

L'urbanisme à Fribourg

Autor(en): **Currat, Roger**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **58 (1971)**

Heft 11: **Hallenbäder Freiburg - ein Sonderfall?**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-45108>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 contrepoint 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



clarification des éléments d'un programme urbain et la possibilité d'opérer un choix conscient entre plusieurs hypothèses de développement dont les conséquences sont convenablement appréciées conduisent à une planification territoriale dont la base légale n'est, aujourd'hui, plus contestable.

De l'art urbain à la planification territoriale, on arrive ainsi à dégager deux notions complémentaires: le plan d'aménagement local, légalisant le schéma de structure d'un processus d'occupation territoriale récolé périodiquement et servant de cadre à l'insertion de secteurs bâtis selon des projets d'urbanisme, pour lesquels il faut veiller à prévoir des règles plus évolutives que restrictives. Il restera alors un pas à franchir: celui de l'aménagement de l'espace conçu dans sa globalité, qui devrait réconcilier et rendre solidaires les nécessités reconnues par le programme de planification territoriale avec le besoin indispensable de créer – ou de laisser vivre – un environnement spatial non seulement naturel, mais également architectural et humain.

Les villes moyennes

Si l'on admet que tout lieu d'habitation appartient au réseau urbain, on peut distinguer, au niveau local (communal ou intercommunal), trois catégories d'unités d'aménagement:

– les cinq plus grandes villes du pays, qui n'ont cessé d'affirmer leur vocation de métropole: leur attractivité, leur taux de croissance, leurs moyens financiers ont permis à leurs cadres politiques et

techniques de réaliser de grands travaux publics, dont la cohérence n'apparaît pas toujours évidente, mais qui s'inscrivent néanmoins dans un programme général d'aménagement;

– à l'opposé, pour les villages et les petites unités urbaines, l'aménagement local est de plus en plus reconnu comme indispensable, en raison des charges financières subites dues non seulement à une extension même limitée, mais également aux besoins de rattrapage et de renouvellement d'équipements publics inadaptés (routes, adductions d'eau, épuration, école, sport);

– entre ces deux extrêmes, les villes moyennes s'insèrent avec une modestie quiète et une apparente nonchalance. Pour elles, peu d'investissements spectaculaires et coûteux (voies express, métro), pour le financement desquels les métropoles se souviennent opportunément que la fée Confédération dispose de la baguette magique des subventions; pour elles, moins de pression électorale qui rend une municipalité de village ou de petit bourg vigilante et sensible à l'opinion publique.

Et pourtant, paradoxalement, ce sont ces cités moyennes, belles au bois dormant, qui ont aujourd'hui le plus de chance de faire un choix entre plusieurs hypothèses de développement possible.

Le plan d'aménagement de Fribourg

A l'instar des autres villes d'une certaine importance, Fribourg dispose d'un service technique de l'Edilité. C'est dire que la croissance de la ville n'a

pas échappé au contrôle d'un organe responsable; en outre, un architecte mandaté par le Conseil communal a terminé, au début 1962, un projet d'aménagement, accompagné d'un règlement d'exécution, alors qu'à la même époque, le Grand Conseil adoptait la loi cantonale sur les constructions.

Un long article de « La Liberté » (12 février 1962) présentait cette étude à ses lecteurs et concluait:

« Ainsi Fribourg deviendra une cité à l'aspect homogène et multiple et l'on remarque que, non seulement son esthétique, mais encore la salubrité publique, la joie d'y vivre ont préoccupé avant tout les auteurs du plan qui entendent, non seulement lui maintenir sa verdure, mais également donner à sa population l'agrément d'habiter dans des rues tranquilles, débarrassées en partie des voitures par la création de parcs à véhicules et l'obligation de construire des garages privés, et près de places aménagées pour le repos des grandes personnes et la santé des enfants, hors des trépidations de la vie moderne. »

Commentaire délicieusement pédant, aussi réconfortant que les conseils radiophoniques de Madame Soleil ...

Qu'en est-il aujourd'hui? Le projet d'aménagement n'est pas encore approuvé; Il est vraisemblable que, par touches successives, les avatars de la version 1962 ont beaucoup plus consacré la réalité des faits que précisé les louables intentions exprimées à l'époque. Pourtant, la loi de 1962 sur les constructions fait obligation aux communes de plus de mille habitants d'établir un



plan d'aménagement, dont le contenu et la procédure sont précisés par le règlement d'exécution de 1965. L'ignore-t-on délibérément?

Les réalisations

La ville s'est agrandie: de nouveaux quartiers d'habitation, certains d'une bonne tenue architecturale, d'autres aussi, hélas, d'une indigence coupable, lui permettent de revendiquer 40 000 habitants. Et le territoire communal étant exigu, l'extension s'est portée tout naturellement sur les communes périphériques, de manière plus ou moins heureuse. Il faut souligner que certaines de ces communes ont pris conscience, à temps, de leur aménagement et que, bousculées par des problèmes de gestion entièrement nouveaux, elles procèdent à un examen sérieux de leur aménagement.

A l'échelle de l'agglomération, quelques-uns des grands problèmes d'équipement technique ont été menés à chef. L'urbanisme des tuyaux, ingrat, peu visible et pourtant si utile, est aujourd'hui réalisé à l'échelle régionale: adduction d'eau, épuration, traitement des ordures ménagères ont donné à la ville une infrastructure moderne.

Enfant chéri de notre époque, fils dispensés, le réseau routier a fait l'objet d'une étude généreuse, dont le réalisme est moins convaincant. La nécessité d'assurer les raccordements à l'autoroute RN12 a accéléré la mise en place de la ceinture, à l'ouest; le reste, voie expresse mé-

diane, ceinture est, viendra plus tard, beaucoup plus tard.

En revanche, il n'existe encore aucun plan d'ensemble pour les équipements généraux les plus urgents: administration publique, enseignement supérieur, enseignement secondaire, s'implantent au gré des circonstances et au hasard des imprévisions foncières.

Fière de sa vieille ville – à juste titre – Freiburg l'a protégée. Par un règlement résolument restrictif. N'est-ce pas ce qui se fait ailleurs?

Ainsi, certaines pièces maîtresses de l'aménagement sont en place, alors que l'importance des autres a été sous-estimée, voire ignorée. Mais Freiburg est-elle un cas particulier?

Et l'urbanisme

La reconquête du centre-ville ne s'est pas écartée du schéma classique: disparition de logements modestes, souvent vétustes, au profit de l'activité tertiaire et de petits logements aux loyers exorbitants.

C'est surtout dans la transformation de son centre que la ville n'a pas trouvé son compte en matière d'art urbain. Là où un remaniement parcellaire – la base légale existe – aurait pu permettre une remodelation harmonieuse, il y été pratiqué une chirurgie d'anatomie pathologique, qui a tranché des organes mineurs et greffé, par poussées spéculatives, des membres curieusement hybrides:

la rue Saint-Pierre, dont on pouvait faire une merveilleuse corniche, est devenue une rue-couloir maussade; la rue de Romont aligne des immeubles tristement modernistes; le quartier sous-gare se peuple d'immeubles-tours. Bientôt, l'ordre contigu et le gabarit parisien (qui donne aux immeubles d'angle une rente de situation) régleront le sort de l'avenue de la Gare.

Et le soir, rougissant de son unique carrefour lumineux, l'autodrome qui quadrille l'ensemble s'étonne de sa solitude désœuvrée.

Le citoyen concerné

De temps à autre, la contestation surgit: sur la manière d'«intégrer» les quartiers anciens, vieux cheval de bataille complaisamment belliqueux; à propos de l'utilisation du futur ex-hôpital des Bourgeois; contre tel projet d'immeuble-tour prestement monté en tige; pour le maintien des trolleybus ...

Passés les mouvements d'humeur d'édiles que la dignité de leur charge rend exagérément susceptibles, l'autorité communale serait bien avisée de prendre conscience de la nature réelle d'un malaise sournois: en matière d'urbanisme, le secret des intentions donne souvent l'impression que les problèmes ne sont abordés que lorsqu'une situation particulière est devenue difficilement tolérable aux yeux d'un groupe de citoyens. Il ne reste plus, alors, qu'à recourir à des solutions partielles ou sectorielles: logement, circulation, enseignement, services sociaux, culture, sports ...

Freiburg, un cas particulier!

Il est cependant un domaine où Freiburg présente un cas particulier: celui de l'organisation municipale. Celle-ci, régie par une loi, désuète, sur les communes et paroisses, attribuée au syndic, chef de l'exécutif (Conseil communal), la présidence du législatif: assemblée communale de tous les citoyens dans les villages, conseil général dans les communes plus importantes.

Dans une ville de l'importance de Freiburg, le Conseil communal dispose ainsi d'une assemblée, aux prérogatives restreintes, se réunissant rarement et peu encombrante, qui joue mal le rôle essentiel de courroie de transmission entre le pouvoir exécutif et les citoyens. La revalorisation d'un législatif communal efficace permettrait d'établir un dialogue fructueux.

D'autre part, la création d'un véritable service communal – voire intercommunal – d'urbanisme correspond à une autre nécessité: celle de fournir à l'autorité politique les éléments lui permettant d'apprécier convenablement les conditions et les conséquences du développement urbain.

Cette concertation à trois: opinion publique et groupes d'intérêts divers, exécutif et législatif politique, techniciens et administration, pourrait déclencher un dynamisme nouveau qui devrait conduire Freiburg à tenir son rôle au sein du réseau urbain helvétique; sa fonction de centre régional lui permet d'y prétendre, si elle sait l'assumer.

Réduit à sa notion essentielle, l'exercice de l'autorité politique se résume à une alternative: choisir, ou ne pas choisir. Il n'est urgent d'attendre que lorsque la partie est perdue. Pour Freiburg, ce n'est pas le cas.