude, 4: Umgebungsgestaltung, 29, 39, 49: Honorare, 5: Baunebenkosten)

6. Projektfinanzierung

6.1. Finanzierung: Gesamtverteilung

Die untenstehende Tabelle präsentiert die Gesamtkosten des Projektes und führt die verschiedenen Finanzierungsquellen für die Etappe 2 des Projektes der Wiederaufwertung des Burgquartiers auf.

Gesamtkosten des Projekts, Schätzung 06/2018	inkl. MWSt., 2018
Liebfrauen, Steinbrücke, Nova-Friburgo, Petit-Paradis	16'529'744.00
Petit-Paradis-Parking	16'000'000.00
TOTAL	32'529'744.00
Betrag AP2 (50% von CHF 3'971'673.-- inkl. MWSt.)	1'985'836.00
Betrag AP3* (50% von CHF 17'480'000.--HT)	4'659'663.00
Saldo Stadt Freiburg	25'884'245.00

*Die Finanzierungen durch die Agglomeration bezüglich der Projekte, die als Wert B des Agglomerationsprogramms 3 (AP3) klassiert sind und als Wert A des AP4 werden nur garantiert sein, wenn ein Agglomerationsprojekt der vierten Generation erstellt ist und entsprechende Beschlüsse der Eidgenössischen Räte vorliegen, was voraussichtlich 2022 der Fall sein wird.

6.2. Details des Studienkredit-Betrages der Etappe 2

Honorare	100% der Honorare inkl. MWSt.	Studienkredit %	Aufgerundeter Gesamtbetrag
Architekten	2'400'000.00	47.5%	1'150'000.00
Bauingenieur	1'900'000.00	42%	800'000.00
Beleuchter	100'000.00	50.5%	50'000.00
Landschaftsarchitekt	15'000.00	100%	20'000.00
Geometer	70'000.00	100%	70'000.00
Akustiker	28'000.00	100%	30'000.00
Geologe	30'000.00	100%	30'000.00
Nebenkosten			
Verschiedene Unkosten 5% (Bewilligungen + Gebühren)			130'000.00
Reserve			130'000.00
Behandlung der Einsprachen			40'000.00
Projektanpassungen			120'000.00
Koordinierung der späteren Phasen			230'000.00
Zwischensumme			2'800'000.00
Löhne			225'000.00
Total			3'025'000.00

7. Schluss

Der Gemeinderat beantragt Ihnen, auf das Geschäft einzutreten und den Verpflichtungskredit von **CHF 3'025'000.-- inkl. MWSt.** zu genehmigen. Der Kredit ist für die Studien zur Umsetzung der Wiederaufwertung des Burgquartiers, Etappe 2, bestimmt.

Empfangen Sie, geehrter Herr Präsident, geehrte Damen und Herren des Generalrates, unsere freundlichen Grüsse.

LE CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

vu

- ☛ la Loi du 25 septembre 1980 sur les Communes (LCo) et son Règlement d'exécution du 28 décembre 1981 (ReLCo);
- ☛ le Message n° 31 du Conseil communal du 18 septembre 2018;
- ☛ le Rapport de la Commission financière;
- ☛ le Rapport de la Commission de l'édilité, des constructions et des infrastructures,

arrête :

Article premier

Le Conseil communal est autorisé à engager un montant de **CHF 3'025'000.--** pour l'étude en vue de la réalisation du projet de requalification du Bourg Etape 2.

Article 2

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

Article 3

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

Fribourg, le

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président :

Le Secrétaire de Ville adjoint :

Julien Vuilleumier

Mathieu Maridor

Annexe 1 : Récapitulatif financier par projets liés au message d'investissement « Etudes Bourg – étape 2 »

Numéro de projet (interne FI)	Libellé projet	Rubrique investissement	Libellé rubrique investissement	Mesures de subv.	Projet d'agglo.	Année d'activat. prévue	Taux amort.	Message (montant brut hors subv.)	Dépenses prévues en 2018	Dépenses prévues en 2019	Dépenses prévues en 2020
7	Requalif. Bourg - Place Nova Friburgo	620.501.71	Place Nova Friburgo - étude	3M.04.03	PA3	2021	15%	103'669	103'669	0	0
8	Requalif. Bourg - Pont-Muré	620.501.75	Rue du Pont-Muré (sans place) - étude	3M.04.03	PA3	2021	15%	414'675	214'675	100'000	100'000
34	Place Notre-Dame	620.501.70	Place Notre-Dame - étude	41.1	PA2	2021	15%	505'423	200'000	200'000	105'423
40	Petit Paradis et Route des Alpes inférieure	620.501.81	Petit Paradis et Route des Alpes inférieure - étude	3M.04.04	PA3	2021	15%	607'970	235'000	235'000	137'970
274	Parking Petit Paradis	620.501.83	Parking Petit Paradis - étude			2021	15%	1'393'263	393'263	500'000	500'000
								3'025'000	1'146'607	1'035'000	843'393

Annexe 2 : Récapitulatif financier par projets liés à l'ensemble de l'investissement « Bourg – étape 2 »

Numéro de projet (interne FI)	Libellé projet	Rubrique investissement	Libellé rubrique investissement	Mesures de subv.	Projet d'agglo.	Année d'activ. prévue	Taux amort.	Message (montant brut hors subv.)	Subventions prévues (TTC)	Part projet prévue à charge ville (net)
7	Requalif. Bourg - Place Nova Friburgo	620.501.71	Place Nova Friburgo - étude	3M.04.03	PA3	2021	15%	103'669	0	103'669
		620.501.79	Place Nova Friburgo - réalisation	3M.04.03	PA3	2025	7%	1'086'845	0	650'332
		620.660.04	Subvention fédérale Place Nova Friburgo	3M.04.03	PA3	2025	7%	0	-305'559	0
		620.662.06	Subvention AGGLO Place Nova Friburgo	3M.04.03	PA3	2025	7%	0	-130'954	0
Total 7							1'190'514	-436'513	754'001	
8	Requalif. Bourg - Pont-Muré	620.501.75	Rue du Pont-Muré (sans place) - étude	3M.04.03	PA3	2021	15%	414'675	0	414'675
		620.501.80	Rue du Pont-Muré (sans place) - réalisation	3M.04.03	PA3	2025	7%	4'347'380	0	3'117'724
		620.660.02	Subvention fédérale Pont Muré	3M.04.03	PA3	2025	7%	0	-860'759	0
		620.662.04	Subvention AGGLO Rue du Pont Muré	3M.04.03	PA3	2025	7%	0	-368'897	0
Total 8							4'762'055	-1'229'656	3'532'399	
34	Place Notre-Dame	620.501.70	Place Notre-Dame - étude	41.1	PA2	2021	15%	505'423	0	505'423
		620.501.41	Place Notre-Dame - réalisation	41.1	PA2	2025	7%	3'089'921	0	1'104'085
		620.662.08	Subvention AGGLO Place Notre-Dame	41.1	PA2	2025	7%	0	-1'985'836	0
Total 34							3'595'344	-1'985'836	1'609'508	
40	Petit Paradis et Route des Alpes inférieur	620.501.81	Petit Paradis et Route des Alpes inférieur - étude	3M.04.04	PA3	2021	15%	607'970	0	607'970
		620.501.82	Petit Paradis et Route des Alpes inférieur - réalisation	3M.04.04	PA3	2024	7%	6'373'861	0	3'380'367
		620.660.06	Subv. fédérale Petit Paradis et Route des Alpes inférieur	3M.04.04	PA3	2024	7%	0	-2'095'446	0
		620.662.09	Subv. AGGLO Petit Paradis et Route des Alpes inférieur	3M.04.04	PA3	2024	7%	0	-898'048	0
Total 40							6'981'831	-2'993'494	3'988'337	
274	Parking Petit Paradis	620.501.83	Parking Petit Paradis - étude			2021	15%	1'393'263	0	1'393'263
		620.501.84	Parking Petit Paradis - réalisation			2024	3%	14'606'737	0	14'606'737
Total 274							16'000'000	0	16'000'000	
								32'529'744	-6'645'499	25'884'245

