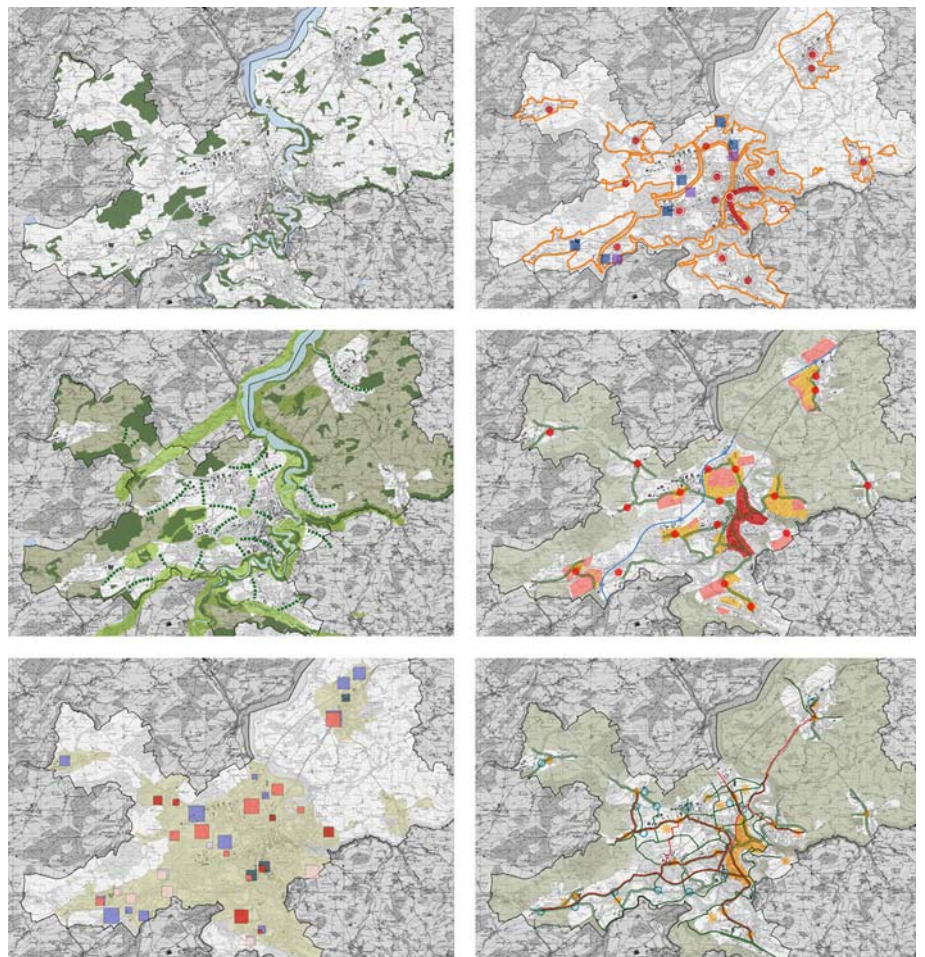


Analyses, conception directrice, concept, plan cadre 2020



Analyses, conception directrice, concept, plan cadre 2020

Sommaire:

1. Introduction	page	1
1.1 Politique des agglomérations de la Confédération		1
1.2 Directives cantonales		1
1.3 Procédure et compétences		2
1.3.1 Phase constitutive		3
1.3.2 Phase de l'agglomération constituée / CUTAF		3
2. Analyses		4
2.1 Population et habitation		4
2.1.1 Evolution démographique		4
2.1.2 Réserves de zones à bâtir destinées à l'habitation		6
2.1.3 Habitation		7
2.2 Economie		7
2.2.1 Développement des places de travail		7
2.2.2 Réserve des zones à bâtir destinées aux activités		8
2.3 Zones de détente		9
2.4 Mobilité		9
2.5 Services publics et privés		10
2.6 Espaces paysagers		11
2.6.1 Aspects naturels		11
2.6.2 Topographie, vue panoramique du paysage		12
2.7 Agriculture		12
2.8 Urbanisation, espace urbain		13
3. Conception directrice		15
3.1 Introduction		15
3.2 Population et économie		17
3.3 Ville et campagne		19
3.4 Centres et autres secteurs territoriaux		21
3.5 Qualification des sites et stratégie de développement		22
3.6 Mobilité et urbanisation		24
3.7 Urbanisme et qualité de l'habitat		26
4. Concept		28
4.1 Population et économie		28
4.1.1 Population		28
4.1.2 Economie		29
4.2 Paysage		30
4.3 Structure urbanistique		33
4.3.1 Concepts sectoriels		33
4.3.2 Structure du centre		35
4.4 Potentialités de développement		37
4.4.1 Evaluation		37
4.4.2 Capacités		38
4.5. Mobilité		41
4.6 Urbanisme		44

Annexe: Plan cadre 2020

Mandataires:

Croptier Dudler Hähnle Pieri Sàrl, planification urbanisme transport

Rue de la Gurzelen 3, 2502 Bienne, T 032 341 33 16

SigmaPlan AG, Raumplanung Umwelt Verkehr Informatik

Thunstrasse 91, 3006 Bern T 031 356 65 65

Ulrich Haag, Urbaniste FSU, Rue de la Source 3, 2502 Bienne

1. Introduction

1.1 Politique des agglomérations de la Confédération

Objectifs Le rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001 sur la politique des agglomérations de la Confédération fixe les objectifs à long terme suivants :

- Assurer l'attractivité économique des zones urbaines et assurer une qualité de vie élevée à leurs habitants, pour qu'elles jouent pleinement leur rôle de moteurs économiques et de lieux de vie pour les deux tiers de la population suisse.
- Maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations pour leur permettre d'assurer leur position dans la concurrence économique nationale et internationale, tout en évitant l'apparition de trop grandes conurbations confrontées aux problèmes de concentration relatifs à une telle structure.
- Limiter l'extension spatiale des zones urbaines en favorisant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur et en structurant ces zones pour permettre aux villes et aux communes d'agglomérations de se développer de manière efficace et pour soulager l'espace rural de la pression de l'urbanisation.

Projet d'agglomération Dans le cadre de son activité, la Confédération prévoit des mesures pour soutenir le trafic d'agglomération. Elle conditionne sa participation financière à l'élaboration d'un projet d'agglomération garantissant notamment une planification intégrée des transports et de l'aménagement. En premier lieu, les objectifs suivants sont à réaliser :

- La croissance de l'agglomération vers l'extérieur doit être limitée et dirigée vers l'intérieur.
- Le développement de l'urbanisation doit pouvoir s'appuyer sur des transports publics efficaces et qui puissent être financés à long terme ainsi que sur une offre attractive en matière de mobilité douce.
- Des centres secondaires clairement définis et délimités doivent se former dans l'agglomération pour favoriser l'identification de la population avec son lieu de domicile.
- Une planification globale des transports pour l'agglomération tenant compte du développement de l'urbanisation doit garantir une offre variée en matière de transports (y compris mobilité douce).

Le projet d'agglomération est un instrument de coordination orienté vers la mise en œuvre de mesures, grâce auquel les communes de l'agglomération définissent une stratégie commune et s'accordent sur les mesures concrètes à réaliser.

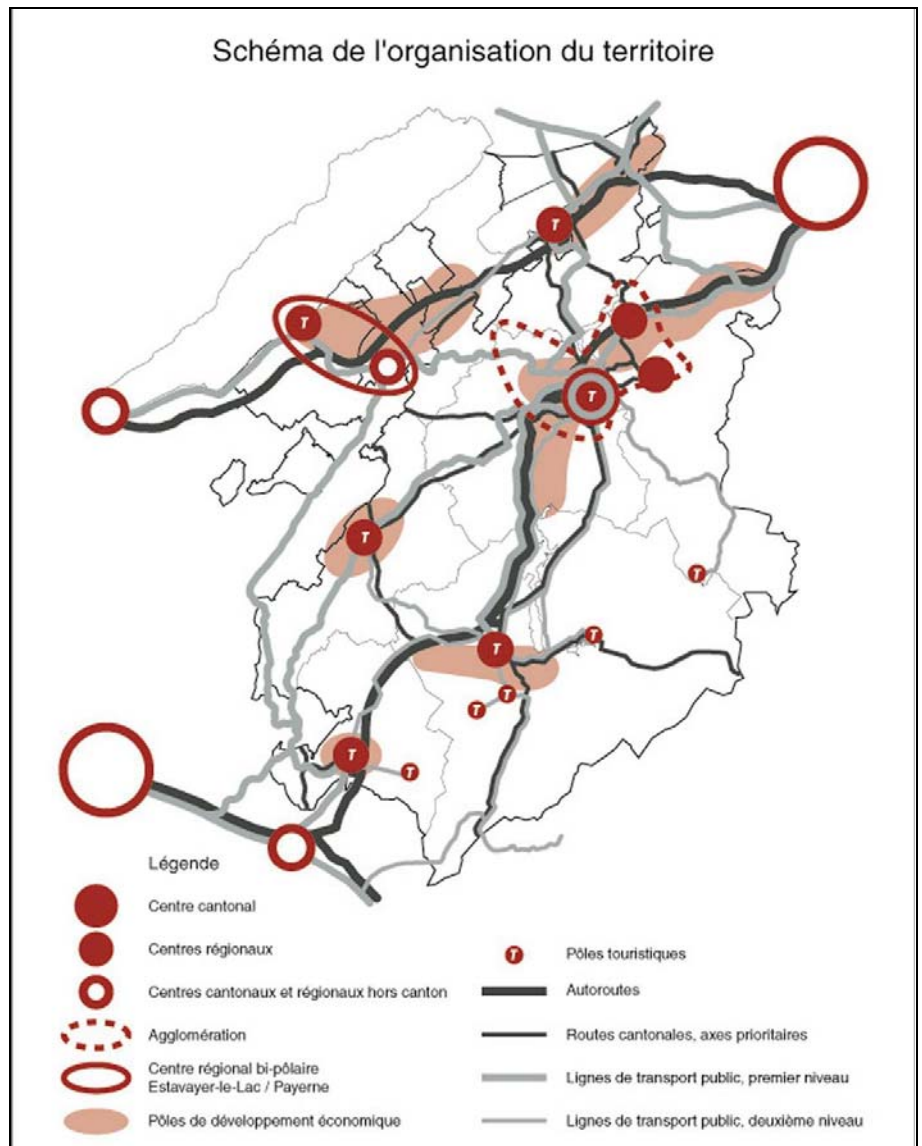
1.2 Directives cantonales

Des directives significatives se référant notamment à la définition des structures urbaines peuvent être retenues du plan directeur cantonal. En s'y référant (chap. Structure urbaine), on peut considérer qu'il s'agit de réaliser les objectifs de développement suivants:

- Assurer un développement équitable pour les centres de même importance du canton.
- Accepter une certaine hiérarchie entre les localités.

- Maintenir l'attrait national du centre cantonal et l'attrait régional des centres régionaux.
- Eviter une dispersion incontrôlée des zones urbanisées dans tout le territoire.

Source SeCA



1.3 Procédure et compétences

Rédigé par le secrétariat de l'Assemblée constitutive de l'agglomération de Fribourg.

Sur la base de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et des constructions et vu les exigences posées par la Confédération (le projet d'agglomération fédéral doit lier les communes, l'agglomération et le canton), le projet d'agglomération doit prendre la forme et suivre la procédure d'un plan directeur régional. Afin d'obtenir l'accord de la Confédération et de lier cette instance, le contenu essentiel du projet d'agglomération sera intégré au plan directeur cantonal.

En raison des travaux liés à la constitution de l'agglomération de Fribourg, il est nécessaire de distinguer deux phases dans l'établissement du projet d'agglomération :

- la phase constitutive dans laquelle nous nous trouvons jusqu'à la votation populaire sur l'agglomération ;
- la phase de l'agglomération constituée.

1.3.1 Phase constitutive

C'est la phase de l'élaboration de la conception directrice et du plan de mesures correspondant. Les organes compétents de l'Assemblée constitutive de l'agglomération pourraient sur proposition du Groupe de coordination libérer ladite conception directrice pour la mettre en consultation notamment auprès des communes participant au projet (à savoir donc les dix communes du périmètre provisoire de l'agglomération et les communes « CUTAF » d'Avry et de Matran).

1.3.2 Phase de l'agglomération constituée / CUTAF

C'est la phase de la validation et du suivi du plan directeur régional. Consultation publique, adoption (par les autorités compétentes de l'agglomération) et approbation (par le Conseil d'Etat) du plan directeur régional de l'agglomération sont à organiser conformément à la procédure prévue par la législation fribourgeoise en la matière.

2. Analyses

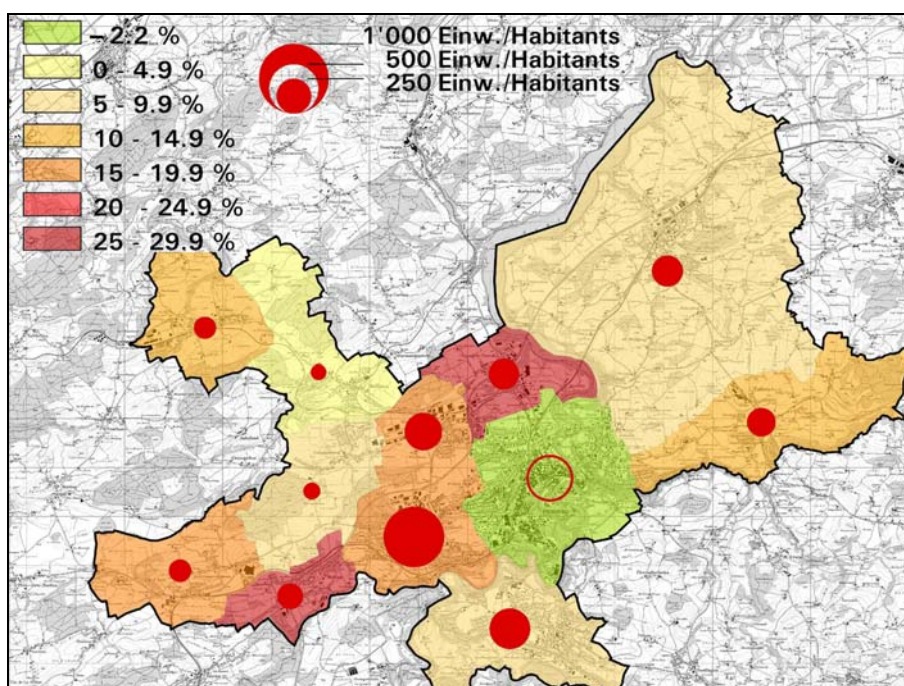
2.1 Population et habitation

2.1.1 Evolution démographique

L'analyse de l'évolution démographique conduit aux constatations suivantes (cf. tableau ci-dessous):

- L'agglomération se développe. Entre 1970 et 2000, elle a enregistré un accroissement démographique de près de 12'000 habitants, entre 1990 et 2000 de près de 3'500 habitants.
- A l'intérieur de l'agglomération, on constate un net déplacement de la ville-centre vers les communes périphériques, notamment celles situées à l'ouest et au nord-ouest.
- L'impact démographique de l'agglomération diminue de façon continue par rapport au reste du canton.

Evolution démographique
1990 - 2000



Tab. Evolution démographique	1970	1980	1990	2000	2002 *	2003 *	Evolution 90 - 2000
Avry	566	923	1'110	1'299	1'401	1'404	189 17.0 %
Belfaux	1'156	1'491	2'123	2'214	2'243	2'250	91 4.3 %
Corminboeuf	486	785	1'514	1'621	1'673	1'691	107 7.1 %
Düdingen	4'932	5'572	6'356	6'712	6'791	6'965	356 5.6 %
Fribourg	39'965	37'400	36'355	35'547	36'348	36'405	- 808 - 2.2 %
Givisiez	746	1'009	1'775	2'291	2'264	2'558	516 29.1 %
Granges-Paccot	1'303	1'143	1'695	2'042	2'152	2'198	347 20.5 %
Grolley	579	831	1'291	1'473	1'526	1'526	182 14.1 %
Marly	4'329	5'235	6'578	7'184	7'101	7'389	606 9.2 %
Matran	454	603	1'009	1'261	1'322	1'299	252 25.0 %
Tafers	2'021	2'263	2'324	2'627	2'637	2'666	303 13.0 %
Villars-sur-Glâne	5'214	5'788	7'997	9'339	9'547	9'546	1'342 16.8 %
Total	61'751	63'043	70'127	73'610	75'005	75'915	3'483 5.0 %
Canton de Fribourg	180'309	185'246	213'571	241'706	247'593	251'318	28'135 13.0%
Part de l'agglomération	34.2 %	34.0 %	32.8 %	30.5 %	30.3 %	30.2 %	12.4 %

Source: Services des statistiques du canton de Fribourg

*estimations annuelles

Une vue d'ensemble de l'évolution de la population du canton montre que l'évolution démographique de l'ensemble du district de la Sarine se situe entre 1990 et 2000 en deçà de la moyenne cantonale. Il faut toutefois relativiser cette image car :

- si la ville de Fribourg a subi les effets de la périurbanisation, que l'on a observée dans tout le pays, et a perdu de ce fait des habitants, le district de la Sarine a enregistré une croissance démographique bien supérieure à la moyenne cantonale ;
- la ville de Fribourg depuis 2000 connaît d'après les estimations annuelles disponibles de nouveau une augmentation de sa population.

*Canton de Fribourg:
Evolution démographique
1990 - 2000 par districts*

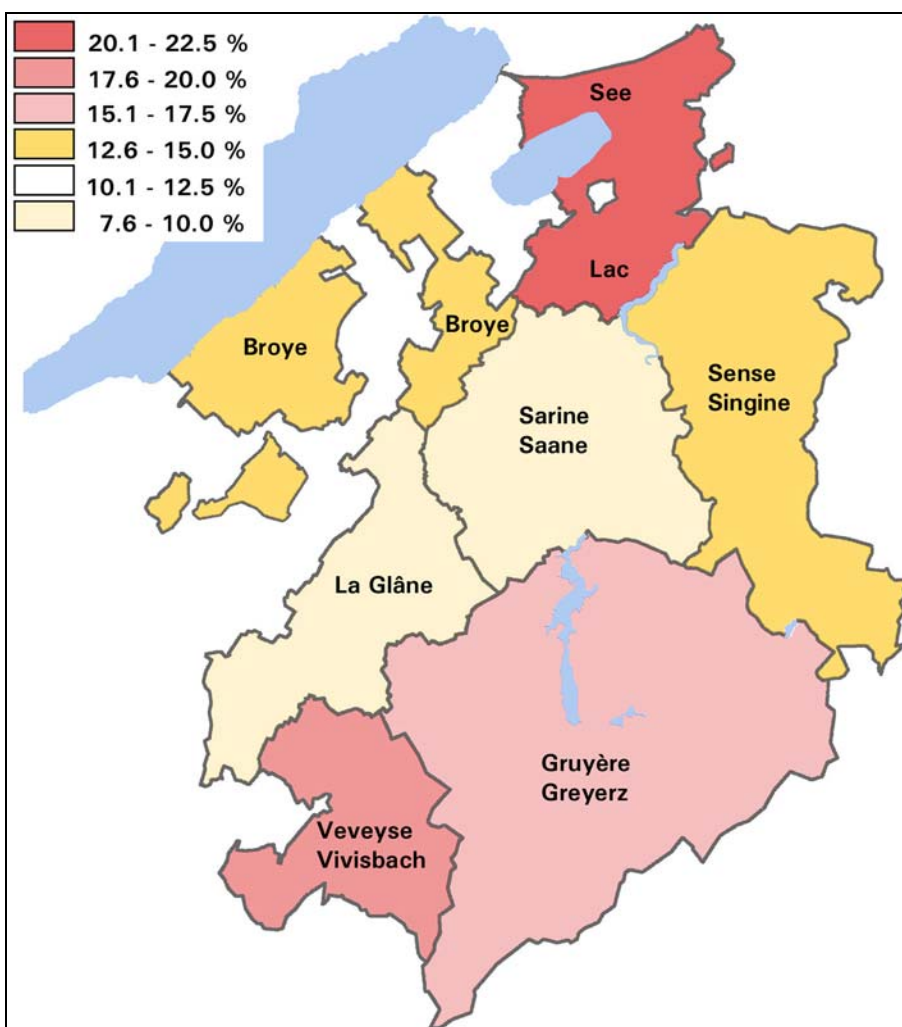


Tableau Evolution démographique

Canton – Districts	1970	1980	1990	2000	Evolution 90 - 2000	
District de la Broye	15'607	15'859	18'552	21'309	2'757	14.9%
District de la Glâne	14'023	13'829	16'209	17'774	1'565	9.7 %
District de la Gruyère	28'017	27'905	33'080	38'070	4'990	15.1 %
District de la Sarine	66'638	69'411	78'306	85'465	7'159	9.1 %
District du Lac	20'036	19'932	23'016	28'175	5'159	22.4 %
District de la Singine	28'134	29'613	33'805	38'299	4'494	13.3 %
District de la Veveyse	7'854	8'697	10'603	12'614	2'011	19.0 %
Canton de Fribourg	180'309	185'246	213'571	241'706	28'135	13.2 %

Source: Office des statistiques du canton de Fribourg

Si on compare cette croissance démographique aux autres agglomérations suisses entre 1993 et 2002, on constate que Fribourg est l'une des agglomérations à plus forte croissance sur le plan national.

Agglomération	Habitants 2002 (en 1'000 h)	Variation annuelle 1993 - 2002 en %
Zürich	978,3	0,7
Genève	476,1	1,0
Basel	403,8	-0,0
Bern	321,6	-0,0
Lausanne	294,5	0,4
Luzern	185,7	0,4
St. Gallen	133,9	0,1
Winterthur	124,0	0,8
Lugano	118,3	0,8
Thun	90,2	0,6
Biel/Bienne	85,5	-0,2
Zug	85,7	1,7
Baden	85,2	0,5
Fribourg	83,4	0,8
Aarau	75,5	0,3
Vevey-Montreux	72,6	0,7
Neuchâtel	71,4	0,3
Solothurn	70,8	0,3
Schaffhausen	60,9	0,1
Chur	59,2	0,5

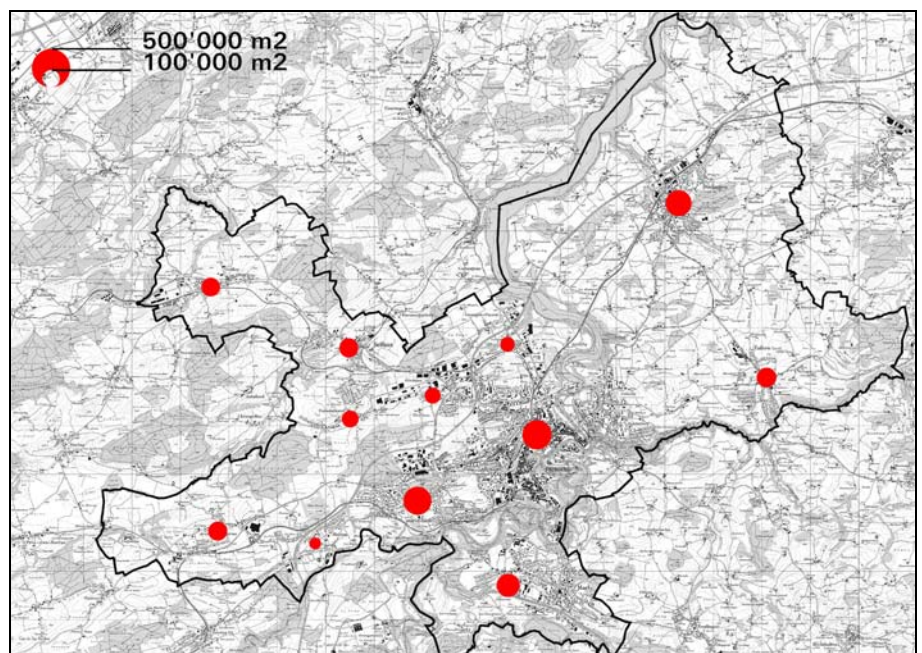
Définition des agglomérations selon l'Office fédéral des statistiques de 1990. Selon l'OFS, l'agglomération Fribourg ne correspond pas au périmètre politique de l'agglomération Fribourg.

Source: Office fédéral des statistiques

2.1.2 Réserves de zones à bâtir destinées à l'habitation

Offre de zones à bâtir destinées à l'habitation

Les réserves actuelles des zones à bâtir destinées à l'habitation sont réparties de manière régulière sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Elles comprennent au total environ 174 ha, ce qui correspond à une capacité théorique d'environ 12'200 habitants. La figure ci-dessous présente la répartition régionale de ces zones.



2.1.3 Habitation

La production de logements

Entre 1991 et 2002, 4600 logements ont au total été construits dans le périmètre de l'agglomération. Cela correspond à 23.9 % de la production cantonale, ce qui est bien en deça de la part de la population de l'agglomération dans le canton.

Si la croissance de la population pour chaque nouveau logement donne une valeur de 1.8 habitant/logement pour l'ensemble du canton, celle-ci n'est que de 1.1 habitant/logement pour l'agglomération. Cela veut dire que le faible taux d'occupation des logements dans l'agglomération est encore renforcé par les conséquences d'une production sous-proportionnée de logements.

Structure des nouveaux logements

Environ 60% des habitations construites au cours des 10 dernières années dans l'agglomération sont des habitations à plusieurs logements. Environ 15 % des habitations sont des maisons individuelles ou des maisons jumelées. En comparant au reste du canton de Fribourg, on reconnaît là le caractère urbain de l'agglomération-centre. Cela relativise l'impression suscitée, notamment dans la ceinture, d'une demande principalement orientée vers des maisons individuelles.

Besoin en surface habitable par habitant

Pour l'ensemble de la Suisse, le besoin en surface habitable par habitant s'élève à 43.5 m². Pour le canton de Fribourg ainsi que les districts de la Sarine et de la Singine il est de 42 m². On constate à l'échelle de la Suisse une augmentation constante du besoin en surface habitable, tendance qui devrait également se confirmer dans le canton de Fribourg.

Répartition du nombre d'habitations réalisées selon le genre de bâtiment pour 1991 - 2002	Typologie des lieux d'habitation					
	Maisons individuelles	Maisons jumelées	Maisons contigues	Immeubles à 2-3 logem.	Autres immeubles	Total insgesamt *)
Total canton de Freiburg	4'892	1'135	1'191	2'134	7'665	19'265
Part en %	23.4	5.4%	5.7%	10.2%	36.6%	
Avry	83	18	6	12	6	126
Belfaux	26	12	5	10	64	119
Corminboeuf	41	2	9	18	26	102
Düdingen	49	56	52	88	282	538
Fribourg	60	17	28	86	605	1'408
Givisiez	4	16	-	3	254	366
Granges-Paccot	14	2	6	15	152	213
Grolley	42	4	3	5	44	108
Marly	86	28	15	46	204	380
Matran	23	20	15	16	50	128
Tafers	57	41	8	72	32	218
Villars-sur-Glâne	41	13	155	29	642	892
Total Agglomération	526	229	302	400	2'361	4'598
Part en %	10.7%	4.6%	6.1%	8.1%	47.9%	

*) Total des logements, autres catégories incluses

Source: Service des statistiques du canton de Fribourg

2.2 Economie

2.2.1 Développement des places de travail

Développement places de travail dans les 2^e et 3^e secteurs

Dans le domaine économique, l'agglomération a pu maintenir sa position dominante dans le canton. Près de la moitié des places de travail dans les 2^e et 3^e secteurs se trouve à Fribourg et environs. Toutefois, il faut

constater un certain recul des places de travail, développement qui est également valable pour le canton.

A l'intérieur du périmètre de l'agglomération on constate, par analogie à l'habitation, un net déplacement de la ville-centre vers les communes de la ceinture.

Employés 2 ^e – 3 ^e secteurs	1991	1995	1998	2001	Dévelop. 1991-2001	
Avry	723	825	806	778	55	7.6 %
Belfaux	320	351	335	356	36	11.3 %
Corminboeuf	319	305	343	344	25	7.8 %
Düdingen	2'611	2'440	2'365	2'400	-211	-8.1 %
Fribourg	23'757	21'368	19'922	19'925	-3'832	-16.1 %
Givisiez	2'388	2'565	2'964	2'935	547	22.9 %
Granges-Paccot	1'357	1'339	1'485	1'800	443	32.6 %
Grolley	335	336	312	299	-36	-10.7 %
Marly	2'196	2'129	2'038	1'935	-261	-11.9 %
Matran	501	642	628	498	-3	-0.6 %
Tafers	1'019	987	913	1'043	24	2.4 %
Villars-sur-Glâne	4'604	5'065	4'982	5'823	1'219	26.5 %
Total	40'130	38'352	37'093	38'036	-1'994	-5.0 %
Canton de Fribourg	84'492	79'708	78'134	81'125	-3'367	-4.0 %
Part de l'agglomération	47.5 %	48.1 %	47.5 %	46.9 %		

Sources: Service des statistiques du canton de Fribourg

2.2.2 Réserves de zones à bâtir destinées aux activités

Réserves de surface pour les zones d'activité

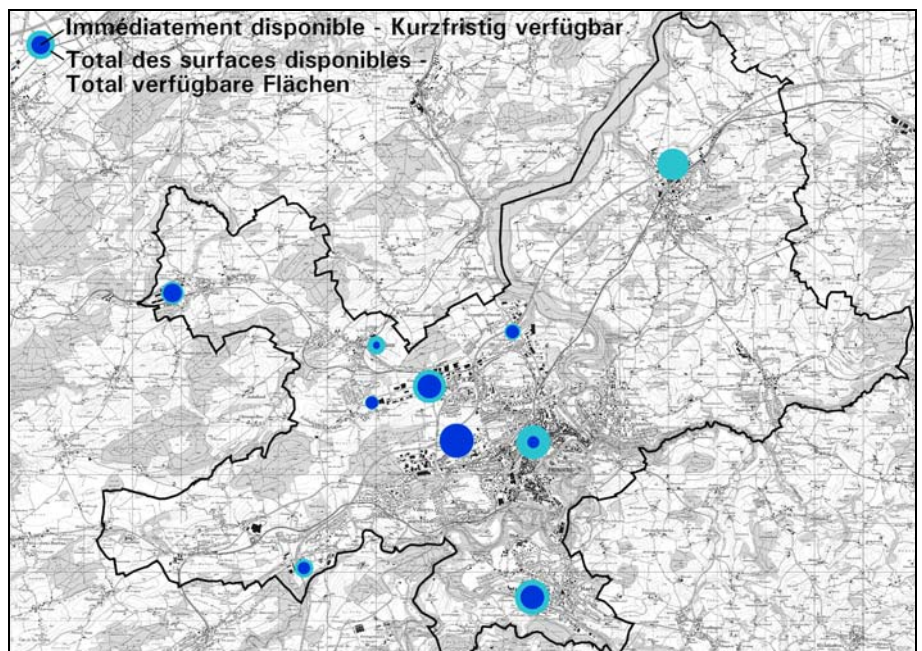
Source: Plan sectoriel Zones d'activité, SeCA

Les réserves de zones d'activité d'importance cantonale sont considérables, tant en ce qui concerne la quantité que la disponibilité:

Réserves pour les zones d'activité :

Disponibilité:	Surfaces:
à court terme:	111.9 ha
à moyen terme:	66.3 ha
à long terme:	72.1 ha
Total:	250.4 ha

Réserves de surface pour les zones d'activité selon le Plan sectoriel cantonal



L'évaluation des sites de ces différentes surfaces conduit aux considérations suivantes :

- A court terme, la ville de Fribourg ne dispose que de peu de réserves. Une grande partie des surfaces a toutefois le grand avantage d'être très facilement accessible, notamment grâce aux transports publics.
- Les réserves de Givisiez et de Villars-sur-Glâne constituent d'importants pôles de développement. Mais une grande partie de ces réserves est destinée au centre commercial Gottéron-Village.
- Les grandes surfaces de Marly et de Grolley ne sont pas raccordées au réseau autoroutier. En revanche, Grolley est raccordé au réseau ferroviaire.
- Une partie des surfaces de Marly se situe dans un espace paysager sensible.
- En tant que centre d'activités existant, Düringen ne dispose plus à court terme que d'une petite réserve en surfaces. Les mesures prises par la commune pour l'extension de la zone d'activité Birch devraient à moyen terme conduire à une amélioration considérable.

Couverture des besoins

Entre 1998 et 2003 environ 42 ha ont été mis en construction, soit environ 8,4 ha par année (selon une enquête SeCA). A long terme, les réserves immédiatement disponibles devraient suffire pour autant que la demande reste constante. La présentation suivante démontre la consommation faite de surfaces entre 1998 et 2003 :

*Développement de la construction dans les zones d'activité entre 1998 - 2003
(Source SeCA)*

	Surfaces en 1998	Surfaces non construites 2003	Surfaces construites 1998-2003
Total Agglomération	203.1 ha	161.0 ha	42.1 ha

2.3 Zones de détente

*Les ressources paysagères:
- les cours d'eau*

En raison de l'imbrication entre les espaces paysagers et les surfaces urbanisées, le potentiel des zones de loisir est considérablement élevé. De par leur structure topographique, les cours d'eau constituent une base intéressante pour la création d'un réseau de zones de loisir.

- les forêts

Comme les cours d'eau, les forêts jouent un rôle important dans le domaine des loisirs. Les forêts, qui se situent à proximité des zones urbanisées, remplissent de manière croissante la fonction de parcs urbains.

- les surfaces agricoles

En principe, toutes les zones urbanisées ne se prêtent pas de manière extensive aux loisirs. Ainsi, le plateau de Düringen est fréquemment utilisé comme zone de randonnées à pied ou à vélo.

Loisirs dans les zones urbanisées

Il existe une offre très variée de loisirs dans les zones urbanisées. A côté de quartiers généreusement équipés, on peut constater toutefois certaines insuffisances dans des quartiers qui ont connu un développement rapide, comme le Schönberg ou encore d'autres quartiers fortement urbanisés de la ville de Fribourg et certaines parties de la localité de Marly.

2.4 Mobilité

Dans le domaine de la mobilité, la CUTAF a déjà élaboré des options stratégiques globales et cohérentes. Le « Plan régional des transports » contraignant pour les autorités (approuvé le 5 janvier 1999) contient les objectifs et les principes ; le « Projet général » qui en découle (approuvé

par le Comité de direction de la CUTAF le 10 février 2003) énonce les mesures pour leur mise en œuvre. La situation des transports se caractérise comme suit :

- Des atouts importants dûs au raccordement direct aux axes de transit ouest-est ainsi qu'aux liaisons ferroviaires en direction de Payerne et de Morat.
- Une accessibilité diminuée en terme de transports à l'intérieur de l'agglomération en raison d'un réseau routier insuffisant pour absorber la quantité de trafic en de très nombreux endroits, problème renforcé par les atteintes portées aux diverses zones urbanisées. Les limites de capacité mentionnées ont pour conséquence que certaines zones sectorielles ne disposent que d'une accessibilité réduite (Marly, Schönberg).
- Grâce à la desserte par bus et à la desserte par train, l'agglomération dispose dans son ensemble d'une offre attrayante en terme de transports publics. Toutefois les actuels points conflictuels du réseau de bus par rapport aux autres formes de trafic engendrent des pertes en temps de voyage et réduisent la sécurité des horaires.
- L'offre concernant les chemins pédestres et les voies cyclables n'est que très peu développée.

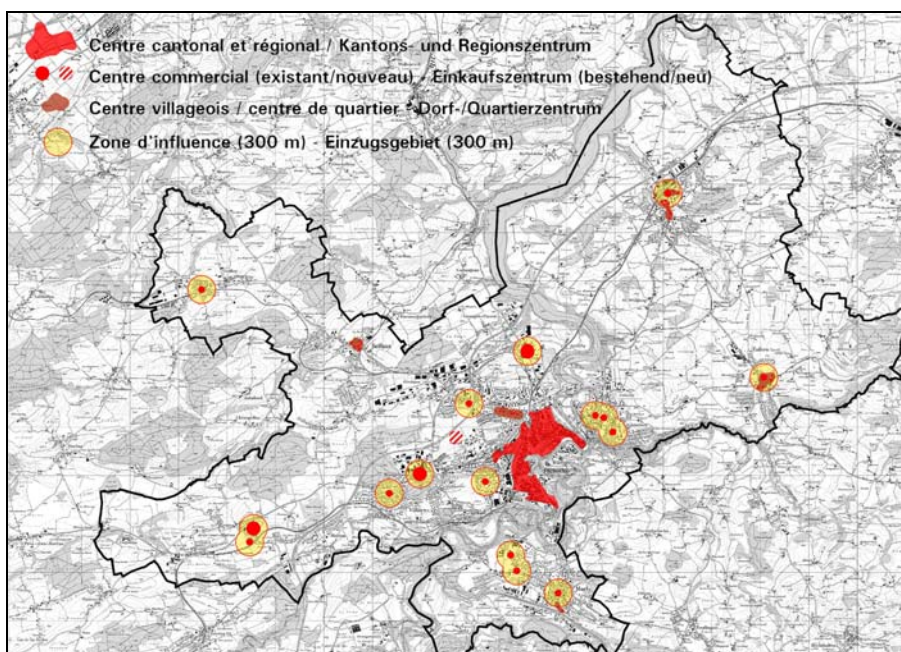
2.5 Services publics et privés

Formation et loisirs

L'agglomération est bien dotée en infrastructures de formation, en infrastructures sportives et en prestations de service. Mieux encore : l'université, l'école d'ingénieurs et les différentes autres hautes écoles publiques garantissent une offre extrêmement variée dans le domaine de la formation. Dans le domaine du sport, la situation est semblable. Les trois patinoires existantes, les nombreux terrains de football, les infrastructures de tennis, etc., seront encore complétées par l'extension prévue du site de St-Léonard.

Biens de consommation; prestations de service privées

Le nombre important de centres commerciaux et de plus petites surfaces commerciales au centre-ville mais aussi dans les quartiers ou encore dans les communes avoisinantes permet à l'agglomération de disposer d'infrastructures attractives et bien réparties à l'intérieur de son territoire.



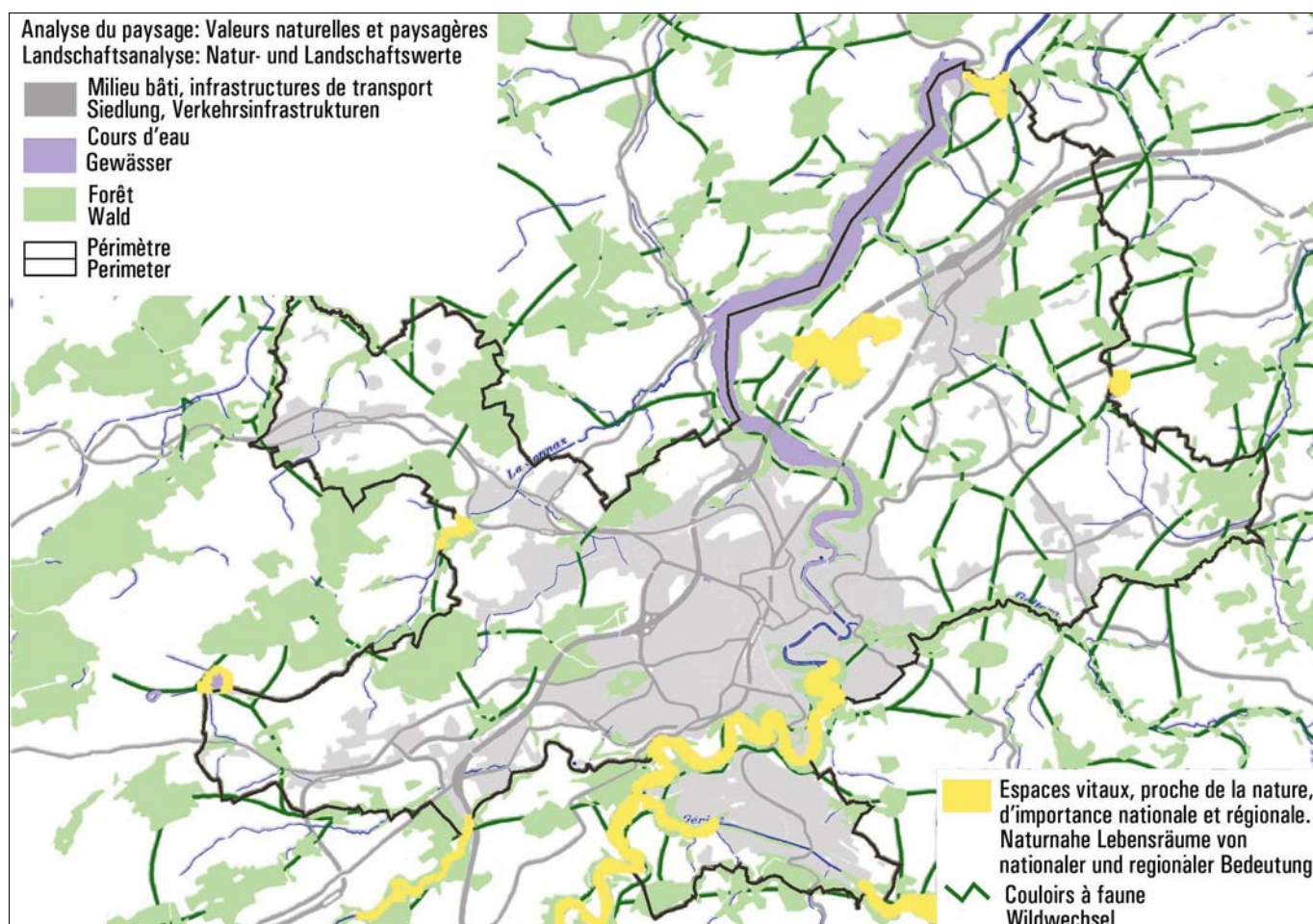
2.6 Espaces paysagers

2.6.1 Aspects naturels

La topographie de de l'agglomération de Fribourg est une topographie mouvementée. Les profondes vallées de ces grands et petits cours d'eau, en sont une composante majeure. Elles structurent l'espace et contribuent de manière significative à la répartition des zones urbanisées, forestières et ouvertes, respectivement de zones non encore construites.

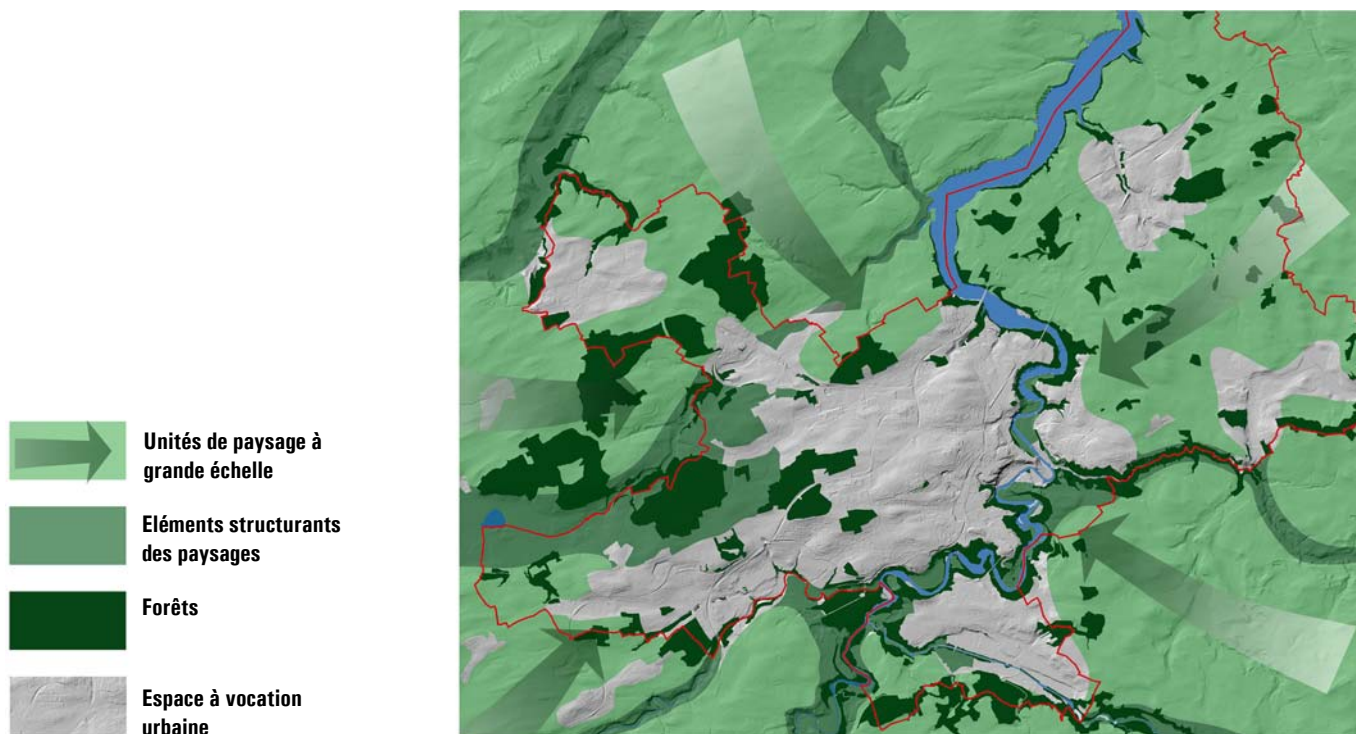
En raison de la forte extension partiellement non structurée du milieu urbain et de la forte fréquentation des voies de communication, très peu d'aires paysagères peuvent être déclarées comme zones naturelles à protéger. Celles-ci se concentrent majoritairement le long des principaux cours d'eau. Les paysages fluviaux constituent des zones de loisirs d'importance régionale. La plupart des sites naturels se concentrent également dans ces espaces. Mais des infrastructures publiques y ont jadis été construites (par exemple les stations d'épuration des eaux usées). Par conséquent, certains conflits d'affectation y sont présents.

Les forêts situées entre les différentes zones urbanisées sont également importantes. Elles structurent le paysage de façon complémentaire. Elles offrent à la population un espace de loisirs et constituent pour la flore et la faune un espace vital important. Entre elles, des migrations suprarégionales de la faune ont lieu. Celles-ci sont en partie menacées par la poursuite du développement de l'urbanisation.



2.6.2 Topographie, vue panoramique du paysage

La topographie, les cours d'eau et les forêts sont des éléments structurants pour l'urbanisation de l'agglomération. La vallée de la Sarine constitue notamment une césure bien définie, qui s'exprime de façon nette dans la structure de l'urbanisation. A côté de ces grands axes topographiques, l'espace de Fribourg est structuré par une variété de petits éléments paysagers comme des petites forêts, des cultures, des allées, des collines et autres. Par conséquent, les actions combinées du paysage et de l'urbanisation façonnent l'image de la région.

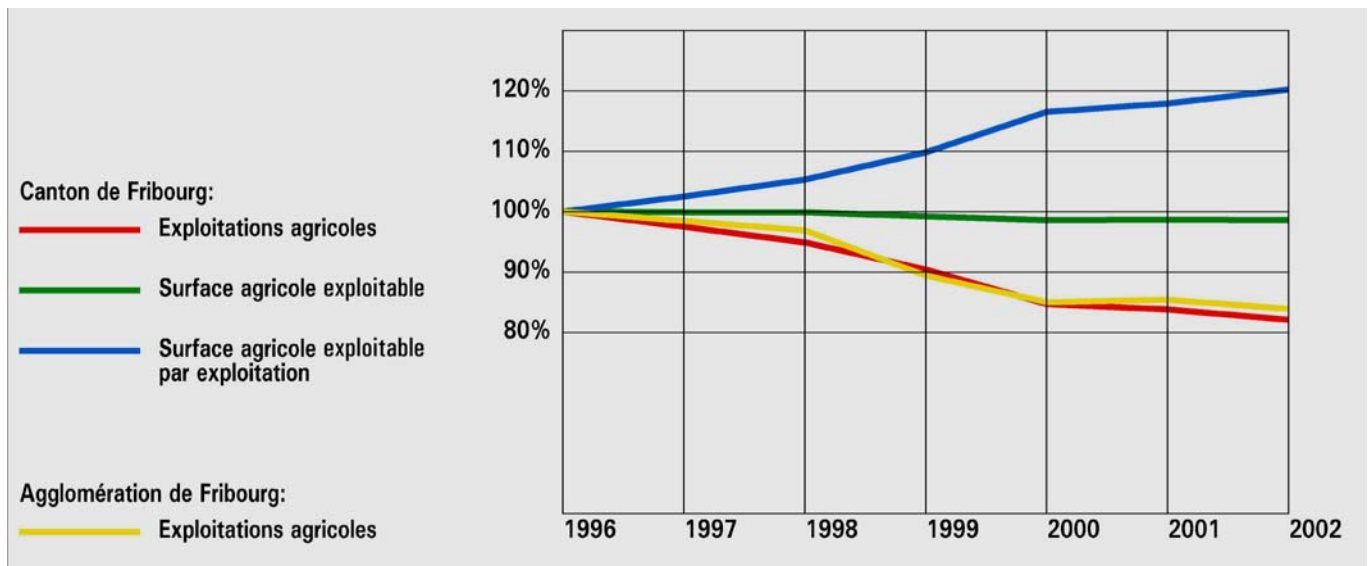


2.7 Agriculture

La comparaison entre le nombre d'exploitations et la quantité de surface agricole exploitable rend compte de l'évolution qu'a connue le canton dans le domaine de l'agriculture. Alors que le nombre d'exploitations agricoles est passé de plus de 4'400 à environ 3'700 unités, la surface agricole n'a que légèrement diminué. La tendance que l'on rencontre à l'échelle nationale d'un accroissement de la taille moyenne des exploitations vaut également pour le canton de Fribourg. L'évolution

Tableau Agriculture	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Canton de Fribourg							
Exploitations agricoles	4'439	4'379	4'264	4'060	3'804	3'763	3'688
	100%	97.5%	94.9%	90.4%	84.7%	83.8%	82.1%
Surface agricole exploitable (ha)	78'454	78'338	78'369	77'806	77'353	77'454	77'390
	100%	99.9%	99.9%	99.2%	98.6%	98.7%	98.6%
Surface exploitable par exploitation (ha)	17.5	17.9	18.4	19.2	20.3	20.6	21.0
	100 %	102.5%	105.3%	109.8%	116.5%	117.9%	120.2%
Agglomération de Fribourg							
Exploitations agricoles	254		246	227	216	217	213
	100%		96.9%	89.4%	85.0%	85.4%	83.9%
Surface agricole exploitable (ha)							5'033.6
Surface exploitable par exploitation (ha)							23.6

Source: Annuaire des statistiques du canton de Fribourg



dans l'agglomération de Fribourg va dans le même sens, puisqu'on y observe une diminution du nombre d'exploitations mais un certain maintien de la taille de ces exploitations (23.6 ha par exploitation en 2002).

La forte diminution en pourcentage du nombre d'exploitations par rapport à la surface agricole exploitable montre que les facteurs économiques sont dans ce contexte déterminants. L'urbanisation croissante n'y joue qu'un rôle mineur. L'augmentation des surfaces exploitables par exploitation devrait se poursuivre dans le futur et suivre la tendance nationale. Aujourd'hui, la taille moyenne des exploitations varie de 30 à 50 ha. En comparant ces chiffres avec la taille moyenne actuelle des exploitations, qui est de 23.6 ha., on peut en déduire pour l'avenir une diminution sensible du nombre d'exploitations due à ce processus de concentration économique.

Une autre comparaison montre l'influence du développement urbain : une surface de 30 ha, soit donc l'équivalent d'une surface agricole, peut offrir de l'espace pour environ 2000 habitants et 1000 places de travail. Dans la période de 1996 à 2002, l'agglomération a connu une augmentation globale d'environ 2'500 habitants, tandis que le nombre d'exploitations agricoles diminuait simultanément de 41 unités.

2.8 Urbanisation, espace urbain

Structure urbaine

L'actuelle structure urbaine de l'agglomération est fortement tributaire de ses origines historiques. La ville de Fribourg et les anciens centres de localités représentent aujourd'hui encore les éléments structurels constituants de l'urbanisation.

Avec la construction des infrastructures modernes de transports, les voies ferroviaires, l'autoroute, de nouveaux centres sont apparus et avec eux de nouveaux sites de développement, lesquels se sont également exprimés dans la structure urbaine. De manière simple, l'actuelle structure urbaine peut être décrite comme une superposition de structures traditionnelles de la ville et des villages à laquelle s'ajoutent de nouvelles structures résultant du développement des infrastructures modernes.

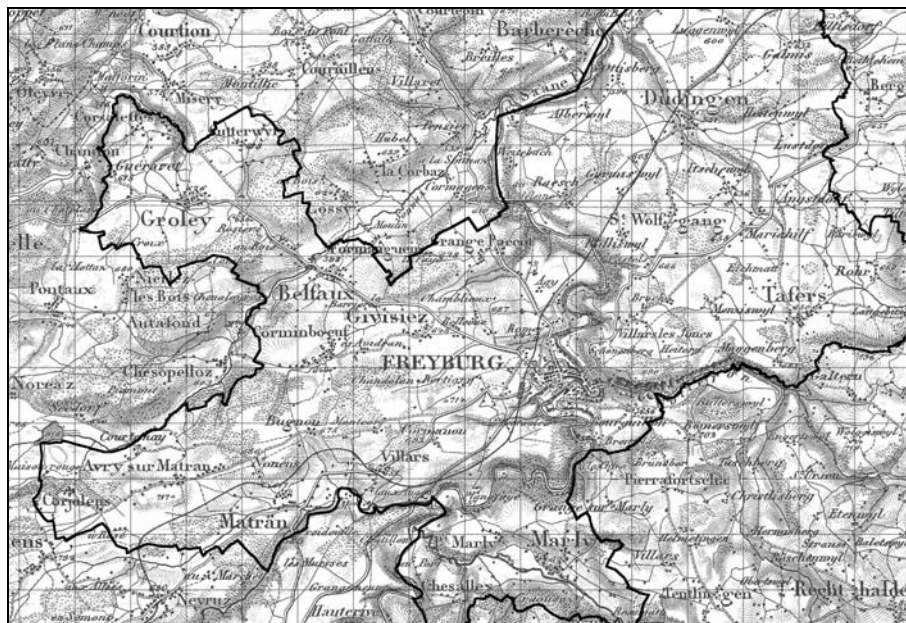
Un troisième élément de la structure urbaine, qui tient à la croissance de l'agglomération, est constitué par les liaisons routières entre les pôles. Leur intégration accrue à l'agglomération et leur importance les fait passer de manière progressive de simple support de trafic à un réseau d'espaces urbains multifonctionnels.

*Différenciation approximative
de l'espace urbain*

La forte croissance des 20 à 30 dernières années a donné naissance à un espace urbain largement soudé. Grâce à sa ceinture de communes, la ville de Fribourg est devenue une entité urbaine cohérente. La perte de zones structurantes de loisirs générée par l'intégration de nouveaux espaces urbains constitue cependant un risque.

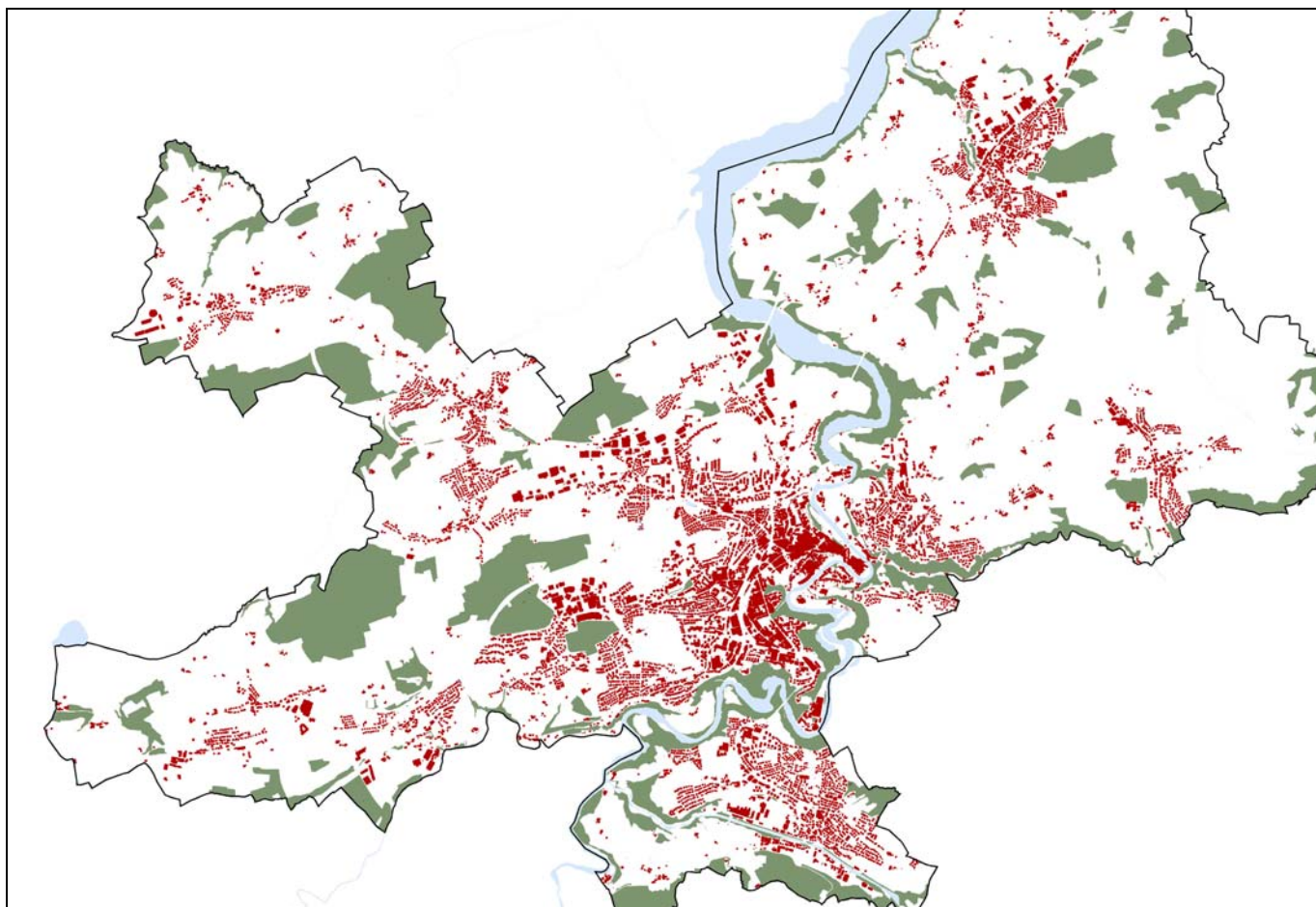
En raison des distances plus élevées entre les grands centres et les zones urbanisées distinctes et séparées, l'ancien caractère de village ou de petite ville de ces mêmes zones est malgré l'expansion urbaine en grande partie conservé.

*Carte Dufour, extrait.
env. 1850*



ci-dessous:

Urbanisation actuelle



3. Conception directrice

3.1 Introduction

Définition La conception directrice constitue la base du projet d'agglomération. Elle s'appuie sur des directives supérieures (cf. chap. 1). Les étapes de travail ultérieures y renverront. Les buts et objectifs qui y sont retenus sont orientés vers une gestion à long terme de l'urbanisation et des transports qui tient compte des exigences liées au développement durable. La conception directrice repose donc sur une approche multidisciplinaire. Elle vise également une stratégie globale. Les conditions-cadres politiques et techniques préexistantes seront évidemment prises en considération.

Tâche supracommunale Cette approche exige par conséquent une vue d'ensemble et implique qu'on ne tienne pas compte dans un premier temps des frontières et des particularités communales. Les principes généraux contenus dans la conception directrice, et le concept qui en résulte reposent sur des données géographiques factuelles qui dépassent les limites communales.

Structure La conception directrice contient les objectifs de développement généraux et à long terme (horizon 2020) et un cadre de référence à l'échelle politique. Les aspects quantitatifs et qualitatifs qui en découlent sont subdivisés en six catégories, respectivement chapitres :

- **Population et économie**
- **Ville et campagne**
- **Centralité et secteurs territoriaux**
- **Qualification des emplacements et stratégie de développement**
- **Mobilité et urbanisme**
- **Urbanisation et qualité d'habitation**

Références La conception directrice repose sur les documents suivants :

- A) La Politique des agglomérations suivie par la Confédération
- B) Le Plan directeur cantonal
- C) Les objectifs communaux et les concepts qui en découlent
- D) Les diverses analyses

Communes Le projet d'agglomération ne se ramène pas à l'addition des plans d'aménagement local des différentes communes du périmètre. Il met l'accent en priorité sur la coordination et ses effets.

Les expériences et les intentions des communes sont à prendre en considération. Elles sont le garant de l'acceptation politique du projet d'agglomération par les communes. En conséquence, des prises de contact avec les différentes communes ont eu lieu durant la première phase. Sur la base des données et informations ainsi récoltées, les points suivants méritent une attention particulière et doivent être pris en considération :

■ **Identité** : Les communes ont une conscience très marquée de leur propre identité. Celle-ci est enracinée dans une histoire spécifique et se manifeste à part entière par une vie sociale et politique indépendante très animée. Cela nécessite un développement multipolaire et doit mener à une stratégie urbanistique différenciée.

■ **Coopération** : La volonté de collaborer dans les domaines techniques n'est pas contestée entre les communes. Pour le moment, elle ne concerne principalement que le domaine des transports publics, celui des écoles, celui de la culture et celui des infrastructures techniques.

■ **Réseau de relations** : S'il existe bien une tendance naturelle à se focaliser sur la ville de Fribourg, il est vrai que d'autres relations se sont mises en place. De par leur situation dans le district de la Singine, Düringen et Tafers ont une vocation multilatérale et assurent les fonctions de centre pour un environnement plus étendu. Marly entretient également des relations multiples avec le Plateau du Mouret.

■ **Développement** : En général, les communes souhaitent un développement de leur aménagement raisonnable et approprié. Ainsi les infrastructures doivent notamment être maintenues (écoles, installations techniques ou offres d'approvisionnement) et également exploitées de manière optimale.

■ **Planification** : Dans certaines communes, des révisions des plans d'aménagement local sont déjà en cours ; d'autres communes envisagent prochainement soit des révisions totales, soit des révisions partielles de leur plan. Pour que cette tâche d'aménagement puisse réussir de part et d'autre, il faut qu'à tous les échelons ce travail soit coordonné de façon très suivie.

■ **Transports** : Les questions de transports ont une grande importance pour toutes les communes et constituent l'une des tâches clés. Les problèmes locaux et les solutions apportées sont cependant très différents. Les nuisances liées aux émissions, les risques d'accident, l'accès aux transports publics, la tarification, l'offre en voies cyclables ou en chemins pédestres diffèrent d'une commune à l'autre. Il est régulièrement question de l'intégration urbanistique des installations de transport. Une conception globale est à ce titre indispensable : il faut notamment traiter avec précision des différents modes de déplacement et de leur insertion dans le tissu urbain construit.

3.2 Population et économie



Constatations

- Croissance* Les études effectuées en Suisse sur l'évolution de la population montrent que le canton de Fribourg peut valablement compter dans le futur sur un accroissement de sa population. A cela deux raisons : un bilan de migration positif et un excédent des naissances.
- Diminution de la part de l'agglomération* En comparant l'agglomération de Fribourg aux autres agglomérations suisses, on peut constater que le taux de croissance de la population de l'agglomération de Fribourg se situe au-dessus de la moyenne nationale, mais que l'agglomération-centre perd des parts à l'intérieur du canton. Cette constatation est en parfaite contradiction avec le plan directeur cantonal, lequel attribue à l'agglomération-centre un rôle important dans le réseau des villes suisses et dans le canton. En ce qui concerne les places de travail, une évolution contraire est constatée : canton et agglomération perdent légèrement en importance, mais la part de l'agglomération vis-à-vis du reste du canton se maintient.

Principes directeurs

- Perspective générale de développement* **En tant que centre cantonal et en raison des excellentes voies de communication, de la qualité et de la diversité de l'équipement dans les domaines de la formation et de la culture et en raison de la part des infrastructures techniques réalisées, l'agglomération de Fribourg occupe une position importante dans le réseau des villes suisses. Cela exige une stratégie collective de développement entre les communes de l'agglomération sur le plan démographique, économique, social et culturel. Le tout doit être coordonné aux objectifs cantonaux.**
- Objectif de croissance de la population* **L'objectif minimal est une croissance de la population correspondant à l'évolution cantonale. L'objectif maximal est une évolution de la population pouvant compenser les pertes proportionnelles de ces dernières années et atteindre le tiers de la population cantonale. Parce que située au-dessus de la moyenne, une telle évolution doit impérativement tenir compte d'une structure sociale équilibrée.**
- Développement économique* **Tout comme le développement de l'habitat, le développement économique de l'agglomération de Fribourg doit être orienté à la hausse.**

La promotion et la création de pôles de développement sont primordiales. Il faut en outre pour favoriser les échanges économiques disposer de voies de communication performantes.

*Politique d'aménagement
du territoire du canton*

Les objectifs ambitieux de l'agglomération présupposent un soutien actif du canton en matière d'aménagement du territoire. Cela concerne notamment une politique active du canton dans le domaine de la densification urbaine.

3.3 Ville et campagne



Constatations

Ville et campagne sont perçues globalement

L'agglomération de Fribourg se caractérise par une très grande imbrication de zones hautement urbanisées avec des espaces naturels. Les grands espaces paysagers proches de ces zones urbanisées sont des espaces de loisir importants. Vallées, crêtes, forêts sont des éléments de transition qui avec d'autres éléments marquants de l'urbanisation donnent à Fribourg son image caractéristique. Les limites ainsi définies sont essentielles à l'identité de l'agglomération et à la perception que l'on en a.

Éléments paysagers de l'espace urbanisé

La diversité des éléments qui compose l'espace urbanisé en fait un espace déjà fortement différencié. Citons ici la vieille ville très compacte de Fribourg, les quartiers d'habitation à forte densité qui comprennent néanmoins des zones vertes, les jardins de ville de la ceinture. Cette diversité est complétée par des structures vertes très marquantes comme les rives des cours d'eau, les dépressions et les collines, les arbres, les allées ou encore les forêts.

Déficits

L'actuel paysage urbain contient également des déficits. Il manque par exemple des espaces verts au bon endroit. Ailleurs, de précieux espaces paysagers ne sont pas garantis ou ont une affectation inadéquate. Ces espaces nécessitent en tous cas d'être consolidés ou revalorisés.

Nature

A l'échelle de l'agglomération, les cours d'eau et leur environnement, les forêts avec les migrations suprarégionales de la faune qui les traversent forment un système cohérent d'importance. Dans certains secteurs, cette urbanisation verte avec ces réserves d'espace vital pour de nombreuses espèces animales et ces forêts, dont la multifonctionnalité croît, sont tout particulièrement importants.

Principes directeurs

Limites

L'identité de l'agglomération repose principalement sur une distinction marquée entre l'espace urbanisé citadin et le paysage naturel. La limitation entre ces deux types d'espaces est particulièrement accentuée. C'est le rôle joué notamment par les césures naturelles bien perceptibles, qui se trouvent à l'est et au sud de l'espace urbanisé ainsi

que par les nombreuses forêts et les diverses configurations du terrain à l'ouest et au nord.

Subdivision des zones d'urbanisation **Dans le futur l'espace de l'agglomération sera également composé d'éléments paysagers naturels et d'éléments urbains. Zones et espaces verts seront maintenus et complétés sous la forme d'un réseau cohérent. L'utilisation nouvelle de zones constructibles ou de zones libres nécessite l'élaboration d'un concept de planification intégrale, qui fasse concorder les impératifs de la topographie et de la végétation avec les différents modèles d'urbanisation.**

Caractéristiques urbaines et paysagères **Le développement de l'agglomération repose sur les aptitudes et les qualités existantes des structures urbaines et paysagères. Les caractéristiques locales seront tout particulièrement prises en compte pour l'attribution des différentes affectations et pour les priorités en matière de développement.**

Espace naturel **Le besoin en espace des cours d'eau est garanti. L'ensemble de cet espace fluvial sera valorisé tant sur le plan écologique que sur celui des loisirs. L'importance que revêt l'espace naturel forestier est maintenue ; l'exploitation de cet espace est coordonnée. La préservation des migrations animales participe au maintien de la diversité de la faune. Dans le domaine agricole, une extension harmonieuse de surfaces laissées à la nature et de leur mise en réseau est à promouvoir.**

Loisirs **Les besoins en loisirs de la population seront conciliés avec les exigences de la nature. Cela concerne notamment l'entretien et l'équipement des espaces fluviaux et des forêts proches des zones urbanisées.**

3.4 Centres et autres secteurs territoriaux



Constatations

Déplacements à l'intérieur de l'agglomération

Le développement de la ville de Fribourg se caractérise par une diminution de la population résidentielle et du nombre de places de travail. A l'inverse, les communes environnantes ont enregistré une croissance. En raison de la diminution des réserves en espace, les limites de la croissance produiront à terme également leurs effets dans la première ceinture de l'agglomération.

La structure de l'agglomération se modifie

Les communes et les quartiers de l'agglomération croissent ensemble. Ainsi naissent de nouvelles relations spatiales dans la zone urbanisée. Les centres, les installations publiques ou les zones de loisirs attirent une population toujours plus nombreuse et plus dispersée. Cette croissance amène avec elle des changements structurels importants. L'agglomération se constitue.

La structure du centre

Aujourd'hui l'espace de Fribourg présente un réseau bien doté en fonctions centrales. Les différents centres, comme le centre-ville, les centres de quartiers et les centres de localités ainsi que les installations publiques sont un élément important de la qualité de vie actuelle.

Principes directeurs

Zones sectorielles

Le développement de l'agglomération est axé sur un espace d'urbanisation différencié composé de zones sectorielles intactes. Les tâches à prendre en charge par chacune des localités ou chacun des quartiers doivent être coordonnées en vue d'un développement d'ensemble. La base de ce développement repose sur les infrastructures existantes telles que l'accès aux transports, les écoles, l'offre culturelle, etc. qui sont maintenues et utilisées de manière optimale. Une bonne mise en réseau des zones entre elles est une autre condition d'un développement d'ensemble coordonné.

Centres

Il faut créer à côté du centre-ville de Fribourg, qui revêt au niveau cantonal et au niveau régional une importance particulière, un réseau varié de centres de quartier et de centres communaux ayant des fonctions qui peuvent localement être différentes. Leur valorisation urbanistique est une composante importante de la stratégie de renforcement des centres.

3.5 Qualification des sites et stratégie de développement



Constatations

Equipements L'agglomération dispose aujourd'hui d'un niveau d'équipement élevé. Une offre variée d'habitations, des pôles d'activités puissants, une grande variété de structures de formation, de centres commerciaux ou d'infrastructures sportives sont des atouts importants dans la concurrence entre les villes suisses. Mais les objectifs de développement à long terme exigent la création d'autres pôles d'attraction, notamment dans les domaines de l'habitat, de l'économie et des loisirs.

Evaluation des sites L'agglomération de Fribourg dispose d'un grand nombre de sites de développement qui sont déjà légalement qualifiés de zones à bâtir. Une première analyse de la situation amène cependant à la constatation que, dans certains cas, les qualités intrinsèques de ces sites sont en contradiction avec les affectations légalement arrêtées pour ces zones. Des conditions défavorables d'accès en terme de transports, des conflits avec les qualités paysagères ou des corrélations urbaines manquantes exigent une nouvelle évaluation de certaines de ces affectations.

Principes directeurs

Pôles pour habitation, activités et loisirs **Le rôle de l'agglomération de Fribourg dans le canton et dans le réseau des villes suisses exige la mise à disposition d'une offre étendue dans tous les domaines de l'urbanisme. Pour ce qui est de la formation, du commerce ou du sport, cela est déjà largement réalisé. Pour l'habitat, les activités et les loisirs en revanche, une promotion ciblée des sites est pratiquée. L'intérêt général exige ici une concentration sur sites les plus intéressants.**

Pôles d'habitation **Dans le cadre du développement de l'agglomération, on favorise de nouvelles zones d'habitation bénéficiant de bonnes conditions. On recherche alors une qualité de vie élevée et une offre diversifiée en terme d'habitat.**

La mise en place de ces nouveaux pôles d'habitation tient compte des critères suivants :

- **La desserte en transports publics repose principalement sur le réseau actuel.**

- *L'accès de ces pôles en transports privés n'affecte pas les nouvelles zones d'habitation ou les affecte dans une mesure acceptable.*
- *Les sites importants de l'agglomération – écoles supérieures, centres principaux et secondaires, zones de loisirs – sont accessibles à pied ou à vélo (mobilité douce).*
- *Les pôles d'habitation sont situés à l'extérieur des zones d'influence des principaux générateurs de nuisances, notamment de l'autoroute.*
- *Les pôles d'habitation s'adosent en premier lieu aux infrastructures et équipements d'approvisionnement existants.*
- *Les synergies urbaines et fonctionnelles avec des zones urbanisées existantes sont mises à profit.*

Pôles d'activités

Une promotion économique suivie de la région de Fribourg peut assurer à l'économie des conditions-cadre attractives. D'une part, cela nécessite une amélioration de l'offre en transports publics dans son ensemble. D'autre part, de nouveaux sites à haute valeur se mettent en place. A côté des zones d'activités déjà existantes en marge de la zone urbanisée, les zones sous-exploitées, qui se trouvent au centre, acquièrent une grande importance. Une optimisation des sites actuels passe par une mise en question des utilisations projetées.

La vocation de ces nouveaux pôles d'activités pour une meilleure utilisation des places de travail tient compte de critères suivants :

- *Une accessibilité élevée pour le trafic privé, qui permet un transport intense de marchandises. Concrètement, cela signifie que les sites soient situés à proximité immédiate de l'autoroute et à l'extérieur des zones d'habitation et des zones centrales.*
- *Une bonne desserte en transports publics toutes utilisations confondues. Ce critère devient prioritaire dès lors qu'il s'agit d'acheminer de nombreux voyageurs.*
- *Des emplacements adaptés du point de vue topographique, c'est-à-dire à sur des terrains plats ou très légèrement inclinés.*

Pôles mixtes

On doit encourager dans les sites placés à l'intérieur de la ville et faciles d'accès, des points forts offrant une palette d'utilisations variées - commerce de détail, places de travail, divertissement, culture et habitat -. La réunion des différentes fonctions, que sont le travail, le sport, les loisirs ou le tourisme créent dans des endroits bien situés de nouveaux pôles multifonctionnels, qui ont une grande capacité d'attraction.

Centres commerciaux

Avec les centres commerciaux existants ou prévus, les besoins en infrastructures permettant l'acheminement des biens de consommation sont couverts. Il n'est pas besoin de créer de centres commerciaux supplémentaires.

3.6 Mobilité et urbanisation



Constatations

- Trafic individuel motorisé** La part du trafic individuel motorisé est largement dominante. Les routes principales surchargées dans la zone urbanisée contrastent avec une autoroute qui n'est pas utilisée de manière optimale pour le trafic interne. Les projets routiers prévus (notamment le pont de la Poya, le contournement de Düdingen, la liaison Marly-Matran) y apporteront une amélioration, mais seulement dans 10 à 20 ans.
- Transports publics** Le réseau de transports publics tant dans le domaine ferroviaire que dans celui des bus – urbains et régionaux - est très dense. On constate des différences dans la fréquence respective de ces moyens de transport.
- Cycles et piétons** En tenant compte des obstacles topographiques on peut considérer qu'une part importante de l'espace de l'agglomération est ouverte au trafic cycliste. Cette situation est péjorée par le fort encombrement en automobiles de ces nombreuses liaisons directes. En raison de son rayon de mouvement plus restreint, le trafic piétonnier est important à l'intérieur des quartiers ou des communes.

Principes directeurs

- Environnement et transports** ***On favorise une réduction de la pollution générée par le trafic en accroissant simultanément l'offre en mobilité. Il est ici essentiel de viser l'amélioration des transports publics, le développement de la circulation à vélo et à pied. Cette stratégie d'ensemble est à compléter par une optimisation du trafic individuel motorisé.***
- Trafic individuel motorisé** ***Le réseau routier structurant doit conserver un niveau de service optimal, notamment du point de vue de la sécurité des divers modes de déplacement en présence et de la fluidité du trafic. Les flux de circulation en échange dans les centres urbains doivent être privilégiés au détriment du trafic de transit susceptible d'emprunter des itinéraires alternatifs offrant notamment davantage de capacité, par exemple l'autoroute A12. Dans ce cadre, le réaménagement des jonctions autoroutières situées dans l'agglomération fribourgeoise est prévu pour assurer une utilisation renforcée de l'A12. Les principes de***

réorganisation du fonctionnement du réseau routier structurant de l'agglomération fribourgeoise sont également définis sur la base de la localisation des axes « forts » du réseau de bus et des types d'activités environnantes rencontrées (habitat, écoles,...). En traversée de certaines communes (point de passage « obligé » pour le trafic automobile), des concepts de réaménagement de la route principale sont envisagés, afin de maîtriser la vitesse des véhicules (réductions des nuisances environnementales, gains en matière de sécurité et de cadre de vie,...).

Stationnement Une politique de stationnement volontariste est préconisée à l'échelle de l'agglomération fribourgeoise, notamment au niveau des zones denses. Les mesures envisagées visent à favoriser, en règle générale, le stationnement des habitants et des clients-visiteurs (durée de stationnement en principe inférieure à deux heures). Le stationnement des pendulaires est fortement découragé dans les centres urbains, grâce notamment à des mesures de gestion et d'exploitation de l'offre de parcage (limitation de la durée de stationnement autorisée, tarification progressive, renforcement du contrôle). Les usagers pendulaires bénéficient d'une offre de stationnement spécifique à l'échelle de l'agglomération et aux « portes » de la ville-centre, grâce aux différents parkings d'échange aménagés à proximité immédiate d'arrêts de bus ou de haltes ferroviaires.

Transports publics La gestion des lignes et l'exploitation du trafic public des bus sont constamment optimisées et adaptées à l'évolution des pôles de développement. La priorité est accordée au trafic des bus sur le reste du trafic. La mise en valeur des lignes ferroviaires pour le trafic interne de l'agglomération constitue une autre piste à suivre.

Cycles et piétons Tous les sites importants de l'agglomération – centres, établissements de formation, pôles d'habitation et d'activités, zones de loisirs – sont mis en valeur par un réseau de pistes cyclables continu. Ce dernier est axé en priorité sur le réseau des routes principales. Il faut également améliorer globalement le confort et la sécurité du trafic piétonnier dans les quartiers et les communes, tout en créant des alternatives au trafic automobile espace. Il en va de l'attractivité des routes et des chemins publics.



Constatations

Nouvelles relations spatiales

L'intégration des zones urbanisées engendre de nouveaux rapports spatiaux pour la ville de Fribourg et la première ceinture de l'agglomération. Elle transforme la structure urbaine. Les quartiers existants reçoivent un nouveau voisinage. Les routes construites et planifiées jadis en terrain ouvert, comme c'était le cas de l'autoroute, s'intègrent visiblement et progressivement.

Déficits en aménagement et en équipement des quartiers

Divers quartiers se sont fortement transformés au cours des 10 à 20 dernières années. Grâce à une croissance rapide, de nouveaux secteurs urbanisés ont vu le jour, sans que leur intégration à l'espace de l'agglomération ait eu lieu. Des déficits existent également dans le domaine des équipements publics ou d'intérêt général.

Potentiel de densification

Le potentiel de densification de l'agglomération réside d'une part dans la transformation et la restructuration d'anciennes zones industrielles et secteurs du domaine ferroviaire, d'autre part dans la mise à profit des terrains non construits dans la zone urbanisée.

Principes directeurs

Valorisation des quartiers

La revalorisation des quartiers présentant de fort déficits urbanistiques augmente sensiblement la qualité de vie urbaine. Cela passe par l'amélioration de l'aménagement et de la fonction des espaces publics, le ralentissement du trafic ou la création d'offres sociales. La mise en réseau avec la réalisation de nouveaux secteurs urbains libère des synergies supplémentaires. Les caractéristiques marquantes existantes ou nouvellement créées des quartiers sont ainsi reliées entre elles par les routes principales - et les autres routes importantes - et les autres emplacements publics.

Densification

Le développement urbain vers l'intérieur est favorisé par la promotion ciblée du processus de restructuration des anciennes zones industrielles et artisanales. L'objectif est une affectation mixte, autant qu'un renouvellement et une densification de la construction. En parallèle, il faut favoriser une utilisation des surfaces constructibles des zones urbaines jusque là laissées en friches.

*Intégration urbanistique
d'installations des transports*

Les réseaux routiers et ferroviaires supérieurs sont intégrés de manière urbanistique aux zones urbanisées. L'objectif est notamment de réduire l'effet de séparation optique et fonctionnelle de l'autoroute ainsi que ses nuisances sonores.

Valorisation des zones vertes

La revalorisation des zones vertes à l'intérieur et aux marges de l'espace urbain ainsi que leur rattachement aux zones d'habitation et aux zones d'activités, augmente sensiblement la qualité de vie.

4. Concept

Le concept présente les mesures d'aménagement qui découlent de la conception directrice et qui sont à réaliser jusqu'à l'horizon 2020. Ce concept aborde concrètement les objectifs de développement et les moyens nécessaires pour les atteindre.

4.1 Population et économie

Mise en oeuvre de la conception directrice

La promotion du rôle de l'agglomération dans le contexte cantonal et national s'inspire des perspectives positives de développement du canton de Fribourg. Elle reste en revanche en butte à l'importance décroissante du centre par rapport au reste du canton. En conséquence, la conception directrice prévoit que l'agglomération recouvre les parts qu'elle a perdues. Cela nécessite une stratégie d'ensemble de toutes les communes de l'agglomération indépendamment de leurs limites politiques. La base de cette stratégie repose sur des réflexions, qui mènent à une quantification démographique et économique de l'agglomération.

4.1.1 Population

Perspectives démographiques du canton de Fribourg

Le concept s'inspire des scénarios élaborés par l'Office fédéral des statistiques pour l'évolution démographique. Ceux-ci prévoient jusqu'en 2020 une croissance démographique d'environ 40'000 habitants pour le canton de Fribourg. En comparaison avec la Suisse, le canton de Fribourg se classe ainsi à moyen terme parmi les cantons venant en tête.

La Confédération a ainsi arrêté trois scénarios, un qualifié de « dynamique positive », un autre de « dynamique négative » et un troisième « tendance ». Ce dernier constitue la variante de référence. Il se base sur les tendances démographiques constatées ces dernières années et ne s'écarte que légèrement de la « dynamique positive » jusqu'à l'horizon 2020.

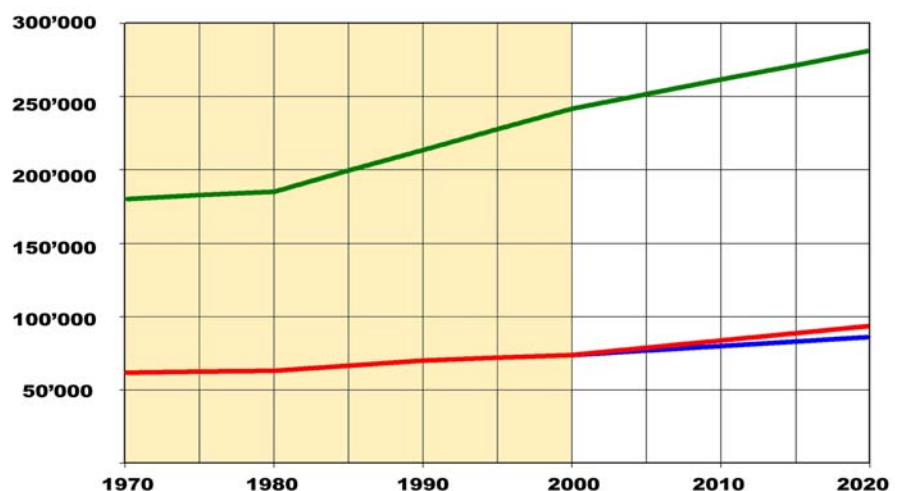
Evolution démographique de l'agglomération de Fribourg

En prenant pour point de départ les perspectives démographiques du canton, la conception directrice prévoit les variantes suivantes :

- Variante « Objectif minimal », où la part démographique actuelle de l'agglomération (30.5%) se maintient par rapport au reste du canton.
- Variante « Objectif maximal », où la part démographique de l'agglomération retrouve la valeur (1/3) qu'elle avait entre 1980 et 1990.

Evolution démographique et objectifs démographiques

- Canton Freiburg
- Agglomération Fribourg Objectif max. (+ 20'000 h)
- Agglomération Fribourg Objectif min. (+ 12'000 h)

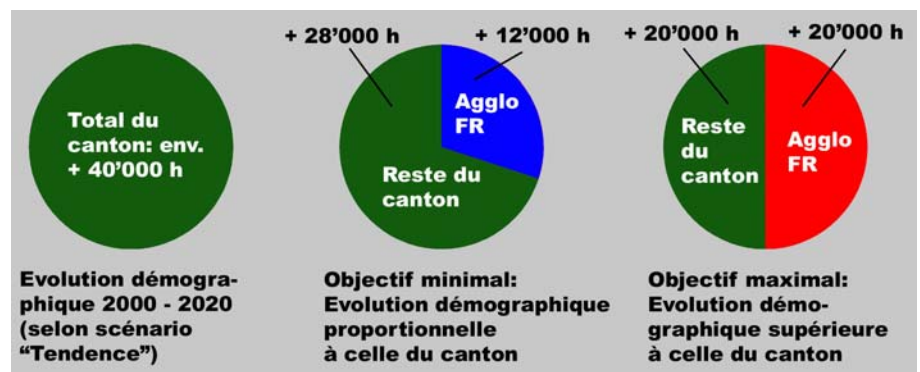


Les objectifs démographiques de l'agglomération sont étroitement liés au développement interne du canton. On doit ici viser un renversement de la tendance actuelle, à savoir une plus grande concentration de la population dans le centre cantonal. Cela implique d'intervenir à deux niveaux :

- Au niveau de l'agglomération pour créer des conditions favorables - tant en terme de quantité qu'en terme de qualité - à l'établissement de la population.
- Au niveau du canton pour réduire un développement urbain dispersé et favoriser une concentration accrue du centre cantonal.

Ces deux niveaux d'action font clairement ressortir la nécessaire collaboration qui doit exister en ce domaine entre l'agglomération et le canton.

Parts de l'agglomération de Fribourg par rapport à l'évolution démographique du canton 2000-2020



Structure démographique

On doit également viser à côté d'une augmentation de la population, une structure démographique équilibrée. Cela passe par la propagation de diverses formes d'habitation. Il faut encourager parallèlement au logement individuel d'autres formes d'habitation, plus à même de couvrir des besoins différents.

4.1.2 Economie

A la différence de l'évolution constatée pour l'habitat, l'agglomération a pu maintenir sa position par rapport au canton dans ce domaine. Le concept doit donc avoir ici pour but la réalisation d'un développement économique dynamique concordant avec les objectifs démographiques. Pour définir le contenu du concept dans le domaine économique l'indicateur déterminant reste la part de places de travail rapportée à la population de l'agglomération. Ce dernier était d'environ 56 % en 1990 et est passé à 51 % en 2001. On doit ainsi viser une mise à disposition de zones d'activités permettant la création de 10'000 à 12'000 places de travail.

4.2 Paysage

Mise en oeuvre de la conception directrice

La prise en compte des caractéristiques paysagères passe par une délimitation claire des grandes zones paysagères et agricoles ainsi que par une structuration des zones urbanisées grâce à des surfaces vertes existantes ou à créer. Ces principes reposent sur la prise en considération et la valorisation des valeurs paysagères naturelles existantes.

Concept d'aménagement naturel

Les principaux cours d'eau et leur environnement ainsi que les forêts et les migrations suprarégionales de la faune qu'elles connaissent sont, en tant que système cohérent, importants. Un aménagement efficace a pour but de préserver la substance existante tout en exploitant au mieux le potentiel. Afin de protéger la nature, les mesures suivantes figurent au premier plan :

- Pour ce qui est des principaux cours d'eau comme la Sarine, la Glâne, la Sonnaz, le Gottéron, la Gérine : la préservation et la valorisation de ces espaces fluviaux revêtent une importance d'autant plus grande que ces espaces sont soumis à de fortes contraintes liées à leur utilisation.
- Pour ce qui est des zones marécageuses de Düdingen (qui ne constituent pas une réserve naturelle) : le principal intérêt repose sur la mise en application d'une disposition concernant les inventaires fédéraux et sur un entretien soigné de ces marécages.
- Pour ce qui est des forêts : les contraintes d'utilisation générées par les besoins en loisirs de la population s'exercent notamment sur les forêts proches des zones urbanisées et exigent une définition des principales fonctions qu'on souhaite leur attribuer (protection de la nature, zones de loisirs). Celles-ci sont à appréhender dans le cadre d'une planification régionale des espaces forestiers.
- Mise en réseau en terrain ouvert: une mise en réserve et une valorisation partielle garantissent les zones paysagères essentielles pour la faune (migration) et la flore.

Délimitation des grands espaces paysagers

La délimitation des grandes zones paysagères est posée par les limites naturelles. Les falaises de la Sarine au Schönberg ou à Bourguillon, les bords de la Gérine à Marly, la Glâne à Avry et à Matran ainsi que la vallée du « Lavapesson » à Granges-Paccot pour ne citer que ces exemples, constituent autant de points de repère pour délimiter la zone urbaine de ces grands espaces paysagers. Un conflit d'affectation existe dans la région de Bourguillon où le développement projeté de l'habitat progresse rapidement en direction d'un espace paysager encore majoritairement encore intact (en direction de Pierrafortscha).

Éléments structurants de la zone urbanisée

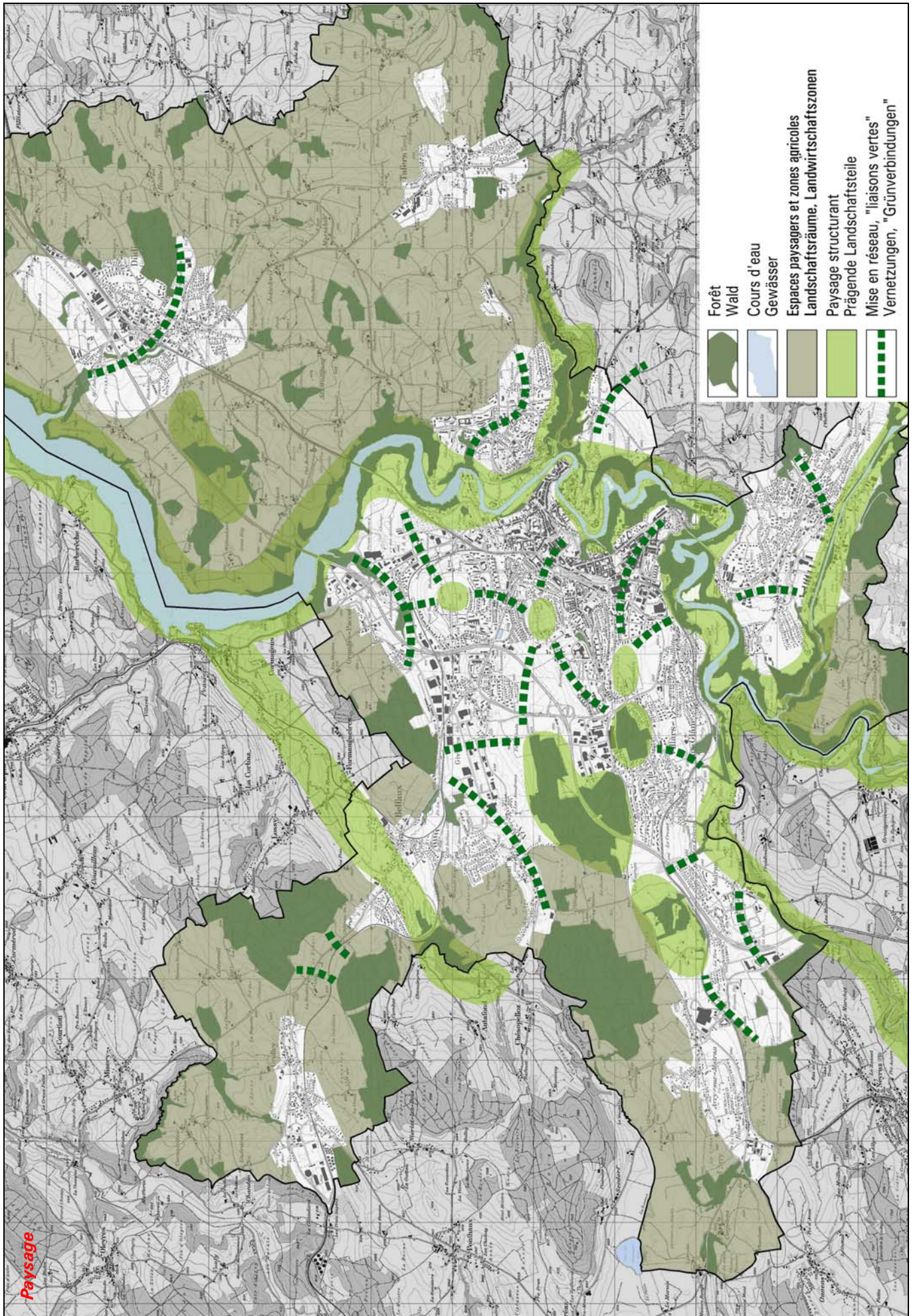
La zone urbanisée est principalement structurée par les cours d'eau. D'autres « îlots paysagers » sont constitués par les collines du Torry, du Guintzet et de Cormanon ainsi que par les forêts de Moncor et de Belle-Croix. Grâce à la valorisation et la création de couloirs verts, d'allées boisées ou de jardins, les différentes zones vertes de l'agglomération sont mises en réseau entre elles et sont reliées aux autres zones vertes de plus grande importance.

Caractéristiques paysagères bases de la planification urbanistique

Lors de la création de nouveaux quartiers, les caractéristiques paysagères locales qui sont autant d'éléments constitutifs doivent être respectées dans la définition des structures urbanistiques. Ainsi tant la structuration que l'orientation de ces nouvelles zones urbanisées s'appuient sur des éléments topographiques, végétaux et climatiques donnés. Cela concerne notamment les pôles de développement proposés aux lieux-dits Torry, Toutvent, Champ des Alouettes, Matran Grand Fin, Düdingen-Birch, etc. Un conflit d'affectation existe à Marly, au lieu-dit

Pré aux Moines, où la zone industrielle bien que légale entre en contradiction avec le potentiel paysager de cet espace.

Zones de loisirs L'entretien, la valorisation et la création de nouvelles zones de loisirs dépendent des potentialités paysagères. Les secteurs comme le « Lac de Pérolles », la forêt de Moncor ou les bords de la Gérine sont valorisés de manière douce en tenant compte des impératifs liés à l'écologie et à la nature et constituent des zones de loisirs proches de la zone urbanisée. On peut ici envisager d'aménager des chemins pour les piétons et des pistes cyclables (mobilité douce), de mettre en place les équipements nécessaires correspondants (places de parc, possibilités de stationner) et d'améliorer l'accès au réseau de transports publics.



4.3 Structure urbanistique

Mise en oeuvre de la conception directrice

L'espace urbain est structuré en différents secteurs qui peuvent être délimités par des éléments topographiques, des infrastructures de transport public ou des particularités fonctionnelles. En raison du développement urbain croissant, ces secteurs se transforment de plus en plus en des zones urbaines cohérentes. Indépendamment des limites communales, 12 secteurs se sont ainsi constitués.

Le développement urbain de ces zones tient compte des facteurs liés aux différents sites et se caractérise par une grande diversité. Les concepts sectoriels ci-après se basent sur une approche locale.

4.3.1 Concepts sectoriels

01 Fribourg-Centre

Le centre de Fribourg constitue le cœur historique, architectural, fonctionnel et politique de l'agglomération. Dans le cadre du développement de l'agglomération, ce rôle est encore renforcé. Le renouvellement des constructions et la densification de zones jusque là sous-utilisées ont priorité à côté des tâches liées à la qualité du développement et à la richesse des événements proposés. La position de centre et la bonne desserte par le réseau ferroviaire plaident en faveur d'une intégration accrue des habitants et des places de travail. A ce titre, les zones les plus intéressantes se situent dans les anciennes zones industrielles, secteurs route des Arsenaux et Daillettes ainsi que les friches industrielles proches de la voie ferrée.

02 Fribourg-Ouest

Les quartiers, qui se situent à l'ouest et au nord de Fribourg, à Villars-sur-Glâne et le secteur à l'est de Matran se développent en un grand espace urbain. Ils participent au comblement des dernières zones urbaines non construites, comme le montre la réalisation en cours du quartier de « Cormanon ». On doit y encourager la densification urbaine en raison de la bonne desserte en transports publics, de la proximité au centre et de la qualité de vie existante. Vouée jusqu'ici à l'agriculture, la colline du « Petit Torry », avec les quartiers du « Chamblieux » et du « Torry », constitue un nouveau pôle d'habitations important. La densification et la valorisation du secteur Moncor/Villars-Vert visent une amélioration urbanistique et fonctionnelle. Enfin, le secteur situé au nord de la Glâne offre d'attrayantes possibilités pour l'habitat. A l'inverse, l'accent ne doit pas être mis dans ce secteur sur la densification mais sur la mise en place de surfaces et axes verts, de routes ou de places structurantes.

03 Corminboeuf/Givisiez

L'un des plus importants pôles d'activités de l'agglomération se situent dans le secteur Corminboeuf/Givisiez. On doit continuer d'encourager son développement. Parallèlement à cela, les zones d'habitations y croissent de manière constante. En raison de sa situation centrale par rapport à l'agglomération, un pôle d'habitations est à encourager dans le secteur « Toutvent ». La situation excentrée du centre de la localité de Givisiez peut ainsi être géographiquement atténuée.

04 Fribourg-Nord

Le secteur de Granges-Paccot/Agy/St-Léonard a connu une forte croissance en raison des nombreux accès en transport public. Accès facilité, proximité avec le centre de l'agglomération, fort potentiel en infrastructures et en espace sont des caractéristiques qui font de ce secteur un secteur propice au développement. Aussi en parallèle à une consolidation et une densification des zones d'activités, on peut proposer de créer un pôle d'habitations dans la zone très attrayante du « Champ des Alouettes ».

- 05 Schönberg* En raison de sa densité démographique élevée et sa situation centrale, le Schönberg remplit un rôle important dans le cadre du développement de l'agglomération. Façonné par les constructions à grande échelle des années 60 et 70, il offre pour une part un confort d'habitation moderne, mais présente à l'inverse de grandes insuffisances fonctionnelles et qualitatives. L'absence d'un centre de quartier diversifié, le manque de grands espaces publics ainsi que l'image diffuse du quartier sont autant de points de départ à la valorisation de ce secteur. Une urbanisation complémentaire dans le secteur du Petit Schönberg peut jouer un rôle dans l'amélioration des équipements de toute cette zone.
- 06 Bourguillon* Le lieu-dit „Bourguillon“ est un espace paysager attrayant séparé du reste de l'agglomération. En raison du manque d'espace à disposition dans ses limites communales, Fribourg prévoit dans ce secteur de créer un pôle d'habitations pour près de 3000 habitants. On envisage ainsi la mise en place d'un nouveau « satellite », qui intègre le quartier de villas déjà existant. En raison des structures paysagères existantes et de la configuration du terrain, la zone d'habitations aux confins des communes de Fribourg/St-Ours doit être remise en question.
- 07 Marly* En tant que pôle d'habitations et d'activités important, Marly contribue pour une grande partie au développement de l'agglomération. Avec l'espace situé sur les bords de la Gérine, la commune dispose d'une zone de loisirs d'importance régionale. Le point faible reste le raccordement à l'autoroute. Cette situation aboutit à accroître la pression sur le réseau routier déjà surchargé de Fribourg. En raison de sa proximité avec le centre de l'agglomération et de son potentiel considérable, Marly joue également un rôle important dans le développement futur de l'agglomération. Ses possibilités de développement sont situées dans le secteur de « Grand Pré », une zone agricole plane entourée de plusieurs petits quartiers, ainsi que dans le secteur de la zone industrielle de l'« Ancienne Papeterie », qui pourrait être densifié. La zone déclarée industrielle du secteur « Pré aux Moines » reste un défi particulier. Vu l'importance paysagère de ce secteur, une utilisation alternative – par exemple en équipements publics de loisir et/ou de sport – est à discuter.
- 08 Avry/Matran* La région d'Avry et le secteur situé à l'ouest de Matran se caractérisent d'un côté par un développement industriel actif et de l'autre par la présence de centres commerciaux d'importance suprarégionale. Les deux sont à imputer aux jonctions proches de l'autoroute. L'établissement du Cycle d'orientation constitue un élément nouveau pour le futur. Les surfaces existantes disponibles et la grande facilité d'approvisionnement peuvent justifier une expansion ciblée du secteur en tant que pôle d'habitations. Autour d'Avry-Bourg et de la nouvelle école, un nouveau centre voit le jour. Pour contrebalancer cette concentration de l'habitat, le secteur « Grand Fin » offre de considérables possibilités d'expansion dans le domaine des places de travail. Le principal handicap pour Avry et l'ouest de Matran reste la faible desserte en transports publics, laquelle pourrait considérablement être améliorée grâce à un nouveau raccordement à la ligne ferroviaire dans le secteur d'Avry-Bourg.
- 09 Belfaux* Belfaux s'attribue le rôle de pôle d'habitations dans la ceinture extérieure de l'agglomération. En raison de qualités particulières liées à sa situation – fortes réserves urbanistiques, bonne desserte en transports publics –, Belfaux conservera son caractère de pôle d'habitations indépendant. Cela conduit à ajuster et à compléter de façon continue la structure urbaine existante. Ses réserves de développement (Vieilles Chênevières,

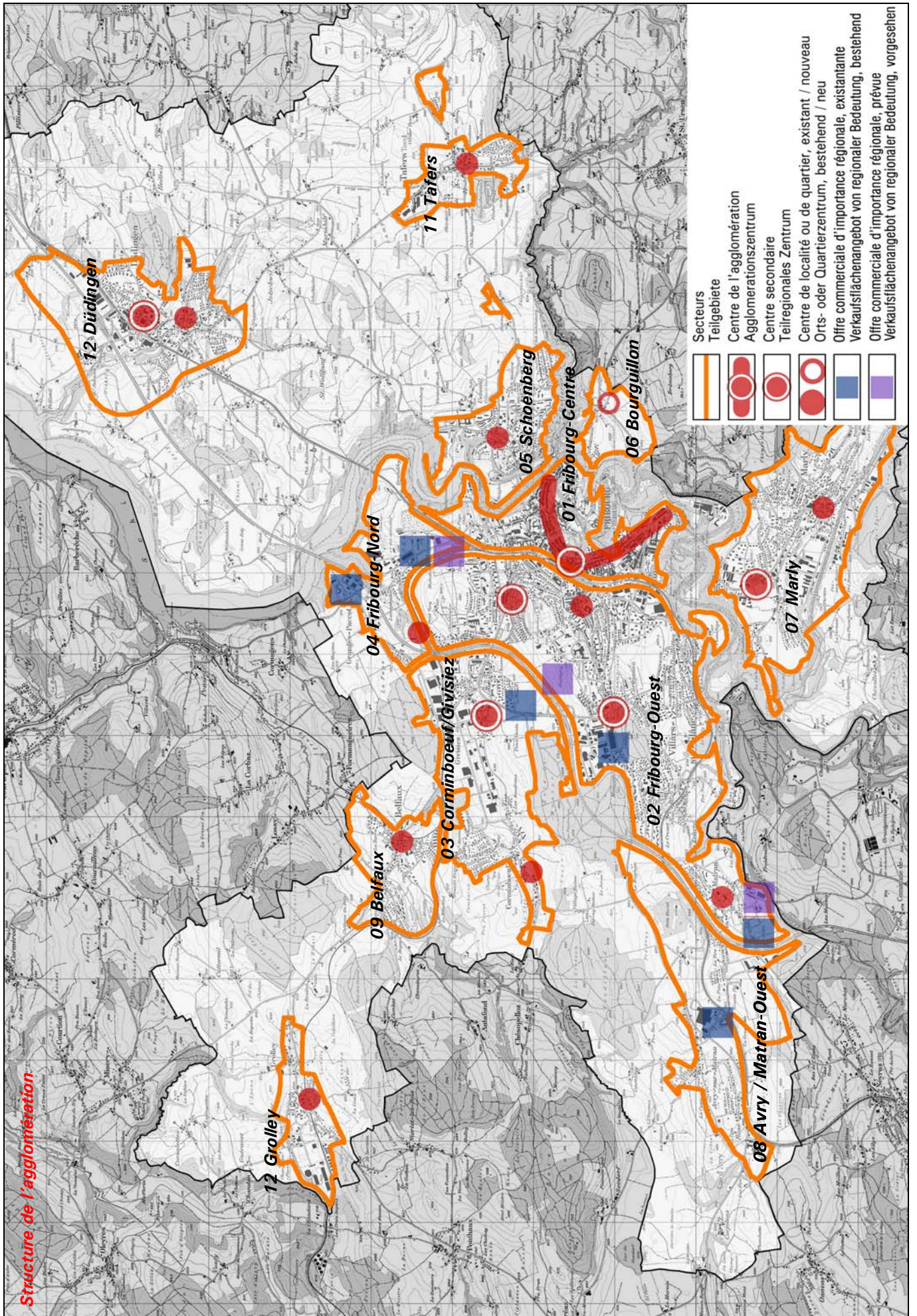
En Laz) sont considérables, tant du point de vue qualitatif que quantitatif.

- 10 Düdingen* Le Plan directeur cantonal assigne à Düdingen, en commun avec Tafers, le rôle de centre régional pour la région de la Singine. Düdingen l'assume dans le domaine économique, Tafers dans le domaine politique. En raison de sa situation géographique, de ses facilités d'accès et de son importance en tant que pôle d'habitations et d'activités, Düdingen est un élément essentiel de l'agglomération de Fribourg. Sa double orientation façonne le réseau de relations avec son environnement. Il faut ajouter à l'importance économique de Düdingen le fait que la commune assume une fonction importante de tête de pont en direction de Berne. Sa croissance constante, en tant que pôle d'habitations et pôle d'activités, est un élément clé de son développement futur. Le secteur de Birch-Luggiwil est dans ce contexte un potentiel de développement important.
- 11 Tafers* A côté de son rôle de chef-lieu, Tafers joue principalement le rôle de pôle d'habitations relativement proche de la capitale cantonale. La structure villageoise existante offre de multiples possibilités pour le développement de l'habitat.
- 12 Grolley* Grolley possède de nombreuses zones d'habitations attrayantes et de grandes réserves dans le domaine des places de travail, même si ces dernières sont majoritairement occupées par l'armée. L'expansion du Centre logistique de l'armée est prévue. En raison de leur importance, les autres réserves existantes jouent un rôle non négligeable sur le plan régional. Une desserte autoroutière insuffisante et un développement limité des transports publics réduisent toutefois sensiblement la palette des affectations. Par ailleurs, la structure urbaine de Grolley offre de multiples possibilités pour un développement approprié de l'habitat.

4.3.2 Structure du centre

La promotion, l'attractivité et la densification du centre de l'agglomération sont autant de facteurs clés dans le développement de l'agglomération sur le plan fonctionnel, social et culturel. Une mixité réussie des affectations pourrait conduire à répartir de plus en plus les fonctions cantonales et supra-cantonales de la ville de Fribourg dans d'autres secteurs appropriés. Les centres secondaires et les centres de quartier remplissent une fonction importante de têtes d'appui et de pôles d'identification pour le développement de l'agglomération.

Une structure d'approvisionnement décentralisée ne peut être maintenue que si le nombre de centres commerciaux n'augmente pas.



4.4 Potentialités de développement

Mise en oeuvre de la conception directrice

Les concepts sectoriels montrent les multiples potentialités qui s'offrent à un développement démographique et économique. Afin de pouvoir fixer des priorités, ces concepts sectoriels font l'objet d'une évaluation. Il en résulte une échelle différenciée d'aptitudes (catégorie 1, catégorie 2, catégorie 3). Des indications concernant une optimisation tant fonctionnelle que qualitative seront également données.

L'assignation de ces affectations est fonction des caractéristiques locales des sites (cf. chap. 4.3.1 Concepts sectoriels). Ces affectations peuvent être subdivisées en trois catégories : pôle d'habitations, pôle d'activités ou pôle d'affectation mixte.

4.4.1 Evaluation

L'évaluation des potentialités de développement se base sur les critères mentionnés ci-dessous. Dans le contexte des objectifs de l'agglomération, les questions afférentes à la qualité des affectations des zones et à leur accessibilité sont importantes. A la fin de l'évaluation, on obtiendra un état des zones et des secteurs les plus aptes à jouer un rôle dans le développement de l'agglomération. Des données complémentaires seront fournies pour ce qui est de la réalisation.

Pour évaluer la qualité de l'accès des zones et secteurs, on tient compte de la présence de projets routiers techniquement consolidés (pont de la Poya, contournement de Düdingen, liaison Marly-Matran). La réalisation de ces projets routiers conditionne le développement des zones qui en dépendent.

Evaluation des potentialités de développement: critères d'évaluation	
Habitat	Affectation d'activités
Urbanisme. Les zones d'habitations sont évaluées en fonction de leur impact qualitatif sur la structure urbaine, de l'image qu'elles génèrent, ainsi que de leur apport qualitatif et quantitatif pour la zone en terme d'approvisionnement en espace.	Urbanisme. Les critères urbanistiques tiennent compte de l'impact qualitatif, des possibilités et de l'image générée.
Qualité habitat. La valeur de l'emplacement dépend de l'entourage immédiat (ensoleillement, vue, environnement), des possibilités d'approvisionnement en biens de consommation, des équipements sociaux et des possibilités de loisir.	Valeur emplacement. La valeur de l'emplacement dépend de la topographie, de la nécessité de prendre en compte le voisinage (zones d'habitations) et de l'approvisionnement en biens de consommation.
Equipements publics. Sont déterminants la présence d'une école primaire ainsi que la possibilité de se rendre à pied dans des infrastructures sportives et/ou de loisir.	Equipements publics. Sans importance.
Transports et accès. Sont pris en compte les conséquences sur les routes principales, les facilités d'accès aux routes secondaires collectrices, les conséquences du trafic de transit sur les quartiers existants, la distance aux transports publics et leur accessibilité.	Transports et accessibilité. En plus des critères concernant l'habitat, on prend en considération la distance par rapport aux jonctions d'autoroute et la présence d'un raccordement ferroviaire.
Nature et paysage. Il est évalué, si les valeurs paysagères ou écologiques existantes sont affectées ou détruites.	Nature et paysage. Comme pour les habitations, il est évalué si des valeurs paysagères ou écologiques sont affectées ou détruites.
Réalisation. La qualification des zones résultant de cette évaluation est à compléter par les conditions liées à la réalisation de leur affectation (zones dépendants de la construction d'infrastructures de transport prééminentes, disponibilité du terrain, faisabilité (par étapes), statut de la zone, besoins financiers).	

<i>Résultats</i> <i>- Potentiel habitation</i>	<p>De manière générale, il apparaît que ce sont essentiellement les zones déjà intégrées à la structure urbaine qui ont un potentiel élevé et sont de catégorie 1 (par exemple, la caserne de la Poya, Pérolles, Marly Grand-Pré, etc.). Ce potentiel élevé est dû à l'emplacement du site, à son accès ou en tous cas à un accès dont la réalisation resterait proportionnée en terme de coût.</p> <p>Ont un potentiel moyen (catégorie 2) presque toutes les grands pôles d'urbanisation (Torry, Touvent, Champ des Alouettes, Düdingen-Ouest). Le coût des aménagements indispensables peut avoir un effet modérateur, mais ces coûts sont inévitables dès lors qu'il s'agit de développer de nouvelles zones.</p> <p>Ont un potentiel faible (catégorie 3) les zones pour lesquelles</p> <ul style="list-style-type: none"> - les coûts d'aménagement sont élevés, - il manque des liaisons urbanistiques et - la desserte en transports publics reste faible (par exemple Le Bugnon, Bourguillon, Pré aux Moines, etc.). <p>Pour ce qui est des conditions de réalisation, il faut prioritairement tenir compte de la mise en chantier effective des grands projets routiers (pont de la Poya, contournement de Düdingen, liaison Marly-Matran). Les secteurs concernés sont par exemple Bourguillon, Marly Grand Pré, Pré aux Moines ou les marécages de Düdingen.</p>
<i>- Potentiel activités</i>	<p>Lors de l'évaluation, les zones centrales (Pérolles, Daillettes) relèvent de la catégorie 1.</p> <p>La majeure partie des zones d'activités a obtenu un potentiel moyen. La faible desserte en transports publics (Matran), le raccordement ferroviaire manquant (Agy) ou les conséquences liées au mode de transport (Grolley) ont un effet restrictif (catégorie 2)</p> <p>Seuls deux secteurs se trouvent dans la troisième catégorie, car aux déficits déjà mentionnés s'ajoutent des conséquences négatives sur la structure paysagère (Pré des Moines, Chandolan).</p> <p>Pour ce qui est des conditions de réalisation, il faut également tenir compte des grands projets routiers (c'est le cas de Marly au Pré aux Moines et de Düdingen à Birch).</p>

4.4.2 Capacités

Définition de la capacité globale La capacité globale de l'agglomération se compose des réserves existantes dans les actuelles zones -légalement- constructibles, des zones de construction à définir au niveau local, c'est-à-dire communal et des potentialités de développement. Il faut en revanche tenir compte d'une perte de capacités à l'intérieur de la zone urbanisée, engendrée par un accroissement des besoins en surface par habitant.

(1) Potentiel de zones à bâtir déjà légalisées A l'intérieur des zones de construction existantes, il existe une réserve de terrains à bâtir pour environ 11'400 habitants. Il s'agit de zones non encore construites, de parcelles discontinues ou de parcelles déjà construites qui sont à restructurer. Il n'y a pas lieu de densifier les quartiers intacts. L'expérience montre que les extensions de bâtiments et la construction d'annexes seraient partiellement possibles, mais qu'elles ne sont que rarement réalisées.

Par ailleurs, les possibilités ponctuelles d'affectations artisanales à l'extérieur des zones d'activités proprement dites n'ont pas été examinées, car elles ne peuvent guère être évaluées et sont généralement sans importance.

(2) Extension des zones de construction à définir localement

Les informations récoltées auprès des communes laissent supposer que d'autres zones de construction d'une capacité d'environ 3'200 habitants seront définies à court ou à moyen terme.

(3) Perte de capacité dans la zone urbanisée existante

L'augmentation des besoins en surface par habitant affecte les capacités de la zone urbanisée. Les besoins actuels sont de 42m²/habitant ¹⁾, en 2020 ces besoins auront augmenté de 7m². Cela correspond à la tendance nationale. Si l'agglomération accueillait 73'610 habitants en 2000, elle n'accueillera plus que 63'100 habitants en 2020, ce qui se traduit par une perte de 10'500 habitants.

(4) Potentialités de développement

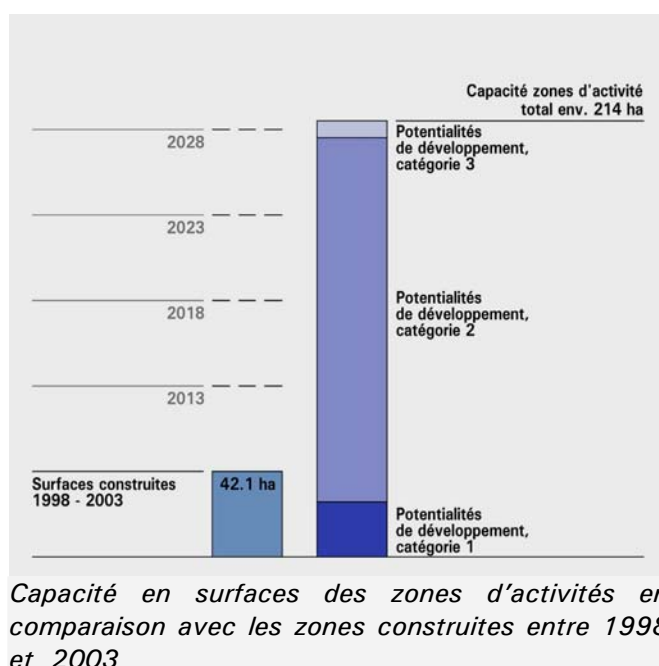
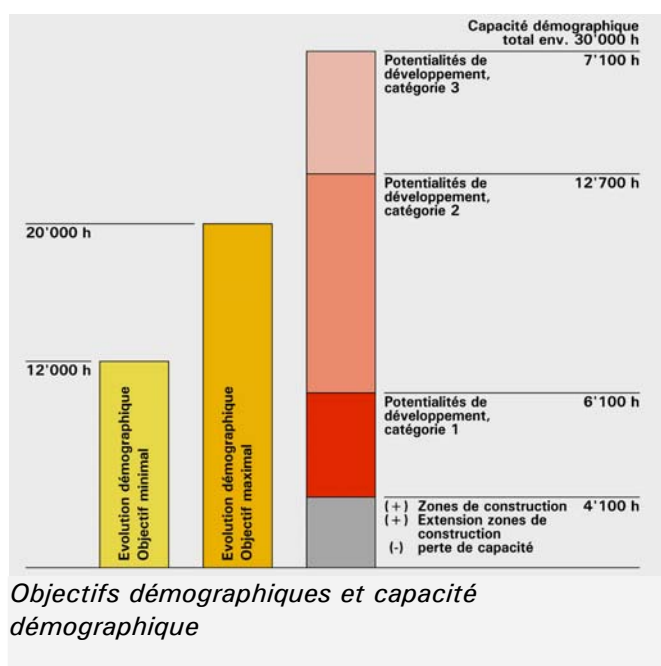
Globalement, les potentialités de développement disposent d'une capacité de près de 26'000 habitants et d'une offre en surfaces destinées à l'affectation d'activités de plus de 200 hectares.

Tableau Capacité démographique 2020

1) Capacité zones de construction existantes	+	11'400 habitants
2) Extension zones de construction à définir	+	3'200 habitants
3) Perte de capacité espace urbain existant	-	10'500 habitants
Capacité zones de construction et extensions		+ 4'100 habitants
4) Potentialités de développement		
- Potentiel habitation, catégorie 1	+	6'100 habitants
- Potentiel habitation, catégorie 2	+	12'700 habitants
- Potentiel habitation, catégorie 3	+	7'100 habitants
Total Capacité démographique		+ 30'000 habitants

Capacité zones d'activités

Vu la grande différence des besoins en surface par place de travail on a renoncé à en évaluer la capacité. En revanche, les potentialités de développement ont été comparées avec les surfaces effectivement construites entre 1998 et 2003. En tenant compte des besoins en surface inchangés, il est montré que les réserves seraient encore suffisantes au-delà de l'horizon 2020.



¹⁾ cf. *Annuaire statistique du canton de Fribourg, 2003*

4.5 Mobilité

Mise en oeuvre de la conception directrice

Le « Plan régional des transports » et le « Projet Général » de la CUTAF visent le développement d'un système de transports intégral qui tienne compte de tous les modes de trafic. Le développement urbain prévu par le présent concept va générer des besoins en transports supplémentaires dans les zones concernées. Il faut par conséquent mettre l'accent sur les dépendances qui existent entre urbanisation et transports.

En vue d'un accroissement de la qualité de l'offre en matière de mobilité, l'état des réseaux destinés à la mobilité douce est à discuter. On propose également d'intégrer les lignes de chemin de fer comme moyen de circulation interne à l'agglomération.

Dépendance transports / développement urbain






Le « Projet Général » de la CUTAF a défini de nombreuses mesures en vue d'une amélioration globale du système des transports publics. La comparaison des mesures de circulation proposées avec la densité du trafic engendrée par le concept d'aménagement conduit, du point de vue de la seule gestion de la circulation, aux conséquences suivantes :

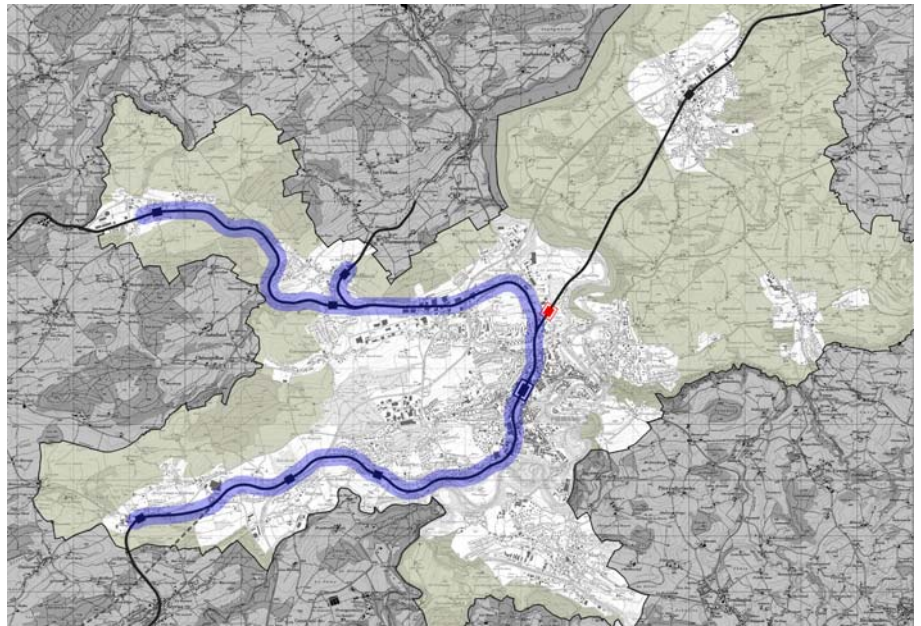
- Mesures concernant le réseau autoroutier : transformation des jonctions d'autoroute Matran, Fribourg-Sud/Centre, Fribourg-Nord et Düdingen. Les pôles de développement des secteurs de Matran, Bertigny-Ouest, Plateau d'Agy et Düdingen en dépendent directement.
- Mesures concernant le réseau routier principal : réalisation d'une jonction partielle à Granges-Paccot, amélioration de la semi-autoroute Givisiez-jonction autoroute Fribourg-Sud, passage de la route de Morat et de la route de Cormanon à 4 voies, pont de la Poya, contournement de Düdingen, liaison Marly-Matran ainsi que l'organisation de la circulation au centre de la ville de Fribourg. Toutefois, la réalisation d'un certain nombre de ces mesures de circulation n'est pas prévue avant 2010. Le secteur de Marly (liaison Marly-Matran), celui situé à l'est de la vallée de la Sarine (pont de la Poya) et Düdingen (contournement) dépendent de réalisations qui sont projetées au-delà de 2010.
- Mesures concernant les transports publics : adaptation du réseau urbain des bus et de ses cadences ainsi que construction de places de parc Parc+Ride. De nombreux pôles de développement situés dans le domaine d'influence du réseau urbain sont concernés par la mise en œuvre de ces mesures.

Les réalisations successives des mesures de circulation devront être étroitement coordonnées aux réalisations du développement urbain. Concrètement il s'agira notamment de tenir compte des conséquences ci-dessus mentionnées.

Ligne de chemin de fer

Les lignes de chemin de fer existantes relient l'ensemble de la zone urbanisée, à l'exception de Marly et de Tifers. Il est ainsi possible de largement étoffer le nombre des arrêts au sein de l'agglomération. Cela augmenterait sensiblement l'offre en mobilité. Il est proposé d'organiser une étude de faisabilité d'une ligne de chemin de fer intégrée au trafic régional - entre Grolley et Rosé - qui soit dotée de nouvelles haltes. Parallèlement à sa réalisation, il s'agirait d'adapter le trafic local à l'intérieur de l'agglomération à ces nouvelles haltes (chemin piétonniers et cyclables, accès, places de parc P+R).

	Réseau ferroviaire Bahnetz
	Gare principal Hauptbahnhof
	Station existante Bestehende Haltestelle
	Station prévue Vorgesehene Haltestelle
	Etude de faisabilité Machbarkeitsstudie

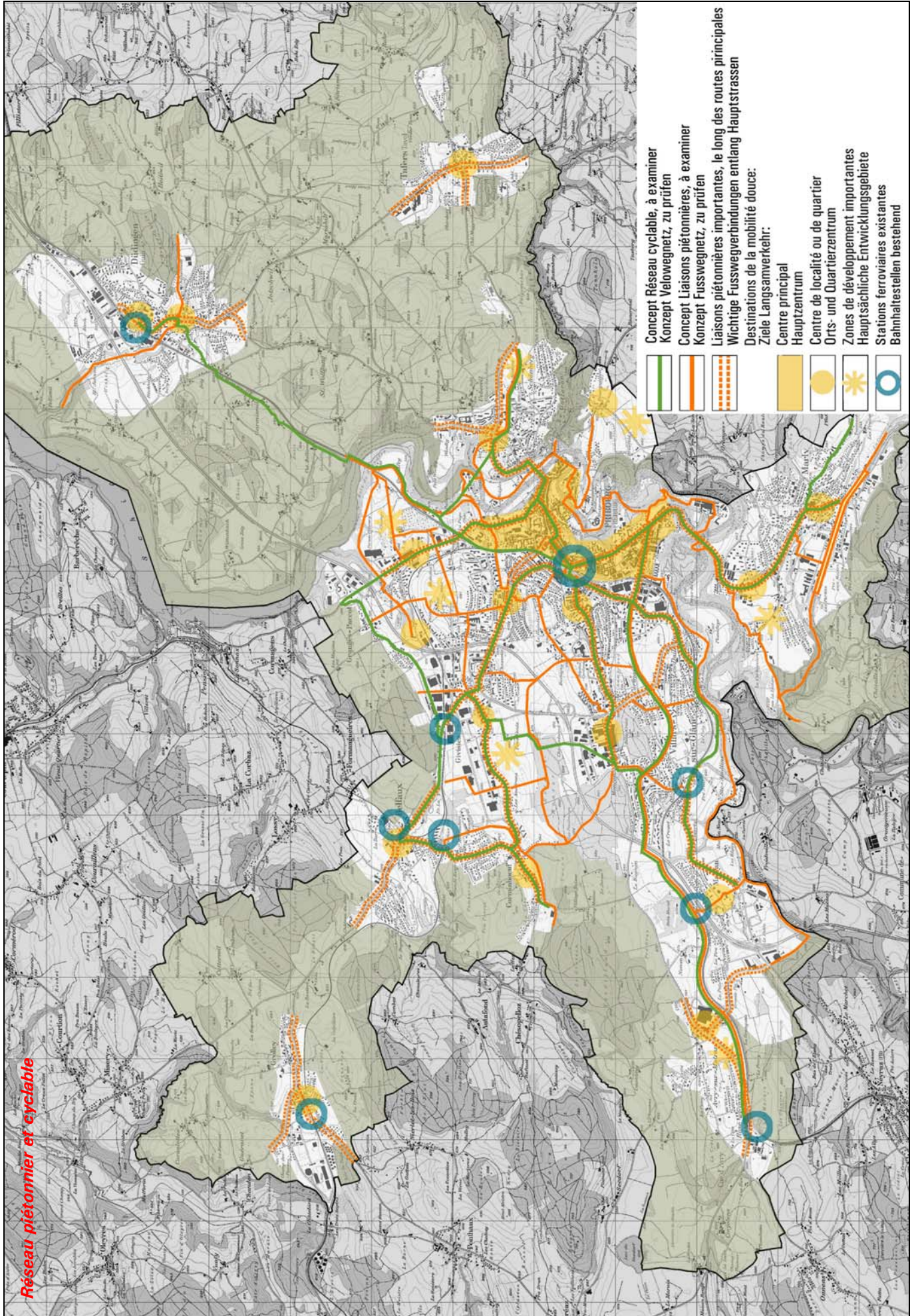


Réseau cyclable

La promotion de la circulation à vélo est confrontée aux limites topographiques. Il existe toutefois un potentiel d'extension considérable, notamment parce qu'une grande partie de la zone urbanisée se trouve dans un rayon de 3 à 4 km, ce qui correspond à une distance courante pour les vélos. En tenant compte des lieux de départ et de destination ainsi que de la topographie, un réseau radial s'organise autour du centre de la ville de Fribourg. Les points de départ sont Düdingen, Marly, Avry, Corminboeuf et Granges-Paccot. La liaison Schönberg - Parc de la Poya est liée à la construction du pont de la Poya, lequel permettrait de mieux relier ce grand quartier d'habitations au centre de la ville. Ce réseau vise notamment le trafic pendulaire et le trafic dû aux loisirs.

Réseau piétonnier

En partant des mêmes lieux de départ et de destination, un réseau piétonnier plus fin parce que soumis à d'autres conditions se met en place. Ce dernier s'oriente principalement sur les besoins piétonniers locaux.



4.6 Urbanisme

Mise en œuvre de la conception directrice

Les interventions en milieu urbain se concentrent sur la création de synergies entre les nouvelles zones de construction et les quartiers existants, sur la valorisation des zones urbanisées jusque là sous-dotées ainsi que sur la création d'un réseau significatif de routes et de chemins. A moyen terme, il s'agira également d'intégrer l'autoroute à l'espace urbain.

Zones urbaines stratégiques

Les zones urbaines stratégiques englobent les grands pôles de développement ainsi que les zones à valoriser ou à restructurer. S'y ajoutent

les zones centrales qui, en plus de leur signification fonctionnelle, jouent un rôle important dans l'identité spatiale des secteurs.

Nouvelles zones de construction : Ces nouvelles zones doivent être construites dans le cadre d'un processus de développement coordonné. Il faut à ce titre introduire une procédure de contrôle de la qualité et garantir un management constant du processus. En raison de leur taille et de leur problématique, cela concerne notamment les secteurs suivants : Toutvent, Torry, Champ des Alouettes, Petit-Schönberg, Bourguillon, Grand-Pré, Pré aux Moines, Matran-Ouest, Matran Grand Fin, Avry-Bourg et Düdingen-Birch.

Valorisation et restructuration des quartiers : Le besoin de valoriser et de restructurer tient aux déficits urbanistiques de certains quartiers existants et aux pressions nées de l'émergence de nouveaux quartiers plus récents. On peut envisager pour ces quartiers les mesures suivantes : introduction de la densification, valorisation et la construction de nouveaux espaces routiers et de nouvelles places, restructuration de secteurs de quartier par la construction, amélioration de la circulation piétonnière, accroissement de la sécurité sur les routes, offre plus diversifiée de zones vertes et d'équipements sociaux. En dehors des zones d'habitations il faut également valoriser les zones de travail (Moncor, Givisiez).

Il faut accorder la priorité à la revalorisation des zones, qui ont une forte densité urbaine. Les nuisances possibles – notamment dues à l'accroissement de la circulation - peuvent être atténuées par des mesures d'accompagnement ou par une utilisation des synergies existantes.

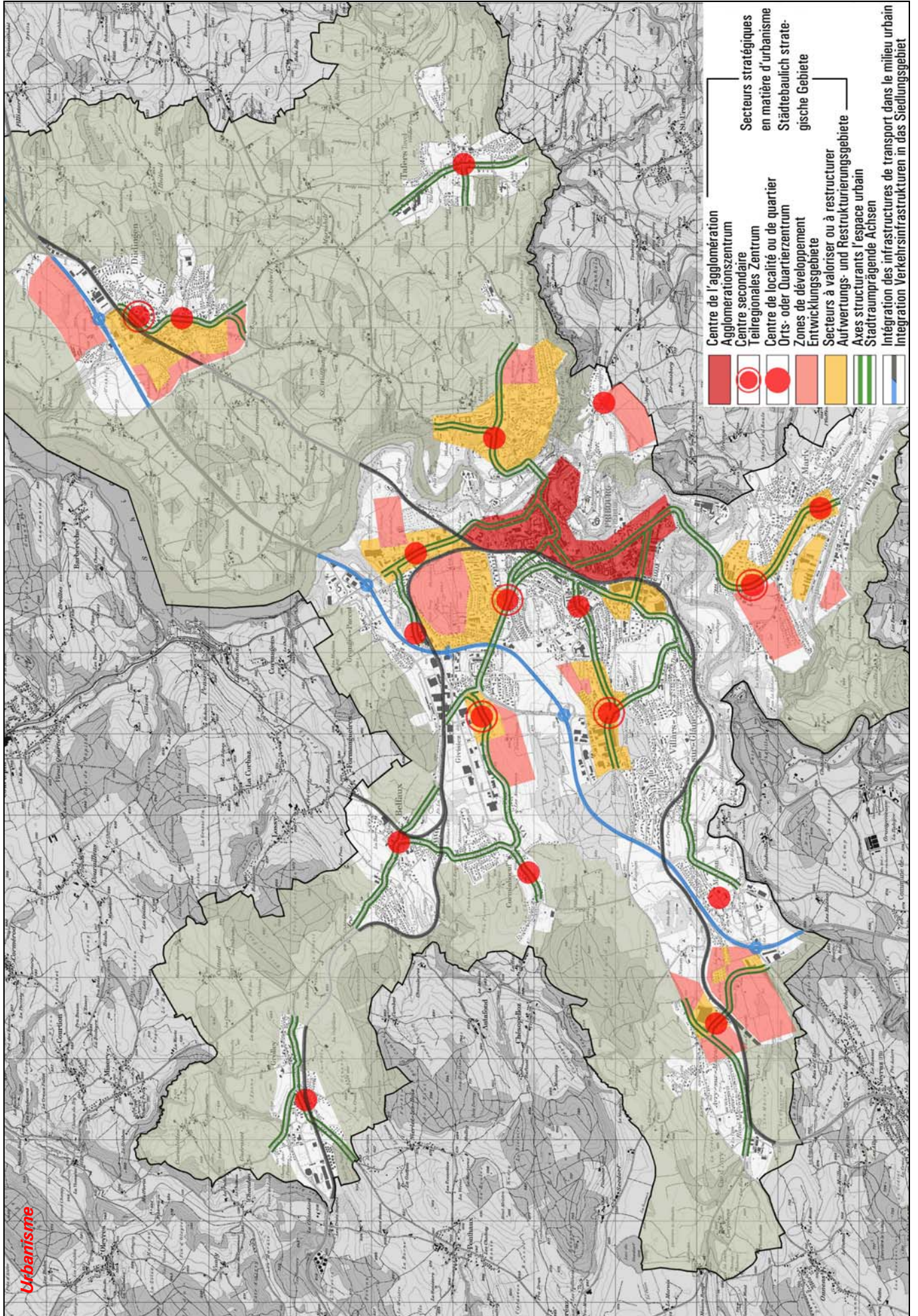
Centre principal, centres de village ou de quartier : La valorisation urbanistique des zones centrales exige l'introduction d'une planification urbaine dans le but d'intégrer les nouvelles constructions à l'espace bâti et de valoriser l'espace public.

Valorisation espace routier

Les voies de communication historiques constituent les liaisons naturelles entre certains secteurs périphériques et certains secteurs centraux, qui supportent une forte surcharge routière. Leur valorisation peut contribuer de façon décisive à une amélioration de la qualité de vie.

Intégration urbaine des infrastructures de transports

Pour intégrer l'autoroute à l'espace urbain, des mesures telles que la construction de galeries, de ponts et d'ouvrages de protection contre le bruit sont à examiner à moyen terme. A la protection contre le bruit s'ajoutent pour les voies de chemin de fer la mise en place de passages pour les piétons et les cyclistes.



Plan cadre 2020

Le Plan cadre présente une concrétisation possible des idées directrices et des concepts. Son caractère est exclusivement illustratif.

Notes explicatives concernant le contenu du plan:

Affectation

Pôles d'habitation, pôles d'activité et pôles d'affectation mixte. Zones qui, en raison de leur importance ou de leur situation, représentent un intérêt général pour l'agglomération. Le présent plan propose une répartition possible sans engagement formel.

Autres extension du milieu bâti. Zones localement identifiables pour le développement du milieu bâti.

Définition de l'affectation au niveau local. Marge de manœuvre pour le milieu bâti entre zone urbanisée et paysage au niveau local.

Espaces paysagers, zones agricoles. Espaces de grande échelle définis par les caractéristiques paysagères marquantes.

Importantes zones paysagères structurantes. Espaces paysagers et réserves naturelles d'importance régionale et suprarégionale. L'objectif est de les conserver, de les valoriser et d'en renforcer le rôle d'espace de loisir.

Surfaces vertes structurant le milieu bâti. Le présent plan propose une répartition possible sans engagement formel.

Circulation

Autoroute, réseau routier primaire et réseau routier secondaire. Réseaux conformes au "Projet général" de la CUTAF.

Lignes ferroviaires, étude de faisabilité. L'étude de faisabilité a pour objectif de renforcer l'intégration des chemins de fer au trafic régional.

Projets de route. Projets de nouvelles constructions selon le Service des ponts et chaussées.

Projet ferroviaire. Projets CFF.

Concept Réseau cyclable. Tracés souhaités pour le réseau cyclable. Les tracés et les mesures doivent être définis dans le cadre de la planification régionale du réseau.

Concept Liaisons piétonnières. Tracés souhaités pour la circulation piétonnière. Les tracés et les mesures doivent être définis dans le cadre de l'aménagement local.

Urbanisme












Axes structurant l'espace urbain. Eléments de structure urbaine importants. Leur valorisation urbanistique et gestionnaire est envisagée.

Valorisation des quartiers, restructuration. Les zones comportant des déficits structurels ainsi que les zones dont la restructuration est liée aux pôles de développement.










Valorisation des zones centrales. Zones centrales des différents secteurs, généralement des zones centrales selon le plan d'aménagement local. Les périmètres doivent être vérifiés localement.

Plan cadre 2020


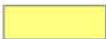
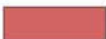
Affectation / Nutzung

	Pôle d'habitation Schwerpunkt Wohnnutzungen	
	Pôle d'activité Schwerpunkt Arbeitsnutzungen	
	Pôle d'affectation mixte Schwerpunkt Mischnutzungen	
	Autres extensions du milieu bâti: Andere Erweiterungen des Siedlungsgebietes:	- Habitation - Wohnen
		- Activités - Arbeiten
		- Affectation mixte - Mischnutzung
	Définition de l'affectation au niveau local Nutzungsbestimmung auf lokaler Ebene	
	Forêt Wald	
	Espaces paysagers et zones agricoles Landschaftsräume, Landwirtschaftszonen	
	Importantes zones paysagères structurantes Wichtige strukturierende Landschaftsbereiche	
	Surfaces vertes structurant le milieu bâti Siedlungsstrukturierende Grünflächen	

Circulation / Verkehr

	Autoroute, jonction existante Autobahn, Anschluss bestehend
	Autoroute, jonction prévue Autobahn, Anschluss vorgesehen
	Réseau routier primaire Hauptstrassennetz
	Réseau routier secondaire Nebenstrassennetz
	Ligne ferroviaire Bahnlinie
	Projets de route Strassenprojekte
	Projet ferroviaire Bahnprojekt
	Concept Réseau cyclable Konzept Velowegnetz, zu prüfen
	Concept Liaisons piétonnières Konzept Fusswegnetz, zu prüfen

Urbanisme / Städtebau

	Axes structurant l'espace urbain Stadtraumprägende Achsen
	Valorisation des quartiers, restructuration Quartieraufwertung, Restrukturierung
	Valorisation des zones centrales Aufwertung Zentrumsgebiete