

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 58 (1971)  
**Heft:** 11: Hallenbäder Freiburg - ein Sonderfall?  
  
**Artikel:** La rénovation urbaine à Fribourg  
**Autor:** Joye, Charles  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-45107>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 06.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**





## La rénovation urbaine à Fribourg

par Charles Joye

Freiburg ist noch nicht von den bekannten Übeln großer Städte betroffen; es kennt keine Slums, keine Entmischung, keine übermäßigen Verkehrskalamitäten. Es hätte die Chance, rechtzeitig ein Fußgängerparadies und eine angenehme Einkaufsstadt zu schaffen oder zu bleiben! Indessen führt das Fehlen eines solchen Planungsziels zu Improvisationen, die die Zukunft des Stadtzentrums gefährden.

### Qu'est-ce que la rénovation urbaine ?

La définition de la rénovation urbaine, telle qu'on la conçoit depuis 1945, a beaucoup évolué. A l'origine, il fallait entendre par «rénovation urbaine», les opérations immobilières visant à remplacer les taudis d'un quartier par des programmes de logements de type urbain adéquats afin d'améliorer les conditions de vie des habitants du centre-ville.

Ce concept a été par la suite élargi et englobait également la revitalisation des centre-villes en voie de déperissement, de zones industrielles vétustes, etc.

Enfin, de nos jours, le terme de «rénovation urbaine» s'applique, par extension, à l'ensemble des études, travaux, analyses visant à prévenir la

nécessité de telles opérations par la préparation de plans d'aménagement, de plans d'occupation des sols dans les centre-villes, des études de trafic et la mise en œuvre de moyens légaux permettant de freiner la spéculation sur les terrains.

### Conditions économiques d'une rénovation urbaine

Les conditions économiques qui rendent une rénovation urbaine nécessaire dans le centre-ville sont de plusieurs ordres. Parmi les plus importantes, mentionnons :

— L'élévation du niveau de vie des habitants d'une zone métropolitaine donnée, dont l'une des conséquences est l'accroissement du taux de mo-

torisation permettant le développement de logements en banlieue.

— Le déplacement d'une partie toujours croissante des fonctions commerciales du centre-ville vers la banlieue, ce qui entraîne une évasion du pouvoir d'achat.

— Les moyens financiers insuffisants dont disposent les autorités locales pour faire face à l'évolution.

— Le fait que les centre-villes ne se sont pas agrandis comparativement à l'accroissement de population et qu'ils ne sont pas adaptés à l'automobile.

Les signes du déperissement des centre-villes sont aisés à reconnaître. Il y a d'abord les taudis. Un second symptôme est constitué par l'éclatement du centre historique où la plupart des fonc-



tions propres au centre-ville étaient réunies en une série de pôles d'attraction secondaires distincts, parfois localisés en banlieue (centre d'affaires, centre administratif, centre culturel, etc.). Viennent ensuite la congestion des voies de communication vers le centre-ville et les parkings insuffisants. Lorsque le processus de dépérissement est suffisamment avancé, certains commerçants du centre-ville ferment boutique et les ressources des communautés locales s'en trouvent encore réduites.

#### **Situation actuelle du centre-ville de Fribourg**

La situation actuelle à Fribourg est loin d'être aussi dramatique que celle qui est décrite ci-dessus. En effet, il n'y a pratiquement pas de taudis, les commerçants du centre-ville semblent faire de bonnes affaires, le problème du trafic et du stationnement n'est pas trop aigu en dehors des heures de pointe, etc. La dimension de la ville joue aussi un rôle important, car dans une agglomération de cette taille, la banlieue est avant tout réservée au logement. Ainsi, le centre-ville a réussi à garder la majorité des fonctions administratives, commerciales, socio-culturelles, etc.

L'on a assisté au cours des siècles à un déplacement progressif du centre réel des affaires en ville de Fribourg, depuis la Basse-Ville jusqu'à la rue de Romont et l'avenue de la Gare. Il semble que pour les années à venir, ces deux avenues

constitueront encore le point focal vers lequel les habitants de l'agglomération seront attirés lorsqu'ils se rendront «en ville». Ce secteur constitue ainsi pour nous le centre-ville actuel. C'est aussi dans ce secteur qu'ont été entrepris les principaux efforts de rénovation de bâtiments anciens, dus en règle générale à l'initiative privée, de création de parkings, etc. L'ensemble de ce quartier, qui a moins de cent ans, s'est modernisé et continuera, d'après les projets actuellement connus, à changer de visage, ce qui montre bien que le centre-ville de Fribourg est en pleine expansion.

Ainsi donc, apparemment, une rénovation urbaine globale, correspondant aux deux premières définitions présentées au début de cet article, ne paraît actuellement pas nécessaire dans le centre-ville de Fribourg. Si l'on inclut par contre dans la définition de la rénovation urbaine le concept de prévention, la situation est différente.

En effet, dès à présent, malgré les travaux importants effectués dans le centre-ville, il faut se poser la question de savoir si réellement le centre-ville, tel qu'il est en train d'être construit maintenant, correspondra encore aux besoins des habitants de l'agglomération dans quinze ou vingt ans.

#### **Le centre-ville doit être réservé aux piétons**

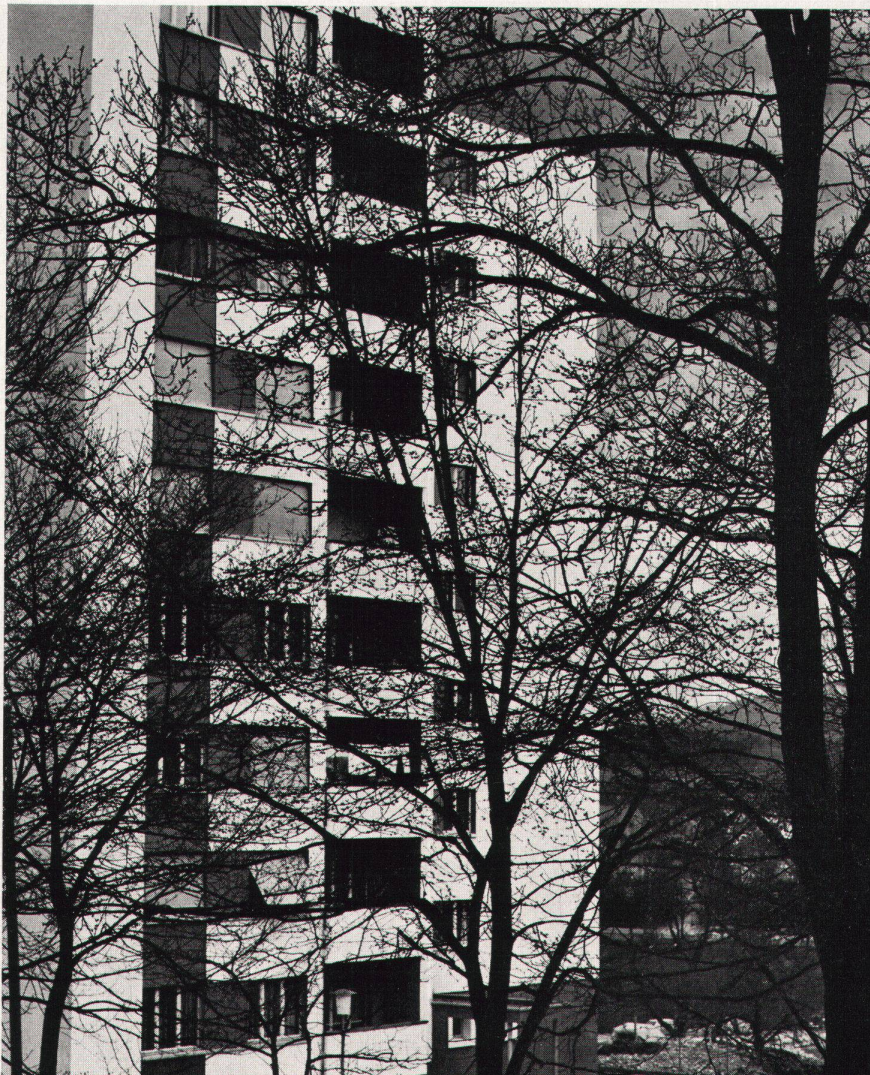
Le premier problème posé actuellement dans le centre-ville est constitué par le rôle de «voie de circulation automobile principale» qui est dévolu à l'avenue de la Gare et à la rue de Romont. Les

alignements des nouvelles constructions ont été effectués de manière à élargir encore ces voies afin de faciliter le trafic automobile.

La circulation en ville de Fribourg n'est pas encore trop difficile en dehors des heures de pointe, mais il est fort probable que la situation soit tout à fait différente dans dix à quinze ans. L'importance accrue accordée du point de vue de la circulation à cette artère ne peut jouer qu'un rôle néfaste pour l'avenir du centre-ville dans son ensemble et plus spécialement pour les commerçants qui y sont installés. En effet, un trafic important dans la rue principale ne crée pas un climat propice aux achats et risque d'affaiblir un côté de la rue par rapport à l'autre, dans la mesure où les unités commerciales les plus importantes sont situées du même côté.

L'on peut prévoir qu'à l'avenir, les consommateurs deviendront de plus en plus difficiles quant au milieu dans lequel ils feront leurs achats. Ainsi, l'absence d'un cadre agréable dans le centre-ville constitue, sinon immédiatement, du moins à long terme, un handicap certain.

Tous les efforts entrepris dans les centres-villes, tant en Europe qu'aux Etats-Unis, consistent à transformer les artères commerciales principales en des rues piétonnières, alors qu'à Fribourg, au contraire, on transforme ces rues en voies à grande circulation.





## Nécessité d'un plan d'aménagement du centre-ville

Ainsi, dans le centre-ville de Fribourg, l'automobile a la priorité. Ceci nous amène à évoquer le second problème qui se pose actuellement et qui pourrait bien entraîner dans quelques années la nécessité d'une rénovation urbaine complète.

Nous comprenons en effet que la solution retenue quant au passage du trafic par la rue de Romont et l'avenue de la Gare a été dictée par l'implantation de la nouvelle poste qui empêchait la réalisation d'un projet de route longeant la voie de chemin de fer.

Comme pour la nouvelle poste, les opérations récentes de rénovation d'îlots sont réalisées individuellement, sans entrer dans le cadre d'un plan d'aménagement global du centre-ville. Lorsque le permis de construire pour un nouvel immeuble doit être accordé, les autorités n'ont ainsi aucune autre ressource que celle de parer au plus pressé et ne peuvent pas s'appuyer sur un plan à long terme.

L'absence de planification influence également les opérations prévues. A titre d'exemple, l'on peut mentionner les études qui sont actuellement menées pour créer sous la Place de la Gare un centre commercial qui s'étendrait jusqu'aux Grands-Places. La nécessité de créer un passage piétons sous la Place de la Gare est évidente dans la mesure où la circulation à cet endroit est très dense. Dans l'état actuel des choses, l'idée du centre commercial souterrain est cependant imposée par le fait que la rue la plus importante du centre-ville, en raison de l'absence de plan de circulation, est appelée à jouer un rôle capital pour la circulation automobile.

Il faut mentionner que ce projet est dangereux pour le centre-ville. Si ce centre commercial était effectivement réalisé sous l'avenue de la Gare jusqu'aux Grands-Places, avec un hall piétonnier donnant sur des boutiques situées de part et d'autre, il deviendrait évidemment le pôle d'attraction principal du centre-ville, ce qui nuirait certainement aux commerçants situés le long de la rue de Romont et aurait pour conséquence d'affaiblir l'ensemble du centre-ville. De plus, il semblerait que la revitalisation du centre-ville pourrait s'effectuer à bien moins de frais au niveau des rues qu'en sous-sol.

## Nécessité d'un plan d'occupation des sols

De pair avec la nécessité d'établir un plan d'aménagement, il faudrait envisager un « plan de zoning » qui permettrait d'influencer les implantations de nouveaux immeubles selon qu'il s'agit de commerces, d'immeubles de bureaux, de banques, etc. En effet, l'expérience démontre que dans un centre-ville, les immeubles de bureaux, les immeubles administratifs, les banques, ne sont pas générateurs de trafic et ne constituent pas un facteur d'animation du centre-ville. Il est possible de convaincre ces organismes des avantages d'une localisation moins centrale ou de l'extension des surfaces en superstructure, plutôt qu'en façade le long de la rue principale, lorsque l'on dispose d'un plan d'aménagement et d'un plan de zoning. Malheureusement, cela devient très difficile lorsqu'il n'y a pas de conception d'ensemble.

## Nécessité d'une collaboration

Les quelques remarques formulées dans cet article n'ont pas fait l'objet d'une analyse détaillée, mais ne sont, hélas, pas non plus exhaustives. Les problèmes posés sont cependant suffisamment évidents pour qu'ils méritent d'être étudiés en détail. Ainsi, il est indispensable que s'établisse une collaboration entre autorités, occupants du centre-ville et spécialistes. Des études de trafic, d'urbanisme, juridiques, économiques, etc., devraient être effectuées.

La question de la circulation, qui est à l'origine des difficultés actuelles et potentielles du centre-ville, devrait être revue en étudiant toutes les alternatives possibles. Les occupants, spécialement le commerce qui constitue, qu'on le veuille ou non, l'attraction principale du centre-ville, devraient être consultés. Ensuite seulement, un plan d'aménagement et un plan de zoning pourraient être préparés par les autorités.

Si cette collaboration ne s'instaurait pas, il est à craindre que Fribourg se développe mal. En

effet, à notre époque, les problèmes posés dans le centre-ville deviennent de plus en plus complexes et ne sauraient être résolus par l'Etat seul ou abandonnés totalement à l'entreprise privée. Il faut instaurer une collaboration de tous les intéressés.

*En conclusion, en raison de l'absence de planification globale et en dépit des initiatives individuelles, les mesures qui ont été adoptées ces dernières années pourraient, dans quinze à vingt ans, rendre une rénovation nécessaire pour l'ensemble du centre-ville. Si aucun effort n'était entrepris pour consolider le centre-ville de Fribourg et l'adapter aux exigences d'un urbanisme moderne, il est à craindre que celui-ci ne décline au profit de grandes surfaces situées dans la banlieue, qui va continuer à se développer, ou de pôles d'attraction concurrents, tels que par exemple des centres commerciaux régionaux situés en périphérie de l'agglomération bernoise, ou même de Berne.*

## L'urbanisme à Fribourg

par Roger Currat

Urbanismus oder Ortsplanung? – Für eine Stadt wie Freiburg braucht es beides, oder besser noch: eine Synthese daraus. Freiburg hat die Chance der Mittelstädte, die weder die Limiten der kleinen Ortschaften noch die Probleme der Großstädte haben: Freiburg hat noch Wahlfreiheit, Alternativen. Freiburg machte Agglomerationsplanung auf dem Gebiete der Erschließung, nicht aber auf dem der höheren Infrastruktur. Freiburg betrieb Denkmalschutz, aber nicht Stadtbaukunst. Für die Entscheidungen, die heute nötig werden, müsste Freiburg seinen politischen Entscheidungsapparat verbessern.

La tentation est grande de définir la situation par une formule lapidaire: Fribourg, ou l'urbanisme clandestin. Mais il est des détresses secrètes: le rideau qui dissimula longtemps le plan d'aménagement n'était, peut-être, qu'un voile de pudeur discrète.

On ne peut, honnêtement, faire le point de l'urbanisme à Fribourg sans examiner, préalablement, deux éléments du développement urbain et des mesures propres à en assurer l'aménagement rationnel et harmonieux:

- le premier élément à préciser est le rôle respectif de l'urbanisme et de l'aménagement local, la nature des deux démarches – qui se recouvre – étant différente dans la recherche comme dans l'application, alors que, pour beaucoup, les termes d'urbanisme et d'aménagement local sont synonymes;
- le second élément à prendre en considération est l'évolution récente de la conception de l'aménagement urbain en Suisse, la plupart des problèmes mis en évidence par la croissance de l'agglomération fribourgeoise étant analogues à ceux qui se posent à la quinzaine de localités dont la population oscille entre 20 000 et 100 000 habitants.

## Urbanisme et aménagement

A l'opposé de la notion française d'urbanisme, très extensive, le concept suisse est beaucoup plus restrictif: son caractère formel apparaît à la simple lecture de la composition des commissions

d'urbanisme de nos villes; architectes, historiens d'art, esthètes, délégués d'association culturelles, orientent les préavis de ces commissions dans un champ de vision esthétique et affective. La présence de représentants des milieux politiques et économiques ne donne pas nécessairement le contrepoids scientifique à des considérations où le refus de ce qui peut choquer le sens commun l'emporte généralement sur une analyse objective de la solution proposée, par rapport aux autres solutions possibles. Encore faudrait-il que les promoteurs sachent exiger de leurs architectes, qui oublient souvent que c'est leur seule raison d'être, un esprit d'invention, ou les sens de la création architectonique.

L'aménagement du territoire a cherché sa voie pendant près de trente ans; toutefois, il n'y a guère qu'un demi-lustre que l'aménagement local a trouvé des instruments de travail permettant une étude cohérente: la publication de normes et de directives par l'Institut ORL de l'EPFZ répondait à une nécessité. Bien que la conception et la classification des voies de circulation automobile selon un réseau hiérarchisé constitue un canevas prioritaire, la programmation des équipements publics (administration, enseignement, santé et prévoyance sociale, sports, loisirs) et des équipements privés (habitation, industrie, commerce) tient compte de la recherche d'un équilibre dynamique entre les multiples besoins à satisfaire, équipements que l'analyse rigoureuse des sites devrait permettre d'implanter dans le respect et la mise en valeur de l'environnement naturel. La