

Projet Torry-Est

Planification test

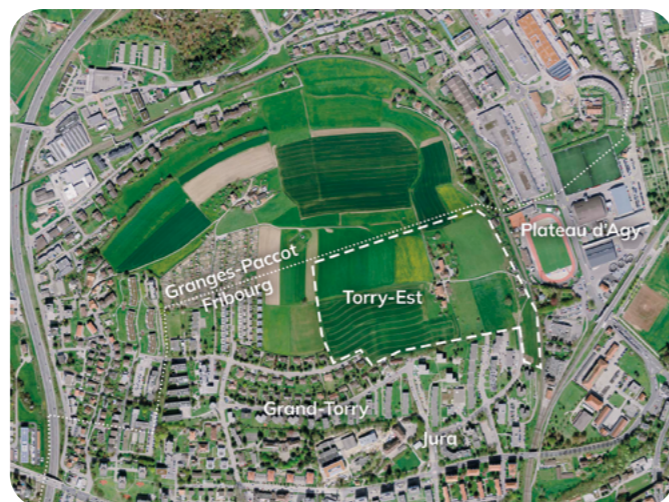
Synthèse du rapport du collège d'expert.e.s
septembre 2023-novembre 2024



Le projet

Le projet Torry-Est est une initiative ambitieuse visant à transformer la partie Est de la colline de Torry à Fribourg en un espace de vie agréable pour toutes et tous.

Selon le plan d'aménagement local (PAL) de la Ville de Fribourg, le secteur est soumis à un plan d'aménagement de détail (PAD) obligatoire permettant de réaliser un quartier mixte comprenant des logements, des activités, des équipements publics et des espaces extérieurs de qualité. Le site constitue la plus grande zone de développement de la ville de Fribourg. Le PAL prévoit que le PAD se base sur des mandats d'études parallèles (MEP) qui prennent la forme d'une Planification test (selon SIA 143).



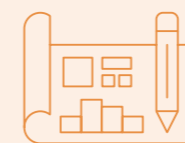
La Planification test

L'objectif de la Planification test est de développer un quartier durable reposant sur les trois piliers que sont la société, l'environnement et l'économie. Les principes généraux doivent viser un développement maîtrisé et intégré qui permet de développer le quartier en étapes indépendantes, dans le respect des règles de construction.

Les propositions doivent répondre aux conditions-cadres fixées par le PAL et aux lignes directrices. Les équipes ont également dû intégrer l'intention de labelliser le quartier dans son ensemble avec des labels comme SNBS ou Minergie Quartier.



Lignes directrices



Usages et programmations



Contexte topographique, paysager et patrimonial



Environnement, biodiversité et nuisances



Mobilité et stationnement



Energie et CO₂

Déroulement de la Planification test

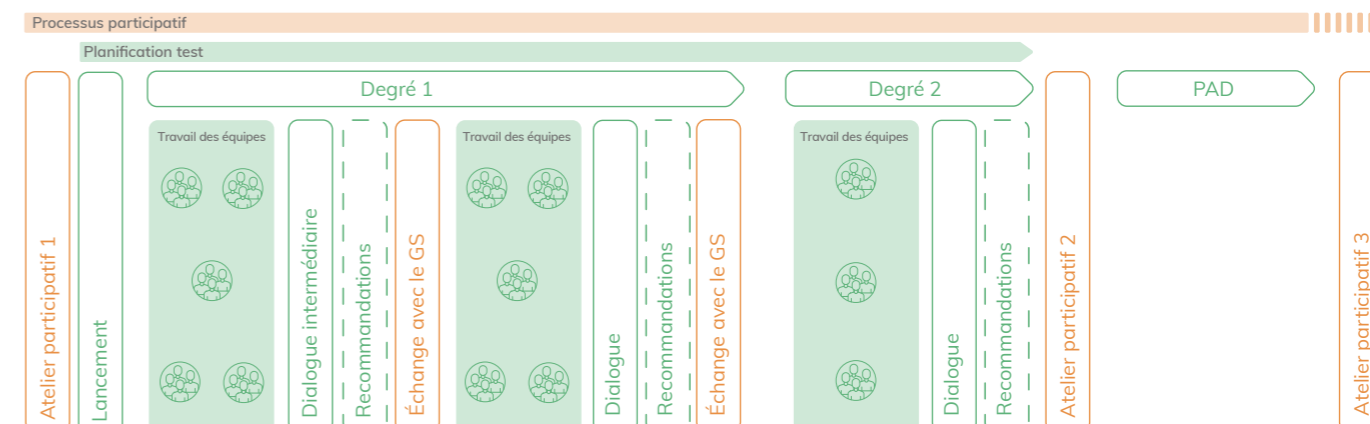
Le cahier des charges de la Planification test a été rédigé sur la base des exigences fixées par le nouveau PAL de la Ville de Fribourg, les objectifs propres à la Maîtrise d'ouvrage ainsi que par les échanges qui ont eu lieu au cours des différents dialogues préparatoires avec les Services de la Ville, la commune de Granges-Paccot, du Canton, de l'Agglomération et de la population (démarche participative et groupe de suivi).

Dans le degré 2, trois des cinq études ont été retenues. Celles-ci enrichiront les réflexions menant à l'élaboration du futur plan d'aménagement de détail (PAD).

Le collège d'expert-e-s a été présidé par M. Pierre Feddersen. La Planification test a été organisée par le bureau Team +.

Dans le degré 1, cinq équipes, composées d'un bureau d'architecture, d'un bureau d'architecte paysagiste et d'un bureau d'ingénieurs en mobilités, ont été mandatées pour établir des propositions.

Une démarche participative, ponctuée d'ateliers grand-public et un groupe de suivi (GS) composé notamment de représentant-e-s de groupes d'intérêts, accompagne le processus depuis le début du projet.



Projet Apaar

RGR : Ingénieur mobilité



Caractéristiques du projet

Le projet implante l'urbanisation en bordure du quartier du Jura afin de valoriser la colline et maintenir l'agriculture sur le site. Les bâtiments sont positionnés pour préserver les vues sur le paysage et vers l'intérieur du quartier.

Le développement se fait autour de trois paliers, chacun jouant un rôle spécifique :

- Palier du parc en haut de la colline
- Palier de la vie publique au centre
- Palier de la gare au pied de la colline

Chaque palier a une typologie de bâtiment et des activités adaptées à sa fonction. Un réseau d'espaces publics composés des différents paliers et du parc d'agglomération sont répartis du pied au sommet de la colline.

Des espaces extérieurs, à la fois cultivés et naturels, offrent une transition entre les zones urbaines et agricoles.

Une déviation de la ligne de bus 5 et un arrêt au hameau permet de desservir le quartier en transports publics. Des ascenseurs et passerelles relient la gare au hameau. Un chemin piéton accessible aux personnes à mobilité réduite traverse le quartier, des chemins plus raides permettent de traverser rapidement le quartier. Un grand parking près de la gare et deux petits parkings au hameau et au sommet du quartier complètent l'ensemble. La circulation automobile est interdite dans le quartier. Les activités se concentrent principalement autour de la gare et du hameau.



Qualités principales

- Vision d'ensemble et mise en valeur de la colline
- Préservation des vues
- Exploitation de la colline avec une ferme pédagogique et une école
- Espaces communs répartis sur l'ensemble du quartier
- Activation des placettes par des rez-de-chaussée actifs
- Place de la gare animée par des activités
- Synergie possible dans le hameau entre les équipements publics
- Petits parkings sur le haut de la colline
- Solutions de mobilité collective



Questionnements principaux

- Hauteurs des bâtiments sur le haut du quartier
- Gestion des déblais hors du site
- Inclusion du secteur de la gare dans le quartier
- Commerces et services concentrés proche de la gare
- Eviter la création d'espaces résiduels avec des chemins qui coupent les espaces libres
- Déviation de la ligne de bus passant sur le bord du quartier
- Route du bus systématiquement séparée du cheminement piéton
- Coûts et impact visuel de la passerelle

Projet Tribu Architecture SA Bonnemaison-paysage Sàrl | mrs partner SA



Caractéristiques du projet

Le projet s'articule autour du concept d'« habiter la pente », avec des bâtiments alignés le long de lacets accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il propose deux types d'habitat :

- Typologie urbaine entre la gare et le hameau
- Typologie villageoise en haut du site

Ces choix de typologie et de hauteur préservent les vues depuis le sommet et le hameau. Les espaces publics et les rues sont définis par les façades, avec des rez-de-chaussée actifs qui animent le quartier. Des places créent des points de rencontre, tandis que le hameau regroupe des équipements publics comme une école, une maison de quartier et des commerces autour d'un espace public central.

Les activités sont principalement situées entre la gare et le hameau. Un parc public, des jardins et un verger sont prévus sur le haut de la colline et en limite d'urbanisation. Le projet propose une sanctuarisation du sommet de la colline à des fins de préservation.

Un grand parking est prévu près de la gare, ainsi qu'un plus petit en haut du quartier pour les personnes à mobilité réduite. La ligne 5 est déviée à l'intérieur du quartier, avec la création de deux nouveaux arrêts pour desservir l'ensemble du quartier. Des passerelles et des ascenseurs facilitent l'accès entre la gare et le hameau, encourageant ainsi l'utilisation des modes de transport doux et des transports publics.



Qualités principales

- Un parti urbain avec des espaces-rues qualifiés
- Préservation des vues
- Couture entre le quartier urbain et le parc agricole
- Espaces publics différenciés, répartis sur l'ensemble du quartier
- Création d'une riche palette d'espaces avec des typologies et densités de bâtiments, ambiances, caractères et usages différents
- Place de la gare animée par des activités
- Deux pôles d'activité importants créent des centralités de référence : l'une à la gare, l'autre au hameau
- Différents services de mobilité accompagnant le concept d'un quartier sans voitures
- Réseau de mobilité douce avec des lacets praticables pour les personnes à mobilité réduite



Questionnements principaux

- Impact visuel de l'implantation des bâtiments
- Différence de topologie des bâtiments très marquée
- Sanctuarisation du sommet de la colline
- Risque de créer un îlot de chaleur à la gare
- Accessibilité du haut du quartier
- Bien que la concentration en deux pôles forts soit structurante pour le quartier, la passerelle risque de court-circuiter le potentiel des lacets
- Complexité du phasage

Projet Salewski Nater Kretz AG META Landschaftsarchitektur GmbH | IBV Hüsler AG



Caractéristiques du projet

Le projet repose sur trois lacets, reprenant le principe de la Poya, qui suivent la topographie naturelle du terrain, limitant ainsi les travaux de terrassement. Les bâtiments sont disposés de manière à préserver les vues et éviter le vis-à-vis, tout en offrant des logements bien orientés vers le paysage.

Un espace public central, reprenant des caractéristiques pertinentes d'autres espaces publics de la ville de Fribourg, relie le bas de la colline au sommet du quartier, intégrant la gare et le hameau. Les lacets en pente douce accessibles aux personnes à mobilité réduite, agrémentés de belvédères, permettent d'accéder à un parc au sommet de la colline. Des places communautaires, appelées «clusters», hiérarchisent les espaces publics, encouragent les échanges entre voisins et orientent les entrées des bâtiments.

Le quartier Torry-Est se connecte aux voiries existantes des quartiers voisins. La mobilité se concentre autour d'une future gare CFF, de la déviation de la ligne 5 et de deux arrêts de bus. Deux parkings sont prévus : un près de la gare et un autre en haut de la colline. Les lacets et des chemins directs permettent de relier le bas et le haut du quartier. Enfin, deux zones d'activités principales sont prévues, l'une près de la gare et l'autre dans le hameau.



Qualités principales

- Respect de la topographie
- Vues préservées
- Morphologie des bâtiments et des espaces
- Synergie possible dans le hameau entre les équipements publics
- Continuité du plateau d'Agy jusqu'au sommet de la colline
- Secteur de la gare bien intégré au quartier
- Maillage important des cheminements piétons et lacets accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Déviation de la ligne de bus 5 à l'intérieur du quartier avec 2 arrêts
- Ascenseur incliné associé au bus permettant de s'affranchir de la topographie sans passerelle



Questionnements principaux

- Hauteur des bâtiments au sommet du quartier
- Détails concernant les entrées de certains bâtiments et situations de vis-à-vis
- Peu de diversité dans la granulométrie
- Ne pas masquer les vues par des arbres
- Dimensions de la place de la gare : éviter un espace trop vaste difficile à animer
- Place de la gare en pente
- Préciser l'emplacement des lieux d'activités et d'animations tout en préservant des espaces plus calmes
- Desserte de bus monodirectionnelle
- Etapage du projet en fonction des clusters communautaires

Chiffres-clé

Le tableau expose les chiffres clés des projets présentés au degré 2. Les chiffres en rouge indiquent les éléments imposés par le cahier des charges de la Planification test, lequel a été rédigé sur la base des exigences fixées par le nouveau PAL de la Ville de Fribourg, les objectifs propres à la Maîtrise d'ouvrage ainsi que par les échanges qui ont eu lieu au cours des différents dialogues préparatoires.

La densité a suscité des discussions entre les équipes et le collège d'expert-e-s. Après avoir demandé aux équipes de tester une densité de 136'500 m², comme spécifié dans le cahier des charges, il a été constaté que la densité adaptée au site se situait autour de 120'000 m² de surface de plancher déterminante (SPd) hors sol. Cette densité cible a été retenue pour la suite de la planification.

La densité est calculée en se basant sur la surface de plancher déterminante (SPd), conformément à la norme SIA 421. Les estimations présentées ci-dessous restent simplifiées, car les projets ne sont pas encore suffisamment détaillés pour permettre un calcul précis des SPd. Les surfaces utiles secondaires (SUS) et les surfaces d'installations (SI) selon la norme SIA 416, sont incluses dans ces estimations. Les surfaces de parkings hors sol sont également incluses dans la surface de plancher déterminante, en raison de leur impact volumétrique et de leur potentiel de reconversion en logements ou activités. Les surfaces en sous-sol ne sont, quant à elles, pas prises en compte.

	CDC / PAL	Apaar	Tribu Architecture	Salewski Nater Kretz
Surface de plancher indicative totale*	120 000 m²	122'000 m ²	120'000 m ²	130'000 m ²
Surface de plancher indicative de logement*	80 %	80 %	78 %	81 %
PPE	24 %	24 %	22 %	33 %
Loyer marché libre	32 %	32 %	34 %	24 %
Loyer modéré	24 %	24 %	22 %	24 %
Nombre de logements **		960	910	1050
Surface de plancher indicative d'activité*	20 %	20 %	22 %	19 %
IBUS ***	0.9 IBUS	0.9 IBUS	0.9 IBUS	1.0 IBUS
Surface verte ****	40 %	63 %	60 %	64 %
Parc d'agglomération	26 %	40 %	28 %	31 %
Nombre de parkings		3	2	2
Nombre de places	max. 450 places	340 places	375 places	468 places
Accès par le Mettetlet	min 66 %	79 %	96 %	84 %
Accès par le quartier du Jura	max 34 %	21 %	4 %	16 %

* (Surface indicative) : Toutes les équipes ont atteint l'objectif de 120'000 m² de surface de plancher. Cependant, ces chiffres doivent être considérés comme des estimations, car la surface de plancher indiquée inclut également les surfaces utiles secondaires (SUS) et les surfaces d'installations (SI).

** Estimations basées sur des logements d'une dimension moyenne de 100 m² de SPd

*** Estimations calculées sur l'ensemble de la zone à bâtir et sur la surface de plancher hors sol

**** Estimations basées sur les plans masses des équipes

Les chiffres présentés dans le tableau ci-dessus sont des estimations sur la base des projets du degré 2. L'élaboration d'un PAD définira les objectifs à atteindre.

Conclusion

Le collège d'expert-e-s tient à souligner la qualité et la cohérence des projets présentés par l'ensemble des équipes, chacun apportant des éléments intéressants pour le développement du site. Ces propositions enrichiront les réflexions menant à l'élaboration du futur Plan d'aménagement de détail (PAD).

Sur la base des projets présentés, le collège recommande à la Maîtrise d'ouvrage de s'appuyer majoritairement sur l'un des trois projets retenus

à l'issue du degré 2, afin d'éviter l'écueil d'un projet patchwork, qui risquerait de perdre en cohérence. Le projet de l'équipe Salewski Nater Kretz est celui qui a le plus convaincu le collège, par ses qualités, ses principes urbanistiques et sa capacité d'adaptation. Le collège formule ainsi la recommandation de s'appuyer sur ce projet pour le développement du PAD, tout en intégrant des contributions et idées pertinentes des deux autres équipes.



Le Collège d'expert.e.s

Présidence

M. Pierre Feddersen, président
Architecte-urbaniste

Mme Christina Zoumboulakis,
vice-présidente Architecte-urbaniste

Ville de Fribourg

M. Thierry Steiert
Syndic

M. Elias Moussa
Directeur de l'Edilité

M. Enrico Slongo
Chef du service d'Urbanisme et d'Architecture

Propriétaires

M. Philippe Berset
Chef du service des Affaires bourgeoises

M. Patrice Riedo
Directeur Missionshaus Bethlehem

M. Antoine Rerolle
Directeur espace Mittelland Losinger Marazzi AG

Membres professionnels

Mme Floriane Robert
Architecte-urbaniste

Mme Julie Imholz
Architecte-paysagiste

M. Yves Delacrétaz
Ingénieur en mobilité

Mme Joëlle Zimmerli
Sociologue

M. Hervé Froidevaux
Expert immobilier

Suppléants

M. Peter Giezendanner
Architecte-urbaniste

Mme Delphine Galliard
Urbaniste, Ville de Fribourg

M. Matthieu Gauvin
Chef de projet Torry, Losinger Marazzi AG

M. Toralf May
Architecte-urbaniste, Losinger Marazzi AG

Le rapport final a été rédigé par le bureau Team+ en collaboration avec le collège d'expert.e.s.

Le projet Torry-Est est développé par l'Association des Missions Bethléem et la Bourgeoisie de la Ville de Fribourg, en collaboration avec la Ville de Fribourg. Les deux principaux propriétaires ont mandaté la société Losinger Marazzi comme Direction de projet pour développer le site.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site www.torry.ch

