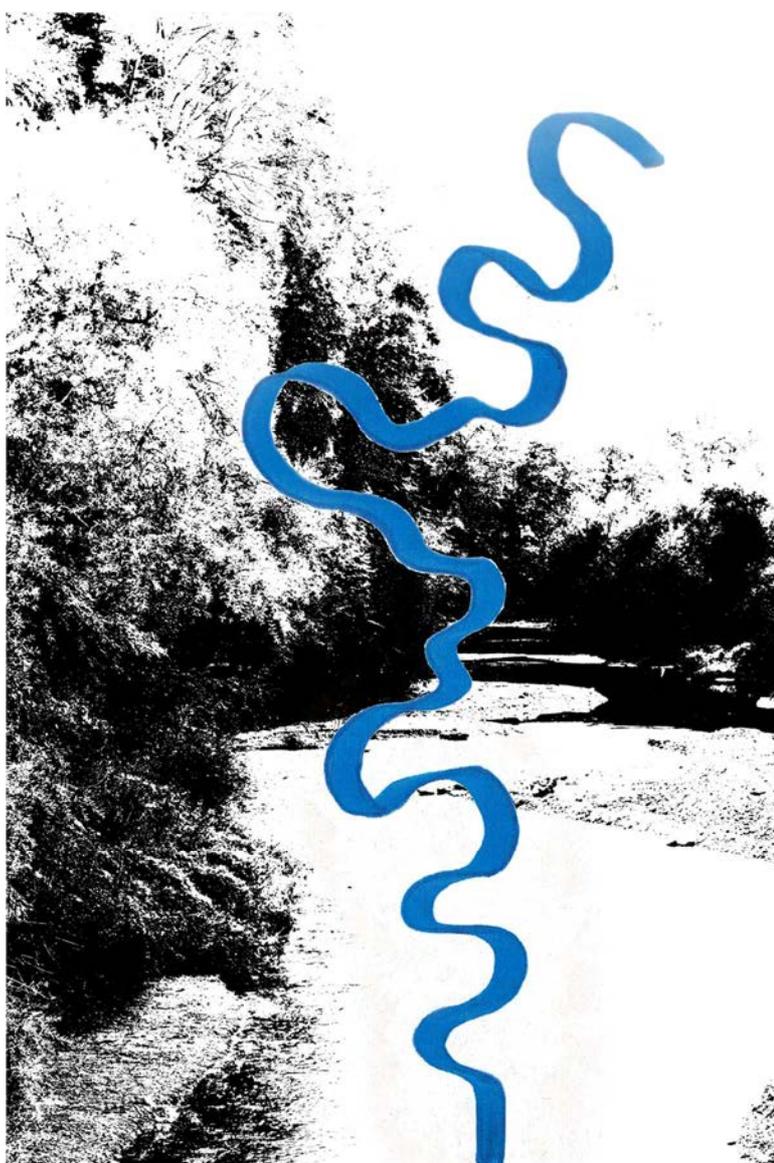


SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL

VERS UN DEVELOPPEMENT HARMONIEUX ET IDENTITAIRE DU DISTRICT DE LA SARINE



UNE VISION COMMUNE

Les années à venir seront déterminantes pour le développement territorial de notre district. En février 2017, la Conférence régionale a lancé le projet d'un Schéma directeur pour la Sarine, afin de synthétiser les efforts de tous les acteurs concernés en une vision commune.

Nous sommes très heureux de partager cette vision qui guidera notre action et nous permettra de faire entendre notre voix à l'échelle cantonale, entre autres dans la consultation sur le nouveau Plan directeur. Dans ce dossier, le district part donc bien armé: sa vision politique concertée, structurée et évolutive lui donnera l'occasion de faire valoir ses atouts. C'est un avantage considérable qui marque également la capacité de la Sarine à unir ses forces pour répondre aux grands enjeux du présent et de l'avenir.

Ce document de synthèse servira, ces prochaines années, de feuille de route dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité, du développement économique et de l'environnement, entre autres. Il marque une étape de réflexion importante dans le district, en synthétisant plusieurs études menées ces dernières années autour de problématiques sensibles pour l'avenir de notre district: croissance démographique, aménagement du territoire, besoins en zones à bâtir, transports, organisation médico-sociale, cycles d'orientation.

POINTS FORTS

D'un point de vue thématique, ce Schéma directeur s'arrête, sans surprise, sur les domaines de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement. Au vu du contexte dans lequel il s'inscrit – révision du Plan directeur cantonal – il s'agit du contenu minimum exigé pour des plans directeurs régionaux. D'autres thèmes traditionnels ont également été traités: le développement économique, le tourisme, la nature.

Le renforcement de la cohérence et de la structuration du réseau de transports dans le district est sans conteste un des enjeux et des points forts de la réflexion. Les chapitres consacrés au tourisme, à la nature et aux paysages montrent aussi les nombreux atouts et richesses de la Sarine.

Enfin, évidemment, ce Schéma directeur n'est pas seulement important pour le développement territorial, mais également pour le développement économique de notre région et, partant, de notre canton: les futures zones d'activités d'importance régionale y sont évidemment traitées.

Tant dans ce domaine que dans celui de la mobilité, nous avons cherché un équilibre dans le difficile défi de prioriser des projets tout en rendant compte de la très grande diversité au sein du district.

UN DISTRICT CLE

Ce Schéma régional était rendu d'autant plus nécessaire par la structure complexe de notre district et par son importance dans le canton. Il est le plus peuplé des sept et l'un des plus complexes sous l'angle institutionnel en ce qui concerne la coordination des tâches de développement régional. Avec ses cinq grandes zones de collaborations – Haute Sarine, Gubloux, Sarine Ouest, Sarine Nord et Grand Fribourg – et des espaces fonctionnels dont le périmètre ne correspond pas aux découpages administratifs traditionnels, il nécessite plus qu'aucun autre des visions à long terme et une approche de développement coordonnée.

L'ossature de la Sarine s'articule ainsi toujours plus autour de périmètres concentriques, s'emboîtant à la manière des fameuses «poupées russes», à savoir: l'agglomération fonctionnelle (dont le territoire s'étend sur trois districts); le district proprement dit; l'agglomération politique (ou Agglo); l'agglomération dite compacte; et la Ville de Fribourg. Cette dernière est par ailleurs la capitale du canton et le siège du gouvernement cantonal, deux faits qui ne sont pas sans incidence sur les politiques sectorielles du district.

La Conférence régionale avait également la volonté, avec ce Schéma directeur, de clarifier les volontés au sein du district. Dans un contexte où les besoins et les attentes des communes de l'Agglo ont pu être pris en compte au sein d'un Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) reconnu et adopté, il était important de considérer également les réalités et les projets des communes situées hors de son périmètre, afin de trouver une articulation entre communes de l'Agglo et communes hors de l'Agglo, articulation cohérente permettant de renforcer une identité commune.

Nous avons pu nous appuyer sur l'énorme travail réalisé par les communes pour l'élaboration de ce PA3. Le Schéma directeur ne remet ainsi pas en question ses objectifs et les mesures qui y sont décrites. Il s'appuie au contraire sur ces intentions dans le but de les prolonger et de les décliner à l'échelle de tout le district.

Pour toutes ces raisons, nous sommes très heureux de pouvoir présenter cet instrument. Il est le résultat visible de l'effort fourni par les communes, l'Agglomération, la Conférence régionale et la Préfecture pour dessiner l'avenir à l'échelle de notre district.

Carl-Alex Ridoré

Préfet de la Sarine et Président du Comité de pilotage

Sommaire

Avant – Propos	1
Sommaire	4
Tables des Matières	5
1. Introduction	7
2. Domaines d'Aménagement : Portraits et Propositions	13
3. Synthèse : Récapitulatif des Propositions et Tableaux d'Objectifs	58
4. Conclusion et Consultation	59
Remerciements	60
5. Bibliographie et Abréviations	62

Table des Matières

Avant – Propos	1
Sommaire	4
Tables des Matières	5
1. Introduction	7
1.1. Préambule	7
1.2. Objectifs de l'étude	8
1.3. Méthodologie	9
1.3.1. Organisation	9
1.4. Approches et Attitude	11
2. Domaines d'Aménagement : Portraits et Propositions	13
2.1. Urbanisation	13
2.1.1. Evolution d'un phénomène	13
2.1.2. Outils légaux et organismes	14
2.1.3. Densification	14
2.1.4. Densification et PA3	15
2.1.5. Structure du district	15
2.1.6. Proposition : Polarités	17
2.1.7. Proposition : Infrastructures et équipements	21
2.1.8. Proposition : Coopératives d'habitations	22
2.1.9. Proposition : Commission d'accompagnement	25
2.2. Mobilité	26
2.2.1. Evolution de la mobilité et des transports en Suisse	26
2.2.2. Outils légaux et organismes	27
2.2.3. Entre moyens et motifs de déplacement	28
2.2.4. Mobilité et PA3	29
2.2.5. Propositions	30
2.3. Développement économique	33
2.3.1. Contexte	33
2.3.2. La Nouvelle Politique Régionale (NPR)	34
2.3.3. Quelques exemples de projets sur le district de la Sarine	35

2.3.4. District de la Sarine : accessibilité et intégration	36
2.3.5. Potentiel de développement	37
2.3.6. Propositions	38
2.4. Nature et Paysage	43
2.4.1. Les notions de nature et de paysage : une introduction	43
2.4.2. Le paysage suisse et fribourgeois : gestion et protection	44
2.4.3. District de la Sarine : diversité paysagère à préserver	45
2.4.4. Eléments paysagers protégées : Biotopes, inventaires et réseaux	48
2.4.5. Propositions	50
2.5. Tourisme	54
2.5.1. Contexte touristique : d'hier à aujourd'hui	54
2.5.2. Outils législatifs, gestion et organismes	55
2.5.3. Potentiel touristique en Sarine	55
2.5.4. Le tourisme de demain	56
2.5.5. Propositions	56
3. Synthèse: Récapitulatif des Propositions et Tableaux d'Objectifs	58
4. Conclusion et Consultation	59
4.1. Conclusion	59
4.2. Mise en consultation	59
Remerciements	60
5. Bibliographie et Abréviations	62
5.1. Documents consultés	62
5.2. Sources d'informations territoriales	65
5.3. Sites internet des communes	65
5.4. Sites internet des organismes	66
5.5. Abréviations	67
5.6. Note de fin de page	68

1. Introduction

1.1. PREAMBULE

Le district de la Sarine est l'un des sept districts constituant le canton de Fribourg. Il est situé sur le Plateau suisse, le long de la ligne ferroviaire reliant Bern et Lausanne ou, à plus large échelle, sur l'axe stratégique Zürich-Genève. Son chef-lieu, Fribourg, est également le chef-lieu cantonal, ouverte à la fois sur la suisse romande et sur la suisse alémanique. Cette position fait de la Sarine un district riche en termes de dynamisme, d'accueil, de diversité, de culture, d'ouverture d'esprit.

Le contexte actuel appelle les communes à porter une réflexion dépassant leurs frontières administratives et encourageant une vision et une planification du territoire à une échelle régionale. Les différents districts du Canton ont désormais compris et intégré les enjeux et l'importance d'une telle approche, que leur planification régionale ait déjà été établie ou qu'elle ne soit encore qu'à l'étape de gestation.

Ces régions historiques se doublent d'espaces fonctionnels à l'importance croissante, mais dont le périmètre ne correspond pas aux découpages administratifs traditionnels. Le centre cantonal n'échappe pas à la règle puisque son agglomération fonctionnelle s'étend sur trois districts : La Sarine, La Singine et la Lac.

Le visage du district de la Sarine est marqué par la présence de l'agglomération de Fribourg et par son attractivité : pôles d'emplois, qualité du réseau de transports publics, offre en services et en infrastructures, patrimoines culturel et historique, quartiers résidentiels de qualité, proximité de l'autoroute, accessibilité à des milieux naturels variés.

Le district de la Sarine est aussi le plus densément peuplé du Canton ainsi que celui qui présente les typologies de communes les plus diverses.

Historiquement, on y différencie cinq grandes zones de collaborations : Haute Sarine, Gibloux, Sarine Ouest, Sarine Nord et Grand Fribourg. Le « Plan de fusion de la Sarine de 2013 » proposait de faire un pas de plus dans cette direction. Depuis, trois projets de fusions ont abouti (Belfaux, Corminboeuf, Gibloux). Il a donc permis aux communes d'approfondir les réflexions quant à leur identité, leurs intérêts communs, leurs complémentarités, leurs différences.

De cette proposition se lit encore une structure qui se rapproche de celle décrite précédemment, avec 5 régions se greffant l'une sur le noyau de la ville de Fribourg, les quatre autres sur 4 axes de circulation forts rayonnant au-delà du district. Cette lecture émane donc d'une logique de collaboration et d'une structure déjà présentes.

La Conférence régionale pour des infrastructures régionales et un développement régional coordonné (CRID) est à l'origine de nombreuses collaborations fructueuses sur le district, dont les deux plus importantes sont l'association des CO et le réseau santé Sarine. C'est également dans cette volonté d'un développement cohérent que la CRID a soutenu le Schéma directeur. Une approche nouvelle se dessine dans laquelle des synergies et des collaborations plus étroites encore sont possibles.

C'est dans ce contexte qu'en février 2017, le Comité de pilotage de la Conférence régionale adhère au projet d'un Schéma directeur pour le district de la Sarine permettant d'intégrer les efforts épars des acteurs concernés au sein d'une vision commune.

Le Schéma directeur du district de la Sarine est un document qui, en un premier temps, cherche à répondre à quatre objectifs :

1.2. OBJECTIFS DE L'ETUDE

1. Dans un contexte où les besoins et les attentes des communes de l'Agglo ont pu être pris en compte au sein d'un plan d'agglomération (PA3) reconnu et adopté par le canton de Fribourg, il importe de également de considérer les réalités et de **mettre en valeur** les projets des communes situées hors de l'agglomération.
2. Au sein d'un district où le poids des projets de l'Agglo est incontestable et où les typologies de communes sont particulièrement diversifiées, il s'agit de trouver une « articulation entre communes de l'Agglo et communes hors de l'Agglo » permettant davantage de cohérence et renforçant une **identité commune**.
3. A l'aube de la consultation du nouveau Plan directeur cantonal, le district de la Sarine souhaite se doter d'une réflexion commune et d'une vision forte, autrement dit d'un « outil » d'**accompagnement** lui permettant de se positionner face à ce nouveau Plan directeur cantonal, de valoriser ses atouts et de revendiquer le rôle qu'il lui revient à l'échelle du Canton.

4. Enfin, si le Schéma directeur cherche à apporter de la **cohérence** en traçant les lignes directrices de son développement futur, cette approche pose les bases d'un futur Plan directeur régional, si tels étaient les exigences du Canton ou les vœux du Comité de pilotage de la Conférence régionale.

1.3. METHODOLOGIE

1.3.1. ORGANISATION

Pour mener à bien cette étude, le Comité de Pilotage de la Conférence régionale a assuré le suivi des travaux. Il a d'autre part mandaté le bureau Urbasol SA, à Givisiez, accompagné de la Préfecture et d'une Commission technique.

Le travail et les réflexions se sont structurés et organisés autour de deux grandes étapes :

1. La recherche d'informations et de données permettant d'établir un état des lieux ;
2. Les réflexions et les discussions accompagnées par le Comité technique qui ont abouties à la formulation de pistes et de propositions.

Des approches différenciées ont été utilisées pour traiter des communes faisant partie de l'Agglomération et des communes situées hors de l'Agglomération.

Ainsi, pour les données concernant l'**Agglomération**, le PA3 a été consulté et pris en compte, et les responsables des départements d'urbanisme et de mobilité de l'Agglo ont été rencontrés.

L'agglomération de Fribourg, appelée communément « Agglo », est donc pourvue d'un « projet d'agglomération » très élaboré, le PA3, qui a valeur de Plan directeur régional au sens de la LATeC. Ce plan a pris naissance et s'est construit au travers des PA1 et PA2. D'importantes ressources en termes de finances, de compétences et de mobilisation de différents acteurs ont permis d'élaborer au fil du temps un projet conséquent et en constante évolution.

Le Schéma directeur ne remet pas en question le PA3, ses objectifs et les mesures qui y sont décrites. Il s'appuie au contraire sur ses intentions dans le but de les prolonger et de les décliner à l'échelle du district.

Pour **les autres communes**, un état des lieux a été effectué, établi à partir de statistiques officielles et d'entretiens. Pour chaque commune, les données récoltées ont été synthétisées et illustrées au travers de fiches respectives et disponibles en annexe (annexe II).

Des entretiens avec différents organismes et services ont complété et étoffé ces informations : Union Fribourgeoise du Tourisme, Fribourg Tourisme et Région, Services des constructions et de l'aménagement, Service Nature et Paysage, Service de la Mobilité, Service du sport, Département mobilité de l'Agglomération de Fribourg, Département urbanisme de l'Agglomération de Fribourg, Promotion économique cantonale, le Réseau Santé de la Sarine, Association du cycle d'orientation de la Sarine-Campagne et du Haut-Lac français, Pro vélo, Mobilité piétonne suisse.

Différentes études effectuées en parallèle à l'échelle du district ont été consultées. Pour n'en citer que quelques exemples, l'étude démographique de Mme Wanders (2016), le plan de fusion du district de la Sarine 2013, le PA3 (2016), l'étude P+R de Team+ (2012), les groupes de travail mobilité, et différents rapports d'activités.

Enfin, une importante documentation a nourri les réflexions du bureau Urbasol ainsi que du Comité accompagnant le projet. La liste des ouvrages, articles, références et des sites consultés est disponible sous le chapitre 4.

Les **propositions** développées dans cette études sont présentées sous les différents thèmes de l'aménagement du territoire soit : l'urbanisation, la mobilité, la nature et le paysage, l'économie et le tourisme. Ces thèmes correspondent à ceux traités au sein du PA3, hormis pour le tourisme. Le Schéma directeur a choisi toutefois d'y consacrer un chapitre.

Ces propositions sont synthétisées au sein d'un tableau sous le chapitre 3. Trois cartes de synthèse, urbanisation, mobilité, nature et paysage, les illustrent respectivement au terme de chacun de ces chapitres.

Les propositions ainsi décrites émanent d'une approche où des polarités sont recherchées. Pour se faire, une classification de communes a été établie dont la méthodologie est présentée en annexe I.

Le document annexé au présent rapport détaille la méthodologie ayant permis de proposer des polarités. Les annexes II et III comportent respectivement les fiches de communes et les fiches des zones d'activités pour les communes hors agglomération. Le chapitre IV reprend les différentes cartes présentées dans le rapport en pleine page. Les chapitres V et VI proposent quelques définitions et liens permettant d'approfondir les thématiques présentées dans le rapport. Une dernière annexe contient la liste des fiches de projets inscrites au Plan directeur cantonal.

1.4. APPROCHES ET ATTITUDE

Le Schéma directeur n'a pas pour objectif de réinventer l'aménagement du territoire ni de répondre aux demandes locales, mais d'apporter de la cohérence à l'échelle du district concernant les différents domaines de l'aménagement du territoire.

Pour ce faire, le Schéma directeur se dote de trois approches : mettre en valeur - préserver et maintenir – requalifier et compléter.

METTRE EN VALEUR

Le district de la Sarine bénéficie de nombreux atouts et potentiels, qu'il s'agisse d'infrastructures culturelles et sportives, d'offres en transports publics ou de milieux naturels. Toutefois ces éléments ne sont pas toujours connus et considérés à leur juste valeur. Le Schéma directeur s'applique à mettre en valeur les atouts du district au vue des différents thèmes abordés.

PRESERVER ET MAINTENIR

Les potentiels et les atouts identifiés doivent être avant tout préservés et maintenus. C'est notamment le cas des paysages, des milieux naturels, des surfaces agricoles de qualité et des espaces verts. La Sarine, ses berges, ses falaises et les cordons boisés qui l'accompagnent participent à la fois à **l'identité du district** et à sa structure (zone urbanisées, axes de transports, etc.). Il s'agit de trouver le juste équilibre pour à la fois mettre en valeur ces lieux et préserver les milieux particulièrement sensibles.

REQUALIFIER ET COMPLETER

Dans un contexte où le réflexe de densification est acquis et où il rime souvent avec rentabilité, il convient d'être particulièrement attentif afin d'intervenir au sein du tissu construit avec **tact et sensibilité**. Les interventions s'attachent prioritairement à requalifier et à compléter l'existant.

Pour accompagner ces approches, les mots-clés placés au cœur de la démarche sont cohérence, communication et accompagnement.

COHERENCE

L'agglomération bénéficie d'une stratégie et d'un outil afin de gérer son territoire (PA3). Pour les communes situées hors de l'Agglo, la situation est toute autre. Elles entretiennent certaines collaborations avec des communes voisines mais sur des thématiques précises uniquement (cercles scolaires, pompiers, etc.). Le Schéma directeur cherche à apporter davantage de cohérence sur l'ensemble du district au travers d'une vision commune et cohérente. Dans ce même esprit, une **articulation** entre communes de l'Agglo et communes hors Agglo est à trouver.

COMMUNICATION

Pour favoriser cohérence et collaboration, pour renforcer une vision, une identité commune, il est indispensable d'informer, mais également d'écouter et de concerter. Soigner la communication sous toutes ses formes et de façon régulière permet à l'ensemble des organes et des personnes concernés de comprendre les objectifs d'un projet, de les intégrer, de les faire évoluer.

ACCOMPAGNEMENT

Si l'aménagement du territoire est longtemps resté une préoccupation adressée à une échelle communale, aujourd'hui, réalités et projets de fusion poussent les communes à réfléchir bien au-delà de leurs limites communales. Cette approche nouvelle est exigeante. Elle mérite un accompagnement et des ressources adéquates en termes de conseils.

2. Domaines d'Aménagement : Portraits et Propositions

2.1. URBANISATION

2.1.1. EVOLUTION D'UN PHENOMENE

L'urbanisation définit le processus selon lequel un espace rural se transforme en espace urbain (Baud et al, 2013). La plupart du temps, l'urbanisation fait référence « au phénomène démographique se traduisant par une tendance à la concentration de la population dans les villes » (Larousse, 2017). Le terme a ainsi été davantage utilisé depuis la fulgurante urbanisation qui s'est opérée avec la révolution industrielle.

Évaluée à environ 5% au début du XIX^{ème} siècle, la population urbaine mondiale a dépassé le seuil des 50% en 2008, selon la Banque Mondiale. En 2016, près de trois habitants suisses sur quatre vivaient en zone urbaine (figure 1).

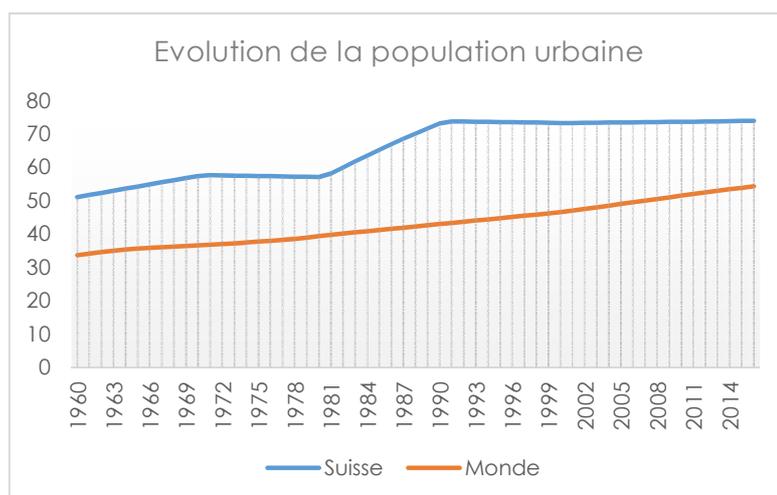


Figure 1: Evolution de la part de la population urbaine (BM, 2017)

L'urbanisation se traduit souvent par une croissance des villes en surface plus rapide qu'en population, ayant pour conséquence un étalement urbain. Cette dilatation du centre urbain donne lieu à un polycentrisme, soit la multiplication de centres secondaires. A l'échelle du district de la Sarine, il est possible d'observer ce phénomène, avec le centre urbain qu'est la ville de Fribourg, et les noyaux qui y sont rattachés que sont les autres communes de l'agglomération fribourgeoise. Divers phénomènes découlent de cet étalement, dont une disparité spatiale grandissante entre lieu de résidence et lieu de travail, des problèmes de trafic pendulaire, une ségrégation socio-spatiale, un mitage du territoire, etc.

Pour lutter contre ces problématiques, divers outils dont des outils légaux sont mis en place par les autorités afin de tendre vers des modèles de villes plus durables et plus compactes.

2.1.2. OUTILS LEGAUX ET ORGANISMES

Sur le canton de Fribourg, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) coordonne l'aménagement du territoire au travers de différents services, dont six lui sont rattachés : Service des constructions et de l'aménagement (SeCA), Service des ponts et chaussées (SPC), Service de la mobilité (SMo), Service de l'environnement (Sen), Services des bâtiments et Service de la nature et du paysage (SNP).

La loi sur l'aménagement du territoire (LAT) adoptée en 1979, mentionne déjà une utilisation mesurée du sol, un développement harmonieux du territoire et la protection de la nature. La révision partielle de la LAT en 2013 et son application en 2014 renforcent ces objectifs (densification, lutte contre le mitage du territoire). Au niveau cantonal, la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) reprend les objectifs fédéraux. Elle est accompagnée par le règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC) qui permet la mise en œuvre de ces objectifs dans le canton de Fribourg.

2.1.3. DENSIFICATION

La ville peut, au sein d'un tissu bien géré et dense, proposer une réelle qualité de vie alliant croissance économique et respect de l'environnement. La ville durable idéale est compacte, peu gourmande en énergie, respectueuse du patrimoine. Elle tend vers la préservation d'espaces verts, la mixité fonctionnelle et sociale, l'efficacité des transports, une stratégie en termes d'infrastructures, le développement d'éco-quartiers, etc.

Forcées par la LAT révisée, mais aussi conscientes des enjeux, les autorités politiques intègrent et accompagnent cette nouvelle approche qui consiste à penser et à agir en termes de densification, notamment au travers de documents guides et/ou illustratifs. Le Conseil fédéral a publié un rapport en 2017 expliquant *Comment encourager la densification des constructions dans les centres urbains*. Autre publication disponible en ligne *Les enjeux du développement vers l'intérieur* (DAEC, DDTE et DEET, 2016). Ce document résulte de la collaboration entre les trois cantons de Fribourg, Neuchâtel et du Valais.

Un groupe d'experts propose *MétamorphHouse*, une stratégie de densification par la transformation des maisons individuelles. La Confédération met à disposition un rapport sur la mise en œuvre pilote à Villars-sur-Glâne.

L'ASPAN propose un site dédié intégralement à la densité, où il est possible de trouver, entre autres, de nombreuses références bibliographiques, des exemples ou encore des modèles de calculs. Ce ne sont là que quelques exemples des différents outils disponibles pour mettre en œuvre une stratégie de densification à différentes échelles (pour plus d'informations, voir chapitre 5 et annexe VI).

2.1.4. DENSIFICATION ET PA3

Au sein du PA3, l'agglomération de Fribourg privilégie une stratégie de densification et de développement par axes. Celle-ci favorise une densité accrue dans les secteurs déjà bâtis ou prévus à cet effet, en tenant compte des axes de transports, mais aussi du développement des services, de l'augmentation de la population et des emplois, du maintien de la qualité de vie, de la création d'espaces verts et de la protection du patrimoine. Hors agglomération, la situation ne demande pas moins une minimisation des emprises au sol, mais différente. Si les principes généraux de l'urbanisation compacte restent les mêmes, il importe de tenir compte de sensibilités et de situations particulières.

2.1.5. STRUCTURE DU DISTRICT

Le district de la Sarine présente une répartition caractéristique et intéressante sur plusieurs plans, qu'il s'agisse des secteurs urbanisés, des axes de transports principaux, des infrastructures, des éléments naturels, paysagers ou patrimoniaux.

Au sein de l'agglomération de Fribourg

L'agglomération de Fribourg proprement dite est composée d'un périmètre d'urbanisation (PA3) et d'un « solde » de surfaces construites peu denses et de surfaces agricoles. **Le PA3 propose une stratégie de développement par axes.**

Le long de ces axes, il est possible de distinguer un noyau fort, la ville de Fribourg, puis plusieurs autres noyaux intimement liés au réseau de transports. Un bon nombre de ces « noyaux secondaires », prennent place en périphérie de la ville, en continuité du tissu construit. D'autres s'inscrivent plus à distance du noyau principal, il faut traverser un secteur agricole pour y accéder.

Dès lors leur localisation et leur « statut » au sein de l'Agglo sont un peu différents en termes de perception.

Ces « noyaux secondaires » jouent un rôle stratégique en termes d'articulation entre la ville de Fribourg elle-même, autrement dit le cœur de l'agglo, et les communes à caractère rural situées hors de l'agglomération.

Ces noyaux secondaires font face à des problématiques semblables liées aux entrées dans le Centre cantonal : congestions sur les routes d'accès au centre lors heures de pointes, demande croissante en stationnement, pression sur l'immobilier pour la construction autant de bureaux et d'infrastructures que de résidences. Ces défis font partie intégrante de la stratégie du PA3.

Le noyau même de la ville de Fribourg étant densément construit, ce sont ces noyaux secondaires qui ont accueilli, au fil du temps, de vastes zones d'activités, des centres commerciaux conséquents ainsi que les projets pour de grandes infrastructures. Situées au sein de l'agglo, en frange du noyau central et autour d'axes de transport majeurs, ils absorbent considérablement le dynamisme et les effets que suscitent le centre et l'attrait du centre.

Au-delà du périmètre de l'Agglo

Au-delà du périmètre de l'Agglo, cette composition se poursuit bien que les noyaux urbanisés soient souvent de moindre importance. Le maillage lui aussi est différent puisqu'il laisse place à de vastes territoires agricoles et forestiers entre les villages répartis sur l'ensemble du territoire.

Une concentration de ces « noyaux » est observée le long des 4 axes de transport forts que sont les axes ferroviaires reliant Berne et Lausanne, l'autoroute A12 en direction de Bulle et de la Riviera, ainsi que les lignes de train vers Payerne et vers Morat, Neuchâtel.

Un axe traversant la Haute Sarine pour rejoindre Bulle par La Roche structure lui aussi le territoire. Il draine à lui seul une population importante issue de cette région. Il dessert plusieurs anciens villages, aujourd'hui fusionnés, et plusieurs entreprises locales (ZACT) un peu éparpillées le long des voies de circulation.

Ces 4 axes témoignent du rayonnement du district vers l'extérieur de ses frontières et dans toutes les directions, vers la Suisse alémanique comme vers la Riviera, vers les Préalpes comme vers le bassin des lacs. Le Schéma directeur s'inspire de ce rayonnement pour proposer aux communes une vision et une approche allant au-delà de leurs frontières communales.

Enfin, un rapide coup d'œil sur la carte du district permet de constater **qu'à partir de tout point sur le territoire il est possible de rejoindre un noyau urbanisé, une desserte en TP et des services dans un rayon d'environ 10 min en transport motorisé**. Le district jouit donc d'une répartition régulière et équilibrée de ses espaces urbanisés et de ses services. **Peu de régions peuvent se vanter d'offrir une telle accessibilité ainsi que la qualité de vie qui en résulte**.

2.1.6. PROPOSITION : POLARITES

Lorsque les secteurs urbanisés d'un territoire sont relativement denses et attractifs, lorsqu'ils offrent une desserte en transports publics efficace et un certain nombre de services, on parle alors de polarités.

Ces polarités sont recherchées car elles correspondent à un dynamisme déjà existant autour duquel peuvent aisément se greffer une réelle vie de village. De ce dynamisme peuvent alors émerger de nouvelles formes de densification, des espaces publics aménagés et fréquentés, des services et des activités diverses... autrement dit une mixité autant fonctionnelle que sociale.

Ainsi, les polarités identifiées par le Schéma directeur (hors de l'agglomération) sont localisées sur les communes de Neyruz, Cottens, Chénens, Grolley, Le Gibloux et de Le Mouret. Les quatre premières sont directement en lien avec le réseau ferroviaire, avec une desserte efficace et avec une gare. Le Gibloux et la région Haute Sarine présentent des caractéristiques différentes et détaillées sous la proposition U1.

Les communes pour lesquelles aucune polarité n'est mentionnée sont elles aussi des lieux où la vie de village prend son sens, dans une dynamique et avec des atouts différents. Elles sont aussi concernées par les objectifs de densification imposés par la loi, et leur centre village peut s'inspirer d'objectifs semblables à ceux des polarités, de façon plus nuancée (voir tableau d'objectifs en chapitre 3).

Le Schéma directeur s'applique à identifier de telles polarités.

Une **première étape** consiste à établir un « état des lieux » à partir de la situation existante. Une proposition de catégories de communes est faite tenant compte d'indicateurs infrastructurels, territoriaux, démographiques et de mobilité. On obtient ainsi une **première classification**. (Le détail, calcul et rapport, peut être consulté en annexe I).

Une **seconde étape** permet de greffer les critères ci-dessous sur cette première classification, dans une perspective de développement à long terme (2030).

- Localisation sur l'axe ferroviaire principal Bern-Lausanne
- Localisation sur un axe de transport fort (desserte TP efficace ou accès autoroutier)
- Densité du tissu construit
- Proximité ou prolongement de l'agglomération de Fribourg
- Offre en services
- Présence d'une zone d'activités

On obtient ainsi une seconde classification où 4 communes bénéficient d'une catégorie supplémentaire à l'échelle de leur territoire, et à laquelle s'ajoutent des « secteurs gare » (tableau chapitre 3) correspondant aux polarités identifiées.

La démarche décrite précédemment permet donc de proposer une classe ou catégorie de commune précise, reposant sur la base de l'état des lieux mais tenant compte de critères spécifiques et d'objectifs de développement futur.

Les objectifs du Schéma directeur sont décrits dans les chapitres suivants. Ils reprennent les différents thèmes de l'aménagement du territoire (Urbanisation, Mobilité, Nature et paysage, Economie) tels que présentés au sein du PA3.

Ils concernent toutes les communes du district, mais sont nuancés selon le « statut » (catégorie) de chaque commune (voir tableau d'objectifs au chapitre 3).

U1 Densification

Les objectifs de densification sont aujourd'hui imposés de par la loi sur l'ensemble du territoire urbanisé. Toutes les communes y sont donc soumises et toutes sont appelées à les intégrer au sein de leur planification et au travers de nouvelles approches.

Les polarités identifiées au travers de cette étude permettent toutefois de proposer une densification accrue pour ces secteurs.

C'est le cas notamment du périmètre d'urbanisation de l'Agglo ainsi que des secteurs correspondant à un rayon d'environ 500 m aux abords de gares sur l'axe ferroviaire Berne-Fribourg et l'axe allant jusqu'à Payerne. A cette liste s'ajoute deux « pôles » identifiés respectivement sur les communes de Gibloux et de Le Mouret et qui correspondent à deux cas particuliers méritant quelques explications :

*La commune de Le **Mouret** est issue d'une fusion de plusieurs communes. Son tissu est caractéristique de la région de la Haute Sarine puisqu'il se compose de constructions égrainées le long des routes et des chemins agricoles. Plusieurs secteurs de zone d'activités sont implantés à proximité de voies de circulation. Ces secteurs sont de dimensions restreintes, voire très restreintes pour certains, et accueillent des entreprises locales. A noter que le projet de révision du PAL prévoit une restructuration de ces différents secteurs.*

*La **commune de Gibloux** est elle aussi issue d'une fusion, fusion récente et réunissant des communes aux caractéristiques et aux typologies très différentes. Selon la méthodologie appliquée dans le but de définir des catégories de communes, la classe qui lui est attribuée est 2.*

A première vue, selon cette méthodologie est selon la carte, elle présenterait sur l'ensemble de son territoire les caractéristiques d'une commune de l'Agglo. En réalité, seuls les secteurs construits à proximité de la sortie de l'autoroute, soit les secteurs de Farvagny, de Rossens et de l'importante ZACT dite La Longivue, présentent de telles caractéristiques. Cette nuance est importante car une fois fusionnées, les communes révèlent une structure différente. Il ne s'agit plus d'un village offrant ou non certains services et certains attraits, il s'agit d'un tissu beaucoup plus étendu, composé d'un noyau dense offrant desserte en transports, services divers et emplois, et composé également de plusieurs noyaux de moindre importance. Dès lors, une catégorie de commune appliquée à l'ensemble du territoire est peu représentative de cette réalité territoriale.



Photo 1: Regroupement de commerces de proximité en centre-village (Noréaz)

U2 Services à la population

Outre la question de la densification, l'intérêt des telles polarités est d'y regrouper, d'y concentrer un certain nombre de services. Ces derniers participent incontestablement à la fréquentation et à la dynamique d'un lieu. Autrement dit, concentrer petite épicerie, boulangerie, café, et plus encore (photo 1), à proximité immédiate d'une desserte en transports publics efficace (gare) revient à poser les bases d'un noyau ou d'un centre village dynamique et vivant.

Une proposition détaillée de services, en lien avec les catégories de communes et avec les polarités identifiées, est synthétisée au travers d'un tableau au chapitre 3.

U3 Qualité des lieux de rencontre



Photo 2: Centre-village (Chapelle, Glâne)

Densification et offre en services vont de pair avec l'idée de place(s), de lieux de rencontre et d'espaces publics. Plus le tissu est dense, plus les espaces sont fréquentés et participent à une réelle qualité de vie (photo 2). Il importe donc d'y apporter un soin et une attention particulière (végétation, mobilier urbain, accès sécuritaire, qualité d'intégration, singularité du lieu).

Ainsi, plus une place de rencontre est conviviale, sécuritaire, confortable et sensible à l'identité d'un lieu, plus les gens de passages comme les habitants seront enclins à l'investir et à l'animer.



Photo 3: Lieu de rencontre, secteur gare (Sion)

Concernant les accès et les aménagements liés à ces espaces, la qualité des liens de mobilité douce qui y convergent, tout comme la végétation et le mobilier urbain qui y sont intégrés, participent grandement à y favoriser les rencontres intergénérationnelles (photo 3).

Les espaces publics sont à la fois des lieux de rencontre, de repos et de divertissement faisant référence plus ou moins consciemment à la fameuse « place du village » vers laquelle, autrefois, tout convergeait.

Ces espaces ont donc un caractère identitaire, ils participent à l'image que veut se donner une commune face à ses habitants comme vers l'extérieur.

Une commission d'architecte, d'urbaniste, d'experts et de différents acteurs est proposée (U7) pour conseiller les communes et accompagner certains projets. Les compétences de cette commission peuvent se révéler tout particulièrement pertinentes lorsqu'il s'agit de requalifier une place publique ou un centre village.

2.1.7. PROPOSITION : INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS



Photo 4: Terrain de sport (Gintzet, Fribourg)



La présence d'infrastructures et équipements est essentielle car ces éléments contribuent à l'attractivité, à la dynamique et à la qualité de vie au sein d'une région. Répondant à des besoins essentiels, telle la scolarisation, ou des besoins moins fondamentaux, comme le divertissement, les infrastructures d'utilité publique font partie intégrante de la vie quotidienne (photos 4 et 5). Si elles sont souvent reconnues pour leur fonction, ces structures sont aussi marquantes géographiquement. En effet, la grande majorité d'entre-elles exige une emprise au sol non négligeable et s'impose de par un volume et un impact paysager importants. Elles sont également exigeantes en termes de coûts, d'investissement, d'entretien et de gestion.

Bien qu'infrastructures et équipements aient des impacts importants, ils répondent toutefois aux besoins divers d'une population intergénérationnelle, augmentant ainsi leur utilité relative et répartissant les retombées économiques.

En matière d'infrastructures et d'équipements sportifs, si les grandes infrastructures sportives (terrains de foot, salles de sports, stades, patinoires, etc.) restent des éléments majeurs de la planification territoriale, la façon de penser et de concevoir le sport aujourd'hui se transforme. Elle n'est plus uniquement liée à des événements ou aux activités des clubs et des sociétés. La notion de sport a donc considérablement évolué au cours des dernières années. Le sport doit être abordé désormais en terme de « mouvement » au sens large et, à ce titre, il est présent sous de multiples formes et dans de très nombreuses circonstances : de la piste cyclable qui mène au lieu de travail au sentier de randonnée pédestre parcouru en famille, des rives d'un lac où se mêlent activités diverses et détente aux abords d'une place de jeux ou d'un espace vert en milieu urbain.

La notion de sport mérite donc aujourd'hui d'être à la fois élargie et nuancée, se rapprochant parfois des loisirs, parfois d'un mode de transport, de l'économie ou de l'attrait d'une région. Le sport est ainsi explicitement et implicitement lié aux thématiques de l'aménagement du territoire les plus diverses telles que mobilité, tourisme, équipements, nature et paysage, économie, espaces publics, etc.

Le Schéma directeur invite une fois de plus les Communes à penser région, à se concerter et à collaborer.

U4 Favoriser les collaborations intercommunales

Partant de ces différentes observations, plus une infrastructure est accessible à un grand nombre de personnes, plus elle est avantageuse. Dans un esprit d'efficacité et de durabilité, il est donc stratégique de favoriser les opportunités de collaboration intercommunale dans ce domaine. De nombreux exemples de collaborations entre communes existent dans les domaines scolaires. Des systèmes de coopérations ou d'associations sont également à l'œuvre dans la gestion des déchets, le partage des infrastructures sportives ou la mise en commun des talents dans le cadre de Sociétés. Ces dernières contribuent largement à la vie du village et à l'intégration sociale. En plus d'une utilisation mesurée du territoire et des finances publiques, ces collaborations sont aussi socialement et politiquement avantageuses.

U5 Prioriser la localisation de nouvelles infrastructures en lien avec les polarités

En tenant compte de la proposition de catégorie de commune présentée en début de chapitre, il serait judicieux de prioriser la localisation des projets d'infrastructure de moyenne envergure en lien avec les polarités.

En effet, desservis par des axes de transports forts appelés à se renforcer, ces secteurs jouissent de transports publics efficaces et sont aisément accessibles par transports motorisés. En raison de leur situation géographique stratégique sur le territoire, services et parkings-relais seront également amenés à s'y développer, qui pourront jouer un rôle non-négligeable lors de manifestations culturelles ou sportives. Ainsi, une telle stratégie est parfaitement cohérente avec les objectifs de renforcement des polarités et de densification décrits précédemment.

Pour les infrastructures et les équipements de grandes envergures, il est prévu que des fiches de projets soient inscrites au Plan directeur Cantonal en préparation. La liste de ces dernières se trouve en annexe du Schéma directeur.

2.1.8. PROPOSITION : COOPERATIVES D'HABITATIONS

GENERALITES

Une coopérative d'habitation est un regroupement de personnes qui mettent en place un projet immobilier d'utilité publique reposant sur des principes de solidarité et d'entraide. Chaque coopérateur, ou membre, doit acquérir une part sociale pour intégrer la société.

Elle repose sur un fonctionnement démocratique où chaque membre a droit de vote, indépendamment de sa fortune. La coopérative est une société à but non lucratif ; elle permet d'offrir des logements à bas prix et une forme d'habitat intermédiaire entre la location et la propriété.

ORGANISMES

L'association romande des maîtres d'ouvrage d'utilité publique (ARMOUP) est une organisation faîtière qui aide et conseille les coopératives dans leur projet. L'association met aussi à disposition des aides financières sous différentes formes (fonds de roulement, cautionnement hypothécaire, etc.). Genève est un des cantons où se développe de nombreux projets de coopératives d'habitation, soutenu par la Société Coopérative d'Habitation de Genève. Sur le district de la Sarine, une demi-douzaine de coopératives (membres de l'ARMOUP) existe en ville de Fribourg, ainsi que quelques autres à Neyruz, La Sonnaz et Granges-Paccot.

CONTEXTE ET POLITIQUE CANTONALE

Par son dynamisme et son offre en formation tertiaire, le canton de Fribourg attire de nombreux jeunes, ayant peu de revenu. Le district de la Sarine accueille la plupart des institutions de formation tertiaire du Canton.

L'Université de Fribourg à elle seule comprend plus de 10'500 étudiants dont 75% provenant hors du Canton (OFS – Education et science). La précarité chez les personnes âgées est également un phénomène qui s'observe de plus en plus, et certaines doivent vivre chez leur enfant à défaut de pouvoir conserver leur logement.

Le Service du logement (SLog) gère les aides destinées aux logements subventionnés et met en œuvre la politique cantonale. Cette dernière « vise à améliorer la qualité du marché du logement dans le canton et contribue notamment à garantir la présence sur le marché d'une offre suffisante en logements à loyer modéré » (SLog, 2017). La promotion de coopérative d'habitation répondrait donc aux objectifs du Canton. De plus, la politique d'aide aux logements au niveau fédéral est également en train de changer, pour passer d'une aide sous forme d'abaissements de loyer à l'encouragement de la construction de logements à prix modérés par des maîtres d'ouvrages d'utilité publique (pour plus d'informations, voir annexe VI).

U6 Inciter et soutenir les coopératives d'habitation

Tel que décrit précédemment, le système des coopératives d'habitation est peu valorisé en territoire fribourgeois. On en compte 6 en ville de Fribourg et dont une seule est récente.

Leur fonctionnement et leurs mécanismes de mise en place restent méconnus, tout comme les avantages que ce type d'organisation peut offrir. Les initiatives dans ce domaine manquent, en ville de Fribourg comme ailleurs sur le Canton.

Si le réflexe de densifier le territoire semble désormais acquis et qu'au cœur de nos villages les petits immeubles se multiplient, les modèles privilégiés restent ceux de la vente en PPE ou de la location.

Toutefois, dans un contexte où la construction de nouveaux logements bat son plein et où propriétaires et promoteurs se soucient avant tout des questions de rentabilité, il importe que les valeurs d'une société plus humaine et plus solidaire soient elles aussi portées.

Bon nombre de réalisations et d'initiatives en Suisse alémanique permettent de penser que des facteurs culturels sont en cause. Les exemples observés sur la Riviera, quant à eux, portent à croire que lorsque les pressions sur le parc immobilier se font trop grandes, elles appellent presque naturellement ce type de réponses.

Mais surtout, il semble que les outils législatifs et d'accompagnement en la matière existent sur les cantons de Vaud et de Genève alors qu'ils manquent sur Fribourg.

Ainsi, il serait approprié que le canton de Fribourg mette en place les outils légaux permettant d'inciter, d'accompagner et de favoriser les démarches pour la création de coopératives d'habitation.

En résumé, une coopérative d'habitation a pour objectif de favoriser la diversité des types de logements, d'encourager la mixité sociale et la solidarité, d'augmenter l'offre en logements à prix abordable. Bon nombre de communes qui se soucient de pouvoir offrir à « leurs jeunes » un environnement attractif, accessible et intergénérationnel pourrait y trouver une réponse.

Un projet visible et médiatisé, porté par le district dans le domaine des coopératives d'habitation, pourrait permettre de faire évoluer de pair législation et information.

2.1.9. PROPOSITION :
COMMISSION
D'ACCOMPAGNEMENT

U7 Commission d'experts

Le Schéma directeur propose la création d'une commission d'experts appelés à accompagner et à conseiller les communes pour une meilleure intégration des projets. Cette commission doit réunir des compétences diverses et élargies.

Un objectif semblable est décrit au sein du PA3. Le Schéma directeur propose donc d'étendre cette mesure à l'échelle du district, de façon coordonnée avec l'agglomération.

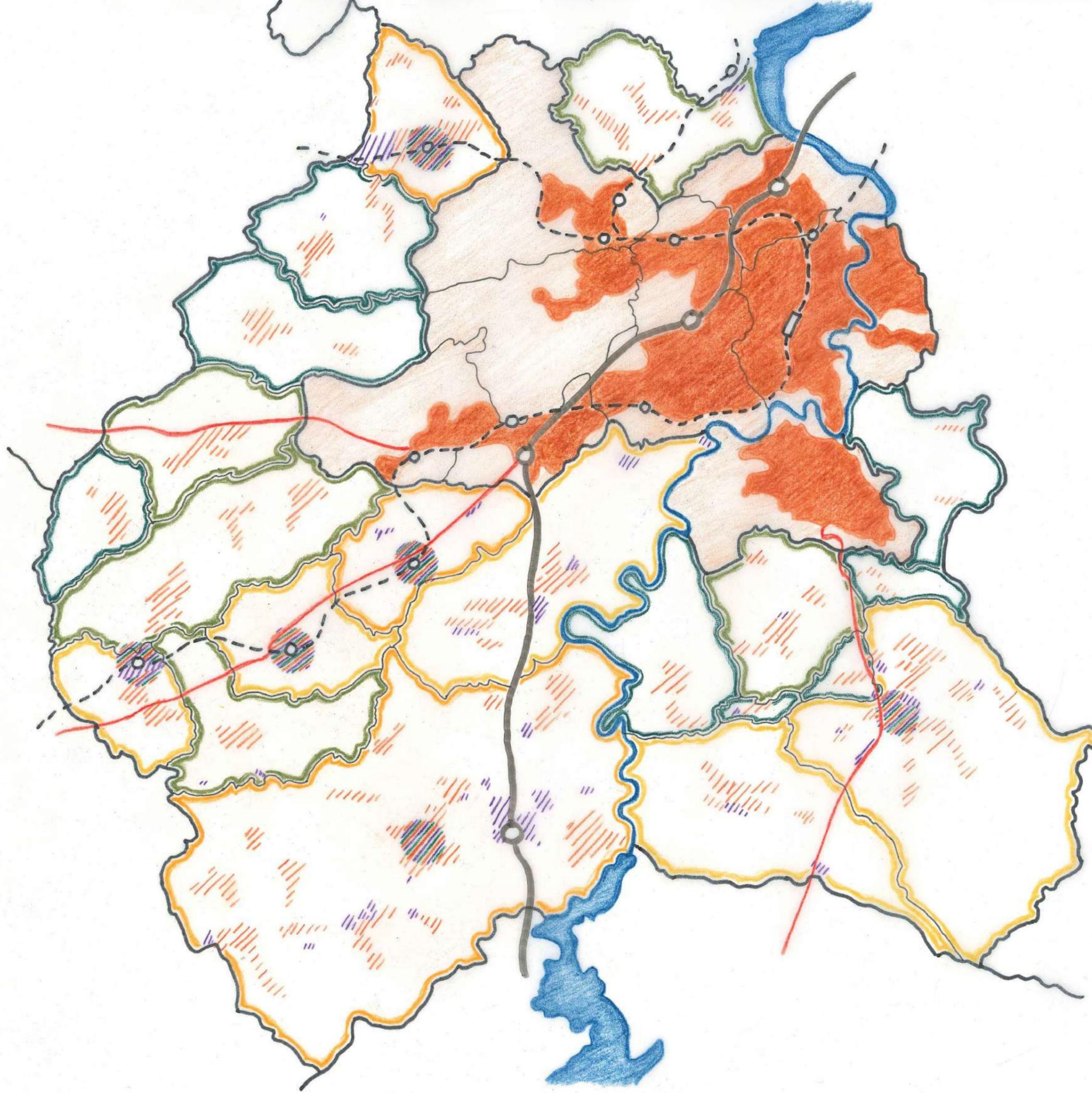
La commission proposée par l'Agglo comprend quelques experts fixes. En fonction des projets et des besoins, le Schéma directeur propose que d'autres spécialistes puissent s'y greffer et la compléter.

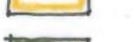
Cette commission ne revêt aucun caractère obligatoire, elle offre son soutien au gré des besoins des communes ou des projets.

Carte de synthèse URBANISATION

Schéma directeur
District de la Sarine

Juin 2018



-  Limite du district
-  Autouroute et échangeurs
-  Voies ferrées et gares
-  Axes de transport forts
-  Cours d'eau de la Sarine
-  Périmètre Agglo
-  Périmètre d'urbanisation Agglo
-  Polarités
-  Zones urbanisées
-  ZACT
-  Communes catégories 1 et 2
-  Communes catégorie 3
-  Communes catégorie 4
-  Communes catégories 5 et 6

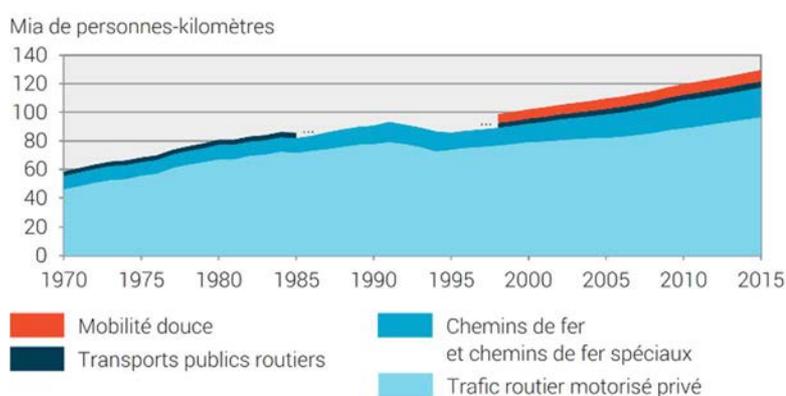


2.2. MOBILITE

2.2.1. EVOLUTION DE LA MOBILITE ET DES TRANSPORTS EN SUISSE

La navigation a longtemps été le moyen de transport le plus important, permettant de parcourir de grandes distances et de faire du commerce. De ce fait, les grandes villes se sont développées le long des côtes maritimes, lacustres et fluviales, tels que Berne au milieu des méandres de l'Aar, ou Fribourg aux abords de la Sarine. L'avènement du chemin de fer va supplanter la navigation, ainsi que promouvoir le transport de voyageurs et donc le tourisme. La fin du XIX^{ème} siècle est marquée par l'apparition des premiers moteurs à combustion et des automobiles et, quelques années plus tard, les premiers avions (AFS, 2015).

Prestations du transport de personnes



Source: OFS – Prestations du transport de personnes (PV-L)

© OFS 2016

Figure 2: Evolution du transport de personnes (OFS, 2016)

Après la Seconde Guerre mondiale, les Trente Glorieuses sont porteuses de changements sociaux et économiques majeurs, dont l'une des conséquences est une augmentation généralisée de la mobilité. Celle-ci ne cessera de croître jusqu'à aujourd'hui (figure 2).

Le parc de véhicules motorisés est passé de 3.5 millions à 6 millions entre 1980 et 2015, le nombre de personnes prenant l'avion d'environ 10 millions à 50 millions pour la même période, et la distance parcourue par les trains au cours des 20 dernières années a presque doublé (OFS, 2016).

L'augmentation de la mobilité des suisses a des conséquences connues : engorgement des axes routiers, saturation des lignes ferroviaires, augmentation des surfaces minérales au détriment des surfaces vertes, nuisances sonores, pollutions, etc.

Fribourg est l'un des cantons les plus sujets au trafic pendulaire. En 2015, 64% des pendulaires se rendaient sur leur lieu de travail en véhicule privé, contre 16% en transports publics (TP).

Toutefois, le district de la Sarine est la région au sein de laquelle les habitants font le moins de distance pour se rendre au travail (en moyenne 14.6 km) et qui utilisent le moins leur voiture privée pour y aller. Ceci s'explique par le fait que la majorité des emplois se situe au sein même du district. Ce qui implique également que le district, et plus particulièrement l'agglomération de Fribourg, doit faire face aux conséquences de son attractivité.

2.2.2. OUTILS LEGAUX ET ORGANISMES

Plusieurs lois fédérales régissent le transport, que ce soit le transport de voyageurs, de marchandises, le type de marchandises ou encore le type de transports. Le canton de Fribourg a adopté en 1994 une loi sur les transports (LTr) qui s'applique au trafic de personnes et régit la conception, la réalisation et l'exploitation des différents modes de transports. Elle encourage notamment l'utilisation des TP, garantit une offre de prestation suffisante (dans les limites des capacités financières) et veille à respecter les objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Cette loi est accompagnée du règlement d'exécution de la loi sur les transports (RTr) du 25 novembre 1996. Ce dernier impose, entre autres, l'établissement de différentes planifications, tel le Plan cantonal des transports, et leur réexamen régulier.

Le Service de la mobilité (SMo), créé en 2012, est chargé de mettre en œuvre les objectifs des outils législatifs précités. Il conçoit la stratégie cantonale de la mobilité, qui se retrouve dans le Plan cantonal des transports (PCTr)ⁱ. Ce dernier s'intègre dans la planification de l'aménagement du territoire et concrétise les objectifs de la politique cantonale en matière de transports, fixés par la LTr et la LATeC. Il traite des différents modes de transports que sont les transports publics (TP), le transport individuel motorisé (TIM), les chemins piétons et réseaux cyclables. Dans le Schéma directeur, les chemins piétons et réseaux cyclables sont fréquemment regroupés sous le terme de mobilité douce (MD).

Depuis 2013, différents groupes de travail ont été initiés dans les différentes régions du district, en collaboration avec le SMo, les tpf et Carpostal. De ces groupes de réflexion sont ressorties des améliorations notables, notamment en matière de transports publics, sur l'ensemble du district, et certaines sont encore à venir.

2.2.3. ENTRE MOYENS ET MOTIFS DE DEPLACEMENT

L'ordre du jour est à la mobilité durable, répondant à la demande de la population, étant économiquement viable et respectueuse de l'environnement. Ainsi, une coordination entre les différents niveaux et modes de transports doit être planifiée avec pour objectif une utilisation optimale de l'existant, des infrastructures adaptées et une minimisation des impacts. Chaque mode de transport répond à un besoin et est adapté à un environnement spécifique.

La voiture individuelle représente plus de 2/3 du parc de véhicules routiers motorisés. Elle correspond également à cette même part de moyen de transport choisi par les pendulaires (OFS, 2016). Signe d'une bonne situation financière et d'indépendance lorsqu'elle est devenue populaire, la voiture n'est aujourd'hui plus perçue de la même façon : le TIM pollue, il y en a trop, et parfois il semble qu'on en soit plus dépendant que ce qu'il nous apporte de liberté de mouvement.

En augmentation chaque année, le parc TIM doit partager la route avec d'autres véhicules et les réseaux sont de plus en plus saturés.

La part d'usagers employant les transports publics augmentent un peu plus chaque année. Plus de la moitié du temps de trajet passé dans les TP est imputable au train, qui assume plus de 80% des distances parcourues (OFS et ARE, 2012). Le bus tend à être utilisé lorsque des changements modaux interviennent sur un déplacement. Les autorités devant assurer une bonne desserte, le réseau TP devient de plus en plus performant, attirant ainsi plus de voyageurs. Les transports publics sont ainsi de plus en plus utilisés et il convient d'analyser régulièrement la situation en constante évolution afin d'adapter l'offre à la demande. Aujourd'hui, le réseau ferroviaire a presque atteint les limites de ses capacités. Le réseau de bus urbain, très dense, est efficace mais doit s'accommoder des engorgements induits par le nombre croissant de véhicules sur le trafic routier.

La MD recoupe deux moyens de déplacements majeurs, à pied et à vélo. Environ 8% des distances journalières sont parcourues en MD, dont 70% à pied. Le déplacement piéton se fait souvent en combinaison avec un autre choix modal. Le vélo est essentiellement utilisé pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation (OFS et ARE, 2012). Bien que la part de MD dans la mobilité globale reste faible, elle est de plus en plus populaire.

Respectueuse de l'environnement, peu onéreuse, favorisant le mouvement, permettant de passer là où un véhicule motorisé ne le pourrait, ce mode de transport tend à s'imposer comme la mobilité du futur, surtout dans les agglomérations. De plus, contrairement au TIM et aux TP, il existe une marge d'action pour la mise en œuvre de ces réseaux. De nombreux organismes agissent pour la sensibilisation et l'aide à l'élaboration de voies de mobilité douce. C'est le cas notamment de Provélo, Suisse Rando, Mobilité Piétonne Suisse ou Suisse Mobile, pour n'en citer que quelques-uns (pour plus d'informations, voir annexe VI).

Si le travail est le motif de déplacement le plus pointé du doigt en raison des problèmes qui en découlent, il ne représente qu'un quart de la distance moyenne parcourue par une personne ; les plus grandes distances effectuées le sont pour des activités de loisirs. Toutefois le moyen de transport le plus utilisé pour ce motif est la mobilité douce. Après le travail et les loisirs, ce sont les achats qui engendrent une part importante des déplacements, suivi des voyages professionnels, de la formation et d'autres motifs. Beaucoup de facteurs influencent le choix modal des personnes : revenu, disponibilité d'une voiture, distance à un arrêt TP, etc. De manière générale, le TIM et le train sont favorisés lors de longue distance. Le bus et la MD sont plus utilisés dans un contexte d'intermodalité.

Cette intermodalité se dessine aujourd'hui comme une des solutions aux nombreux problèmes de mobilité. Le trafic pendulaire est le motif de déplacements engendrant la plupart des problèmes observés sur le réseau. Il serait donc judicieux de traiter cette problématique à la source, en sensibilisant les travailleurs, en aidant les entreprises à réaliser leur plan de mobilité, en favorisant le mouvement et en incitant l'établissement du lieu de domicile à distance raisonnable du lieu de travail, ou encore en promouvant.

2.2.4. MOBILITE ET PA3

Le PA3 s'efforce de répondre au mieux aux enjeux liés au trafic, que celui-ci soit généré par les emplois, les services, les loisirs, la formation ou autre. Il présente ainsi une stratégie à l'horizon 2030 qui tient compte des besoins à venir de la population, mais également des évolutions techniques, du changement de comportement des pendulaires. A titre d'exemple, l'Agglo a pour objectif de mettre en place un réseau de bus urbain fonctionnant à l'énergie propre à moyen terme.

2.2.5. PROPOSITIONS

Pour soutenir les efforts de l'agglomération, le Schéma directeur propose d'appliquer en amont la vision développée dans le PA3 de façon adaptée, d'améliorer la communication auprès des pendulaires et de mettre en place des leviers incitant à l'intermodalité.

Les propositions développées dans ce Schéma directeur en matière de mobilité prennent en compte les principes énoncés au sein du PA3 et les intentions du Service de la mobilité. Ces principes et intentions émanent de professionnels et d'experts. **Il s'agit de s'en inspirer dans le but de les prolonger à une échelle plus large et de les mettre en lien avec les propositions faites sous les autres thèmes de l'AT.**

M1 Valorisation des lignes ferroviaires et axes de transport forts

L'objectif premier du Schéma directeur en termes de mobilité est donc la prise en compte et la mise en valeur de l'offre existante en transports publics, des améliorations qui y ont été apportées (nouveaux horaires 2015 et desserte améliorée) ainsi que des améliorations projetées (nouveaux horaires 2018). Cet objectif s'inscrit en parfaite concordance avec la stratégie de l'Agglo qui, à futur, souhaite pouvoir offrir une desserte ferroviaire au quart d'heure.

Les différents axes ferroviaires qui structurent le district ainsi que la qualité de leur desserte sont mis en valeur grâce à l'identification de polarités. Ces axes sont donc ponctués de gares aux abords desquelles services, commerces, densification du tissu construit, espaces publics, parking relais et voies de MD peuvent se développer, se compléter.

L'autoroute en direction de Lausanne joue un rôle-clé pour la commune de Gibloux. Les secteurs de Farvagny, de Rossens et de la ZACT La Longivue bénéficient d'un accès direct à ce lien autoroutier, tel que décrit sous le point U1. Cet accès est plus stratégique encore lorsqu'il s'agit de ZACT puisque les entreprises en place ou susceptibles de s'y implanter exigent et génèrent des déplacements importants par camions.

M2 Renforcement du lien vers la Haute Sarine

Un renforcement du lien avec la Haute Sarine doit être étudié à court terme. Tel que mentionné préalablement (U1), cet axe draine à lui seul une population issue d'un vaste territoire.

A la lecture de la carte, cette région apparaît comme la moins bien desservie du district puisque ni réseau ferroviaire ni autoroute ne la traverse.

Le projet de jonction Marly-Matran pourrait offrir à cette région un accès plus direct à l'autoroute et un rayonnement différent.

La restructuration et le regroupement des ZACT actuellement dispersées dans cette région (E5) peuvent également susciter une réflexion quant aux possibilités de renforcer cet axe de circulation.

En complément, un lien de mobilité douce en site propre pourrait être planifié via le réseau de routes secondaires (Petit Ependes).

M3 Parking d'échanges et intermodalité

Aux abords des dessertes en TP efficaces, P+R, B+R et parkings d'échanges doivent être aménagés. Ces aménagements font l'objet d'études au niveau de l'agglomération et du Canton.

Dans le but de désengorger le plus possible l'agglomération, une politique de prix dégressifs pourrait être appliquée. Autrement dit, plus le parking est situé à distance du centre-ville, moins le prix du stationnement est élevé. Afin d'inciter l'utilisation de ces parkings et de limiter le trafic en ville, il est essentiel que des concepts de stationnement soient développés de façon coordonnée sur l'ensemble du territoire. Ainsi la ville de Fribourg mène aujourd'hui une politique active en la matière qu'il serait opportun d'étendre au reste du district.

Au sein de l'agglomération, Car Sharing et Bike Sharing sont fréquemment associés à ces parkings ; il serait opportun de développer ces deux infrastructures à l'extérieur de l'Agglo également. L'intermodalité et le covoiturage sont également possibles, notamment via la plateforme Frimobility (photo 6). La visibilité d'une telle offre peut cependant être améliorée.

Enfin des parkings à vélos pourraient compléter adéquatement l'offre en matière d'intermodalité.



Photo 6: Place Frimobility (Gruyères)

M4 Entrées dans le centre cantonal

L'augmentation de l'utilisation des TIM associée à l'augmentation du trafic pendulaire vers l'agglomération de Fribourg et vers son bassin d'emplois ont pour conséquence un engorgement toujours plus important des différentes entrées dans l'agglomération.

Le PA3 prévoit une centrale de régulation de trafic permettant le contrôle d'accès pour prioriser les TP. Elle favorise les sites propres lorsque cela est possible. Hors agglomération, dans les lieux sujets à la même problématique d'engorgement que les entrées de l'Agglo, le Schéma propose d'apporter un soin particulier à ces voies de circulation, en adéquation avec les mesures du PA3.

En plus de la centrale de régulation, plusieurs projets de grandes envergures sont prévus au sein de l'agglomération afin de désengorger les entrées dans le Centre cantonal. D'importants projets sont également prévus hors Agglo.

M5 Convergence MD vers les TP

Le réseau de routes secondaires se greffe à celui des axes principaux de façon transversale. Ce réseau doit pouvoir servir de liens intercommunaux en matière de MD.

D'autre part, il doit permettre de rabattre de nombreux pendulaires vers les gares, les parkings d'échange intermodal, les services et les commerces.

M6 Liens MD vers les écoles et les gares

L'importance et la qualité des liens de MD présents au sein d'un tissu construit témoignent d'une qualité de vie. Ils offrent des liaisons sécuritaires et conviviales vers les secteurs les plus stratégiques tels que les gares, les écoles, les espaces publics, les places de jeux, de sport et de loisirs.

Les abords de ces lieux doivent également offrir des parkings à vélo sécuritaires et de qualité (photo 7).

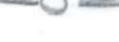
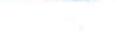


Photo 7: Parking à vélo, gare de Sion

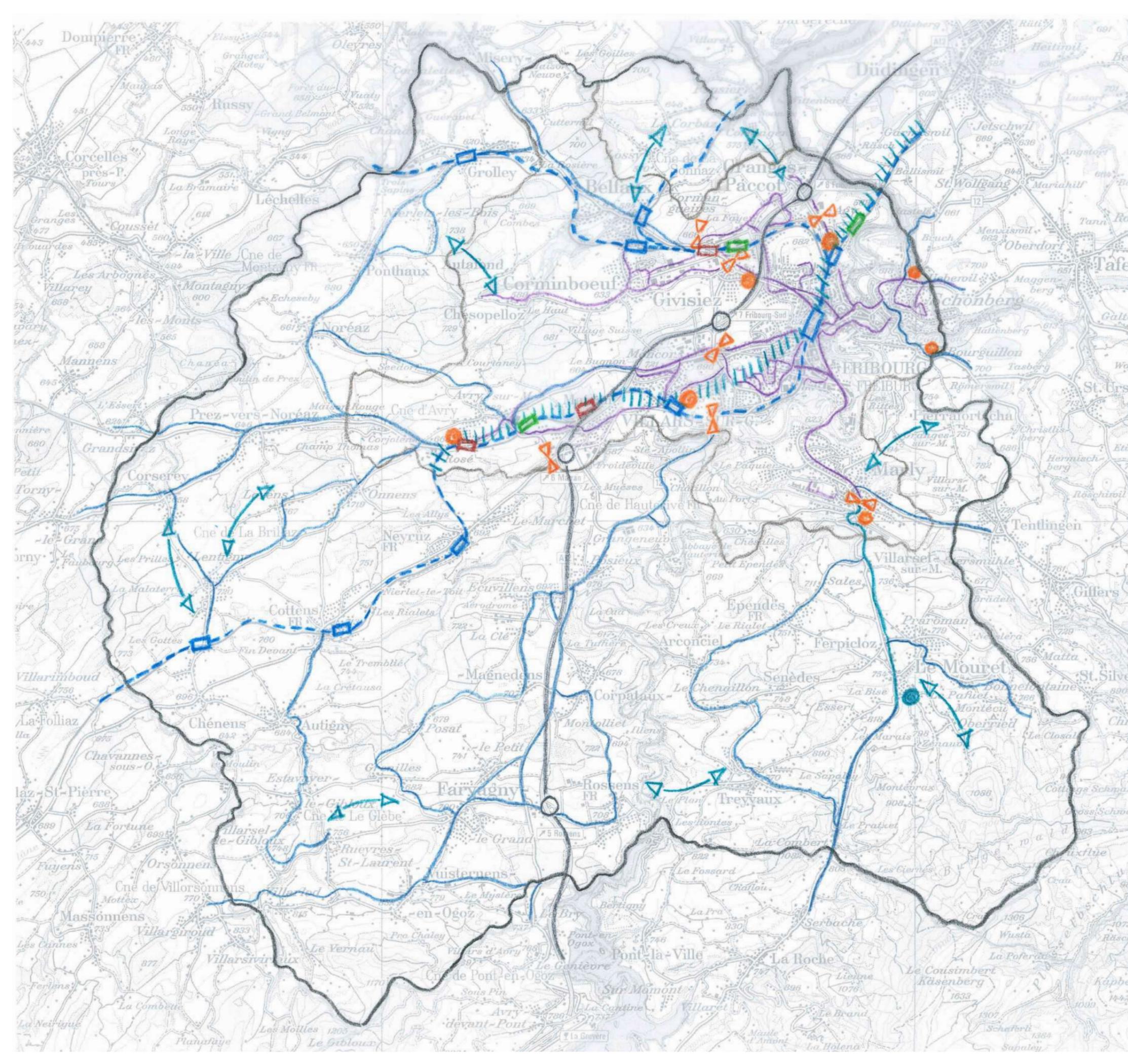
Carte de synthèse MOBILITE

Schéma directeur
District de la Sarine

Juin 2018

-  Entrées Agglo
-  Parking-relais
-  Limite du district
-  Limite de l'Agglo
-  Autoroute et échangeurs
-  Voies ferrées et gares
-  Gares supprimées projetées
-  Nouvelles gares projetées
-  Lignes de bus Agglo
-  Lignes de bus régionales
-  Proposition renforcement TP
-  Transagglo
-  Proposition rabattement MD
-  Proposition P+R

0 1 2 3 4 5 Km



2.3. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

2.3.1. CONTEXTE

Au Moyen-Âge, l'économie du canton de Fribourg se base essentiellement sur l'agriculture. Les métiers du bâtiment et artisanaux se développent avec la construction de petites villes. Avec celles-ci, les cours d'eau sont peu à peu exploités pour l'industrie, mais également comme voies de navigation, ce qui va permettre les échanges et contribuera grandement à la croissance économique de la région (Guex, 2017).

A la fin de la Seconde Guerre Mondiale et de la crise nationale qui en découla, les autorités fribourgeoises prennent des mesures permettant l'essor économique. Entre autre, des infrastructures d'envergure sont construites, tels que les barrages et les routes, afin de favoriser l'emploi. Avec l'arrivée de l'autoroute en 1981, de nombreuses nouvelles entreprises sont créées, attirant les travailleurs et dopant l'économie de la région. Suite à la crise de 1973, le secteur industriel prend du recul au profit de secteur tertiaire qui va agir comme un moteur de croissance. A la même période, le tourisme commence également à se développer sur le Canton (Dorand, 2017).

La prépondérance du secteur tertiaire se retrouve aujourd'hui, avec un peu moins de 70% des emplois du Canton dans ce secteur en 2015, et plus de 80% des emplois du district de la Sarine. Le rapport *Compétitivité et attractivité du Capital territorial du canton de Fribourg* établi en 2014ⁱⁱ, analyse la situation économique du Canton, sa compétitivité et son attractivité. Il en ressort qu'en matière de performance économique, Fribourg se situe en dessous de la moyenne suisse ; toutefois elle est porteuse d'innovation. En effet, **avec la population la plus jeune de suisse et un nombre de brevets déposés supérieur à la moyenne, le Canton montre un dynamisme récent.** L'analyse du capital territorial (notion utilisée pour décrire l'attractivité d'une région) révèle que Fribourg a notamment des atouts à faire valoir dans le développement des pôles scientifique et technologique, le quartier d'innovation blueFACTORY, la préservation du paysage et les compétences linguistiques. Sa position est affaiblie par sa situation entre les deux régions fortes que sont l'Arc lémanique et Berne.

Si la suite du chapitre tend à mettre l'accent sur les zones d'activités et l'aménagement qui y est lié, il importe de souligner que de nombreuses autres activités économiques existent en dehors de ces secteurs.

En effet, les activités de services se situent souvent en centre-ville et contribuent pleinement à l'économie du Canton. Parallèlement, l'agriculture et les autres activités liées au secteur primaire occupent une place prépondérante dans le Canton et le district de la Sarine. La lecture des différents paysages structurant le district (voir carte 3), confirme la place qu'occupe l'agriculture en termes de valeurs paysagères. La commune de Hauterive accueille d'autre part deux instituts agricoles d'importance que sont l'Agroscope et Grangeneuve. La présence de ces deux instituts participe au développement d'un pôle d'innovation dans le domaine.

2.3.2. LA NOUVELLE POLITIQUE REGIONALE (NPR)

La Confédération et l'Etat de Fribourg veillent à la compétitivité économique de la Suisse et de ses régions, conformément à l'art. 103 de la Constitution. La loi fédérale sur la politique régionale du 6 octobre 2006 permet la mise en œuvre de cet objectif au niveau régional.

Le Service en charge à l'Etat de Fribourg est la Promotion économique (PromFR). Créée en 1972, elle a pour principales tâches le soutien et l'implantation des entreprises, ainsi que la mise en œuvre de la Nouvelle Politique Régionale (NPR) du canton de Fribourg. La NPR est « une politique de croissance initiée par la Confédération pour dynamiser les régions » (PromFR, 2017).

Dans le cadre de la NPR, l'association des régions du canton de Fribourg s'est dotée d'une plateforme permettant aux régions (les 7 districts du canton de Fribourg) de mettre en œuvre les objectifs de la NPR au niveau régional. La plateforme Innoreg FR joue ainsi un rôle proactif dans le développement, la mise en œuvre et la planification de projets sur le territoire fribourgeois ; quelques exemples sont évoqués au chapitre suivant.

Au niveau du Canton, la NPR couvre trois thématiques principales : Innovation Business, Innovation Territoriale, Innovation Touristique. Après une première phase, allant de 2008 à 2015, un nouveau programme allant de 2016 à 2019 a été élaboré. Différents objectifs sont donc émis pour les trois thématiques, notamment créer des emplois qualifiés, renforcer les collaborations et la mise en réseau des acteurs économiques, augmenter l'attrait du Canton.

Tout cela en veillant à une utilisation parcimonieuse du territoire, à encourager l'esprit d'initiative et d'entreprise, valoriser les zones d'activités économiques et les espaces économiques régionaux, ainsi que les patrimoines naturel et culturel à valeur touristique (DEE, 2017). Tout nouveau projet doit s'intégrer dans la NPR et respecter les critères d'innovation, d'impulsion, d'exportation et de durabilité tels que définis par la PromFR.

La mise en œuvre de la NPR est soutenue par la plateforme regiosuisse, sur mandat du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO). Elle met à disposition les informations et connaissances relatives à la NPR, favorise la mise en réseau et la collaboration des acteurs, soutien et accompagne les projets (regiosuisse, 2017).

2.3.3. QUELQUES EXEMPLES DE PROJETS SUR LE DISTRICT DE LA SARINE

La plateforme offre une base de données contenant un grand nombre de projets lancés depuis 2008 dans le cadre de la NPR. Parmi les projets s'étant développés sur le Canton, *Cleantech Fribourg* promeut le développement et l'application de technologies propres, ainsi que la collaboration avec les hautes écoles (regiosuisse, 2017a).

A une échelle plus régionale, un projet d'écologie industrielle pour le parc d'activités de Moncor a été mis en œuvre (regiosuisse, 2017c). Un dernier exemple est l'étude de valorisation de la zone d'activités « Bertigny-Ouest ». Sur la base d'une entente intercommunale (communes de Villars-sur-Glâne, Givisiez et Fribourg), une étude préparatoire portant sur la zone d'activités d'importance stratégique pour le Canton a été menée (regiosuisse, 2017b).

D'autres aperçus de projets sont disponibles sur la plateforme, par exemple le projet NPR de 2012 à 2015 concernant les pôles scientifique et technologique du canton de Fribourg. Ils contribuent à la croissance régionale et illustrent les nombreuses innovations qu'il est possible d'entreprendre pour favoriser cet essor (pour plus d'informations, voir annexe VI).

La NPR est un outil stratégique pour le développement économique des régions. Dans la deuxième phase du programme ayant commencé en 2016, un accent particulier est mis sur l'innovation régionale et le tourisme. La NPR se base sur la collaboration, la coopération, l'innovation et le partage.

Dans le même esprit, il est important que ce programme soit pris en compte à l'échelle du district afin de favoriser l'implémentation d'entreprises porteuses d'emplois et d'innovation, tout en veillant à la qualité et la cohérence de leur intégration sur le territoireⁱⁱⁱ.

2.3.4. DISTRICT DE LA SARINE : ACCESSIBILITE ET INTEGRATION

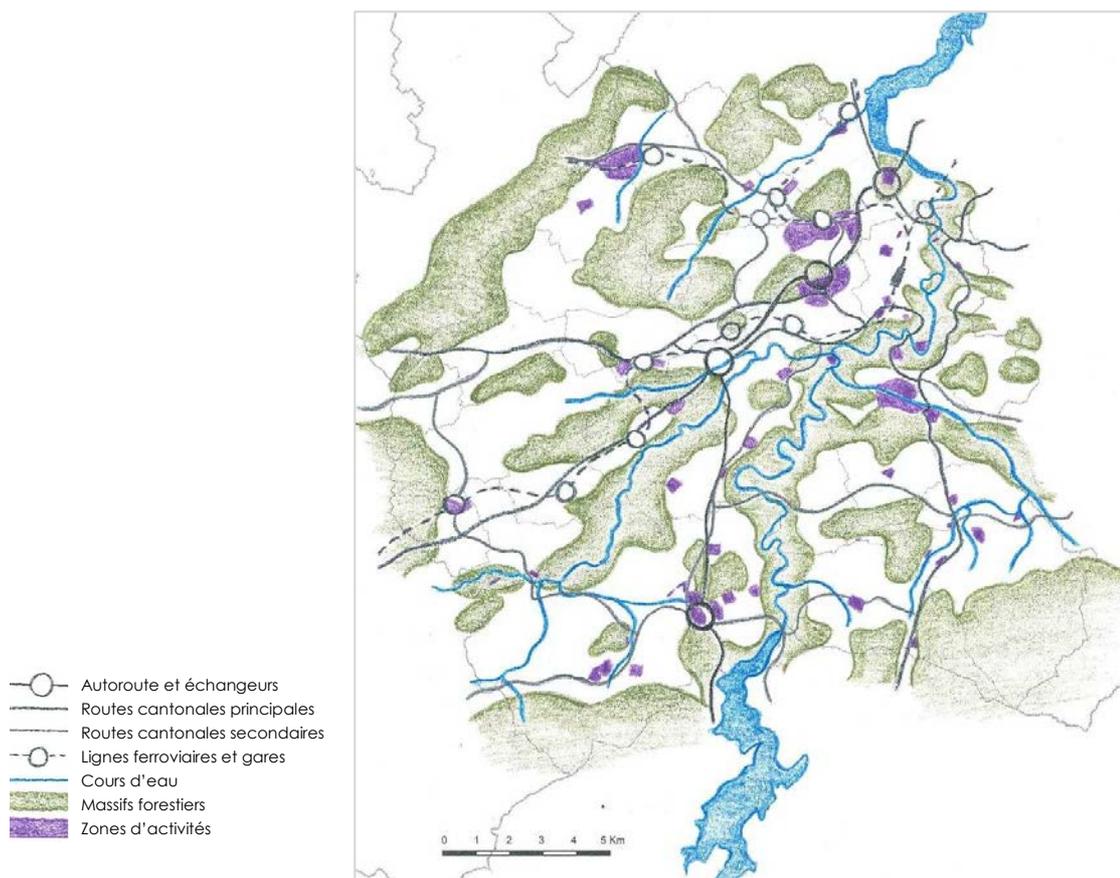
Le district de la Sarine compte aujourd'hui environ 500 ha de surfaces affectées en zone d'activités. Plus de deux-tiers de ces zones se situent dans le périmètre de l'agglomération. Le tiers restant est réparti dans 13 des 21 communes hors agglomération, et environ 35% de ces surfaces sont libres, dont la moitié sur la commune de Gibloux. Des fiches détaillées des zones d'activités hors agglomération sont consultables dans l'annexe III. Il existe un département pour la promotion économique au sein de l'agglomération qui offre prestations, structure et soutien, ainsi que le monitoring des terrains disponibles. Ce dernier a mandaté un bureau pour établir une étude sur ces zones d'activités, c'est pourquoi les communes du périmètre de l'Agglo ne figurent pas dans ces fiches.

De manière générale, ces zones d'activités sont situées à distance des zones résidentielles, surtout dans le cas d'entreprises industrielles ou génératrices de nuisances conséquentes. Elles tendent également à être à proximité d'axes forts, le long de l'autoroute ou des routes cantonales, ou encore aux abords des voies ferrées. Cette situation stratégique facilite l'accès pour les livraisons et, dans la majorité des cas, permet d'éviter que les nuisances engendrées par les transports touchent les zones d'habitations.

Si les zones d'activités sont généralement en marge des lieux de résidence, elles sont en revanche très souvent à proximité d'éléments naturels, paysagers ou de biotopes, comme l'illustre le croquis suivant (carte 1).

Cette position géographique dans le paysage est essentiellement historique, (voir chapitre 2.3.3), les ressources naturelles étant à la base de l'industrie, que ce soit comme matériaux (le bois) ou pour la force énergétique (l'eau).

Ces milieux abritant une large palette d'espèces animales et végétales (voir chapitre 2.4.3), il est important de soigner la cohabitation entre les entreprises et la nature environnante.



Carte 1: Zone d'activités, axes et éléments paysagers

2.3.5. POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT

Dans le cadre de la révision du Plan directeur cantonal, un inventaire des zones d'activités a été élaboré par la PromFR cantonale. Sur cette base et dans la perspective de la mise en place d'une gestion régionale des zones d'activités, l'agglomération a initié une étude détaillée sur les zones d'activités situées dans son périmètre. La Préfecture a poursuivi une réflexion similaire dans le cadre du Schéma directeur pour les zones d'activités situées dans le reste du district de la Sarine. Seuls les résultats relatifs aux communes hors agglomération sont reportés ici. Selon cet inventaire, l'essentiel des ZACT non construites hors agglomération est localisé sur les communes de Chénens, Gibloux (secteur Farvagny – Rossens), Grolley, Hauterive, Le Mouret, Neyruz et Treyvaux.

La zone de Chénens est située sur un axe cantonal secondaire, dans le secteur gare de la commune et à proximité d'une aire forestière. Grolley présente une situation similaire, avec le ruisseau de Corsallettes en plus. Treyvaux se situe également sur un axe cantonal secondaire et à proximité d'un ruisseau. Les secteurs de Neyruz, Hauterive et du Mouret sont tous trois le long d'axe cantonaux prioritaires, et aux abords d'un cours d'eau et/ou d'une zone de forêt.

Finalement le secteur Gibloux, regroupant presque autant de potentiel de développement que toutes les autres surfaces réunies, présente l'avantage d'être situé près de l'échangeur autoroutier de Rossens, et est également en bordure d'un massif forestier.

2.3.6. PROPOSITIONS

E1 Hiérarchie des ZACT

Le Plan directeur cantonal prévoit trois catégories de zones d'activités : les zones d'importance cantonale, celles d'importance régionale et les autres. Les zones d'importance cantonale sont destinées à accueillir des entreprises à forte valeur ajoutée et de portée suprarégionale. Ces caractéristiques vont souvent de pair avec un fort trafic de pendulaires et de marchandises ; la localisation de telles entreprises est donc non négligeable. Les zones d'importance régionale nécessitent également d'être situées sur un axe de transport majeur ainsi qu'un axe de transports publics ayant une bonne desserte. Ce sont des zones où il existe déjà de l'activité et où un potentiel de développement régional est possible. Les autres zones sont de taille modeste, souvent déjà construites, en marge des axes de transports majeurs.

Ces zones sont destinées à être maintenues dans un premier temps, avec extension mineure possible si la survie d'une entreprise le nécessite. **A long terme, il serait judicieux de regrouper ces zones autour des secteurs d'importance régionale afin de canaliser les flux et nuisances.**

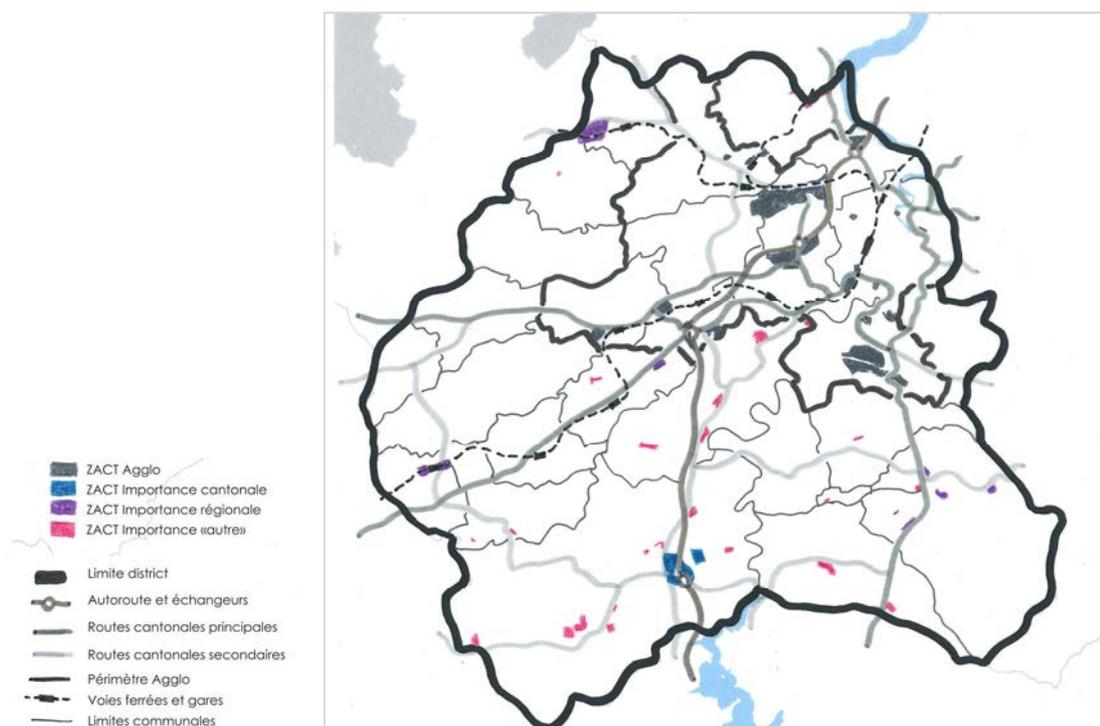
Pour les zones d'activités situées dans l'agglomération, elles sont traitées au sein du PA3. De plus une étude est en cours auprès d'un bureau spécialisé pour établir un état des lieux détaillé (fiches par secteurs) ; elles sont en gris sur la carte 2.

Parmi les secteurs hors agglomération, les secteurs de **Farvagny et Rossens** à proximité de l'autoroute sont les plus importants. Etant donné leur situation géographique, la proximité de l'autoroute et le potentiel de développement, il serait opportun de classer ces deux secteurs **en zone d'importance cantonale**. Les secteurs de **Grolley, Chénens, Neyruz et Le Mouret** présentent différentes caractéristiques qui leur permettraient de développer des activités **d'importance régionale**. Le secteur de Chénens est à proximité d'une gare et d'une route cantonale prioritaire. Grolley compte également une gare, deux axes cantonaux secondaires et se situe à quelques minutes seulement des deux échangeurs autoroutiers de Fribourg.

La zone de Neyruz est située le long d'un axe cantonal prioritaire et non loin de l'autoroute. Le secteur de Le Mouret est situé sur un axe cantonal prioritaire et est drainé par plusieurs lignes de bus.

En plus de leurs situations par rapport aux différents axes de transports, ces trois communes ont un potentiel de développement et leur position relative, ajoutée à celle du secteur Farvagny-Rossens et de l'Agglo, permet une bonne répartition des secteurs importants sur l'ensemble du district de la Sarine. **Les autres secteurs** situés sur les communes d'Autigny, Ependes, Ferpicloz, Hauterive, La Sonnaz, Neyruz, Ponthaux, Senèdes et Treyvaux ainsi que les autres secteurs de Gibloux (Corpataux-Magnedens, Vuisternens-en-Ogoz, Villarlod) **sont à classer en catégorie « autres »**. Quelques-uns parmi ces secteurs pourraient encore être mis en balance.

Les zones d'activités sont des secteurs particuliers, où circulent beaucoup de flux de personnes mais également de marchandises, d'énergie, de déchets, etc. Génératrices d'emplois et de croissance économique, ces zones peuvent également être sources de nuisances et de pollution. Leur situation à proximité des éléments naturels et parfois des lieux d'habitation demande donc des objectifs exigeants concernant leur intégration, leur accessibilité et leur développement.



Carte 2: Hiérarchie des zones d'activités

E2 Plan d'aménagement de détail (PAD)

Une première mesure visant un développement cohérent et intégré consiste à encourager l'établissement d'un plan d'aménagement de détail (PAD) pour les secteurs où des potentiels de développement ou de densification existent. Les PAD sont, sur le plan urbanistique, un outil de travail précieux, gage de qualité et d'intégration. Ils permettent de réfléchir avec sensibilité en fonction d'un lieu particulier. Ils prennent également en compte le contexte local pour fixer des objectifs clairs en matière d'accessibilité, d'énergie, d'utilisation du terrain, d'espaces verts, de qualité architecturale et d'intégration paysagère.

E3 Plan de mobilité d'entreprise

« Un plan de mobilité d'entreprise est un outil visant à promouvoir les solutions alternatives aux déplacements individuels motorisés pour les déplacements pendulaires et professionnels des employé(e)s d'une entreprise. Il a pour but de favoriser le développement durable » (SMo, 2017). Etant donné les engorgements et la saturation du trafic aux heures de pointe, ces plans de mobilité sont importants afin d'inciter au changement modal. L'agglomération de Fribourg propose une page consacrée au plan de mobilité d'entreprise, avec des arguments, des outils et conseils pour le mettre en place. Les cantons de Vaud et Genève sont également novateurs en la matière et leurs liens respectifs peuvent être trouvés sur la page Web du SMO (voir annexe VI).

E4 Intégration paysagère



Photo 8: Calmacé-parc (France)

L'implantation d'entreprise ne doit pas nécessairement se faire au détriment du paysage environnant, il est possible de mettre en place des éléments diminuant l'impact et facilitant l'intégration du bâti dans le paysage (photo 8). Le maintien et le renforcement d'éléments verts existants peut jouer le rôle d'écrans visuels. Les toits végétalisés facilitent également l'intégration dans le paysage et favorise la biodiversité, etc. Cet objectif est aussi bien applicable aux zones déjà construites qu'à celles amenées à se développer et la commission d'experts proposée (U7) peut être sollicitée pour des conseils et des mesures adaptées aux différents sites.



Photo 9: Y-parc (Yverdon)

E5 Accès et localisation

Les flux de personnes et marchandises associés aux ZACT pouvant être conséquents, **il est important que l'accès au site soit soigné et que la localisation corresponde aux besoins de l'entreprise, inversement, que cette dernière soit adaptée au site.** Ainsi, il est important que les employés puissent accéder à leur lieu de travail autant avec leur véhicule privé, qu'en transports publics ou en mobilité douce, et ce en toute sécurité (photo 9). Il sera également du ressort des autorités compétentes de veiller à ce que les différentes caractéristiques de l'entreprise (trafic généré, nuisances, besoin d'accès pour la clientèle, etc.) et le site d'implantation soient cohérents, ce plus encore lorsqu'il s'agit de songer à des regroupements (E6) (politique de la bonne entreprise au bon endroit).

E6 Du maintien au regroupement des secteurs « autres »

Les secteurs d'activités existants offrent des emplois et participent à la dynamique et l'attractivité des communes, c'est pourquoi il est important de pouvoir les maintenir. Si à l'avenir les possibilités de développement et d'extension des zones d'activités seront allouées aux secteurs d'importance cantonale et régionale, il faut que les entreprises existantes puissent maintenir leurs activités et des extensions mineures pourraient leur être accordées si la survie de l'entreprise le nécessite. A la cessation de l'activité, il serait opportun de regrouper les secteurs d'activités vers les pôles régionaux, souvent plus proches d'axes de transport, et d'y inciter la collaboration et les synergies (E3, E8).

E7 Zone d'importance régionale et accès aux services

Toutes les entreprises n'offrent pas de services de repas à midi et les temps de pause sont souvent trop courts pour permettre aux employés de rentrer chez eux pour se restaurer. Afin de contribuer au bien-être des personnes travaillant dans les secteurs importants, il conviendrait de proposer quelques services à la population à proximité des secteurs d'activités, ou de soigner le lien entre centre village, services et ZACT.

Restaurant, café, magasin d'alimentation, une poste et un distributeur à billet faciliteraient le quotidien des personnes employées dans les entreprises.

E8 Synergie et écologie industrielle

L'écologie industrielle fait référence à l'ensemble des pratiques visant à réduire l'impact des entreprises sur l'environnement en se basant sur une analyse globale du système industriel, vu comme un écosystème.

Cette analyse se base essentiellement sur les flux de matière et d'énergie et a pour but de réduire le gaspillage et la pollution par le recyclage et l'optimisation afin de rendre le système industriel compatible avec les écosystèmes naturels.

L'analyse de cycle de vie (ACV) est un outil permettant de quantifier et mesurer les flux de matières, de personnes et d'énergie d'une entreprise afin d'identifier les potentiels d'amélioration. Toutefois, à l'image d'un organisme dans un écosystème, une entreprise est rarement seule sur son territoire et des synergies peuvent être mises en place par des partenariats. L'exemple le plus célèbre est la synergie du Kalundborg (Danemark) mais il existe également des exemples en Suisse ; à Genève, un réseau d'écologie industrielle existe. A une échelle plus régionale, un projet d'écologie industrielle a débuté en 2014 sur les communes de Givisiez et Corminboeuf (voir point 2.3.3. et annexe VI).

2.4. NATURE ET PAYSAGE

2.4.1. LES NOTIONS DE NATURE ET DE PAYSAGE : UNE INTRODUCTION

La thématique du paysage est souvent abstraite, sujette à controverse ou mal comprise. Dans son sens premier, le paysage est « une vue d'ensemble que l'on a d'un point donné » (Larousse, 2017). Il est ainsi ce que l'on perçoit d'un lieu, d'un pays, d'un environnement. Si ce sens premier se retrouve encore aujourd'hui dans certains domaines, tel que l'art, la notion de paysage a évolué vers une connotation plus culturelle ; il définit **« une étendue spatiale, naturelle ou transformée par l'homme, qui présente une certaine identité visuelle ou fonctionnelle »** (Larousse, 2017).

L'idée de nature est omniprésente dans la notion de paysage et, comme ce dernier, cette notion a évolué et revêtu aujourd'hui un caractère plus anthropocentré. En effet, la nature, dans son sens premier, fait référence à l'ensemble des choses et des êtres présents en ce monde ; aujourd'hui, la nature tend à être comprise comme une opposition à l'Homme. L'Histoire témoigne de nombreux voyageurs partis en quête de cette nature vierge, de ce paradis perdu où l'Homme ne serait jamais allé. Encore aujourd'hui, « le paysage naturel » fait référence à un environnement sans impact anthropique. Il est pourtant rare de trouver ce type de paysage de nos jours, l'humain ayant façonné son environnement au cours du temps pour qu'il réponde à ses besoins, même dans les régions les plus reculées et inhospitalières.

A défaut de paysage naturel, l'imaginaire collectif occidental tend à assimiler cette idée au paysage rural, certes empreint de l'action de l'Homme, mais recouvrant une large part d'éléments naturels. D'autres typologies de paysage se sont développées, dérivant de l'idée de paysage naturel : paysage forestier, lacustre, marécageux, etc. **La notion de paysage renvoyant donc à la représentation que l'on se fait d'un lieu, il permet aussi de qualifier les milieux plus marqués par la présence humaine, allant de paysages d'alpages ou agraires, à des paysages industriels ou urbains.** Le paysage étant imprégné de cette idée de nature, les paysages à plus fortes connotations anthropiques peinent à se faire accepter. Pourtant, bien que différents de la campagne, les villes revêtent également des valeurs paysagères et naturelles remarquables.

La différenciation des paysages permet de mettre en avant les caractéristiques distinctes qui y sont liées. Il existe différentes classifications de paysages, certaines se basant par exemple sur le caractère naturel / urbanisé, tel que décrit ci-dessus, d'autres sur les prestations paysagères (liées à l'économie, la santé, etc.) D'autres encore sont liées à des infrastructures (touristiques, énergétiques, etc.) ou alors faisant référence au patrimoine (architecture, lieu sacré, mayens, etc.).

Il est donc difficile de définir clairement le paysage, tant celui-ci dépend de la culture, de la sensibilité et de la perception esthétique propres à la personne qui le contemple. Etant donné le territoire dont il est question dans ce Schéma directeur, la notion de paysage retenue sera celle présentée par le Service de la nature et du paysage (SNP) du canton de Fribourg, qui reprend la définition de la Convention européenne du paysage de Florence. Le paysage se définit donc comme étant « une partie du territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action des facteurs naturels et/ou humains et de leur interrelations ».

2.4.2. LE PAYSAGE SUISSE ET FRIBOURGEOIS : GESTION ET PROTECTION

Bien que de superficie modeste, la Suisse peut se targuer de déployer sur son territoire une grande diversité de paysages. Entre vallées, Préalpes, Plateau, montagnes, campagnes et villes, il est possible en quelques heures, voire quelques minutes, de changer radicalement d'environnement. Cette proximité, notamment liée à la taille réduite du pays, présente toutefois un désavantage : comment concilier préservation de la nature et du paysage avec la croissance des surfaces bâties ? Conscientes de l'enjeu, les autorités helvétiques ont mis en place des outils législatifs depuis quelques années déjà. La LAT, adoptée en 1979 puis et récemment révisée, demande une utilisation de plus en plus mesurée du sol et une limitation toujours plus grande du mitage du territoire. Ces mesures sont affinées au sein de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN). Cette dernière a entre autres pour but de protéger les paysages, de soutenir la mise en œuvre de cette protection, et de protéger et encourager la conservation de la diversité des espèces. Cette loi demande également d'établir des inventaires fédéraux d'objets d'importance nationale, régulièrement mis à jour.

2.4.3. DISTRICT DE LA SARINE : DIVERSITE PAYSAGERE A PRESERVER



Photo 10: Paysage fluvial (Hauterive)

Parmi les plus importants figurent l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP), l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS) et l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS).

Le canton de Fribourg établit également des inventaires des paysages et biotopes dignes d'intérêt au niveau cantonal et local, et a adopté en 2012 la loi sur la protection de la nature et du paysage (LPNat). Cette loi permet la mise en exécution des mesures visant la protection et la promotion du patrimoine naturel et paysager du Canton. Cette mise en œuvre est renforcée et complétée par l'adoption en 2014 du règlement sur la protection de la nature et du paysage (RPNat).

Des abords du lac de Morat et Neuchâtel jusqu'aux Préalpes, le canton de Fribourg offre une grande diversité paysagère. L'office fédéral du développement territorial (ARE) distingue 38 types de paysage, selon leurs caractéristiques naturelles et les utilisations du sol (ARE, 2011).

Soutenu par l'ARE et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), un groupe d'experts a publié un catalogue des paysages culturels caractéristiques de Suisse (Raimund et al., 2014), édité par la fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (FP).

Sur la base de la typologie paysagère de l'ARE et du catalogue, il est possible d'identifier 6 paysages principaux sur le district de la Sarine : un paysage fluvial au nord-est le long du lac de Schiffenen et de la Sarine, des paysages urbains et périurbains dans le périmètre d'urbanisation de l'agglomération, un paysage de collines du Plateau suisse marqué par les grandes cultures à l'ouest, un paysage de collines du Plateau suisse marqué par les cultures fourragères sur le Plateau du Mouret et le Gibloux, et finalement un paysage montagnard calcaire des Alpes septentrionales au sud-est du Mouret. Ces paysages sont parsemés d'éléments dignes d'intérêt et de protection, recensés par les différents inventaires fédéraux, cantonaux et régionaux présentés plus loin. La carte 3 (en page suivante) représente ces 6 différents paysages.

Les **paysages fluviaux** (photo 10) sont caractérisés par de grands cours d'eau et l'utilisation qui leur est liée : moyen de navigation, espace de détente, implantation de site industriel, lieu de vie ou encore source énergétique.

Les nombreuses utilisations de ces milieux demandent donc une gestion sensible : préserver les habitations de crues et à la fois l'espace naturel du cours d'eau, permettre l'accès et l'exploitation de la ressource, tout en protégeant la grande diversité d'espèce abritées dans cet écosystème.

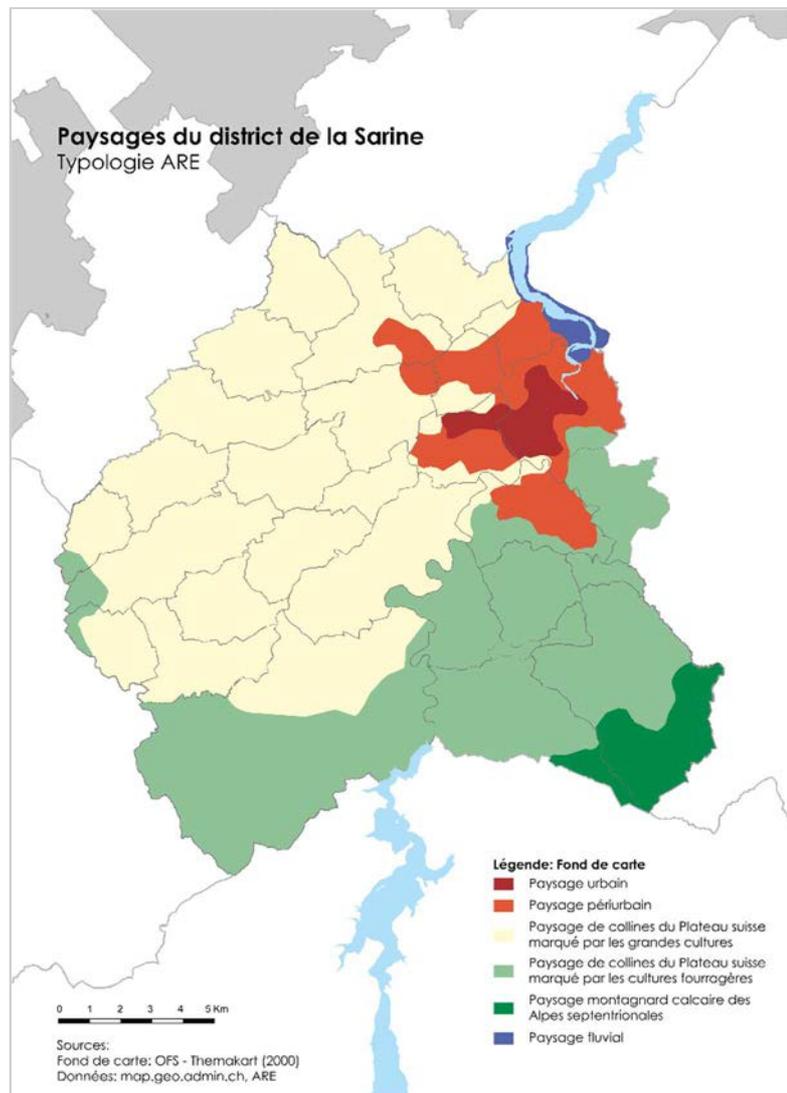


Photo 11: Paysage périurbain (Villars-sur-Glâne)

Les **paysages périurbains** (photo 11) se caractérisent par un fort taux de construction, une mixité architecturale ainsi que des affectations, et une bonne accessibilité. Jouant sur la proximité à la fois des services et de la nature, l'enjeu des espaces en périphérie des villes consiste à maintenir la mixité des espaces tout en maîtrisant l'étalement urbain, en soignant l'intégration et la transition entre milieu bâti et espaces verts.



Photo 12: Paysage urbain (Fribourg)



Carte 3: Les différents types de paysages du district de la Sarine

Les villes telles que Fribourg s'inscrivent dans la typologie de **paysage urbain** (photo 12), marqué par l'étendue, la compacité et la répartition des espaces interstitiels.

On y trouve un fort taux de renouvellement du bâti, une mixité culturelle et architecturale, de nombreux éléments historiques et une forte dynamique. Une grande diversité d'espèces vit au sein des nombreux microclimats des milieux fortement urbanisés. La tendance est aujourd'hui à la promotion de la mobilité douce, à la protection des sites historiques et à la valorisation des lieux de rencontres, ceci afin de favoriser le bien-être et la santé des habitants, et de préserver les milieux de vie des espèces animales et végétales des villes.



Photo 13: Paysage de collines du Plateau suisse marqué par les grandes cultures (Prez-vers-Noréaz)

L'Ouest du district est façonné par de nombreuses collines et les cultures qui les recouvrent ; il est ainsi qualifié de **paysage de collines du Plateau suisse marqué par les grandes cultures** (photo 13). Des massifs forestiers et des villages viennent compléter la structure de ce paysage. Le type d'habitat est lié à l'histoire de la région et les milieux naturels alentours accueillent de nombreuses espèces végétales et animales.

Dans ce contexte, un équilibre cohérent entre zones habitées, zones agricoles et espaces verts est à trouver : maintenir la dynamique de village et de ses éléments historiques, prendre en compte l'agriculture tout en favorisant la biodiversité et en soignant la transition entre ces différents éléments paysagers.



Photo 14: Paysage de collines du Plateau suisse marqué par les cultures fourragères (Rossens)

Le paysage change sensiblement au sud du district, avec **un paysage de collines du Plateau suisse marqué** non plus de grandes cultures mais **de cultures fourragères** (photo 14). Les régions du Gibloux et du Plateau du Mouret sont ainsi caractérisées par une variation sensible de la topographie, avec des villages dispersés parmi les espaces de cultures destinés aux animaux d'élevage.

Les maisons traditionnelles à caractère agricole se retrouvent fréquemment dans ce type de régions, même si leur utilisation première a été remplacée en faveur de l'habitat. Le défi consiste à préserver ce paysage en mosaïque typique de la région témoignant de l'histoire des lieux, tout en limitant le mitage et en favorisant la transition entre les espaces. Cette limitation du mitage vise également à préserver les milieux plus sensibles, tels que les prairies maigres et humides ou les marécages, parfois présents dans ces régions et hébergeant de nombreuses espèces.

A l'approche des Alpes se dessine peu à peu les contours et vallées caractéristiques du versant nord des Préalpes, notamment au sud du Plateau du Mouret.



Photo 15: Paysage montagnard calcaire des Alpes septentrionales (Le Mouret)

Dans ce **paysage montagnard calcaire des Alpes septentrionales** (photo 15), les forêts et les pâturages se partagent l'espace avec quelques terrains agricoles et habitats disséminés çà et là, le tout variant avec l'altitude. Cette forte variation de la topographie offre une grande diversité, aussi bien des espèces végétales et animales que des habitats. Relevant du patrimoine du pays, les habitats traditionnels nécessitent une juste mesure de protection, permettant à la fois leur mise en valeur tout en évitant le mitage du territoire. Il en va de même pour l'environnement dans lequel ils s'insèrent, abritant de nombreuses espèces et étant sujet à l'emprise touristique.

Ces différents paysages sont ponctués d'éléments plus particuliers, comme des biotopes, des sites dignes de protection, répertoriés dans les inventaires présentés plus haut. Ces inventaires sont complétés par des mesures liantes tels que les réseaux OQE ou les corridors à faune.

2.4.4. ELEMENTS PAYSAGERS PROTEGES : BIOTOPES, INVENTAIRES ET RESEAUX

Les biotopes sont des milieux de vie des espèces animales et végétales ayant des caractéristiques environnementales spécifiques. De nombreux biotopes ont fortement diminué au cours du siècle dernier, de sorte que la préservation des surfaces restantes est aujourd'hui un enjeu majeur.

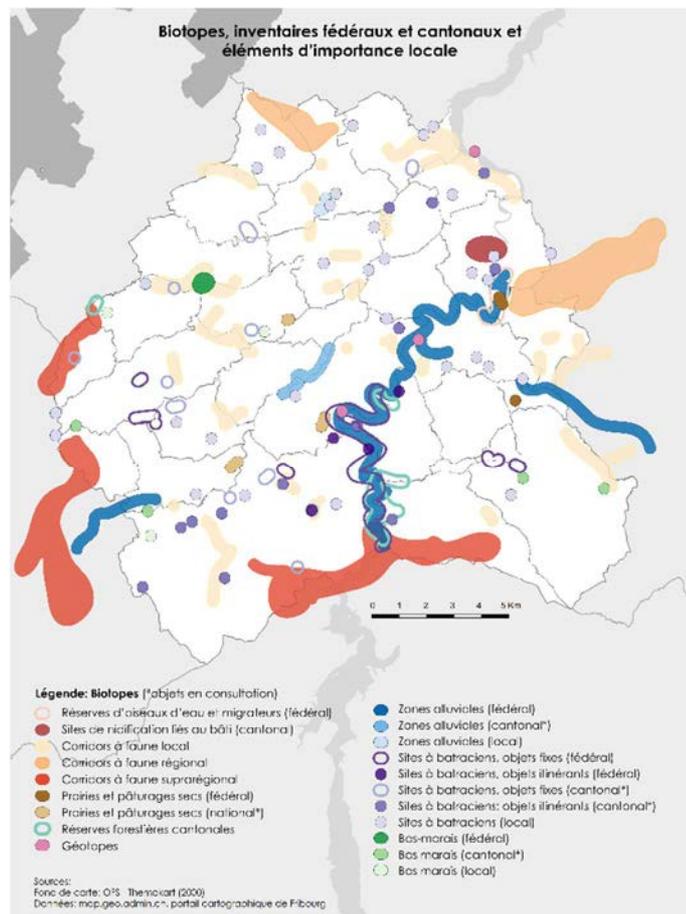
Les outils légaux mentionnés plus haut assurent la sauvegarde des principaux biotopes, inscrits dans les inventaires fédéraux et cantonaux. Parmi ces habitats naturels protégés, sont présents sur le district de la Sarine les bas-marais, les sites marécageux, les zones alluviales, les prairies et pâturages secs ainsi que la biodiversité en milieu bâti. D'autres éléments plus ponctuels méritent une protection adéquate, tels que les géotopes (patrimoine géologique) et les sites de reproduction à batraciens, qui figurent dans les inventaires fédéraux et cantonaux, ou sont protégés au niveau local (SNP, 2017). Les sites majeurs du district sont représentés sur la carte 4.

Si la protection des biotopes est incontestablement nécessaire pour la sauvegarde des espèces, la liaison entre ces milieux est tout autant importante.

En effet, la plupart des animaux se déplacent pour se nourrir, se reproduire ou migrer, et la fragmentation des habitats représente un obstacle considérable.

Ainsi, d'autres dispositifs ont été mis en place pour favoriser la circulation de la faune et de la flore, dont les corridors à faune et les réseaux OQE. Les corridors à faune (représentés sur la carte 4) sont des voies utilisables par les animaux entre les massifs forestiers. Ces axes sont structurés par différents éléments, anthropiques ou naturels. Si l'accès à ces lieux n'est pas limité, ils doivent toutefois rester exempts de construction et perméables (SFF, 2017).

Le réseau OQE met en place des surfaces de promotion de la biodiversité dans l'agriculture suisse (SPB) qui font partie des « prestations écologiques requises », telles que définies dans l'ordonnance sur les paiements directs. Des contributions sont octroyées aux entreprises agricoles contribuant à améliorer les connectivités des SPB et participant à la mise en réseau. Ces actions offrent aux espèces des ressources pour vivre et se nourrir, contribuent à leur migrations et leurs permettent de coloniser de nouveaux espaces, favorisant la biodiversité (Agridea, 2015).



Carte 4: Biotopes principaux du district de la Sarine

Si peu de paysages naturels subsistent tels qu'on l'entend au sens premier, il n'en demeure pas moins une grande diversité paysagère dans la région de la Sarine, à la fois patrimoine, ressource et lieu de vie. Un grand nombre d'outils permet aujourd'hui de préserver les habitats, ainsi que les animaux et plantes qui y vivent. Ceci est possible notamment en freinant l'impact anthropique, en restaurant certains milieux, en protégeant des biotopes et en favorisant le déplacement des espèces. Ainsi, l'enjeu consistant à maintenir la dynamique des espaces bâtis tout en préservant la nature et le paysage environnant se retrouve sur l'ensemble du territoire. Le PA3 présente des objectifs similaires en matière de protection et de valorisation de la nature et du paysage.

2.4.5. PROPOSITIONS



Photo 16: Ferme (Nonan)

NP1 Préservation du patrimoine paysager du district

Il importe de relever que notre paysage suisse, et notamment fribourgeois, est caractérisé par des espaces agricoles (outre les espaces de nature et de forêts) dans lesquels s'insèrent très fréquemment de l'habitat dispersé ainsi que des hameaux (photo 16). L'histoire et le développement de l'agriculture ont forgé ces paysages caractéristiques et ce patrimoine. Aujourd'hui, ce sont précisément ces paysages-là qui participent à la notoriété de notre pays et de notre région.

Néanmoins la loi fédérale bloque toute possibilité de mettre en valeur ces bâtiments dans leur plein volume, ce qui est pourtant souvent essentiel pour assurer leur maintien. Les périmètres d'habitat à maintenir (PHM) sont un biais permettant la préservation de hameaux selon des critères stricts.

Le Schéma directeur soutient l'idée qu'une valeur « paysagère » devrait pouvoir être attribuée à certains bâtiments ou à certains groupes de bâtiments. Des règles complémentaires pourraient être associées à cette proposition afin d'éviter certaines nuisances ou certains débordements (trafic et stationnements supplémentaires en zone agricole, pression des habitants pour équiper ces secteurs, etc.).

Accompagnées par la Commission d'experts décrite sous la proposition U7, ce type de propositions pourrait être envisagé comme **une utilisation judicieuse du sol compatible et complémentaire aux différentes mesures de densification mises en place.**

NP2 Préservation du patrimoine identitaire du district

Le Schéma directeur fait siennes les intentions des diverses lois et législations en matière de protection du patrimoine et de protection des milieux et des éléments naturels sur l'ensemble de son territoire.



Photo 17: Cours d'eau de la Sarine

La Sarine, située au cœur des trames vertes et bleues, structure elle aussi le territoire, les différents paysages, et participe incontestablement à cette identité du district. **De cette image forte est extrait un segment des méandres de la Sarine (photo 17), visible sur la première page du rapport (entre la limite du périmètre de l'Agglo et la limite du district). Le dessin des méandres de la Sarine à cette hauteur-là a été choisi pour le symbole qu'il représente. Le Schéma directeur propose de le reprendre tel un signe distinctif, autrement dit tel un logo, permettant d'identifier les initiatives et ou projets liés aux éléments naturels du district.**

NP3 Préservation de la diversité des milieux naturels

A partir de trames fortes vertes (grands massifs forestiers) et bleues (Sarine, Glâne et Gérine) qui se dessinent sur la carte et structurent le district, une analyse plus fine a été faite ; les différents biotopes et milieux naturels issus des inventaires officiels et, donc protégés, tous confondus, ont été reportés sur la carte synthétique.

Cette approche a pour objectif de donner un aperçu global et à grande échelle des connectivités existantes entre ces différents milieux.

En matière de nature et de paysage également, **il ressort de l'analyse que le district offre une belle répartition de ces éléments sur l'ensemble de son territoire.**

Dès lors, il s'agit de préserver, voire de renforcer, cette richesse naturelle.

D'autre part, les réseaux OQE, déjà présents sur une partie importante des terres agricoles du district, apportent des réponses concrètes quant au maintien de ces éléments naturels et à la richesse des milieux. A ce titre, ils doivent être soutenus, encouragés, renforcés.

NP4 Sentiers pédestres

Le Schéma directeur propose non seulement la préservation mais également la mise en valeur des éléments naturels et paysagers sur l'ensemble du district. A relever que *le prix du paysage* de l'année 2018 a été décerné aux paysages sacrés des abbayes et monastères du bassin de la Sarine.

Pour aller dans ce sens, il s'agit de mettre en lien, ou pas, les milieux naturels et le patrimoine avec le réseau de sentiers pédestres et avec la plateforme Fribourg Tourisme et Région, tout en tenant compte de la sensibilité des milieux ainsi sollicités et de leur capacité à résister au passage des promeneurs et des touristes sans être fondamentalement perturbés.

Là encore, afin de promouvoir les atouts naturels et patrimoniaux du district, une forme de signe distinctif ou de logo pourrait être utilisé tel que proposé sous la mesure NP1 (panneaux indicatifs, cartes, documents explicatifs, etc.). Dans la continuité de cette idée, un projet fédérateur pourrait consister à créer un itinéraire pédestre le long de la rive gauche de la Sarine, là où de nombreux secteurs sont déjà aménagés. Il suffirait d'aménager quelques tronçons pour permettre de valoriser tout un réseau particulièrement significatif quant à l'identité de la région.

Il convient toutefois de considérer la charge que représentent la gestion et l'entretien de ces itinéraires, pour les communes comme pour les propriétaires privés. Dès lors, il est judicieux de développer un réseau de façon coordonnée et réfléchie.

NP5 Chemin de Saint-Jacques

Les lignées d'arbres (photo 18) nobles (chênes, tilleuls) fréquemment utilisées par le passé pour accompagner chemins, entrées de propriétés ou pour marquer des limites parcellaires, structurent le paysage en certains endroits aujourd'hui encore.

Un projet commun et fédérateur lui aussi pourrait consister à améliorer et valoriser le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle (photo 19) en y privilégiant les plantations ainsi qu'un revêtement naturel là où le contexte le permet (le chemin actuel passant essentiellement par la route).

NP6 Nature en ville

A l'heure où les grandes villes se mobilisent et développent de vastes programmes de «nature en ville» afin de faire face au réchauffement climatique, le Schéma directeur invite les communes à redoubler d'efforts afin de promouvoir les espaces verts au sein du tissu urbanisé (photo 20, page suivante). Les outils de planification et de gestion du territoire communal offrent des possibilités notamment au travers des plans d'affectations des zones et des règlements communaux d'urbanisme.



Photo 18: Lignée d'arbre (Prez-vers-Noréaz)



Photo 19: Chemin de Compostelle (Noréaz)



Photo 20: La Sarine passant au milieu de la ville de Fribourg (Fribourg)

Les possibilités d'implanter de la végétation dans les milieux bâtis ou à bâtir sont presque aussi multiples qu'il existe de types de végétation. Il peut s'agir d'arbres isolés, de lignes d'arbres, de haies vives, de vergers, de prairies sèches, de toitures végétalisées etc. Les études démontrent que c'est bien dans les milieux construits, et plus particulièrement au sein des franges urbaines, que certaines espèces trouvent un habitat adéquat ainsi que les conditions nécessaires à leur évolution.

Les franges urbaines sont des espaces de transition, nette ou graduée, où les espaces urbanisés laissent place à autre chose : la campagne, la forêt, un espace vert, un terrain vague ou une friche en attente de projets. Elles peuvent être appréhendées à différentes échelles, de la ville, au village, au quartier, voire à un projet d'aménagement.

A l'heure où la place de la nature en ville se réaffirme, les franges urbaines apparaissent comme des espaces où peuvent être (a)ménagées des portes d'entrée de la biodiversité en ville, des continuités vers des trames vertes urbaines, des liens entre l'intérieur et l'extérieur.

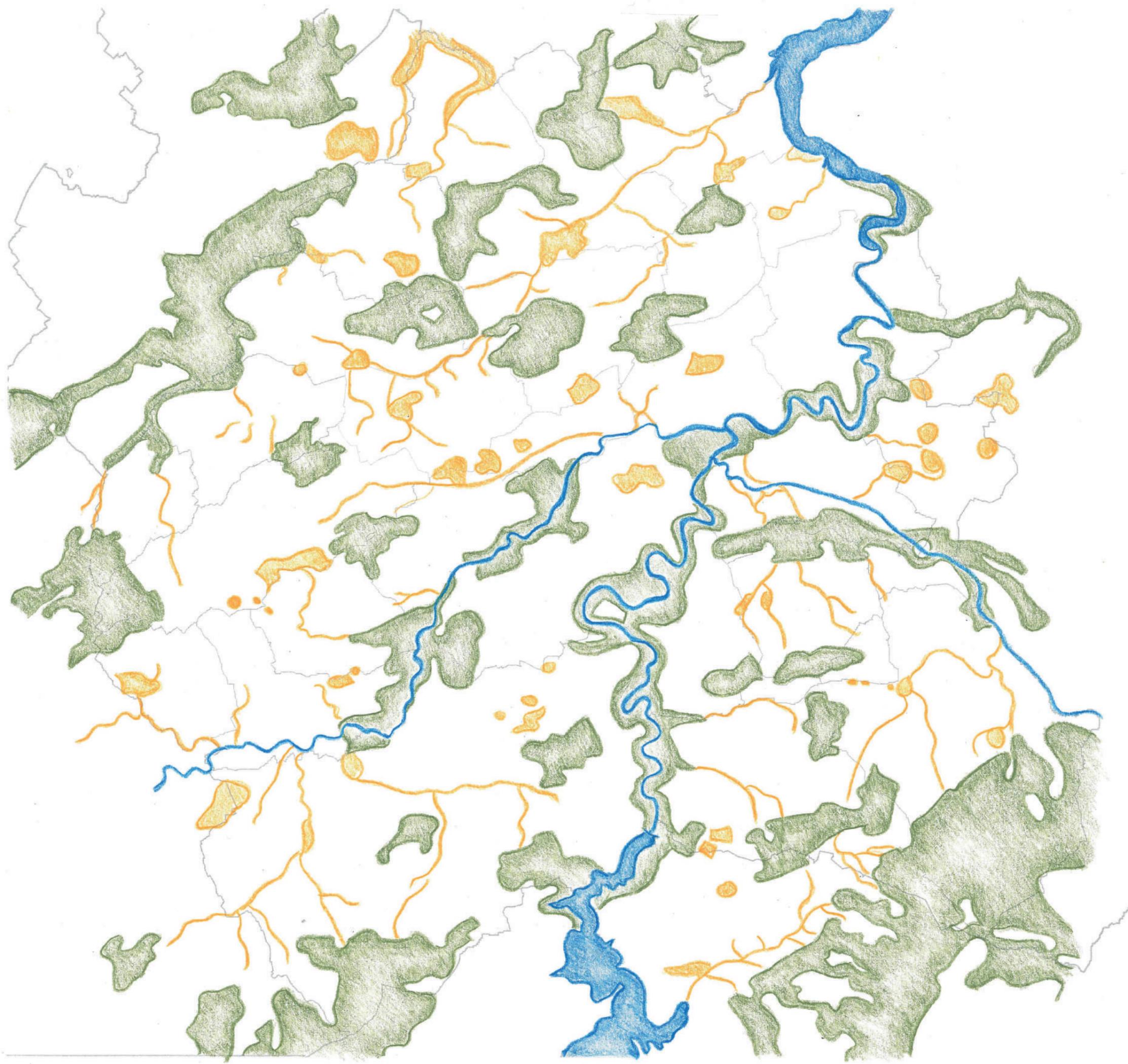
Carte de synthèse NATURE & PAYSAGE

Schéma directeur
District de la Sarine

Juin 2018

-  Cours d'eau principaux
-  Massifs forestiers
-  Réseau secondaire
d'éléments naturels et
paysagers

0 1 2 3 4 5 Km



2.5. TOURISME

2.5.1. CONTEXTE

TOURISTIQUE : D'HIER A AUJOURD'HUI

Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) un touriste est « une personne en déplacement hors de son environnement habituel pour une durée d'au moins une nuitée, et d'un an au plus, pour des motifs non liés à une activité rémunérée dans le lieu visité ». Vaste sujet, le tourisme découle de l'interaction de plusieurs autres domaines : la mobilité, l'économie, la nature et le paysage, l'éthique et la religion, le patrimoine et la culture, etc. Si à ses débuts (XVIII^{ème} siècle) le tourisme était l'apanage de l'aristocratie britannique et des classes bourgeoises, il touche désormais une grande part de la population en Europe, et de nombreux lieux doivent faire face aux effets du tourisme de masse.

Après les écrivains, c'est l'avènement de la photographie au XIX^{ème} siècle qui va permettre la circulation de clichés associés à un lieu, construisant ainsi petit à petit l'image « carte postale » de ce dernier. Ainsi, après les récits des promenades helvétiques de Jean-Jacques Rousseau (Vermette, 2010), ce sont les photographes qui ont mis en exergue les atouts touristiques de la Suisse. Pays des lacs et des montagnes, des vaches et du fromage, du chocolat et des montres, ce ne sont là que quelques-unes des images affiliées à la patrie de Guillaume Tell^{iv}. La diversité paysagère de la Suisse reste aujourd'hui très réputée, de même que ses sites historiques et sa gastronomie locale (Vermette, 2010).

En 2016, les hôtels et établissements de cure en Suisse ont enregistré environ 35.5 millions de nuitées, dont 45% des hôtes étaient d'origine suisse. Avec près de 450'000 nuitées (1.25 % des nuitées totales en Suisse), le canton de Fribourg reste relativement en marge. La durée moyenne de séjour est de 1.6 nuits et près de deux tiers des hôtes sur territoire fribourgeois sont suisses (OFS, 2017). Selon l'Union fribourgeoise du Tourisme (UFT), le tourisme de plaine et de plateau et de montagne restent relativement stables. Le city-trip est l'une des formes de tourisme les plus en vogue, faisant de la ville de Fribourg un des lieux les plus attractifs du Canton.



Photo 21: Ville historique de Fribourg

Se situant entre les deux régions touristiques très fortes que sont l'Arc lémanique et Berne, Fribourg tend à se qualifier comme un lieu de passage, qui se caractérise par un tourisme d'excursion. Avec son caractère agraire et son patrimoine, le Canton se définit autant par son attrait culturel (photo 21) que touristique.

Une tendance à un « retour à la nature » s'observe également aujourd'hui, correspondant plus à l'offre de la région. Néanmoins, la ville historique de Fribourg, les Préalpes, les lacs et, la cité de Gruyères conservent leurs atouts et toute leur attractivité.

2.5.2. OUTILS LEGISLATIFS, GESTION ET ORGANISMES

L'UFT est l'organisme en charge du développement et de la promotion du tourisme fribourgeois. Association de droit privé d'utilité publique, sa mission principale est « le développement d'un tourisme privilégiant la valorisation du patrimoine naturel et culturel du canton de Fribourg et les caractéristiques propres de ses régions géographiques » (UFT, 2017). Les différentes tâches de l'association sont régies par la loi sur le tourisme^v (LT) du 13 octobre 2005 du canton de Fribourg. Selon cette dernière, l'UFT doit notamment représenter les intérêts touristiques du canton, promouvoir et favoriser l'essor du tourisme cantonal, fixer des objectifs stratégiques et élaborer des projets marketing, en collaboration avec les organisations touristiques régionales (OTR).

L'art. 10 de la LT prévoit une seule OTR par région. La plateforme du district de la Sarine est Fribourg Tourisme et Région, également association privée d'utilité publique. Elle a entre autres pour charges la valorisation des attraits de la région, l'organisation d'événements d'intérêt touristique, la promotion du tourisme ainsi que l'exécution des projets marketing en collaboration avec l'UFT. Cette organisation offre également une visibilité sur les offres touristiques des communes membres qui sont (sur le district de la Sarine) l'Agglo dans son ensemble, ainsi que les communes de Grolley, Ferpicloz, Hauterive, Pierrafortscha et Treyvaux.

2.5.3. POTENTIEL TOURISTIQUE EN SARINE

Selon l'UFT et l'OTR de la Sarine, les lieux les plus visités du district se situent en ville de Fribourg, à savoir la cathédrale Saint-Nicolas et quelques musées. Comme déjà mentionné, Fribourg attire surtout des touristes nationaux, pour les loisirs évidemment, mais surtout pour les affaires. Culturellement bilingue, Fribourg représente un pont entre la Suisse romande et la Suisse allemande.

Le district présente également de nombreux atouts touristiques, dispersés sur le territoire : patrimoine culturel, lieux religieux, diversité paysagère et sentiers pédestres ne sont que quelques-unes des curiosités offertes.

Le tourisme urbain en vogue et la situation de la ville fait de Fribourg et son agglomération un lieu de passage fréquenté. En revanche, il est plus difficile de promouvoir les spécificités de chacune des communes plus éloignées du centre de façon individuelle.

De plus, le tourisme ne représente pas nécessairement une priorité dans les affaires communales et, en dehors de l'Agglomération, seules cinq communes sont membres de l'OTR et bénéficient donc d'une réelle visibilité.

2.5.4. LE TOURISME DE DEMAIN



Photo 22: Abbaye de Hauterive

S'intégrant dans le paradigme environnemental grandissant, l'écotourisme, ou encore l'agritourisme, tendent à se répandre aujourd'hui, et la campagne de la région pourrait avoir des arguments à faire valoir dans cette direction.

Autre grande tendance, le tourisme d'expérience qui répond à une quête de sens, très recherchée aujourd'hui. Partant de cela, l'UFT propose une offre intitulée « l'esprit des lieux » qui valorise le patrimoine bâti à connotation sacrée, telle l'abbaye cistercienne de Hauterive (photo 22). Le tourisme 3.0 sera aussi le tourisme du numérique. Aujourd'hui déjà, le digital est intégré dans le domaine, comme l'illustre la plateforme de tourisme collaborative « dzin.ch ». Récompensée du Milestone 2017, prestigieux prix Suisse du tourisme, « dzin.ch » met en relation dans le canton de Fribourg des hôtes passionnés par leur métier, leurs produits ou leur région, avec des visiteurs en quête de découvertes et d'authenticité (voir annexes V et VI).

2.5.5. PROPOSITIONS

T1 Adhésion commune à la plateforme de promotion régionale

Le Schéma directeur propose le regroupement de toutes les communes du district sur la plateforme de communication et de promotion Fribourg Tourisme et Région.

Cette proposition comporte plusieurs avantages suivants :

- Elle permet de valoriser l'ensemble des attraits touristiques et des curiosités locales des communes, toutes communes confondues et peu importe la notoriété de l'attrait ou de la commune en question.
- Elle favorise les synergies possibles entre communes et/ou entre projets. Pour exemple, le réseau de sentiers (NP4) pédestres inscrit sur plusieurs communes pourrait être mis en lien avec les attraits touristiques locaux.

- Ensuite, elle simplifie l'approche (recherche de l'information et des données) pour l'utilisateur et contribue ainsi à la promotion de la région dans son ensemble.
- Le tourisme engendre des retombées économiques notables, souvent induites ou indirectes et qui profitent aux communes sans que celles-ci en aient toujours conscience.
- Enfin, un projet porté par l'ensemble des communes à cette échelle peut offrir des moyens différents et des perspectives nouvelles renforçant l'identité de la région : soutien à des projets de plus grandes envergures comme à des initiatives privées (NP4), création d'évènements promotionnels (inaugurations), processus participatifs, logo symbolisant le district (NP1), ses initiatives et son soutien à divers projets.

Le concours de chacun ne se joue pas uniquement sur la toile, mais aussi à l'échelle du district et des décisions communales. Pour un tourisme intégré et efficace, la participation de toute une région est nécessaire ; lorsque le carillon sonne, ce n'est pas chaque cloche individuelle qui compte, mais l'harmonie qui en ressort.

3. Synthèse : Récapitulatif des Propositions et Tableaux d'Objectifs

OBJECTIFS	Thèmes	Propositions (récapitulatif)	Classe 5 et 6	Classe 4	Classe 3	Classe 1 et 2 (Intégration stratégie et projets Agglo)	Secteur Gare	
Urbanisation	Urbanisation et Démographie	U1: densification	Pas d'extension possible, soigner les zones centre-village et les franges urbaines	Extension limitée (nécessaire à la dynamique du village), soigner les espaces publics et les franges urbaines	Extension possible, densification de qualité, soigner les espaces publics et les franges urbaines, développement infrastructures	Extension possible, densification de qualité, développement d'infrastructures	Densification de qualité et lieu de rencontre	
	Service à la population	U2: Services à la population	Si opportunité, services groupés (services dits banals: école, épicerie...)	Ecole, épicerie, tea-room, <i>commerces de proximité spécifiques</i> (boulangerie, ...)	Ecole, commerces de proximité, banque, poste, pharmacie, cabinet médical, EMS,...	Ecole, grands commerces, CO, EMS, Services anomaux	Commerces de proximité, banque, poste, artisans	
	Centralités (état des lieux)		<i>Arconciel, Corserey, Ferpicloz, Noréaz, Pierrafortscha, Ponthaux, Senèdes, Villarsel-sur-Marly</i>	<i>Autigny, Chénens, Cottens, Ependes, La Brillaz, La Sonnaz, Prez-vers-Noréaz</i>	<i>Belfaux, Corminboeuf, Grolley, Hauterive, Le Mouret, Neyruz, Treyvaux</i>	<i>Avry, Fribourg, Gibloux, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne</i>		
	Centralités (proposition à futur)	U3: Qualité des lieux de rencontre U5: Prioriser la localisation de nouvelles infrastructures dans les polarités	Arconciel, Corserey, Ferpicloz, Noréaz, Pierrafortscha, Ponthaux, Senèdes, Villarsel-sur-Marly	Autigny, Ependes, La Brillaz, La Sonnaz, Prez-vers-Noréaz	Chénens, Cottens, Hauterive, Le Mouret, Treyvaux	Avry, Belfaux, Corminboeuf, Fribourg, Gibloux, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, Marly, Matran, Neyruz, Villars-sur-Glâne	Grolley, Neyruz, Cottens, Chénens	
	Principes et leviers	U4: Favoriser les collaborations intercommunales U6: Inciter et soutenir les coopératives d'habitation U7: Commission d'accompagnement	Qualité d'intégration et des lieux de rencontre, collaboration intercommunales, diversité en logement et coopérative d'habitation (grands principes et commissions pour tous)					Qualité d'intégration et des lieux de rencontre, Commission
Mobilité	TP (future) desserte	M1: Valorisation des lignes ferroviaires et axes de transports forts M2: renforcement du lien vers la Haute Sarine	Cadence Train 2H, bus 1H, renforcement éventuel aux heures de pointe	Bus à l'heure avec renforcement aux heures de pointe	Cadence Train et bus 30 min	Cadence Train et Bus 15 min, renforcement aux heures de pointes	Connexion bus et train avec voies MD	
	TIM	M3: Parking d'échanges et intermodalité M4: Entrées dans le centre cantonal	Faible trafic, pas de P+R, place Frimobility	Trafic généralement modéré, place Frimobility	Rabattement TIM sur P+R moins cher, sensibilisation via plan de mobilité	Fort trafic, P+R en périphérie plus cher, accès contrôlé au centre-ville, maintenir politique de prix pour parking en ville, sensibilisation via plan de mobilité	P+R, zone rencontre (peu de TIM, vitesse réduite)	
	MD	M5: Convergence MD vers les TP M6: Liens MD vers les écoles et les gares	Convergence vers communes de classes supérieures (avec meilleure desserte TP) et lieux stratégiques, liens transversaux	Convergence vers communes de classes supérieures (avec meilleure desserte TP) et lieux stratégiques, liens transversaux	Lien MD "rapide" vers l'Agglo avec raccordement Transagglo si possible	Prolongement Transagglo et axe complémentaire	Lieu de convergence cyclable et pédestre	
	Infrastructure		Voies MD sécurisées et de qualité, Frimobility	Frimobility, voies MD sécurisées et de qualité	Frimobility, voies bus aux lieux stratégiques, valorisation lignes ferroviaires	Entrée Agglo avec P+R et parc vélo, MD site propre + voies de bus, Centre-ville MD avec forte densité TP convergents vers centre depuis P+R, réseau dense B+R au centre	P+R, Mobility Car Sharing, parc à vélo	
Economie	ZACT	E1: Hiérarchie des ZACT E2: Plan d'aménagement de détail (PAD) E3: Plan de mobilité d'entreprise E4: Intégration paysagère E5: Accès et localisation E6: Du maintien au regroupement des secteurs "autres" E7: ZACT régionale et accès aux services E8: Synergie et écologie industrielle	Pas de développement de zones d'activités; Maintien de l'existant et regroupement à long terme	Maintien de l'existant et regroupement à long terme	Définir les zones d'importance régionale, qualité intégration et accessibilité, développement avec recommandations spécifiques, écologie industrielle, plan mobilité d'entreprise	Développement maîtrisé (PA3), ZACT d'importance régionale cantonale, qualité d'intégration et accessibilité, réflexion sur les grands générateurs de trafic, plan mobilité d'entreprise	Artisanat et commerces de proximité	
	Emploi (potentiel dvp)		Maintenir l'existant et favoriser les emplois agricoles et artisanaux, favoriser artisanat en zone CV	Maintien et petit développement nécessaire à la dynamique du village, favoriser artisanat en zone CV	Développement modéré	Développement (en lien avec ZACT, stratégie Agglo)		
Nature et paysage		NP1: Préservation du patrimoine paysager du district NP2: Préservation du patrimoine identitaire du district NP3: Préservation de la diversité des milieux naturels NP4: Sentiers pédestres NP5: Chemin de Saint-Jacques NP6: Nature en ville	Grandes variétés de paysages sur le district: paysages fluviaux, urbains, périurbains, de cultures, de Préalpes, ... Biotopes: cours d'eau, marécages, autres biotopes... Mise en valeur de la diversité, de la richesse, en lien avec le tourisme et la qualité d'intégration. Définir des grands principes: lieu à préserver, lieu à valoriser, spécificité de chaque paysage, importance de l'identité de la région qui s'y rapporte					Valorisation, intégration, préservation, espaces publics et verts
	Tourisme	T1: Adhésion commune à la plateforme de promotion régionale	Regroupement et visibilité sur la plateforme Fribourg Tourisme et Région: valorisation des paysages, sentiers didactiques et patrimoine (lien MD, paysage et nature: choisir les lieux à protéger et ceux à valoriser pour le géotourisme; valorisation également de l'artisanat et des spécificités locales)					Visibilité plateforme Fribourg Tourisme et Région

4. Conclusion et Consultation

4.1. CONCLUSION

Le district de la Sarine tire son nom de la rivière majeure qui le traverse, rivière où affluent les nombreux cours d'eau drainant le territoire.

A l'image de cette trame naturelle structurante, le Schéma directeur propose de mettre en valeur les liens existants et possibles entre les différentes communes de la région et la force qui résulte de la mise en commun de leurs ressources.

Obstacle également lorsqu'il s'agit de franchir ses nombreux méandres, la Sarine représente aussi les difficultés que les communes devront parfois affronter pour parvenir à collaborer davantage. Le Schéma directeur se propose comme un pont facilitant les échanges au-delà des limites communales.

La grande variété de typologies des communes du district est source de diversité, de richesses et de complémentarités. En s'alliant autour d'un objectif commun qu'est la cohérence du district, les communes peuvent tendre vers une harmonie et une même identité à promouvoir et défendre.

4.2. MISE EN CONSULTATION

Le rapport du Schéma directeur pour le district de la Sarine et ses annexes ont été présentés lors de la Conférence régionale des communes, le 2 novembre 2017.

Il a ensuite été mis en consultation auprès des communes du district ainsi que des organismes et des personnes consultées le 10 novembre 2017.

Plusieurs communes ont pris position sur les documents mis en consultation. Les différents services de l'Etat se sont également prononcés. Ces remarques constructives énoncées ont été traitées et prises en compte.

Le Schéma directeur régional du district de la Sarine a reçu un accueil favorable, il répond aux intentions de fédérer les communes et ouvre la voie à un possible Plan directeur régional.

Remerciements

L'INITIATEUR DU PROJET,

- Carl-Alex Ridoré Préfet de la Sarine et président du CoPil

ET LES MEMBRES DU COPIL

- Jean-François Charrière Syndic de Gibloux
- Marianne Dey Syndique de Chénens
- Rose-Marie Probst Syndique de Belfaux
- René Schneuwly Président de comité d'Agglomération
- Erika Schnyder Syndique de Villars-sur-Glâne
- Thierry Steiert Syndic de la Ville de Fribourg
- Didier Steiner Syndic de Treyvaux, membre du CoTec

TIENNENT À REMERCIER :

Les membres du CoTec,

- Eliane Dévaud - Sciboz : Comité d'Agglomération
- Félicien Frossard : Secrétaire général de l'Agglomération de Fribourg
- Luigia Lopez : Commune de Neyruz
- Didier Steiner : Syndic de Treyvaux, membre du CoPil

Les collaborateurs de la Préfecture de la Sarine,

- Franziska Waser : Conseillère juridique
- Yvan Roeske Conseiller juridique
- Alessandro Nolfo Juriste stagiaire

L'ensemble des autorités des communes du district de la Sarine, en particulier **les Syndiques et Syndics** ainsi que **les Conseillères et Conseillers communaux** qui ont reçus et communiqués avec le bureau Urbasol SA:

- Commune d'Arconciel : Dominique Roulin et Eric Bongard
- Commune d'Autigny : Dominique Sobritz et Laurence Charrier
- Commune de Chénens : Marianne Dey
- Commune de Corserey : Yvan Jacquat, Florian Chatagny et Claude Jacquiard
- Commune de Cottens : Nicolas Chardonnens et Jacques Vultier
- Commune d'Ependes : Nicole Bornet et Jean-Marc Berger
- Commune de Gibloux : Jean-François Charrière
- Commune de Grolley : Christophe Pretet
- Commune de La Brillaz : Beatrix Guillet et Roland Kalberer
- Commune de La Sonnaz : Christian Clément et Sarah Hemmer
- Commune de Le Mouret: Jean-Louis Cotting
- Commune de Neyruz : Martial Wicht et Luigia Lopez
- Commune de Noréaz: Sébastien Chenaux et Isabelle Staub Barbey
- Commune de Pierrafortscha : Jean-Luc Kuenlin et Philippe Fragnière
- Commune de Prez-vers-Noréaz : Pierre Bovet

- Commune de Ponthaux : Pierre Gumy, Bernard Zbinden et Antoine Julmy
- Commune de Treyvaux : Didier Steiner et Pierre-Joseph Sciboz

Pour les communes de l'**Agglomération de Fribourg**, ses représentants :

- Département mobilité Luc Tomasetti
- Département aménagement Pietro Jaeggli

Toutes et tous les **secrétaires communaux** qui ont participé à l'organisation des rencontres, notamment : Geneviève Studer (Autigny), Valérie Maillard (Cottens), Anne Caille (Ependes), Priska Thoutberger (Grolley), Claudine Wicht (Le Mouret), Anne Toffel (Prez-vers-Noréaz), Sylviane Renevey (Ponthaux), Sandra Maradan (Treyvaux)

Les différents **organismes** et leurs représentants,

- Association du cycle d'orientation de la Sarine-Campagne et du Haut-Lac français : François Repond, Martin Rossier
- Fribourg Tourisme et Région : Cédric Clément
- Mobilité Piétonne Suisse : Jenny Leuba
- Promotion économique Samuel Clerc, Jean-Luc Mossier
- Réseau Santé de la Sarine Christophe Werro et Jacques Pollet
- Service de la Mobilité Michel Vonlanthen, Grégoire Cantin
- Service de la Nature et du Paysage Chantal Baudassé
- Service des constructions et de l'aménagement Giancarla Papi et Simon Richoz
- Service du sport Benoît Gisler
- Union Fribourgeoise du tourisme : Christophe Renevey
- Pour la mobilité cyclable : Marcel Gutschner, ancien président de Provélo

Les **urbanistes** et bureau d'urbanisme,

- Archam : Grégoire Stigler
- Artefact : Jacques Agustoni
- Urbaplan : Massimiliano Di Leone, Sylvie Mabillard et Marie Davet

Ainsi que le bureau **Urbasol SA**, mandaté pour mener à bien ce projet,

- Jean-Claude Verdon, architecte urbaniste FSU, REG
- Gemma Demierre, urbaniste UQAM
- Doriane Kittel, géographe

5. Bibliographie et Abréviations

5.1. DOCUMENTS CONSULTÉS

AFS (2015). Histoire des transports de la Suisse. *Archives fédérales suisses*. Disponible sur : <https://www.bar.admin.ch/bar/fr/home/recherche/recherche/themes/verkehrsgeschichte-der-schweiz.html> (consulté le 25.09.17).

Agglomération de Fribourg (2017). Plan de mobilité d'entreprise. Agglo Fribourg. Disponible sur : <http://www.agglo-fr.ch/domaines-dactivites/amenagement-regional-mobilite-et-environnement/mobilite/plan-de-mobilite.html> (consulté le 10.10.17).

Agglomération de Fribourg (2016). *Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) – Plan directeur régional*. Fribourg. Disponible sur : <http://www.agglo-fr.ch/domaines-dactivites/amenagement-regional-mobilite-et-environnement/amenagement-regional/planification-directrice-regionale.html>

Agridea (2015). Promotion de la biodiversité. *Promotion de la biodiversité dans l'agriculture suisse*. Disponible sur : <http://www.oqe.ch/> (consulté le 19.09.17).

ARE. OFEV, OFS (2011). *Typologie des paysages de Suisse : 2^{ème} partie – Description des types de paysage*. Berne : Confédération Suisse.

Association du cycle d'orientation de la Sarine Campagne et du Haut-Lac français (2016). *Rapport d'activités de l'Association du cycle d'orientation de la Sarine Campagne et du Haut-Lac français*. Fribourg, Préfecture.

Association Suisse pour l'Habitat (2017). ARMOUP. Disponible sur : <http://www.armoup.ch/> (consulté le 10.10.17).

Bellanger, F. (2011). Les villes et agglomérations en Suisse. *Annuaire européen d'administration publique*, 34, p. 315-345.

Beyeler, M. (2014). *Métamorphose : transformer sa maison au fil de la vie*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Baud, P., Bourgeat, S. et Bras, C. (2013). *Dictionnaire de géographie*. Paris : Hatier.

Commune de Givisiez (2017). Aménagement & Environnement – Ecologie industrielle. *Commune de Givisiez*. Disponible sur : <https://www.givisiez.ch/amenagement-environnement-ecologie-industrielle/#1> (consulté le 10.10.17).

Conseil fédéral (2017). Comment encourager la densification des constructions dans les centres urbains – rapport du Conseil fédéral. Berne.

Conseil fédéral (2012). *Stratégie biodiversité Suisse*. Confédération Suisse.

Conseil fédéral suisse, CdC, DTSP, UVS, ACS (2012). *Projet de territoire Suisse*. Version remaniée, Berne.

DAEC (2016). *Projet d'horaire 2017 : Amélioration de l'offre en Haute Sarine et Singine* (Communiqué de presse). Fribourg : Etat de Fribourg.

DAEC, DDTE, DEET (2016). *Les enjeux du développement vers l'intérieur : 32 exemples de densification réalisés en Suisse*. Auteurs.

DEE (2016). *Rapport – Programme de mise en œuvre de la Nouvelle Politique Régionale (NPR) 2016-2019*. Fribourg : Etat de Fribourg.

Dorand, J.-P. (2017). Fribourg (canton). *Dictionnaire historique de la Suisse*. Disponible sur : <http://www.hls-dhs-dss.ch/ghh/index.php> (consulté le 20.09.17).

Etat de Fribourg (2011). *Plan cantonal des transports*. Fribourg : Etat de Fribourg.

El-Wakil, L. et Némec-Piguet, S. (2015). Le patrimoine paysager helvétique (1970-2010) : sites, nature et nouveaux monuments. Dans el-Wakil, L. (éd), *Matériel/Immatériel 40 ans de patrimoine, 1970-2010* (p.64-75). Gollion : Infolio.

Environnement info (2017). *Valoriser les cours d'eaux et les lacs – pour l'être humain et pour la nature*. Berne : OFEV.

Fondation SuisseMobile, Capirone, M., Leupi, D. et Stadtherr, L. (2008). *Conception d'itinéraires cyclables : Manuel*. Berne : OFROU, Fondation SuisseMobile, Fonds de sécurité routière.

Guex, F. (2017). Fribourg (canton). *Dictionnaire historique de la Suisse*. Disponible sur : <http://www.hls-dhs-dss.ch/ghh/index.php> (consulté le 20.09.17).

Paysage (2017). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Disponible sur : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/paysage/58827?q=paysage#58468> (consulté le 19.09.17).

Mattey, L., Gaillard, D., et Gallezot, H. (2012). *Paysage en partage : sensibilités et mobilisations paysagères dans la conduite de projet urbain*. Genève : Fondation Braillard Architectes.

OFROU, Suisse Rando (2017). *Prévention des risques et responsabilité sur les chemins de randonnée pédestre : Guide*. Berne : OFROU, Suisse Rando.

OFROU, Mobilité piétonne suisse (2015). *Réseaux de cheminements piétons : manuel de planification*. Berne : OFROU, Mobilité piétonne suisse.

OFS (2017). *Tourisme : Panorama*. Neuchâtel : OFS.

OFS (2016). *Mobilité et transports – Statistique de poche 2016*. Neuchâtel : OFS.

OFS (2015). *Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse 2015-2045*. Neuchâtel : OFS.

OFS et ARE (2012). *La mobilité en Suisse – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010*. Neuchâtel : OFS.

Oris, M. et Remund, A. (2012). Les conditions socioéconomiques et culturelles du vieillissement en Suisse. *Sécurité sociale*, 4, p.203-209.

Préfecture de la Sarine (2013). *La Sarine... terre de collaboration à cultiver*. Fribourg : Etat de Fribourg.

Préfecture de la Sarine (2013). *Plan de fusions du district de la Sarine*. Fribourg : Etat de Fribourg.

PromFR (2017). Politique régionale. *Promotion économique PromFR*. Disponible sur : http://www.promfr.ch/?page_id=4674 (consulté le 20.09.17).

Regiosuisse (2017a). Cleantech Fribourg. *Regiosuisse*. Disponible sur : <http://regiosuisse.ch/fr/projects/ext/372/cleantech-fribourg> (consulté le 20.09.17).

Regiosuisse (2017b). Etudes pour la valorisation de la zone d'activités « Bertigny-Ouest ». *Regiosuisse*. Disponible sur <http://regiosuisse.ch/fr/projects/ext/159/zone-d-activites-bertigny-ouest> (consulté le 20.09.17).

Regiosuisse (2017c). Projet d'écologie industrielle pour le parc d'activités de Moncor. *Regiosuisse*. Disponible sur : <http://regiosuisse.ch/fr/projects/ext/366/ecologie-industrielle-za-moncor> (consulté le 20.09.17).

Rérat, P. (2016). Le retour des villes : les phénomènes de déprise et reprise démographiques dans les villes suisses. *Espace populations sociétés*, 3 (1), p.1-20.

Rérat, P. (2016). Motivations résidentielles et pratiques de mobilité des classes moyennes supérieures dans les villes suisses. *Espaces et sociétés*, 1 (164-165), p.159-178. DOI 10.3917/esp164.0159

Réseau Santé de la Sarine (2016). *Rapport annuel 2016*. Fribourg

Rodewald, R., Schwyzer Y, et Liechti, K. (2014). *Catalogue des paysages culturels caractéristiques de Suisse: documents de base pour la détermination d'objectifs de développement du paysage*. Berne : Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage.

Sen (2014). *Cadastre des risques : rapport, avril 2014*. Fribourg : Etat de Fribourg.

SFF (2017). *Corridors à faune*. Service des forêts et de la faune SFF. Disponible sur : https://www.fr.ch/sff/fr/pub/faune_biodiversite_chasse_et/faune_terrestre/corridors_a_faune.htm (consulté le 19.07.17).

SLog (2017). *Politique du logement*. Service du logement. Disponible sur : <http://www.fr.ch/slog/fr/pub/politique.htm> (consulté le 10.10.17).

SMo (2017). *Plan de mobilité d'entreprise*. Service de la mobilité. Disponible sur : <http://www.fr.ch/smo/fr/pub/mobilite-durable/plan-de-mobilite-dentreprise.htm> (consulté le 10.10.17).

SMo (2015). *Desserte des transports publics – région Gibloux : cahier des charges de l'étude*. Fribourg : Etat de Fribourg.

SMo (2015). *Desserte des transports publics – région Sarine Nord : cahier des charges de l'étude*. Fribourg : Etat de Fribourg.

SMo (2015). *Desserte des transports publics – région Sarine-Ouest: cahier des charges de l'étude*. Fribourg : Etat de Fribourg.

SNP (2017). *Biotopes*. Service de la nature et du paysage SNP. Disponible sur : http://www.fr.ch/snp/fr/pub/protection_biotopes.htm (consulté le 19.09.17).

Team + (2012). *Etude P+R de l'Agglomération de Fribourg : Etat de la situation*. Fribourg : Agglo Fribourg.

Tobias, S. et al. (2016). *Développement urbain et paysager dans les zones proches des agglomérations : Exigences spatiales de l'être humain et de la nature*. WSL, 56. ISSN 1012-6554.

Urbanisation (2017). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Disponible sur : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/urbanisation/80665?q=urbanisation#79719> (consulté le 20.09.17).

Urbasol SA (2016). *District de la Sarine – Aménagement du territoire : Pistes de réflexion sur un nouveau positionnement*. Givisiez.

Vermette, R. (2010). *Atouts géographiques et tourisme en Suisse romande et en Wallonie*. Dans FIPF (éd), *La Francophonie en Europe : le cas de la Suisse romande et de la Communauté française de Belgique* (p.142-150). Bruxelles : Dialogues et Cultures.

VLP-ASPAN (2016). *Redynamiser les centres de localité : les expériences du Réseau vieille ville. Territoire et environnement*, 5.

Waldmann, B. et Speilmann, A. (2010). *Prescriptions cantonales sur les thèmes „vélo“ et „mobilité douce“*. Fribourg : Institut du fédéralisme, Université de Fribourg.

Wanders, A.-C. (2016). *Croissance démographique dans la région Sarine et Haut-Lac : évolution future de la population scolaire et de la population de 65 ans et plus*. Mandataire : Association du cycle d'orientation de la Sarine-Campagne et du Haut-Lac français, Ville de Fribourg, Réseau Santé de la Sarine.

5.2. SOURCES D'INFORMATIONS TERRITORIALES

Banque mondiale : Banque de données : <http://databank.banquemondiale.org/data/>

Confédération suisse : Atlas statistique de la Suisse : <https://www.atlas.bfs.admin.ch/>.

Confédération Suisse : Guichet cartographique de la Confédération, en collaboration avec les communes : <https://map.geo.admin.ch/>.

Confédération Suisse : Office fédérale de la statistique : <https://www.bfs.admin.ch/>

- OFS – Education et science
- OFS – Niveaux géographiques de la Suisse
- OFS – Recensement de la population (RFP)
- OFS – Statistique de la population et des ménages (STATPOP)
- OFS – Statistique de l'hébergement touristique (HESTA)
- OFS – Statistique des bâtiments et des logements (StatBL)
- OFS – Statistique structurelle des entreprises (STATENT)
- OFS – Statistique suisse de la superficie (AREA)

Confédération Suisse : STAT-TAB – tableaux interactifs (OFS) :

https://www.pxweb.bfs.admin.ch/default.aspx?px_language=fr

- OFS – STAT-TAB : Relevé des structures agricoles (STRU)

Etat de Fribourg. Portail cartographique du canton de Fribourg : <https://map.geo.fr.ch/>.

OFS (2017). *Typologie des communes et typologie urbain-rural 2012*. Neuchâtel : OFS.

OFS (2016). *Disparités régionales dans l'accès de la population aux services*. Neuchâtel : OFS.

5.3. SITES INTERNET DES COMMUNES

Arconciel	https://www.arconciel.ch/
Autigny	http://www.autigny.ch/
Avry	http://www.avry.ch/
Belfaux	https://www.belfaux.ch/
Chénens	http://www.chenens.ch/
Corminboeuf	http://www.corminboeuf.ch/
Corserey	http://www.corserey.ch/
Cottens	http://www.cottens-fr.ch/
Ependes	http://www.ependes.ch/
Ferpicloz	http://www.ferpicloz.ch/
Fribourg	http://www.ville-fribourg.ch/
Gibloux	http://commune-gibloux.ch/
Givisiez	https://www.givisiez.ch/
Granges-Paccot	http://www.granges-paccot.ch/
Grolley	http://www.grolley.ch/fr/
Hauterive	http://hauterivefr.ch/
La Brillaz	http://www.labrillaz.ch/

La Sonnaz	http://www.lasonnaz.ch/
Le Mouret	https://www.le-mouret.ch/
Marly	https://www.marly.ch/
Matran	http://www.matran.ch/
Neyruz	http://www.neyruz.ch/fr/
Noréaz	http://www.noreaz.ch/
Pierrafortscha	http://www.pierrafortscha.ch/
Ponthaux	http://www.ponthaux.ch/
Prez-vers-Noréaz	http://www.prez-vers-noreaz.ch/
Senèdes	http://www.communesenedes.ch/
Treyvaux	http://www.treyvaux.ch/
Villarsel-sur-Marly	http://www.villarsel-sur-marly.ch/
Villars-sur-Glâne	https://www.villars-sur-glâne.ch/

5.4. SITES INTERNET DES ORGANISMES

Fribourg Tourisme et Région	https://www.fribourgtourisme.ch/
Union fribourgeoise du tourisme	https://www.fribourgregion.ch/
Agglomération de Fribourg	http://www.agglo-fr.ch/
Service de la Mobilité	http://www.fr.ch/smo/fr/pub/index.cfm
Etat de Fribourg	http://www.fr.ch/
Service de la Nature et du Paysage	http://www.fr.ch/snp/fr/pub/index.cfm
Pro Vélo	https://www.pro-velo.ch/fr/
Mobilité piétonne Suisse	https://mobilitépiétonne.ch/
Promotion économique	http://www.promfr.ch/
Réseau Santé de la Sarine	http://www.santesarine.ch/
Service du sport	http://www.fr.ch/sspo/fr/pub/index.cfm

5.5. ABREVIATIONS

Agglomération de Fribourg	Agglo
Conférence régionale pour des infrastructures régionales et un développement régional coordonné	CRID
Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions	DAEC
Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage	FP
Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels	IFP
Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse	ISOS
Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse	IVS
L'association romande des maîtres d'ouvrage d'utilité publique	ARMOUP
Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage	LPN
Loi fédérale sur l'aménagement du territoire	LAT
Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions	LATeC
Loi sur la protection de la nature et du paysage	LPNat
Loi sur le tourisme	LT
Loi sur les transports	LTr
Mobilité douce	MD
Office fédéral du développement territorial	ARE
Office fédéral de l'environnement	OFEV
Organisation mondiale du tourisme	OMT
Organisation touristique régionale	OTR
Plan cantonal des transports	PCTr
Promotion économique	PromFR
Règlement d'exécution de la loi sur les transports	RTr
Règlement sur la protection de la nature et du paysage	RPNat
Secrétariat d'Etat à l'économie	SECO
Service de la mobilité	SMo
Service de la nature et du paysage	SNP
Service de l'environnement	Sen
Service des constructions et de l'aménagement	SeCA
Service des ponts et chaussées	SPC
Service du logement	SLog
Service du sport	SSpo
Surfaces de promotion de la biodiversité dans l'agriculture suisse	SPB
Transport individuel motorisé	TIM
Transport publics	TP
Union fribourgeoise du tourisme	UFT

5.6. NOTE DE FIN DE PAGE

ⁱ Lors de l'élaboration du plan cantonal de 2011, le SMO était à l'époque le service des transports et de l'énergie.

ⁱⁱ Rapport établi sur mandat de la Direction de l'Economie et de l'Emploi au Centre de Recherche sur la Compétitivité de l'Université de Fribourg (voir DEE, 2016)

ⁱⁱⁱ Politique de « la bonne entreprise au bon endroit »

^{iv} Pour plus d'informations, voir le livre de Gianni Haver et Mix & Remix *L'image de la Suisse*, aux Editions LEP

^v Préparation de la révision en cours