



PLAN DIRECTEUR CANTONAL
Modifications
Consultation publique
Mars 2010





Voir aussi:

Structure urbaine;
 Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir;
 Grands générateurs de trafic et centres commerciaux;
 Concept global des transports;
 Surfaces agricoles et d'assolement;
 Sites pollués;
 Protection de l'air;
 Risques chimiques et technologiques;
 Eaux souterraines

Instances concernées:

Instance de coordination:
 Service des constructions et de l'aménagement

Communes:
 Toutes

Instances cantonales:
 SPC, STE, PromFR, SEn; SG
 DAEC-DD

Autres cantons:
 BE, NE, VD

Confédération:
 ODT

Autres instances:
 Groupe de coordination et de soutien, Associations régionales

1. PROBLÉMATIQUE

Les zones d'activités servent à accueillir des entreprises du secteur secondaire ou tertiaire. Etant donné que ces zones occupent de grandes surfaces et génèrent du trafic, elles doivent être dotées d'une bonne accessibilité.

Conscient de la nécessité de renforcer l'armature économique du canton de Fribourg et des moyens limités à disposition, le Conseil d'Etat a élaboré un plan sectoriel des zones d'activités en 1998. Le but de ce document est de montrer où il est judicieux de concentrer les efforts de planification et de promotion pour augmenter le potentiel de développement économique du canton. Le plan sectoriel inventorie les terrains disponibles à court, moyen et long terme. Ces zones d'importance cantonale sont composées de terrains variés, situés à des endroits choisis et présentant le plus grand potentiel pour l'implantation de nouvelles entreprises. Elles sont réparties sur sept pôles de développement, soit un par district.

Hors des pôles de développement, il est possible de maintenir ou de créer des zones d'activités destinées à des activités industrielles ou artisanales présentant un impact relativement faible sur l'environnement. En vue de constituer un réseau entre les centres et le reste du territoire, il est indispensable de poursuivre les efforts actuels déployés pour le renforcement de l'économie.

Face aux demandes de grandes surfaces industrielles et afin de disposer d'une offre suffisante pour les entreprises de service ou industrielles à forte valeur ajoutée, le Conseil d'Etat a décidé de compléter la démarche entreprise en 1998 par la définition de secteurs stratégiques en vertu de la loi sur la promotion économique. Ce choix s'insère également dans la stratégie cantonale de développement durable en ce sens que ce projet permet d'appliquer de manière exemplaire le développement durable au niveau opérationnel.

Des réflexions sont également en cours au niveau national. Elles visent à définir des zones d'activités d'importance nationale. Outre ces réflexions sur les zones d'activités d'importance nationale, de nouvelles exigences ont été formulées pour les cantons qui doivent identifier un nombre restreint de sites stratégiques dans leur plan directeur cantonal et mettre en place les instruments nécessaires à la valorisation de ces sites.

La question de la politique foncière active cantonale a occupé le devant de la scène politique au cours de ces dernières années. Le résultat de ces discussions s'est concrétisé d'abord dans la modification de la loi sur la promotion économique (LPEc) et ensuite dans la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC).

Il ressort clairement des réflexions effectuées qu'un certain nombre de centres urbains ne disposent plus de surfaces suffisantes pour les prochaines quinze années. En effet, un terrain affecté en zones d'activités n'est pas toujours disponible pour la construction. Pour changer cet état de fait et obtenir une efficacité plus grande de la politique d'aménagement du territoire, il est essentiel de définir un changement de paradigme: les collectivités publiques, y compris le canton, doivent être plus actives sur le marché foncier afin d'orienter l'implantation des activités économiques répondant à la stratégie cantonale fixée. Dès lors, les dispositions relatives aux zones d'activités doivent être complétées par un volet relevant de la politique foncière active cantonale. Ces démarches doivent être ancrées dans le développement durable.



Le Conseil d'Etat a choisi de développer une politique foncière active basée sur de possibles investissements fonciers du canton. Il s'agit parfois d'intervenir directement ou indirectement dans l'acquisition de terrains afin d'assurer une bonne réactivité et une efficacité de la promotion économique. Les secteurs stratégiques doivent être majoritairement en mains publiques et doivent permettre une réalisation rapide de projets jugés stratégiques. Il s'agit donc d'une politique sélective et ciblée qui ne concerne que quelques secteurs spécifiques, et qui s'inscrit dans un programme de mise en œuvre s'étendant à un horizon de planification de 15 ans. Le canton doit pouvoir, en cas de nécessité, entreprendre la planification, tout en associant les communes aux travaux durant cette phase, afin de négocier les acquisitions de terrains ou les droits d'emption. Une fois les terrains planifiés, le canton devra parfois définir des mesures de gestion foncière des terrains.

Les communes sont les autorités de planification pour les sites stratégiques et toutes les zones d'activités.

Un programme de réalisation destiné au Conseil d'Etat fixe les modalités de financement interne, d'organisation et de pilotage de projet.

Le plan directeur cantonal définit la politique cantonale en la matière, désigne les pôles de développement économique et les secteurs stratégiques et fixe les conditions pour la création et la gestion de nouvelles zones d'activités d'importance cantonale ou d'autres zones d'activités.

2. PRINCIPES

BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

- Garantir une offre suffisante, différenciée, attractive et bien localisée de terrains affectés aux zones d'activités.
- *Définir des secteurs stratégiques où le canton peut pratiquer une politique foncière active ancrée dans le développement durable afin de concentrer l'engagement et les moyens à disposition du canton sur les sites présentant le meilleur potentiel pour l'implantation de nouvelles entreprises.*
- *Contribuer au renforcement du centre cantonal et des centres régionaux en matière d'emplois qualifiés.*
- Veiller à accroître en premier lieu l'offre de terrains disponibles dans les zones d'activités légalisées.
- Proposer une gamme différenciée de lieux d'implantation, attractifs et bien localisés.
- Faire participer l'ensemble des pôles au développement économique.
- Mettre la compétence et le savoir-faire de l'administration cantonale à disposition des communes et des régions pour faciliter une mise en valeur et une promotion efficace des zones d'activités.
- Garantir également hors des pôles de développement, et notamment dans les régions de montagne, une offre suffisante de terrains affectés aux zones d'activités permettant l'implantation, l'extension et/ou la délocalisation d'entreprises à caractère régional ou local.
- Encourager les collectivités publiques à exercer une politique foncière active.



PRINCIPES DE LOCALISATION

Pôles de développement

Le canton entend concentrer ses efforts de planification et de promotion sur sept pôles de développement économique:

1. Fribourg et environs
2. Morat/Kerzers
3. Basse Singine
4. La plaine de la Broye, le long de l'autoroute A 1
5. Bulle et environs
6. Châtel-St-Denis
7. Romont.

Secteurs stratégiques

Les secteurs stratégiques doivent:

- *Etre situés dans les pôles de développement et dans le centre cantonal ou dans les centres régionaux.*
- *Figurer au plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale.*
- *Etre destinés aux entreprises industrielles ou de services à forte valeur ajoutée.*
- *Exclure les activités commerciales ou à faible valeur ajoutée.*
- *Etre situés dans un secteur présentant des réseaux de mobilité douce attractifs, qui prennent en compte des aspects de sécurité, routière ou autre, de bien-être et de confort.*
- *Etre situés dans un secteur présentant ou prévoyant au minimum un niveau de desserte C pour les transports publics et une capacité routière de niveau β pour le trafic individuel motorisé selon le plan cantonal des transports, et garantissant le respect des prescriptions relatives à la protection de l'environnement (air, bruit).*
- *Proposer des solutions urbanistiques de qualité et présentant une utilisation rationnelle et mesurée du sol.*
- *Etre dotés d'instruments pour une gestion durable de la mobilité (plan de déplacement d'entreprises, gestion du stationnement, ...).*
- *Comprendre des voies d'accès qui ne traversent pas de zones habitées ou être situés dans un secteur présentant une desserte en transports publics de niveau A ou B selon le plan cantonal des transports.*
- *Réserver les terrains nécessaires au raccordement ferroviaire pour les secteurs présentant des conditions techniques et financières acceptables. En cas d'impossibilité de raccordement ferroviaire, ils doivent réserver des possibilités de transbordement rail - route dans les gares du voisinage.*
- *Etre majoritairement en mains de collectivités publiques.*
- *Comprendre au maximum dans l'ensemble du canton 50 hectares de surfaces dans des zones à bâtir légalisées et non construites.*

Les secteurs stratégiques sont:

- *Arsenaux – Pilettes (Fribourg)*
- *Bertigny-Ouest (Villars-sur-Glâne)*



- *Birch (Düdingen)*
- *Planchy (Bulle et Vuadens)*
- *Löwenberg (Morat et Galmiz)*
- *Rose de la Broye (Estavayer-le-Lac, Sévaz, Les Montets et Lully)*
- *Raboud (Romont)*
- *Châtel-St-Denis*

Zones d'activités d'importance cantonale

Les zones d'activités d'importance cantonale doivent:

- Etre situées à l'intérieur des pôles de développement.
- Figurer dans le plan d'aménagement local de la commune concernée et dans le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale.
- Comprendre, en règle générale, une surface libre d'au moins un hectare ou permettre la construction d'au minimum 5'000 m² de surface de plancher.
- *Etre situées dans un secteur présentant des réseaux de mobilité douce attractifs, qui prennent en compte des aspects de sécurité, routière ou autre, de bien-être et de confort.*
- *Etre situées dans un secteur présentant au minimum un niveau de desserte D en transports publics selon le plan cantonal des transports et une capacité routière de niveau γ pour le trafic individuel motorisé selon le plan cantonal des transports.*
- Comprendre des voies d'accès qui ne traversent pas de zones habitées.
- Réserver les terrains nécessaires au raccordement ferroviaire pour les secteurs présentant des conditions techniques et financières acceptables. En cas d'impossibilité de raccordement ferroviaire, réserver des possibilités de transbordement rail - route dans les gares du voisinage.
- *Etre en mains de collectivités publiques ou appartenir à des propriétaires disposés à vendre dans un délai fixé par voie contractuelle.*
- *Ne peuvent pas être destinées aux activités commerciales.*

Dimensionnement des zones d'activités d'importance cantonale

- Les zones d'activités sont dimensionnées sur la base des surfaces occupées dans ce type de zones dans l'ensemble de la commune concernée. Le total des surfaces non construites, hormis les propriétés destinées à l'extension des entreprises existantes, ne peut dépasser les deux tiers de la surface effectivement construite. Pour les entreprises existantes hors zones d'activités (par exemple en zone village ou mixte), des réserves peuvent être prévues pour un déplacement ou une extension de l'activité sur la base d'un projet précis et suffisamment consolidé.

Les communes comprenant des zones d'activités d'importance cantonale et d'autres types de zones d'activités sont tenues de différencier le calcul de dimensionnement.



Autres zones d'activités

Les zones d'activités:

- qui sont situées hors des pôles de développement doivent permettre l'extension et/ou la délocalisation des entreprises existantes ainsi que, le cas échéant, la création d'entreprises à caractère régional ou local.
- ne doivent pas nécessiter l'aménagement de nouvelles voies d'accès importantes pour leur desserte.
- **doivent être dotées d'un raccordement raisonnable à un moyen de transports publics.**
- sont notamment destinées aux exploitations artisanales orientées sur les besoins d'une clientèle locale ainsi qu'aux petites exploitations du secteur tertiaire.

Dimensionnement des autres zones d'activités

- Les zones d'activités sont dimensionnées sur la base des surfaces occupées dans ce type de zones dans l'ensemble de la commune concernée. Le total des surfaces non construites, hormis les propriétés destinées à l'extension des entreprises existantes, ne peut dépasser le tiers de la surface effectivement construite. Pour les entreprises existantes hors zones d'activités (par exemple en zone village ou mixte), des réserves peuvent être prévues pour un déplacement ou une extension de l'activité sur la base d'un projet précis suffisamment consolidé.

PRINCIPES DE COORDINATION

La planification des zones d'activités tiendra compte des principes suivants:

- > Voir Thème «Sites pollués»

 - Certains sites industriels figurant dans le plan sectoriel des zones d'activités sont susceptibles d'être localisés sur des sites pollués. Avant de réaliser une construction dans ces secteurs, les investigations préalables et les éventuels assainissements seront réalisés.
- > Voir Thème «Risques chimiques et technologiques»

 - Les risques chimiques et technologiques seront pris en compte lors de la planification de nouvelles zones d'activités à proximité de zones d'habitation ou de loisirs afin d'éviter que les utilisations du sol des différentes zones ne s'excluent.
- > Voir Thème «Surfaces agricoles et d'assolement»

 - Pour que le canton accepte de nouvelles emprises sur les meilleures terres agricoles, la preuve devra être apportée qu'aucun autre secteur voisin des zones à bâtir existantes, classé dans une catégorie inférieure de l'inventaire des surfaces agricoles, n'est disponible.
- > Voir Thème «Eaux souterraines»

 - Aucune zone d'activités ne pourra être délimitée à l'intérieur d'une zone S de protection des eaux.
- > Voir Thème «Grands générateurs de trafic et centres commerciaux»

 - **Les entreprises qui génèrent plus de 2'000 trajets par jour de trafic motorisé sont considérées comme grand générateur de trafic (les poids lourds sont comptés deux fois) et doivent remplir les critères définis pour ce type d'installation dans le plan directeur cantonal.**



3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

- *Confirme le groupe de coordination et de soutien dans ses activités relatives à la gestion du plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale et élargit son champ d'action au suivi des secteurs stratégiques.*
- *Définit les pôles de développement, les secteurs stratégiques, les critères pour la création des secteurs stratégiques et des zones d'activités d'importance cantonale.*
- *Peut être en charge de la planification dans les secteurs stratégiques.*
- *Peut acquérir des terrains dans les secteurs stratégiques.*
- *Peut financer l'équipement de base dans les secteurs stratégiques.*
- *Crée des structures pour la gestion de l'ensemble des sites stratégiques en se basant sur le partenariat public-privé.*
- *Etablit un programme de réalisation pour les secteurs stratégiques.*

La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions:

- *Est en charge de la gestion des projets et de la coordination des études de planification dans les secteurs stratégiques.*
- *Met en place les structures de projet nécessaires à la mise en œuvre des secteurs stratégiques tout en y associant les services cantonaux, les régions, les communes et les propriétaires concernés.*
- *Peut planifier et gérer le financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des secteurs stratégiques.*
- *Peut organiser, dans les secteurs stratégiques, des concours d'idées ou d'architecture auxquels participent les communes concernées.*
- *Peut entreprendre les démarches pour l'acquisition de terrains par le canton ou la définition de droits d'emption en faveur du canton dans les secteurs stratégiques.*
- *Peut définir les modalités de gestion foncière des secteurs stratégiques (contrats de droit administratif, droit de superficie, etc.).*

Le Service des constructions et de l'aménagement:

- *Peut établir des plans d'affectation cantonaux lorsque la situation le justifie.*
- *Assure la gestion technique du plan sectoriel et contrôle l'application des principes du plan directeur cantonal lors de l'examen des plans d'aménagement local.*

Le Service des ponts et chaussées:

- *Contrôle les études de trafic nécessaires à la mise en œuvre des secteurs stratégiques.*
- *Peut établir les éventuels projets routiers nécessaires à la mise en œuvre des secteurs stratégiques.*
- *Contrôle les études et les éventuels projets en matière de mobilité douce nécessaires à la mise en œuvre des secteurs stratégiques.*



Le Service des transports et de l'énergie :

- *Contrôle les études et les éventuels projets en matière de transports publics nécessaires à la mise en oeuvre des secteurs stratégiques.*

Le Service de l'environnement et la Responsable du développement durable :

- *Etablissent les cahiers des charges pour les études de durabilité.*

La Promotion économique :

- *Propose prioritairement aux entreprises à forte valeur ajoutée souhaitant s'implanter dans le canton les terrains légalisés dans les secteurs stratégiques.*

Les régions:

- *Sont associées aux réflexions effectuées dans les sites stratégiques qui les concernent.*
- *Étudient différents modèles pour le financement des infrastructures des zones d'activités d'importance cantonale ou des autres zones d'activités.*
- *Mettent sur pied, le cas échéant en collaboration avec le groupe de coordination et de soutien, un groupe de projet pour promouvoir et faire avancer les différents projets de développement.*

Les communes:

- *Sont en charge des réflexions effectuées dans les sites stratégiques qui les concernent.*
- *Ne peuvent prévoir dans leur plan d'aménagement local des affectations contraires à la réalisation des secteurs stratégiques figurant dans le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale.*
- *Réexaminent la destination des zones d'activités d'importance cantonale sur la base des principes du présent thème dans un délai de 2 ans suite à l'adoption du thème du plan directeur cantonal.*
- *Étudient les possibilités de changer l'affectation des zones d'activités équipées et non utilisés pour éviter la mise en zone de nouveaux terrains.*
- *Tiennent compte des principes de dimensionnement des zones d'activités du plan directeur cantonal lors de la révision de leur plan d'aménagement local.*

Les cantons voisins:

- *Sont consultés sur les dossiers de modification des plans d'aménagement local lorsqu'une commune fribourgeoise dont le territoire confine à la frontière cantonale envisage de créer une nouvelle zone d'activités ou de modifier le périmètre d'une zone.*
- *Sont consultés en cas d'établissement d'un plan d'affectation cantonal dans un secteur limitrophe.*

Le groupe de coordination et de soutien:

- *Supervise la mise en oeuvre de la politique cantonale et du plan sectoriel des zones d'activités et la réalisation des projets concrets de développement.*



- *Est en charge de la mise en œuvre du programme de réalisation des secteurs stratégiques.*
- Conseille et soutient les communes et les régions dans leurs efforts visant à augmenter la disponibilité des terrains affectés aux zones d'activités d'importance cantonale.
- Incite les communes concernées à promouvoir les zones d'activités d'importance cantonale.
- Complète et tient à jour le plan sectoriel des zones d'activités.
- Informe régulièrement le Conseil d'Etat sur la mise en œuvre **des secteurs stratégiques** et du plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale.
- Lance ou pilote des projets ou études d'intérêt cantonal dans le domaine.
- Etablit des contacts avec les milieux professionnels dans les domaines juridiques, techniques, économiques ou financiers pour la mise sur pied d'une organisation de projet au niveau cantonal.

4. MISE EN ŒUVRE

ÉTUDE CANTONALE À RÉALISER DANS LE DOMAINE

Secteurs stratégiques

Le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale délimite les secteurs stratégiques retenus par le canton.

Le canton établit un programme de réalisation qui comprendra et détaillera les étapes suivantes:

- *une étude coûts-utilité destinée à identifier l'ordre de réalisation des secteurs stratégiques,*
- *un état des études de planification existantes dans chaque secteur stratégique,*
- *les éventuelles réflexions directrices à établir dans les secteurs stratégiques et les éventuels plans d'affectation cantonaux nécessaires dans ces secteurs;*
- *les études de durabilité à l'échelle de chaque secteur stratégique permettant de déterminer les mesures environnementales, sociales ou économiques à prendre et leur ordre de priorité en coordination avec la procédure d'affectation,*
- *les éventuelles études techniques (transports, équipement, conception urbanistique et paysagère) nécessaires pour la mise en œuvre des secteurs stratégiques,*
- *les modèles de gestion foncière et financière à mettre en œuvre pour les terrains légalisés dans les secteurs stratégiques.*

Plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale

Le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale est mis à jour une fois que le délai de 2 ans imparti aux communes est expiré. Seuls les secteurs remplissant les critères définis par le plan directeur cantonal seront maintenus à l'inventaire figurant dans le plan sectoriel.



Etudes régionales

Les régions doivent prendre en considération les zones d'activités d'importance cantonale lors de l'élaboration du plan directeur régional.

Les régions peuvent prévoir dans leur plan directeur des secteurs pour la création de nouvelles zones d'activités d'importance cantonale sur la base des critères de localisation ci-dessus.

Plan d'aménagement local

Cas particulier: Sites stratégiques

Le plan d'affectation établi dans un secteur stratégique doit avoir notamment pour objectifs de:

- *Démontrer l'intégration du secteur au tissu construit environnant.*
- *Proposer des solutions de stationnement pour tous les modes de transports.*
- *Evaluer les impacts résultant de la transposition du trafic généré sur le réseau routier (capacité et conséquences en matière de pollution de l'air et de bruit).*
- *Etudier les itinéraires de déplacements à pied, en deux-roues à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre de planification.*
- *Montrer comment une utilisation judicieuse du sol sera réalisée en matière d'urbanisation et de stationnement.*
- *Proposer des aménagements extérieurs de qualité.*

Il doit identifier les secteurs qui peuvent être soumis à concours d'architecture ou d'idées.

Le règlement accompagnant le plan d'affectation intègre les mesures réglementaires nécessaires à la réalisation des objectifs ci-dessus.

Le rapport explicatif et de conformité démontre comment les objectifs sont atteints et indique les étapes de réalisation du secteur stratégique. Il démontre que la surface maximale des secteurs stratégiques n'est pas dépassée au niveau cantonal.

En cas de nécessité, il est possible d'établir un plan d'affectation cantonal dans les sites stratégiques. Dans ce cas, toutes les études nécessaires à la planification sont établies par le canton.

Dossier directeur

- Peut prévoir les extensions possibles des zones d'activités au-delà des critères de dimensionnement applicables.
- **Définit les principes de desserte de l'ensemble des zones d'activités et les étapes de réalisation des extensions de zones d'activités.**

Plan d'affectation des zones

- **Tient compte des éventuels plans d'affectation cantonaux en vigueur.**
- Délimite les zones d'activités en fonction des critères de dimensionnement définis par le plan directeur cantonal.
- Examine, en cas de surdimensionnement de zones d'activités équipées, si un changement d'affectation est envisageable.



- Etudie les modalités à mettre en œuvre pour valoriser les secteurs de friches industrielles.
- Propose, en cas de réserves de bonnes terres agricoles en zone à bâtir non construites, des compensations pour les terrains nouvellement affectés à la zone d'activités, simultanément à la procédure de mise en zone.

Règlement communal d'urbanisme

- Définit le type d'activités que peuvent accueillir les zones d'activités en fonction des critères de desserte fixés par le plan cantonal des transports et par le plan de mesures pour la protection de l'air.

Rapport explicatif et de conformité

- Justifie le dimensionnement des zones d'activités proposées sur la base d'un calcul des surfaces construites et des propriétés utilisées par les entreprises existantes. **Le cas échéant, il différencie le calcul pour les zones d'activités d'importance cantonale et les autres zones d'activités.**
- **Démontre comment les critères de localisation du plan directeur cantonal ont été vérifiés et appliqués pour toutes les zones d'activités non construites.**
- Renseigne sur les résultats des éventuelles études effectuées sur la mobilité des personnes et des marchandises conformément aux principes définis par le plan cantonal des transports et par le plan de mesures pour la protection de l'air.

Principes transitoires pour les zones d'activités d'importance cantonale

Les communes réexaminent la destination des zones d'activités d'importance cantonale autorisant les activités commerciales. Elles choisissent si elles souhaitent maintenir cette destination ou non.

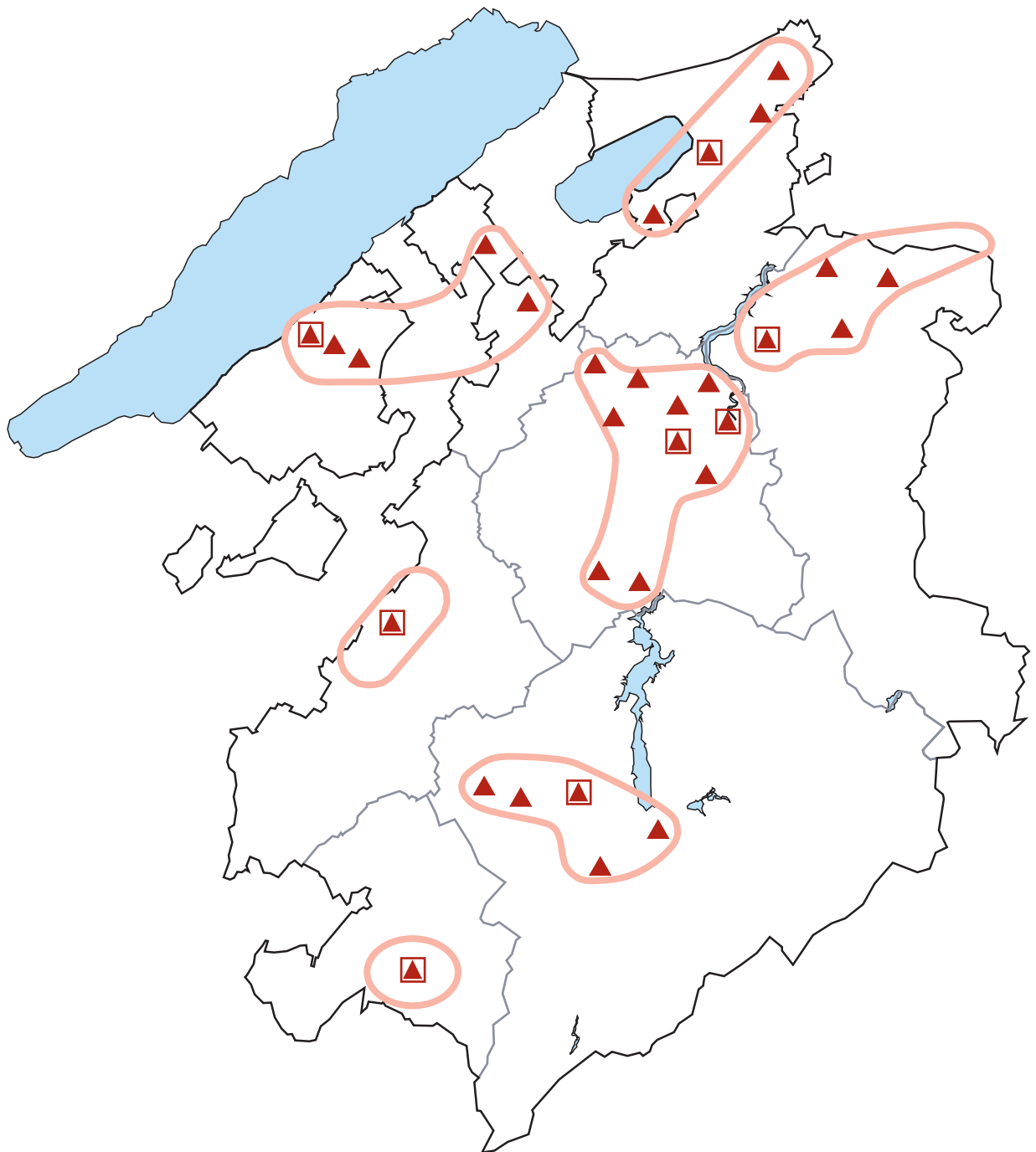
Elles adressent à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, dans le délai de 2 ans imparti suite à l'adoption de la modification du plan directeur cantonal, un rapport examinant leurs zones d'activités d'importance cantonale sous l'angle de leur conformité aux critères fixés par le plan directeur cantonal.

5. RÉFÉRENCES




- Plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale, Fribourg, 1998, inventaire actualisé en 2004.
- Plan cantonal des transports, Fribourg, 2006.
- Plan de mesures pour la protection de l'air, 2007.



Pôles de développement économique



Légende

-  Pôles de développement économique
-  Communes avec site stratégique et zones d'activités d'importance cantonale
-  Communes avec zones d'activités d'importance cantonale

km
0 3 6
Source: GEOSTAT



Participants à l'élaboration

SPC, STE, PROMFr, SE_n, SG
DAEC-DD et SeCA

Cadre légal

Nouvelle base légale fédérale
ou cantonale depuis la révision
du plan directeur cantonal

Pratique administrative

Nouveaux buts pour la politique
cantonale

Nouveaux principes et nouvelles
mesures de mise en œuvre

Etude cantonale à réaliser

Nouvelles conséquences sur
l'aménagement local

Nouvelle répartition des tâches

1. PROBLÉMATIQUE

Le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale a été établi dans le but de renforcer l'économie fribourgeoise face à la concurrence internationale et intercantonale, tout en respectant les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de la nature, de l'environnement et du développement durable, ainsi que les objectifs de la politique cantonale des transports. Conformément aux idées directrices et aux objectifs définis pour le plan directeur cantonal et conformément aux buts et principes de l'aménagement du territoire, il propose de concentrer les efforts de planification et de promotion économique sur les sites présentant le meilleur potentiel pour l'implantation de nouvelles entreprises. Ces sites, sélectionnés sur la base d'une évaluation détaillée des zones d'activités présentant les meilleures potentialités, offrent une gamme de terrains suffisamment différenciée pour répondre aux demandes d'implantation d'entreprises.

En 1998 et 2004, la forme donnée au plan sectoriel des zones d'activités a été jugée adéquate pour répondre aux buts visés. *En 2008, le Conseil d'Etat a demandé qu'une nouvelle orientation soit étudiée afin d'augmenter l'efficacité des collectivités publiques et en premier lieu du canton dans le développement d'une politique foncière active cantonale. En effet, pendant de nombreuses années, la question foncière a été absente des réflexions menées en aménagement du territoire. Les collectivités étaient cependant conscientes que la propriété foncière était un élément-clé de la réussite des mesures de planification définies dans les instruments d'aménagement du territoire. Si la question foncière n'est pas maîtrisée, le meilleur des plans d'aménagement peut n'avoir que très peu de chance d'être effectivement mis en œuvre. C'est dans ce contexte que le Conseil d'Etat a défini qu'une politique foncière active devait être entreprise afin d'assurer la mise à disposition de sites stratégiques pour l'accueil d'entreprises à forte valeur ajoutée dans des secteurs bien planifiés qui contribuent à la fois au renforcement des centres urbains du canton, à relativiser les coûts en matière d'infrastructures de transport, à minimiser les impacts sur l'environnement et à intensifier la mise en œuvre du développement durable. Il ne s'agit donc pas ici de proposer de nouveaux instruments d'aménagement du territoire ou une augmentation massive de l'offre en terrains, mais bien de proposer des instruments ou des démarches complémentaires aux traditionnelles démarches d'affectation pour des terrains présentant une importance stratégique pour le canton. La nécessité de ce changement d'approche a été confirmée par les chiffres établis en 2006 au début des travaux relatifs à la politique foncière active:*

Pôles de développement	Immédiatement disponible	Plus grande surface
Plaine de la Broye	44.9	5.5
Romont	22.8	16.4
Bulle et environs	18.9	3.3
Fribourg et environs	107	8.1
Morat / Kerzers	7.3	1.8
Basse Singine	16.9	4.0
Châtel-St-Denis	5.7	1.4

Taille des zones d'activités en hectares dans la catégorie
«Immédiatement disponible» en 2006



La majorité des zones d'activités d'importance cantonale immédiatement disponibles ont une surface limitée (moins de 10 hectares). Il faut donc agir sur des secteurs ciblés de plus de 10 hectares pour augmenter leur disponibilité.

	Propriété publique	Propriété privée	Mixte
Immédiatement disponible	12.15%	67.17%	20.67%
Disponible à moyen terme	4.65%	68.75%	26.60%
Disponible à long terme	14.90%	74.10%	11.01%
Total	10.95%	69.54%	19.50%

Type de propriétaires, en pourcentage, en fonction de la surface dans les zones d'activités d'importance cantonale en 2004

Les collectivités publiques sont très peu présentes sur le marché foncier des zones d'activités d'importance cantonale. Plus des deux tiers des réserves de ces zones d'activités étaient en mains privées en 2004. Si la négociation avec un propriétaire privé peut parfois se dérouler de manière idéale, il peut s'avérer parfois difficile, en cas de projet intéressant d'un point de vue stratégique, d'entreprendre des négociations avec plusieurs propriétaires privés. De plus, s'agissant des propriétés en mains de privés, les collectivités publiques ont parfois de la difficulté à négocier un prix attractif pour la vente des terrains à des investisseurs.

A l'échelle nationale, suite à la polémique suscitée en Suisse par la mise en zone du terrain à Galmiz, la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP) a décidé de mandater la Conférence des aménagistes cantonaux (COSAC) pour établir un rapport sur l'évaluation des zones d'activités d'importance stratégique. Les cantons ont adhéré au projet afin d'éviter une planification menée par la Confédération. Initialement, il était prévu de désigner 3 à 5 zones pour l'ensemble de la Suisse. Une première enquête auprès des cantons a révélé qu'il existait peu de zones de cette importance actuellement en zone à bâtir en Suisse (30-50 hectares).

Il ressort des analyses effectuées que:

- la demande de zones d'activités stratégiques de 50 ha est sporadique et l'avantage d'anticiper la planification de telles zones, difficile à évaluer,
- les exigences qualitatives pour les zones d'activités stratégiques sont élevées,
- certaines propriétés du DDPS pourraient être désignées comme zones d'activités stratégiques, mais toutes ne remplissent pas tous les critères qualitatifs recherchés,
- la mise en œuvre d'une telle politique nécessite une volonté politique forte.

En conclusion, l'étude propose que:

- les offices fédéraux recensent, en collaboration avec les cantons, l'ensemble des zones d'activités légalisées remplissant les critères qualitatifs demandés présentant des surfaces entre 5 et 50 ha,
- les cantons prennent position sur leur volonté politique de concentrer le développement économique sur les sites stratégiques proposés par le DDPS et, en cas de réponse positive, d'entreprendre les démarches de mise en valeur des terrains,
- les cantons identifient un nombre restreint de terrains stratégiques (entre 3 et 5 sites de 10 à 15 hectares) et les désignent dans leur plan directeur cantonal,



- les cantons mettent en place les instruments nécessaires à la valorisation des sites stratégiques désignés.

Les propositions formulées ont été acceptées par la DTAP en octobre 2008. En définissant un nombre restreint de sites stratégiques dans le plan directeur cantonal et en définissant les modalités de mise en œuvre d'une politique foncière active cantonale, le Conseil d'Etat répond aux recommandations qui ont été acceptées par la DTAP.

Le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale sera adapté afin d'intégrer les sites stratégiques; il continuera d'évoluer au gré des travaux de planification établis par les communes en ce qui concerne les zones d'activités d'importance cantonale. Le canton fixe les critères auxquels les zones d'activités doivent répondre pour être reconnues d'importance cantonale et définit une série de mesures de sa compétence sur un nombre de secteurs stratégiques restreints. La politique foncière active cantonale est constituée par les actions menées dans ces secteurs stratégiques. Elle vient s'ajouter aux actions entreprises en matière de zones d'activités d'importance cantonale.

Il convient cependant de préciser que le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale n'exclut nullement la planification et la mise en valeur d'autres zones d'activités. De nouvelles zones d'activités pourront être créées pour autant que leur opportunité soit prouvée et que leur localisation soit judicieuse et conforme aux buts et principes définis dans le plan directeur cantonal. Ces autres zones accueillent une part importante du tissu économique existant parmi lequel on peut citer les activités artisanales. Ces zones doivent permettre de maintenir le tissu économique et de faire évoluer ses activités.

2. PRINCIPES

PRINCIPES DE LOCALISATION

Pôles de développement

Les pôles de développement désignent de grands secteurs particulièrement intéressants du point de vue de la stratégie de la promotion économique et de l'aménagement du territoire et présentant les conditions nécessaires à l'implantation de nouvelles entreprises moyennant un certain effort de planification, d'équipement et de promotion.

Ces pôles de développement prennent en considération les aspects suivants:

- l'intérêt du canton à promouvoir avant tout les sites les mieux situés et les surfaces les plus appropriées ainsi qu'à concentrer les moyens financiers à disposition sur les zones d'activités présentant le plus de promesses de succès;
- la volonté de renforcer l'armature urbaine du canton;
- la volonté de faire participer toutes les régions au développement économique;
- les territoires situés le long des axes nationaux de transport ou desservis par un système de transport publics performant.



Sites stratégiques

Chaque pôle de développement comprend au moins un site stratégique. Les sites stratégiques retenus figuraient partiellement ou totalement en 2004 dans le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale.

Par le biais de la mise en œuvre de ces secteurs stratégiques, le Conseil d'Etat souhaite augmenter les chances d'accueillir des entreprises à forte valeur ajoutée dans le canton. Il s'agit également de développer une politique d'image et de montrer comment une urbanisation judicieuse et respectueuse des principes du développement durable peut être mise en œuvre en appliquant des critères de desserte en transports élevés pour tous les moyens de transports et tout spécialement pour les transports publics et la mobilité douce (en se basant sur le plan cantonal des transports), en prônant des solutions urbanistiques de qualité. Dans la mesure où les secteurs stratégiques sont destinés à la forte valeur ajoutée, les affectations commerciales en sont exclues.

Le canton contribue au financement des études de planification et les frais d'équipement dans les secteurs stratégiques. Afin de faciliter la planification et la réalisation de ces secteurs, le canton et/ou les collectivités publiques doivent être majoritairement propriétaires.

Afin de répondre aux exigences formulées par le groupe de travail de la DTAP, les réserves en terrain affectés en zones d'activités dans les secteurs stratégiques ne dépasseront pas 50 hectares sur l'ensemble du canton. Par contre, des réflexions de planification directrice pourront être menées sur des secteurs plus importants. Les périmètres de réflexion des secteurs stratégiques seront fixés dans le cadre d'une étude environnementale stratégique établie sur l'ensemble des sites retenus. Cette étude permettra également de déterminer un programme de réalisation entre les sites.

Zones d'activités d'importance cantonale

Les zones d'activités d'importance cantonale sont situées à l'intérieur des pôles de développement. Elles désignent des terrains localisés à des endroits stratégiques et présentant de grandes potentialités pour l'implantation de nouvelles entreprises. Elles sont planifiées par les communes et reconnues par le canton par leur inscription dans le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale.

Pour qu'une zone d'activités soit reconnue d'importance cantonale, elle doit présenter un potentiel de réalisation intéressant. La limite a été fixée à 1 hectare pour les surfaces libres de toute construction. Une zone d'activités partiellement construite est maintenue à l'inventaire des zones d'activités d'importance cantonale tant qu'elle présente encore des disponibilités permettant la réalisation de 5'000 m² de surface plancher.

Comme pour les sites stratégiques des critères de desserte par les transports sont exigés. Ils ont été précisés suite au plan cantonal des transports, mais sont d'un niveau moins élevé que pour les secteurs stratégiques.

En matière de propriété foncière, les critères sont également moins élevés ou moins contraignants que dans les secteurs stratégiques puisque les terrains peuvent être en mains privées pour autant que les propriétaires s'engagent, par exemple par le biais de contrats de droit administratif, à vendre ou réaliser dans un délai contractuel.



Par contre, comme pour les secteurs stratégiques, les destinations commerciales sont exclues des zones d'activités d'importance cantonale. Cette mesure répond à la fois aux problèmes soulevés par le postulat Kolly/Ducotterd (postulat N° 2016.07 concernant la politique cantonale en matière d'implantation de grandes surfaces et de centres commerciaux) visant à réserver suffisamment de terrains pour les entreprises à forte valeur ajoutée. La justification de cette mesure trouve son origine dans plusieurs constats:

- *une augmentation qualitative des critères exigés par les entreprises à forte valeur ajoutée,*
- *une raréfaction des secteurs remplissant les critères demandés par les entreprises,*
- *des critères de localisation très semblables entre les entreprises à forte valeur ajoutée et les activités commerciales,*
- *les offres plus élevées du domaine commercial pour l'acquisition des terrains,*
- *une présence très importante des activités commerciales sur le marché foncier.*

Le canton souhaite dès lors que les terrains présentant de grands potentiels pour l'accueil d'entreprises industrielles ou de services autres que commerciales soient clairement différenciés dans les plans d'affectation des communes. Il appartient aux communes de faire ce choix, mais le canton ne reconnaîtra plus à l'avenir les zones pouvant accueillir des activités commerciales en tant que zones d'activités d'importance cantonale. Ces zones resteront légalisées, mais elles ne seront plus prises en compte dans le calcul de dimensionnement des zones d'activités d'importance cantonale et seront soumises aux règles définies dans le thème «Grands générateurs de trafic et centres commerciaux».

En ce qui concerne le dimensionnement des zones d'activités d'importance cantonale, les analyses effectuées démontrent qu'un tiers des entreprises existantes sont généralement susceptibles de s'étendre dans un délai de quinze ans. C'est sur cette base que la règle du tiers a été fixée pour les autres zones d'activités. Afin de tenir compte des besoins pour les entreprises exogènes, ce principe a été augmenté au deux tiers pour les zones d'activités d'importance cantonale.

Dans sa mise à jour de 2004, le plan sectoriel des zones d'activités désigne 191 zones ou secteurs de zones d'activités d'importance cantonale, répartis sur 30 communes, représentant une surface totale de 588 ha.

En analysant ces zones ou secteurs de zones sous l'angle de leur disponibilité, on peut relever que:

- Sur les 588 ha de zones d'activités, 254 hectares (43%) sont immédiatement disponibles; 155 hectares (26%) sont disponibles à moyen terme et 179 hectares (31%) sont disponibles à long terme.

Autres zones d'activités

Le plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale n'exclut pas la planification et la mise en valeur d'autres zones. Les zones d'activités existantes permettent déjà l'implantation, l'extension ou la délocalisation de petites et moyennes entreprises. Toutefois, comme le rappelle le texte du plan directeur, la création d'une nouvelle zone peut impliquer, dans certains cas, le déclassement d'une zone existante.



Cependant, compte tenu de l'importante offre de terrains dans les pôles de développement, les chances d'attirer de grandes entreprises dans d'autres zones d'activités sont faibles. Il est dès lors dans l'intérêt des communes situées à l'écart des axes de transport de réexaminer les surfaces affectées aux zones d'activités et de ne pas engager des frais d'équipement inutiles. Ainsi, au lieu de mettre en zone de nouveaux terrains et de devoir les équiper, les communes peuvent changer d'affectation des autres zones équipées si elles se prêtent à une autre affectation et si cette dernière est justifiée.

3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

La mise en place d'une politique foncière active cantonale est une nouvelle tâche conjointe de deux, voire trois Directions:

- *la Direction de l'économie et de l'emploi a besoin des fruits d'une telle politique pour augmenter la compétitivité économique du canton ; elle peut également établir les études et les projets nécessaires à la mise en oeuvre des sites stratégiques en ce qui concerne la desserte en transports publics par le biais du Service des transports et de l'énergie en cas de plan d'affectation cantonal,*
- *la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions peut établir un plan d'affectation cantonal et toutes les études préalables nécessaires avant la mise à disposition des secteurs stratégiques. Elle doit également veiller à la mise en place des structures de projet adéquates et des instruments de gestion foncière indispensables,*
- *la Direction des finances doit également suivre cette nouvelle politique en raison des montants importants qui devront lui être dévolus et afin de veiller à la bonne utilisation des ressources cantonales.*

Les communes:

Les autorités communales sont responsables de la mise en valeur et de la promotion des zones d'activités. Aussi ont-elles notamment pour tâche d'équiper les terrains à bâtir, de veiller à ce que les études de détail nécessaires soient réalisées à temps et d'informer les propriétaires sur les intentions et les démarches prévues.

En outre, elles doivent périodiquement reconsidérer la fonction, la localisation et la délimitation des zones d'activités et réexaminer, le cas échéant, l'affectation de certains secteurs. Ce réexamen est indispensable lorsque les propriétaires ne sont pas intéressés à une mise en valeur de leur terrain, lorsque l'offre des terrains disponibles dépasse les besoins prévisibles ou lorsque les coûts d'équipement sont disproportionnés.

L'équipement et la promotion des zones d'activités représentent des tâches ardues et une charge financière importante pour les communes. Celles-ci ont intérêt à chercher la collaboration avec d'autres communes ou des instances régionales pour la gestion et, selon les cas, la création de zones d'activités.

Le groupe de coordination et de soutien:

Pour assurer le suivi et la mise en oeuvre du plan sectoriel des zones d'activités, le Conseil d'Etat a nommé un groupe de coordination et de soutien dès 1998.



Le groupe de coordination doit fonctionner comme une cellule opérationnelle ayant pour tâche de lancer ou piloter des projets stratégiques. Selon le type de problème à régler, il peut solliciter l'appui d'autres services de l'administration cantonale ou charger des mandataires externes d'étudier des questions précises.

4. MISE EN ŒUVRE

ÉTUDES CANTONALES À RÉALISER DANS LE DOMAINE

Secteurs stratégiques

Le programme de réalisation détaillé est établi au plus tard pour l'adoption du texte du plan directeur cantonal par le Conseil d'Etat. Il est remis à jour à chaque début de législature.

Plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale

Le plan sectoriel des zones d'activités sera remis à jour, une fois que le délai de 2 ans imparti aux communes pour réexaminer la destination de leurs zones d'activités d'importance cantonale sera échu. Seules les zones qui remplissent les critères définis par le plan directeur cantonal seront maintenues dans le plan sectoriel.

CONSÉQUENCES SUR LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Plan d'aménagement local

Le plan d'affectation cantonal pourrait être utilisé subsidiairement, conformément à la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, mais uniquement dans les secteurs stratégiques.

Les dispositions définies pour le plan d'aménagement local sont applicables pour les zones d'activités d'importance cantonale et les autres zones d'activités.



Voir aussi:

Zones d'activité et grands générateurs de trafic;
 Sites construits à protéger;
 Immeubles à protéger;
 Alimentation en eau potable;
 Concept global des transports;
 Espace forestier;
 Aménagement, revitalisation des cours d'eau et gestion de débits;
 Parcs d'importance nationale;
 Protection de l'air;
 Eaux souterraines;
 Evacuation et épuration des eaux;
 Gestion des déchets

Instances concernées:

Instance de coordination: Service des transports et de l'énergie

Communes:
Toutes

Instances cantonales:
SFF, SLCE, SEn, SeCA, SPC, BPN, SBC

Autres cantons:
BE, NE, VD

Confédération:
OFEN, OFEV, ESTI, MétéoSuisse (radars météorologiques)

Autres instances:
Entreprises concessionnaires dans le domaine de l'énergie, Services industriels

1. PROBLÉMATIQUE

En Suisse, la consommation d'énergie a quintuplée en quarante ans (1960-2000). Près de 85% de l'énergie consommée est issue d'énergies non renouvelables importées, les 15% restant provenant essentiellement de l'exploitation de l'énergie hydraulique et dans une moindre mesure, du bois.

L'accroissement des besoins énergétiques exige un nombre toujours plus important d'installations de production et de distribution. Ces dernières sont indispensables, mais peuvent également être à l'origine d'atteintes à l'environnement, à la nature et au paysage. Ainsi, les polluants engendrés par la combustion d'huiles de chauffage et de carburants peuvent provoquer des troubles ou des maladies des voies respiratoires, acidifient les sols et diminuent le rendement des cultures en s'attaquant aux végétaux, etc. En outre, les lignes à haute tension peuvent entraver ou empêcher l'exploitation agricole et sylvicole.

Les décisions prises dans ce domaine déploient donc des effets à long terme sur l'économie, la société et l'environnement. De ce fait, elles doivent s'appuyer sur les buts poursuivis par les politiques d'urbanisation, des transports et de protection de l'environnement. Elles permettent ainsi l'application efficace de mesures visant à diminuer la consommation, à rationaliser et à accroître la production d'énergies indigènes, tout en coordonnant le mieux possible ce processus l'évolution du canton de Fribourg.

L'extension ou de la construction de lignes à haute tension est du ressort du plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE) la Confédération.

Le canton de Fribourg a élaboré un certain nombre d'études de base pour les différentes matières énergétiques. En 2002, il a approuvé le plan sectoriel de l'énergie se référant sur l'état actuel et démontrant le potentiel de développement. Le plan sectoriel constitue l'étude de base pour le thème Energie du plan directeur cantonal.

2. PRINCIPES

BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

- Assurer un approvisionnement énergétique suffisant, fiable et durable du canton et des régions.
- Promouvoir une consommation d'énergie économe, rationnelle et durable:
 - Promouvoir des énergies renouvelables et indigènes.
 - Définir les priorités des différentes énergies dans l'ordre suivant : énergies renouvelables, énergies indigènes, énergies de réseaux, autres énergies.
 - Simplifier l'édification de réseaux d'énergies aux fins de chauffage (énergie produite à distance, gaz, ...).
- Optimiser les installations existantes sous l'angle de l'énergie:
 - Installations d'alimentation en eau, d'évacuation et d'épuration des eaux ainsi que d'élimination des déchets.
- Coordonner les différentes exigences posées pour le territoire:
 - Prendre en compte les autres buts cantonaux pour l'évaluation de l'implantation des installations d'énergie.
 - Prendre en compte la consommation énergétique dans l'organisation des transports et de l'urbanisation.

PRINCIPES DE LOCALISATION

Aspects à prendre en compte pour les projets d'infrastructures énergétiques (construction, exploitation et reconversion).

Energie photovoltaïque

- *Produire de manière décentralisée l'énergie photovoltaïque (transformation du rayonnement solaire en courant électrique) en priorité sur des constructions ou parties de constructions remplissant également d'autres fonctions (toitures, ouvrages antibruit, etc.).*
- *Exclure en principe les installations photovoltaïques dans les périmètres construits de catégories 1 et 2 et les périmètres environnants de catégorie 1 à protéger ainsi que sur les toits et les façades de bâtiments à protéger de valeur A ou B. Admettre ces installations à titre exceptionnel uniquement sur accord du Service des biens culturels.*
- *Appliquer les principes généraux définis pour les bâtiments à protéger pour les installations photovoltaïques dans les périmètres construits de catégorie 3 et les périmètres environnants de catégorie 2 ainsi que sur les bâtiments à protéger de valeur C.*

Voir Thèmes «Sites construits à protéger» et «Immeubles à protéger »



Energie solaire thermique

- *Exploiter de manière décentralisée l'énergie solaire thermique (production de chaleur par capteurs solaires) , de préférence sur la toiture de bâtiments auxquels est destinée la chaleur générée.*
- *Autoriser les installations solaires thermiques dans le périmètre de sites construits à protéger aux conditions suivantes:*
 - *des règles homogènes spécifiques sont à élaborer (par les communes en collaboration avec le Service des biens culturels).*
 - *l'installation est soigneusement intégrée.*
- *Appliquer les principes généraux définis pour les bâtiments à protéger pour l'intégration des installations solaires thermiques aux bâtiments à protéger.*

Energie éolienne

Grandes installations éoliennes

- *Remplir les critères suivants d'aptitude ou d'exclusion:*
 - *Tenir compte d'une exploitation efficace de l'énergie éolienne.*
 - *Exclure les installations dans les secteurs sous protection ou figurant dans des inventaires fédéraux.*
 - *Exclure les installations en forêt.*
 - *Exclure les installations en zones S1 et S2 de protection des eaux souterraines.*
 - *Respecter les distances nécessaires avec les sites urbanisés en raison de la protection contre le bruit.*



➤ Voir Thème «Parcs d'importance nationale»

- Appliquer les critères d'évaluation suivants pour la pesée des intérêts:
 - Regrouper de préférence les installations dans des parcs éoliens.
 - Prévoir un potentiel suffisant (valeur de référence : 10 GWh par an) pour le parc éolien.
 - Localiser le parc éolien à proximité d'un réseau énergétique existant et privilégier les lignes souterraines pour le raccordement.
 - Privilégier les sites de parc éolien, si possible, déjà raccordés au réseau routier.
 - Prendre en considération les conséquences sur la faune, en particulier sur les oiseaux et les chauves-souris.
 - Prendre en compte les eaux souterraines. Pour les installations érigées dans les zones de protection des eaux souterraines S3, l'autorisation du service compétent est requise.
 - Prendre en compte l'impact paysager.
 - Tenir compte des interférences avec les antennes existantes et avec les installations de radar.
 - Tenir compte des objectifs des parcs naturels.
 - Prendre en compte les conséquences sur le tourisme et les loisirs.

Petites installations éoliennes

- Appliquer, par analogie, les principes des grandes installations, en particulier, prendre en compte le bilan énergétique pour toute la durée de vie de l'installation en tenant compte de l'énergie grise (construction et transports).

Energie du bois

- Exploiter et mettre en valeur les réserves de bois des corporations publiques le mieux possible dans des installations de chauffage écologiquement efficaces et se situant, si possible, à proximité des sites de production.

Installations de biogaz

Installations de biogaz dans la zone à bâtir

- Exploiter les retours de chaleur, afin de garantir une exploitation efficace de l'énergie.
- Choisir les sites d'implantation à proximité des consommateurs.
- Prendre en compte les nuisances sur les zones à bâtir lors du choix des sites (trafic généré, nuisances sonores et pollution de l'air de l'installation).

Installations de biogaz dans la zone agricole

- Appliquer les principes pour les installations situées dans la zone à bâtir.
- Tenir compte des conditions d'implantation fixées dans la législation fédérale.

Rejets de chaleur

- Encourager l'exploitation d'autres rejets de chaleur disponibles dans les secteurs appropriés.
- Exploiter l'énergie thermique en amont et en aval des stations d'épuration des eaux, si la situation le permet, notamment



lorsque le potentiel en énergie thermique des eaux usées est intéressant et que le nombre de consommateurs potentiels dans l'entourage de la STEP est suffisamment élevé (dans un rayon de 1.5 km).

Géothermie

Géostructures énergétiques (nappes de serpentins, corbeilles géothermiques, pieux énergétiques) et sondes géothermiques verticales

- *Implanter les installations de manière décentralisée.*
- *Eviter d'implanter les installations dans les secteurs suivants: zones de protection et secteurs d'eaux souterraines, ressources en eaux souterraines importantes, cavités karstiques, glissements de terrain et sites pollués.*
- *Autoriser l'implantation sous condition dans les situations suivantes: nappes souterraines, aquifères superposés, eaux souterraines artésiennes, nappes de gaz.*

Nappes souterraines

- *Effectuer les recherches préalables nécessaires à l'exploitation des nappes souterraines (hydrogéologie).*
- *Eviter d'implanter les installations dans les secteurs suivants: zones de protection et secteurs d'eaux souterraines, eaux souterraines artésiennes, ressources en eaux souterraines importantes et sites pollués.*

Aquifères profonds

- *Effectuer les recherches préalables nécessaires à l'exploitation des aquifères profonds (hydrogéologie).*

Géothermie profonde

- *Prévoir des sites d'exploitation dans les secteurs où la chaleur peut alimenter un réseau de chauffage d'importance suffisante (valeur de référence 5'000 habitants).*
- *Effectuer les recherches préalables nécessaires à l'exploitation de la géothermie profonde (hydrogéologie).*

Energie hydraulique

Grandes centrales hydrauliques

- *Appliquer les principes généraux de coordination pour l'octroi d'une concession.*

Petites centrales hydrauliques

- *Appliquer le critère d'aptitude suivant pour l'octroi d'une concession:*
 - *Veiller à l'exploitation efficace de la force hydraulique. Les critères sont constitués par la puissance théorique par tronçon à débit résiduel, la durée de récupération de l'énergie investie dans le projet et le taux d'efficacité.*
- *Refuser l'octroi d'une concession dans les cas suivants:*
 - *projets situés dans des cours d'eau à débit résiduel.*
 - *projets situés dans des cours d'eau revitalisés ou dans des cours d'eau présentant un important potentiel de revitalisation ou projets portant atteinte à ce potentiel.*
 - *projets situés dans des sites d'importance nationale ou qui ont des conséquences sur ces derniers.*



- *projets affectant les populations d'espèces animales ou végétales fortement menacées ou affectant des espaces de vie fortement menacés.*
- *projets situés dans les zones de protection des eaux souterraines S1 et S2 ou les projets qui ont des conséquences sur ces zones de protection.*
- *projets situés dans des cours d'eau dignes d'être protégés (rareté et valeur de l'objet).*
- *Appliquer les critères d'évaluation suivants pour la pesée des intérêts:*
 - *Prendre en compte l'état du régime d'écoulement et les conséquences sur la morphologie écologique des cours d'eau.*
 - *Tenir compte de l'équilibre sédimentaire et du charriage.*
 - *Respecter le débit résiduel minimal des eaux en tenant compte de tous les autres prélèvements d'eau.*
 - *Tenir compte de la protection contre les crues.*
 - *Prendre en compte l'espace minimal nécessaire aux cours d'eau.*
 - *Prendre en compte les atteintes à la qualité des eaux, notamment le taux de dilution lors de déversements.*
 - *Tenir compte des conséquences sur les paysages ou les sites construits à protéger, les zones de protection de la nature et sur les biotopes.*
 - *Tenir compte des géotopes d'importance nationale ou cantonale.*
 - *Prendre en compte les conséquences sur les populations d'espèces menacées et les milieux menacés.*
 - *Tenir compte des conséquences sur la faune aquatique, notamment sur ses frayères, sa biodiversité et sa migration, ainsi que sur le rendement piscicole et la pêche.*
 - *Prendre en compte les objectifs des parcs naturels.*
 - *Tenir compte des conséquences sur le tourisme et les loisirs.*

PRINCIPES DE COORDINATION

En général

- *Coordonner l'implantation des infrastructures énergétiques avec les autres buts cantonaux, notamment ceux liés à la protection de biotopes, des espèces et des milieux de vie d'espèces rares ainsi qu'à la protection de l'environnement et de sites construits et à la prise en compte du paysage.*

Mini-centrales hydroélectriques situées dans des zones non raccordées au réseau d'électricité

- *Choisir une forme de production énergétique assurant une efficacité énergétique, une rentabilité et une tolérance optimale aux principes généraux.*

Energie du bois

- *Coordonner les besoins en bois pour l'approvisionnement en énergie avec l'exploitation forestière.*



Rejets de chaleur

- Collaborer étroitement avec l'industrie et les producteurs de retour de chaleur afin de poursuivre le développement de ce type d'énergie.

Energie tirée des déchets

- Coordonner la gestion et l'élimination des déchets avec leur exploitation en vue de produire de l'énergie.

Energie des eaux usées

- Coordonner le traitement des eaux usées, l'élimination des boues d'épuration et du biogaz qui en découlent avec la valorisation énergétiques de ces sous-produits.

Réseaux d'énergie

- *Coordonner la planification des réseaux de transport et de distribution d'électricité avec le développement de la production décentralisée d'électricité (éolienne, photovoltaïque, couplages chaleur-force, petites centrales hydroélectriques, etc.).*
- *Encourager les projets permettant l'alimentation des réseaux d'énergie au moyen d'énergies indigènes.*
- *Coordonner la planification de réseaux d'énergie et de gaz.*
- *Préférer les réseaux d'énergie utilisant la chaleur à distance par rapport au réseau de gaz lorsque les possibilités de choix le permettent.*
- *Tenir compte des directives fédérales pour le remplacement de lignes à haute tension existantes ou l'édification de nouvelles lignes.*

Coordination énergie - urbanisation - mobilité

- *Mieux prendre en compte l'efficacité énergétique lors de la coordination des différentes exigences de l'homme face à l'occupation de l'espace (habitat, travail, commerce, loisirs, mobilité) afin de réduire la consommation globale d'énergie et de mieux utiliser ou rentabiliser les infrastructures énergétiques.*
- *Coordonner les politiques énergétique, urbanistique et de mobilité. Les Services publics compétents pour la mobilité, l'aménagement du territoire et l'énergie collaborent étroitement afin d'encourager les déplacements en transports publics, à pied ou à vélo, notamment pour réduire les besoins énergétiques à la source et afin de promouvoir les véhicules à moteur fonctionnant à l'énergie renouvelable.*

Voir Thème «Concept global des transports»



3. RÉPARTITION DES TACHES

Le Service des transports et de l'énergie, section énergie:

- Elabore le plan sectoriel de l'énergie et procède à sa mise en oeuvre;
- Examine les plans communaux de l'énergie;
- Informe et conseille les communes pour toutes les questions se rapportant à l'énergie;
- Fait la promotion des énergies renouvelables et de l'utilisation économe et rationnelle de l'énergie,
- Elabore les normes énergétiques pour les bâtiments publics.



Le Service des transports et de l'énergie, section transports:

- Prend en considération les conséquences des solutions proposées quant à la consommation d'énergie dans le plan cantonal des transports.

Le Service des constructions et de l'aménagement:

- Participe à l'information des communes concernant la prise en compte des questions énergétiques dans la planification locale;
- **Conseille les communes et les instances intéressées pour les questions concernant les infrastructures énergétiques relevant de l'aménagement du territoire et de l'autorisation de construire.**

Le Service des ponts et chaussées:

- Prend en compte les questions énergétiques liées aux projets d'infrastructures routières.

Le Service des forêts et de la faune:

- Etudie et définit les potentiels de production pour l'énergie du bois et les méthodes d'exploitation forestière les mieux appropriées;
- Fait la promotion de la valorisation énergétique du bois auprès des communes et des particuliers;
- Veille au maintien des intérêts liés à la pêche et à la protection de la faune aquatique et terrestre lors de l'exploitation de la force hydraulique et de l'énergie éolienne.

Le Service de l'environnement:

- Préavise les questions en rapport avec la géothermie. Il s'agit en priorité de procéder à une évaluation dans le sens de la protection des eaux souterraines;
- Prend en considération les questions énergétiques dans ses concepts de gestion des déchets et veille en particulier à la collaboration avec le STE en vue de la meilleure exploitation possible de l'énergie produite par l'élimination des déchets.

La Section lac et cours d'eau du Service des ponts et chaussées:

- Veille au maintien des intérêts de la protection de la nature et de l'environnement dans le cadre des installations destinées à l'exploitation de la force hydraulique;
- Fixe les quantités de débits résiduels devant être observées pour les installations d'exploitation de la force hydraulique.

Le Bureau de la protection de la nature:

- **Veille au maintien des buts des parcs naturels, des biotopes nationaux et à la protection des espèces lors de l'exploitation des installations éoliennes et de force hydraulique.**



Le Service des biens culturels:

- *Conseille les maîtres d'ouvrage lors de l'intégration d'installations photovoltaïques et solaires pour les sites construits et les bâtiments à protéger;*
- *Elabore le guide de travail y relatif.*

Les régions:

- *Intègrent au plan directeur régional les réseaux d'énergie d'ordre supérieur;*
- *Coordonnent les thèmes de l'urbanisation, des transports et de l'énergie;*
- *Prennent en considération les réseaux d'énergie lors de leur planification;*
- *Peuvent coordonner les réseaux d'énergie;*
- *Peuvent coordonner l'exploitation du bois en vue de la production d'énergie.*

Les communes:

- *Elaborent les plans communaux de l'énergie en tenant compte des principes énoncés;*
- *Assurent la mise en œuvre des plans communaux de l'énergie et les révisent régulièrement;*
- *Tiennent compte des questions énergétiques dans le cadre de l'aménagement local;*
- *Fixent les contenus liant les propriétaires fonciers dans le plan d'affectation des zones et le règlement communal d'urbanisme, tel que:*
 - *l'obligation de se raccorder à un réseau d'énergie (par exemple à un réseau de chaleur);*
 - *la gestion des installations photovoltaïques et des installations solaires thermiques, en collaboration avec le Service des biens culturels;*
 - *les zones spéciales vouées aux infrastructures énergétiques où cela est nécessaire;*
- *Prennent en considération les réseaux d'énergie supracommunaux dans le plan d'aménagement local, notamment le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE) de la Confédération;*
- *Informent et conseillent les tiers, en collaboration avec le STE, sur toutes les questions relatives à l'énergie;*
- *Promeuvent les énergies renouvelables ainsi que l'utilisation rationnelle et économe de l'énergie;*
- *Informent les maîtres d'ouvrage sur le potentiel de géostructures (là où il existe).*

Les cantons voisins:

- *Etudient les possibilités de coordonner leurs énergies de réseau.*



4. MISE EN OEUVRE

ETUDE CANTONALE À RÉALISER DANS LE DOMAINE

Pour concrétiser la politique énergétique cantonale, le canton doit mener des réflexions sur les points suivants:

- *Guide de travail pour les domaines de l'énergie photovoltaïque et de l'énergie solaire thermique.*
- *Etudes concernant l'énergie et la protection des biens de consommation.*

CONSÉQUENCES SUR LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Etudes régionales

Les régions peuvent élaborer des études sur l'exploitation du bois en vue de produire de l'énergie à considérer comme des études de base pour leur plan directeur régional.

Plan d'aménagement local

Les plans communaux de l'énergie différencient les secteurs présentant des caractéristiques semblables dans les domaines de l'approvisionnement en énergie ou de l'exploitation de l'énergie. Ces plans se basent sur le plan sectoriel cantonal de l'énergie. Les communes règlent la mise en œuvre de manière simple, tout en promouvant l'exploitation d'énergies renouvelables et indigènes.

Les contenus liant les propriétaires fonciers sont fixés dans le plan d'affectation des zones et dans le règlement communal d'urbanisme. Il s'agit de:

- *l'obligation de se raccorder à un réseau énergétique (par exemple à un réseau de chaleur);*
- *la gestion des installations photovoltaïques et des installations solaires thermiques, en collaboration avec le Service des biens culturels;*
- *les zones spéciales pour les infrastructures énergétiques.*

Les réseaux d'énergie supra communaux, notamment le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE) de la Confédération, sont pris en compte dans le plan d'aménagement local.

PROCÉDURE POUR LA RÉALISATION D'UN PROJET

La procédure décisive pour la réalisation d'un projet est la procédure d'octroi de l'autorisation de construire.

Lorsqu'une modification du plan d'affectation des zones est nécessaire, cette procédure est alors décisive et elle peut être coordonnée avec la procédure d'octroi de l'autorisation de construire. D'autres procédures (par exemple une demande de défrichement) doivent impérativement être coordonnées avec la procédure décisive.

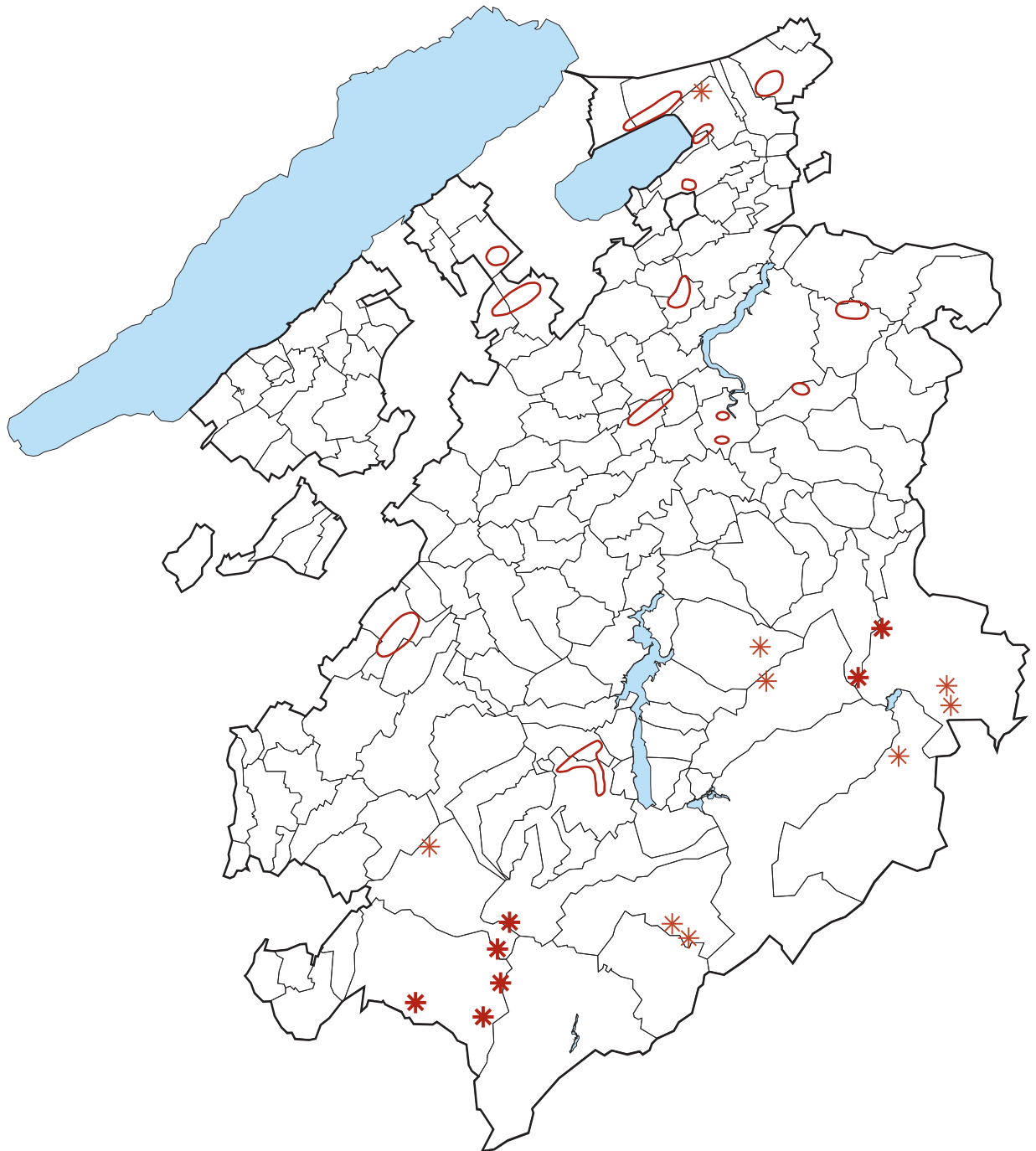


5. RÉFÉRENCES




- Plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE), Office fédéral de l'énergie, Office fédéral du développement territorial, Berne, 2001.
- Plan sectoriel de l'énergie, Service des transports et de l'énergie, 2002.
- Coûts externes et surcoûts inventoriés du prix de l'énergie dans les domaines de l'électricité et de la chaleur, Publication PACER, Office fédéral des questions conjoncturelles, Berne 1994.
- Application des nouvelles dispositions cantonales en matière d'énergie dans les communes fribourgeoises, Service des transports et de l'énergie, 2001.
- Evaluation du potentiel géothermique du canton de Fribourg, 2005, Service des transports et de l'énergie.
- Etude du potentiel BOIS ENERGIE dans le canton de Fribourg, DIAF / DEE, 2007.
- Concept éolien du canton de Fribourg, Rapport final, Etat de Fribourg, 2008.
- Evaluation et gestion de la force hydraulique du canton de Fribourg, Etat de Fribourg, 2010.
- Exploitation de la chaleur tirée du sol et du sous-sol, Aide à l'exécution, OFEV 2009.
- Energie et monuments historiques, recommandation, OFE, Commission fédérale des monuments historiques, 2009.



Implantation d'installations énergétiques



Légende

-  Localisation des sites favorables à l'implantation d'éoliennes
-  Localisation des sites d'implantation d'éoliennes à étudier
-  Principales zones avec potentiel pour des géostrutures

km
0 3 6
Source: GEOSTAT



Participants à l'élaboration

STE, SFF, SLCE, SEn, SeCA, BPN, SBC, SAgri et Responsable pour le développement durable

Cadre légal

Nouvelle base légale fédérale ou cantonale depuis la révision du plan directeur cantonal

Pratique administrative

Buts pour la politique cantonale inchangés

Nouveaux principes et nouvelles mesures de mise en oeuvre

Etudes cantonales nécessaires

Nouvelles conséquences pour l'aménagement local

Nouvelle répartition des tâches

1. PROBLÉMATIQUE

La consommation d'énergies fossiles a des conséquences néfastes sur l'environnement, en particulier sur l'effet de serre et sur la pollution atmosphérique.

Du fait que les ressources naturelles diminuent rapidement, il est impératif de prendre des mesures afin de limiter d'une part la consommation d'énergie et d'autre part, d'augmenter la production indigène d'énergies. Cette énergie est forcément renouvelable, puisque le canton ne dispose pas de ressources énergétiques fossiles importantes.

Lors de la mise en œuvre (entre autres lors de la planification et de la construction d'infrastructures énergétiques), les objectifs de la protection du climat et de la promotion des énergies renouvelables doivent être coordonnés et adaptés aux buts de la politique cantonale sur la base de la législation (protection de la nature, protection des biens culturels, maintien des bases naturelles de la vie, etc.). Le contenu du Plan directeur cantonal fixe les règles pour la coordination et l'harmonisation.

2. PRINCIPES

BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

Les buts retenus ici reprennent les principaux points de la politique énergétique de la Confédération. Les objectifs du canton dans les différents domaines (production d'énergies indigènes, gestion économique des énergies, etc.) coïncident avec les buts de la Confédération.

Les buts fixés ici se basent notamment sur le Décret du 17 septembre 1999 fixant les idées directrices et les objectifs en matière d'aménagement du territoire, entre autres sur:

- la garantie d'un développement durable pour tout le canton;
- l'utilisation optimale des infrastructures existantes;
- la rationalisation et la concentration des investissements;
- la garantie de conditions environnementales acceptables et la préservation des ressources.

Energie renouvelable

L'énergie solaire (photovoltaïque et thermique), l'énergie éolienne, la biomasse, le bois, le bois de rebut, l'énergie hydraulique, la géothermie ainsi que l'énergie contenue dans l'air et dans l'eau (chaleur ambiante) pouvant être valorisée au moyen de pompes à chaleur sont considérés comme énergies renouvelables.

Energie indigène

Les énergies renouvelables ainsi que l'énergie produite à l'aide d'installations de traitement des déchets, d'épuration des eaux usées ou par rejet de chaleur sont considérées comme énergies indigènes.

Energies de réseau

La chaleur produite à distance et le gaz sont considérés comme énergies de réseau destinées au chauffage.



Autres énergies

L'énergie nucléaire, les énergies fossiles, notamment les dérivés du pétrole, et le gaz sont considérées comme autres énergies.

PRINCIPES DE LOCALISATION

Energie photovoltaïque et énergie solaire thermique

Le 1^{er} janvier 2008, le nouvel article 18a LAT est entré en vigueur et autorise les installations solaires soigneusement intégrées aux toits et aux façades dans les zones à bâtir et les zones agricoles, dès lors qu'elles ne portent atteinte à aucun bien culturel ni à aucun site naturel d'importance cantonale ou nationale.

Les installations photovoltaïques ne doivent pas forcément être posées à l'endroit où le courant produit sera consommé. Les possibilités d'intégrer de grandes installations aux infrastructures sises en zone à bâtir, notamment dans les zones industrielles et artisanales, doivent être prioritairement envisagées. Dans le domaine des sites construits à protéger de catégories 1 et 2 ainsi qu'aux façades et sur les toits de bâtiments à protéger de catégories A et B, les installations photovoltaïques sont exclues, car elles portent atteinte à la surface des toits, à l'environnement, à la substance et au caractère historique. Dans les cas exceptionnels, des installations peuvent être admises en accord avec le Service des biens culturels. Des exigences plus élevées sont alors appliquées.

Les principes généraux en rapport avec la substance historique des constructions sont notamment la minimisation des interventions et le respect de l'inversion des interventions ainsi qu'une intégration soignée.

De manière générale, les installations solaires thermiques doivent être installées là où l'énergie est consommée. Raison pour laquelle leur réalisation est limitée du moment où une intégration satisfaisante n'est pas possible.

Energie éolienne

Une distinction est faite entre les grandes installations éoliennes (d'une hauteur de plus de 25 m) et les petites installations éoliennes (d'une hauteur de moins de 25 m).

Dans l'étude « Concept éolien du canton de Fribourg », les critères d'exclusion, respectivement d'aptitude et les critères d'évaluation liés à la rentabilité, au bilan énergétique et à l'environnement ont été élaborés pour les petites et les grandes installations. Un certain nombre de sites ont déjà été évalués sur la base de ces critères. Les sites de Schwyberg (communes Plaffeien et Plasselb) et de Les Paccots (communes Châtel-Saint-Denis, Haut-Intyamon, Gruyères et Semsales) ont été identifiés. Les sites à examiner sont les suivants : Cousimbert (communes Cerniat et La Roche), Merlas (communes Bas-Intyamon et Grandvillard), Geissalp (commune Plaffeien), Galmiz (commune Galmiz) Plannes (commune Semsales) et Euschelsspass (commune Jaun). Ils exigent des recherches supplémentaires. Avant d'aborder les autorités, les éventuels promoteurs d'autres sites clarifient respectivement les critères d'exclusion ou d'aptitude.

La perturbation des radars météorologiques est à clarifier avec MétéoSuisse. (Office fédéral de météorologie et de climatologie, MétéoSuisse, Centre régional Météolocarno, Groupe radars et satellites (RASA), via ai Monti 146, 6605 Locarno 5 Monti).

Voir Thèmes « Sites construits à protéger » et « Immeubles à protéger »





Energie bois

En rapport avec l'énergie tirée du bois, il existe une étude intitulée « Etude du potentiel BOIS ENERGIE dans le canton de Fribourg » examinant les possibilités de la production d'énergie à partir du bois dans le canton de Fribourg.

Biomasse

Une distinction est faite entre les installations de biomasse dans la zone de construction (zone spéciale) et les installations dans la zone agricole.

La législation fédérale (art. 34a OAT) prévoit pour les installations de biomasse dans la zone agricole un cadre clair (restrictif), entre autres concernant:

- les substrats;
- la subordination à l'exploitation agricole;
- les possibles intérêts prépondérants s'opposant à une réalisation (art. 34 al. 4 OAT).

La Directive de la DAEC, de la DIAF et de la DEE relative aux constructions et installations conformes à l'affectation de la zone agricole, nécessaires à la production d'énergie à partir de biomasse du 15 juillet 2009 définit les critères répondant au principe de la subordination à l'exploitation agricole comme suit:

1. Au minimum 51% du capital nécessaire à l'investissement doit provenir de l'exploitation agricole ou être garanti par celle-ci.
2. La puissance électrique installée ne doit pas dépasser 300 kWh.
3. Au moins 20% des rejets de chaleur produits sur l'année par l'installation doivent être valorisés en externe de l'exploitation agricole.

Les installations de biogaz dans la zone de construction ne sont pas soumises aux restrictions concernant les substrats et à la subordination à l'exploitation agricole.

Du fait que dans les installations de biogaz seul 30% environ de l'énergie est transformée en électricité et que le reste est constitué de rejets de chaleur, il convient d'utiliser ces derniers de manière judicieuse.

Géothermie

L'étude «Evaluation du potentiel géothermique du canton de Fribourg» démontre les possibilités de la production d'énergies géothermiques. L'étude désigne entre autres des régions aptes à recevoir des structures géothermiques. Ces dernières ont été intégrées à la carte du plan directeur cantonal à titre indicatif.

Du point de vue législatif, ce sont particulièrement les lois et les ordonnances relatives à la protection des eaux qui ont une importance pour l'exploitation des énergies géothermiques. Les nappes phréatiques sont les ressources les plus importantes pour notre alimentation en eau potable. En Suisse, plus de 70% des besoins en eau potable sont couverts par les nappes phréatiques. L'édification d'une installation de production d'énergie géothermique peut donc constituer un risque pour ces importantes ressources. Les points les plus importants à observer sont une construction soignée et un entretien approprié des installations. Le canton de Fribourg tente de trouver le bon compromis entre la protection



des «nappes phréatiques» en tant que ressources d'eau potable et une exploitation judicieuse des énergies géothermiques du point de vue économique. Ainsi, dans certaines régions, des conditions spéciales sont exigées lors de la construction et de la surveillance des travaux afin d'éviter une atteinte à ces importantes ressources.

Energie hydraulique

Une distinction est faite entre les petites et les grandes centrales hydroélectriques. Les petites centrales hydroélectriques ont une puissance énergétique de ≤ 10 MW.

L'étude «Evaluation et gestion de la force hydraulique du canton de Fribourg» définit les critères d'aptitude, les critères d'exclusion ainsi que les critères d'évaluation concernant la rentabilité, le bilan énergétique, l'hydrologie, la morphologie du cours d'eau, l'environnement, la nature et le paysage et les aspects sociaux.

Sur la base de ces critères d'exclusion, fondés sur des éléments disponibles ou pouvant être élaborés, respectivement être trouvés au moyen d'une dépense raisonnable (par exemple les inventaires fédéraux), un premier groupe de secteurs de cours d'eau excluant une exploitation (supplémentaire) de l'énergie hydraulique a été désigné.

Les autres secteurs doivent faire l'objet d'un examen approfondi en vue de leur aptitude. Pour ce faire et pour aider dans la pesée des intérêts, l'étude en question comprend une analyse multicritères.

Pour l'exploitation efficace de l'énergie hydraulique, les valeurs de référence suivantes sont applicables:

- puissance théorique par rapport à la longueur du tronçon résiduel: idéalement ≥ 0.6 kW/m; au minimum 0.1 kW/m;
- durée de récupération de l'énergie des investissements consacrés pour le projet: idéalement < 5 ans; au maximum < 10 ans;
- Taux d'efficacité: $\geq 75\%$.

PRINCIPES DE COORDINATION

Mini-centrales hydroélectriques non raccordées au réseau électrique

Les mini-centrales hydroélectriques situées dans les zones non raccordées au réseau électrique sont situées à l'extérieur des zones à bâtir (par exemple sur un alpage retiré). Elles sont en principe soumises à la législation fédérale. Dans le texte du plan directeur cantonal, l'examen des différentes formes de production d'énergie (photovoltaïque, éolienne, hydraulique) est exigé. Le cas échéant, les différentes possibilités doivent être présentées et leur choix motivé. Les critères décisionnels sont l'efficacité de l'énergie, rentabilité, l'intégration et les conséquences sur l'environnement, la nature et le paysage. L'examen de l'aptitude et la pesée des intérêts sont effectués au cas par cas.



Coordination énergie - urbanisation - mobilité

La nature du tissu urbain et l'infrastructure des transports publics ont une influence considérable sur la consommation d'énergie. Plus la densité du tissu urbain et la qualité de desserte des transports publics sont élevées, autant moins d'énergie est, en moyenne, consommée par les ménages. Une desserte économiquement judicieuse par les transports publics et par les réseaux énergétiques exige une certaine densité du tissu urbain.

Le tissu urbain et l'infrastructure des transports publics sont aménagés à long terme, une fois construits, ils ne seront guère plus modifiés à grande échelle.

Pour ces raisons, il vaut la peine de porter une attention particulière à la coordination de l'énergie, de l'urbanisation et des transports publics.

Réseaux d'énergie

Le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE) constitue l'instrument supérieur de planification et de coordination de la Confédération pour l'extension et la construction des lignes à haute tension de l'approvisionnement général en électricité (niveau de tension 220 kV et 380 kV) et des lignes d'approvisionnement électriques des chemins de fer (132 kV). Le plan sectoriel évalue les besoins et les variantes des projets de corridors des lignes à haute tension, identifie les éventuels conflits et élabore des solutions possibles, tout en définissant le corridor le plus approprié en vue d'édifier les lignes à haute tension planifiées.



Voir aussi:

Structure urbaine;
Zones d'activités et politique foncière cantonale;
Concept global des transports;
Protection de l'air;
Implantation d'installations de tourisme et de loisirs

1. PROBLÉMATIQUE

Le commerce est une activité qui génère un trafic considérable. Le regroupement de plusieurs commerces dans un même secteur ou sous un même toit peut avoir pour conséquence une grande génération de trafic. Tous les commerces n'ont cependant pas un impact territorial important. La question des centres commerciaux a commencé à se poser au début des années 80 avec les nouveaux modes de consommation et le développement du transport individuel motorisé. La problématique s'est accentuée avec le développement des grands centres commerciaux hors des centres urbains. Les choix d'implantation des promoteurs peuvent répondre à des critères divers: pour les aspects liés à l'aménagement du territoire, on peut identifier les terrains bon marché, la disponibilité de grandes surfaces et le peu de contraintes en matière de police des constructions ou de stationnement. Les terrains présentant ces critères se trouvent généralement hors des centres urbains. En fonction du bassin de clientèle recherché, celle-ci préférera d'ailleurs se rendre dans un centre en périphérie sans devoir supporter les désagréments de l'accès au centre-ville.

Les grands générateurs de trafic sont des constructions comme les installations touristiques ou de loisirs, les centres commerciaux, les grandes entreprises ou les combinaisons de ces fonctions. Les zones accueillant les grands générateurs de trafic ont pour caractéristiques d'occuper de grandes surfaces, d'avoir des besoins importants en termes d'accessibilité et de générer un grand trafic.

Il faut reconnaître que les grands générateurs de trafic et les centres commerciaux exercent d'importants effets sur le territoire dont les principaux sont:

- un impact sur le tissu économique «traditionnel» des centres urbains (commerces de proximité) et une baisse du nombre d'établissement de commerces de détail,
- l'accès plus difficile aux biens de consommation de la population «captive» (sans moyen de transport individuel),
- une consommation importante du sol en raison de grandes surfaces utilisées pour le stationnement,
- des réalisations présentant parfois des déficiences urbanistiques en raison d'un manque de réflexion sur les aménagements extérieurs et l'intégration dans le site,
- des nuisances en termes de pollution de l'air et des nuisances sonores qui peuvent s'avérer importantes pour la population riveraine,
- une surcharge des réseaux de transports, en raison de la mobilité induite, qui peut remettre en question le fonctionnement dudit réseau (engorgement des nœuds autoroutiers, perte de fluidité sur certains axes, ...) et nécessiter des mesures,
- une répartition modale peu propice à une desserte en transports publics,
- une concurrence territoriale en cas de grands générateurs de trafic à destination commerciale avec les entreprises à forte valeur ajoutée alors que les demandes de ces dernières portent sur les mêmes types de terrains et qu'elles ne souhaitent pas forcément la proximité d'activités commerciales.

Instances concernées:

Instance de coordination: Service des constructions et de l'aménagement

Communes:
Toutes

Instances cantonales:
SEn, SPC, STE

Autres cantons:
VD, BE

Confédération:
ODT, OFROU, OFEV, OFT



Les domaines d'interaction sont donc multiples et ces aspects doivent être examinés dans le cadre des procédures de planification et d'autorisation.

Le présent thème du plan directeur cantonal a pour but de donner des principes pour planifier et examiner les projets de grands générateurs de trafic et de centres commerciaux à fort impact territorial. Il donne également quelques principes de base pour le maintien du tissu commercial dans les localités.

2. PRINCIPES

BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

- Implanter judicieusement les centres commerciaux à fort impact territorial
- Maintenir les centres urbains animés du point de vue commercial
- Eviter la génération d'effets indésirables par les grands générateurs de trafic sur l'environnement et sur la mobilité.
- Optimiser les investissements en matière d'infrastructures

PRINCIPES DE LOCALISATION

Grands générateurs de trafic

- Tout projet touristique ou de loisirs ou entreprises provoquant plus de 2'000 trajets par jour de trafic motorisé est considéré comme grand générateur de trafic (les poids lourds sont comptés deux fois).
- Les grands générateurs de trafic doivent:
 - Etre situés dans un centre cantonal ou régional ou dans un pôle touristique d'importance cantonale ou dans un secteur présentant une desserte globale en transport (transport individuel motorisé et transports publics) performante.
 - Privilégier les voies d'accès aux routes cantonales qui ne traversent pas de zones habitées.
 - Etre situés dans un secteur présentant au minimum un niveau de desserte D selon le plan cantonal des transports.

Voir Thème «Concept global des transports»



Centres commerciaux à fort impact territorial

Définition

- Un centre commercial peut avoir un fort impact territorial lorsqu'il remplit un des critères suivants:
 - génération de plus de 2'000 trajets motorisé par jour (les poids lourds étant comptés deux fois);
 - surface de vente supérieure à 3'000 m² dans un seul édifice ou dans une même zone;
 - offre de plus de 200 places de stationnement.

Critères

- Implanter prioritairement les centres commerciaux à fort impact territorial destinés majoritairement aux produits alimentaires dans les secteurs centraux du centre cantonal et des centres régionaux.
- Implanter prioritairement les centres commerciaux à fort impact territorial destinés aux produits spécialisés dans les secteurs

Voir Thème «Structure urbaine»





> Voir Thème «Concept global des transports»

- centraux ou dans la périphérie immédiate du centre cantonal et des centres régionaux (à l'intérieur des limites communales constituant les centres).
- Limiter la surface de vente destinée aux produits alimentaires dans les centres commerciaux à fort impact territorial spécialisés à un maximum de 15% de la surface de vente totale.
- Assurer une desserte en transports publics de niveau B selon le plan cantonal des transports et des conditions de livraison acceptables pour les centres commerciaux à fort impact territorial destinés majoritairement à l'alimentaire.
- Assurer une desserte en transports publics de niveau C et une capacité routière de niveau γ pour le trafic individuel motorisé selon le plan cantonal des transports pour les centres commerciaux à fort impact territorial destinés aux produits spécialisés.
- Veiller à une desserte adéquate des centres commerciaux à fort impact territorial par la mobilité douce.
- Veiller à la qualité des réalisations urbanistiques lors de la planification et de la réalisation de centres commerciaux à fort impact territorial.
- Implanter les centres commerciaux à fort impact territorial destinés majoritairement aux produits alimentaires exclusivement dans les zones mixtes ou dans les zones de centre.
- Situer les centres commerciaux à fort impact territorial destinés aux produits spécialisés uniquement dans les zones de centre ou dans les zones réservées exclusivement aux activités commerciales.
- Dimensionner les zones commerciales en fonction de la population résidente du bassin de clientèle recherché en tenant compte des surfaces de vente existantes dans la spécialisation recherchée dans ledit bassin; la preuve devra être apportée sur la base des scénarios démographiques à 15 ans que le ratio de 2 m² de surface de vente par habitant ne sera pas dépassé.

Autres centres commerciaux

Définition

- Un projet est considéré comme un centre commercial quand il remplit un des critères suivants:
 - surface de vente en produits diversifiés supérieure à 600 m² dans un seul édifice ou dans une même zone,
 - offre plus de 40 places de stationnement.

Critères

- Situer les activités commerciales dans les centres de localité en zone de centre ou en zone mixte.
- Veiller à la bonne accessibilité des activités commerciales par la mobilité douce.



PRINCIPES DE COORDINATION

Les installations de tourisme et de loisirs qui correspondent à la définition des grands générateurs de trafic doivent être situées dans des secteurs présentant une desserte en transports publics de niveau D et une capacité routière de niveau γ pour le trafic individuel motorisé selon le plan cantonal des transports.

- Les critères de desserte en transports pour les zones d'activités sont définis dans le thème «Zones d'activités et politique foncière cantonale».

Voir Thème «Implantation d'installations touristiques et de loisirs»



3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

- En cas de centre commercial de plus de 10'000 m² de surface de vente, les cantons voisins sont consultés à tous les stades de la procédure de planification afin de déterminer si une coordination intercantonale spécifique est à assurer.

Le Service des constructions et de l'aménagement:

- Examine l'opportunité des zones d'affectation autorisant les activités commerciales sur la base des principes de localisation.
- Examine le dimensionnement des zones pouvant accueillir des centres commerciaux à fort impact territorial
- Examine si les critères de desserte en matière de mobilité piétonne sont remplis lors des mises en zone ou lors de l'examen des plans d'aménagement de détail.
- Met un place un système de suivi des zones commerciales légalisées.

Le Service des transports et de l'énergie:

- Examine si les critères de desserte en matière de transports publics sont remplis lors des mises en zone ou lors de l'examen des plans d'aménagement de détail.

Le Service des ponts et chaussées:

- Examine si les critères de desserte en matière de transports individuels motorisés et de desserte cyclable sont remplis lors des mises en zone ou lors de l'examen des plans d'aménagement de détail.
- Examine le dimensionnement et la gestion du stationnement pour les transports individuels motorisés et les deux-roues lors de l'examen des plans d'aménagement de détail.

Les communes:

- Planifient les zones commerciales et justifient leur dimensionnement sur la base des critères ci-dessus. Au besoin, elles veillent à coordonner leurs travaux avec les communes voisines concernées.



4. MISE EN ŒUVRE

CONSÉQUENCES SUR LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Etudes régionales

Les régions définissent, en cas de besoin, la localisation des centres commerciaux à fort impact territorial dans leur plan directeur régional. Elles se basent pour ce faire sur les études suivantes:

- Etat de l'offre commerciale actuelle et estimation des besoins;
- Relation des activités commerciales avec les centres urbains concernés.

Les régions identifient les mesures nécessaires en matière de transports dans les secteurs destinés aux centres commerciaux à fort impact territorial

Plan d'aménagement local

Grands générateurs de trafic et centres commerciaux à fort impact territorial

En cas de zone permettant l'accueil de grands générateurs de trafic, le rapport de conformité selon l'art. 47 OAT renseigne, entre autres, sur:

- la détermination du trafic généré en tenant compte:
 - de l'état de référence du réseau routier à 15 ans,
 - des exigences de desserte en transports publics fixées par le plan cantonal des transports,
 - de l'accessibilité et de l'offre en stationnement.
- les impacts résultant de la transposition du trafic généré sur le réseau routier (charge de trafic et conséquences en matière de pollution de l'air et de bruit)
- les modalités d'accès au secteur par les différents modes de transports, y compris les déplacements depuis les arrêts de transports publics.

Le dossier directeur démontre comment le réseau de transport peut répondre au trafic généré par les grands générateurs de trafic existants ou en fonction du potentiel prévu pour les zones commerciales planifiées.

Le règlement communal d'urbanisme intègre les mesures réglementaires nécessaires au respect de la génération de trafic admise.

En cas de secteur soumis à plan d'aménagement de détail, le règlement communal d'urbanisme précise que le plan a notamment pour objectifs de:

- démontrer l'intégration du secteur au tissu construit environnant,
- montrer comment une utilisation judicieuse du sol sera réalisée en matière de stationnement,
- proposer des aménagements extérieurs de qualité,
- démontrer que le trafic généré s'intègre aux dispositions définies pour la zone,
- proposer des solutions de stationnement pour tous les modes de transports,



- déterminer les itinéraires de déplacements à pied, en deux-roues à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre de planification.

Dispositions spécifiques pour les centres commerciaux à impact territorial

Lorsque le bassin de clientèle recherché est intercommunal, le dossier de modification du plan d'aménagement local, plus particulièrement le rapport explicatif et de conformité, contiendra les documents nécessaires permettant de s'assurer que la coordination intercommunale a été assurée.

Le règlement communal d'urbanisme intègre les mesures réglementaires nécessaires au respect de la génération de trafic admise et il limite la part des surfaces commerciales destinées à l'alimentaire à 15 % au maximum de la surface de vente totale.

Dispositions transitoires pour les zones commerciales et les centres commerciaux à fort impact territorial

Les communes réexaminent la destination des zones légalisées autorisant les activités commerciales sur la base des principes de localisation dans un délai de 2 ans. En cas de zone autorisant les centres commerciaux à fort impact territorial, elles démontrent que l'ensemble des aspects demandés pour les nouvelles zones commerciales est atteint.

Durant le délai transitoire de 2 ans donné aux communes pour réexaminer la destination des zones pouvant accueillir des centres commerciaux à fort impact territorial, toute demande de plan d'aménagement de détail ou de permis de construire pour ce type de centre devra comprendre l'évaluation des éléments demandés ci-dessus.

5. RÉFÉRENCES

- Commerce et aménagement du territoire dans le canton de Fribourg: éléments pour une évolution de la politique cantonale, CEAT, Lausanne, juin 2008.
- Installations générant un trafic important (IGT) intégrées dans le plan directeur cantonal: Recommandations pour la planification, L'environnement pratique, Aménagement du territoire / Air, Office fédéral de l'environnement, Office fédéral du développement territorial, Berne, 2006.
- Rapport n°109 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat n° 2016.07 René Kolly/Christian Ducotterd concernant la politique cantonale d'implantation de grandes surfaces et de centres commerciaux.



Participants à l'élaboration

SEn, SPC, STE et SeCA

Cadre légal

Nouvelle base légale fédérale et cantonale depuis la révision du plan directeur cantonal

Pratique administrative

Nouveaux buts pour la politique cantonale

Nouveaux principes et nouvelles mesures de mise en oeuvre

Aucune étude cantonale nécessaire

Nouvelles conséquences pour l'aménagement local

Nouvelle répartition des tâches

1. PROBLÉMATIQUE

Une distinction s'opère entre les données relatives au commerce de gros et celles liées au commerce de détail. La distinction s'opère en fonction du type de client principal. Le présent rapport se concentre sur les données du commerce de détail. La vente au détail est la revente (vente sans transformation) au public de biens neufs ou d'occasion essentiellement destinés à la consommation des particuliers ou des ménages, par des magasins, des grands magasins, des comptoirs et des kiosques, des maisons de vente par correspondance, etc. Pour la vente au détail en magasin, il existe une autre distinction entre le commerce de détail en magasin spécialisé et le commerce de détail en magasin non spécialisé.

Le nombre d'établissements à vocation commerciale a connu une baisse régulière dans le canton de Fribourg. En 10 ans, le nombre d'établissements de commerce de détail a diminué de 16,1 %. Cette baisse est plus forte dans le commerce de détail non spécialisé (35,6 %). La conjugaison de ces deux diminutions conduit à la baisse de la part des commerces non spécialisés dans l'ensemble de la structure du commerce de détail. En 1995, 16 % des commerces étaient des commerces non spécialisés. Ils n'étaient plus que 12,2 % en 2005. Ces chiffres s'expliquent par la part importante que représente le commerce de détail spécialisé dans le nombre d'établissements. La part du commerce non spécialisé serait peut-être plus importante en se basant sur les surfaces de vente.

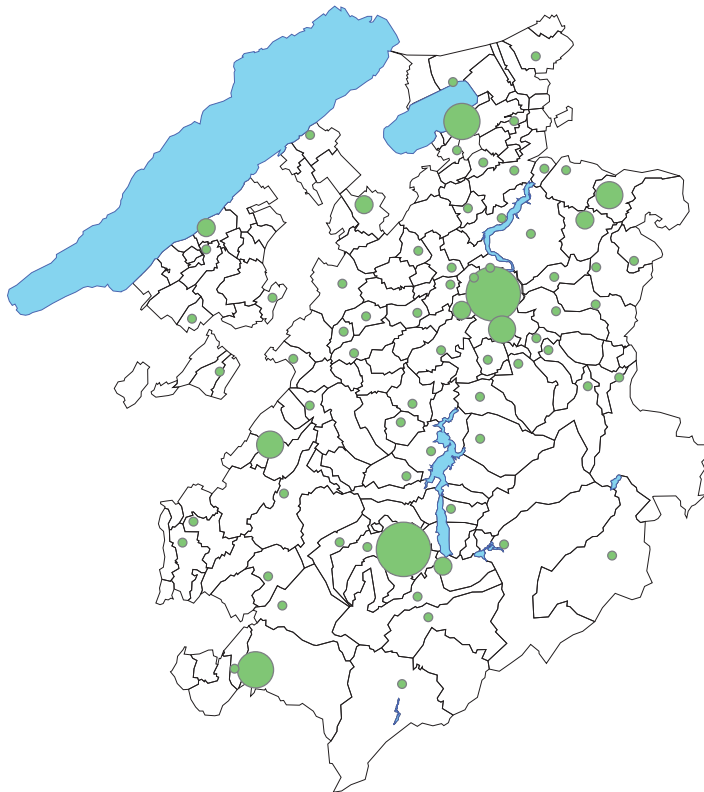
L'analyse du nombre d'emplois dans le commerce de détail rapporté au nombre d'habitants révèle que les chiffres du canton ne sont pas plus élevés qu'ailleurs en Suisse. En 2005 dans le canton de Fribourg, on comptait 29 emplois dans le commerce de détail pour 1000 habitants, alors que la moyenne suisse était de 32. D'un point de vue dynamique, la diminution du nombre d'emplois observée est moins forte dans le canton de Fribourg que dans le reste de la Suisse. La part des emplois dans le commerce de détail dans la population est particulièrement faible dans les districts de la Singine et de la Broye, illustrant ainsi une concentration du commerce dans de grands centres commerciaux dans les principaux centres urbains (Sarine et Gruyère ou autres cantons).

Dans la part totale des emplois, la part des emplois du commerce de détail est relativement plus importante. En 2005, ce type de commerce avait un poids économique relativement plus important dans le canton de Fribourg (8,9 %) qu'en Suisse (7,7 %). L'approche dynamique montre qu'en Suisse comme à Fribourg, cette part est en diminution par rapport à 1995. En raison de la part importante de la population résidante exerçant son activité professionnelle dans un autre canton, le nombre total d'emplois est relativement peu élevé par rapport à la population résidante. Les emplois dans le commerce représentent une plus forte proportion du total des emplois que dans d'autres cantons.

Le nombre de commerces de détail est en diminution. Cette baisse est inversement proportionnelle à la taille des centres d'achats. Entre 1995 et 2005, le nombre de petits commerces a diminué de près de 82 %. Cette diminution est également observable pour les commerces de détail dont la surface de vente est comprise entre 100 et 399 m² ainsi que ceux de 400 à 999 m². A l'inverse, les grands supermarchés et les hypermarchés sont en relative augmentation. Si leur nombre est stable, leur part dans la répartition des établissements est en nette augmentation.



Entre 1995 et 2005, le nombre d'emplois dans les hypermarchés a augmenté de 190 % sur l'ensemble de la période. Chaque année, ce sont près de 30 emplois qui sont créés dans cette branche. En 2005, 32,4 % des emplois du secteur se situaient dans les hypermarchés. A l'inverse, le nombre d'emplois dans les petits commerces était en légère baisse. Elle était d'autant plus forte dans les grands commerces (100 m² – 399 m²). Ainsi, en 2005, les commerces de moins de 400 m² ne représentaient plus que 26 % des emplois du secteur contre 38,4 % en 1995.



Légende

Nombre d'établissements



Source: OFS/CEAT/SeCA

Nombre d'établissements de commerce de détail non spécialisé, 2005

La carte ci-dessus montre que les communes des principales agglomérations concentrent un nombre important d'établissements. Fribourg et sa périphérie viennent largement en tête. Châtel-Saint-Denis a une assez forte vocation commerciale. Les communes touristiques sont également bien équipées dans ce domaine. A côté de cette armature commerciale, il faut observer que 97 communes ne comprennent pas d'établissements de commerce de détail non spécialisé. Pour les habitants de ces communes, l'accès à des commerces alimentaires non spécialisés nécessite des déplacements.



2. PRINCIPES

BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

Le plan directeur cantonal souhaite renforcer le centre cantonal et les centres régionaux. Or, ces centres jouent un rôle déterminant dans l'offre commerciale et le canton souhaite que ce rôle soit maintenu. Le réseau urbain proposé (voir thème « Structure urbaine ») permet d'assurer une diversité commerciale dans l'ensemble du canton. La population doit pouvoir accéder à la majorité des produits recherchés en se rendant dans le centre cantonal ou dans un centre régional. De plus, les centres urbains sont des lieux où la proximité des commerces des lieux d'habitat permet à une partie de la clientèle de faire ses achats en ayant recours aux transports publics ou à la mobilité douce.

PRINCIPES DE LOCALISATION

L'implantation des centres commerciaux au centre des principales localités du canton n'est pas limitée dans la mesure où il s'agit des lieux les plus judicieux pour les implanter. En effet, une grande partie de la clientèle peut y accéder par des moyens de transport plus respectueux de l'environnement et les commerces permettent de contribuer à la vitalité des centres-villes.

Le plan directeur cantonal n'exclut pas l'implantation de centres commerciaux à fort impact territorial dans la proximité immédiate du centre cantonal et des centres régionaux. Toutefois, ces centres sont principalement destinés à des marchandises spécialisées et non aux produits alimentaires. Leur implantation peut être justifiée afin de disposer d'un accès plus direct à une route de grand trafic ou en raison du volume des marchandises commercialisées. La desserte par les transports publics (pour les employés et la clientèle) de même que l'accès par les moyens de mobilité douce ne sauraient être totalement négligés. Toutefois, les critères sont moins exigeants que dans les centres urbains et pour le commerce destiné aux produits alimentaires.

En proposant des critères pour le dimensionnement des zones commerciales, il s'agit à la fois d'économiser le sol, de veiller à garder suffisamment de terrains pour les activités industrielles et de services autres que commerciales et d'éviter la création de friches commerciales en raison d'une offre trop importante pour la construction de centres commerciaux.

La définition des critères pour les centres commerciaux est une adaptation des critères pour les centres commerciaux à fort impact territorial. Cette définition a pour but d'avoir une référence pour l'application des critères fixés pour les centres commerciaux dans la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions et son règlement d'exécution.

3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le Service des constructions et de l'aménagement devra mettre en place des outils de suivi des zones destinées aux centres commerciaux à fort impact territorial afin de mieux suivre l'offre proposée en matière de terrains et de disposer de références pour vérifier les justifications données pour ce type de zone d'affectation.



4. MISE EN ŒUVRE

CONSÉQUENCES SUR LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Etudes régionales

L'aménagement régional est un domaine facultatif, mais si une région se dote d'un plan directeur régional et si elle souhaite voir s'implanter un ou plusieurs centres commerciaux à fort impact territorial, la thématique doit alors être obligatoirement traitée à l'échelle régionale avant de pouvoir se concrétiser à l'échelle locale.

Plan d'aménagement local

Le plan d'aménagement local doit identifier les secteurs pour lesquels un plan d'aménagement de détail est obligatoire. Les secteurs dans lesquels un centre commercial à fort impact territorial peut être implanté sont clairement soumis à une planification détaillée précédant la procédure d'autorisation de permis de construire.

Le règlement communal d'urbanisme précisera pour les zones commerciales, le type d'activités et le trafic maximal autorisés avant même que le plan d'aménagement de détail ne soit établi. Ce dernier sera dimensionné de manière à ce que ces limites puissent être respectées.



Voir aussi:

Structure urbaine;
 Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir;
 Urbanisation et gestion de la zone à bâtir à l'échelle locale;
 Transports publics;
 Trafic individuel motorisé;
 Protection de l'air;
 Lutte contre le bruit

1. PROBLÉMATIQUE

La politique des agglomérations mise en place par la Confédération a pour objectif de renforcer son action dans le domaine de l'urbanisation, des transports et de l'environnement. Elle s'appuie sur un nouvel instrument, le projet d'agglomération, qui identifie les problèmes liés au trafic d'agglomération, propose des mesures d'amélioration et coordonne l'urbanisation, les transports et l'environnement conformément aux exigences fédérales.

L'établissement d'un projet d'agglomération permet de solliciter le cofinancement fédéral pour les infrastructures du trafic d'agglomération selon la loi fédérale sur le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération (LFIInfr).

La Confédération a déterminé les agglomérations qui peuvent obtenir des subventions pour les infrastructures de transport sur la base sur la définition des agglomérations de l'Office fédéral de la statistique (OFS) de 2000. Des communes situées hors du périmètre statistique peuvent faire partie d'un projet d'agglomération : dans ce cas les mesures sises sur leur territoire peuvent bénéficier du financement fédéral pour autant que ces mesures aient un impact déterminant sur le projet d'agglomération. Toute commune comprise dans une agglomération au sens de la définition de l'Office fédéral de la statistique (OFS) de 2000, peut obtenir des subventions pour les infrastructures de transport pour autant qu'elle fasse partie d'un projet d'agglomération.

Dans le cadre des études connexes à la construction de la nouvelle route de contournement, la H189, la commune de Bulle s'est engagée à adapter ses infrastructures pour garantir l'utilisation de la H189 et le respect des valeurs fixées par la législation sur l'environnement.

Instances concernées:

Instance de coordination: Service des constructions et de l'aménagement

Communes:
 Communes membres de MOBUL (Bulle, Riaz, Vuadens, Le Pâquier, Morlon)

Instances cantonales:
 SPC, STE, SEN, SeCA, PromFR

Confédération:
 ODT, OFT, OFROU, OFEV

Autre instance:
 MOBUL

L'association de communes MOBUL a été mise sur pied pour élaborer un plan régional des transports et mettre en œuvre le futur réseau de transports publics.

Pour améliorer les potentiels de développement urbain et la qualité de vie dans l'agglomération, les réflexions sur les transports sont élargies aux questions de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire. MOBUL établit alors un projet d'agglomération, instrument à même d'assurer une bonne coordination des politiques des transports et d'urbanisation, véritable projet de développement territorial.

Le Projet d'agglomération bulloise est mis en œuvre par le plan directeur de l'agglomération bulloise, qui constitue un plan directeur régional au sens de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATeC).

Le Projet d'agglomération bulloise a été transmis par MOBUL à la Confédération en décembre 2007. Le plan directeur de l'agglomération bulloise est actuellement en cours d'élaboration.

L'adaptation du plan directeur cantonal, doit être transmise à la Confédération pour approbation au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations à fin de l'année 2010.

Ce délai implique que l'approbation du plan directeur de l'agglomération bulloise et l'adoption de la modification du plan directeur cantonal par le Conseil d'Etat interviennent au plus tard fin 2010.



Outre le projet d'agglomération bulloise, le canton de Fribourg est concerné par plusieurs projets d'agglomération : le plan directeur de l'agglomération de Fribourg et la participation de Châtel-Saint-Denis au projet d'agglomération Riviera. Ces deux projets d'agglomération feront l'objet d'un thème du plan directeur cantonal dès lors qu'ils auront été acceptés par la Confédération.

2. PRINCIPES

BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

- Garantir une utilisation mesurée du sol.
- Développer l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération.
- Limiter l'étalement urbain.
- Développer un système de transports cohérent avec les objectifs d'urbanisation.
- Promouvoir des modes de transport durables et inciter au report modal vers les transports publics et la mobilité douce.
- Contribuer à l'efficacité des mesures d'accompagnement de la H189.

PRINCIPES DE LOCALISATION

- Réaliser le projet d'agglomération dans le périmètre de l'association de communes MOBUL, soit les communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz et Vuadens.
- Accueillir 30'500 habitants et 14'500 emplois en 2030 à l'intérieur du périmètre compact du projet d'agglomération.

Urbanisation

- Contenir l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact:
 - Exclure toute nouvelle planification de zone à bâtir à l'extérieur du périmètre compact.
 - Densifier les secteurs centraux afin d'augmenter la capacité des zones à bâtir dans l'agglomération.
 - Privilégier la mixité des fonctions dans les secteurs centraux.
 - Utiliser les grands potentiels situés dans les secteurs centraux pour la reconversion urbaine à haute qualité urbanistique.
 - Valoriser les centres de localité pour renforcer leur identité.
 - Préserver des espaces verts à l'intérieur du périmètre compact.
 - Valoriser le paysage dans les espaces agricoles à proximité du périmètre compact.

Secteurs d'urbanisation

Sites stratégiques

- Réserver prioritairement ces sites à des projets de haute qualité urbanistique et de densification.
- Privilégier l'urbanisation de ces sites avant toute autre nouvelle mise en zone.
- Respecter, dans le cadre de l'urbanisation de ces sites, les objectifs et la capacité d'accueil d'habitants et d'emplois prévus par le projet d'agglomération.



- > Voir Thème «Transports publics»
 - Faire bénéficier ces sites d'une bonne desserte en transport public en adéquation avec leur affectation conformément à la décision 2.6.3 du plan cantonal des transports.
- Sites d'appoint*

 - Les sites d'appoint appuient le développement des sites stratégiques pour atteindre les objectifs du projet d'agglomération.
 - Urbaniser ces sites en complément des sites stratégiques ou pour répondre à des besoins spécifiques auxquels les sites stratégiques ne satisfont pas.
 - Respecter, dans le cadre de l'urbanisation de ces sites, les objectifs et la capacité d'accueil d'habitants et d'emplois prévus par le projet d'agglomération.
- > Voir Thème «Transports publics»
 - Faire bénéficier ces sites d'une bonne desserte en transport public en adéquation avec leur affectation conformément à la décision 2.6.3 du plan cantonal des transports.
- Sites de réserve*

 - Ces sites constituent la réserve de terrains à bâtir à long terme pour l'agglomération.
 - Urbaniser ces sites que lorsque les autres sites prévus pour l'urbanisation dans l'agglomération sont saturés ou exceptionnellement en cas de blocage foncier.
 - Respecter, dans le cadre de l'urbanisation de ces sites, les objectifs et la capacité d'accueil d'habitants et d'emplois prévus par le projet d'agglomération.
- > Voir Thème «Transports publics»
 - Faire bénéficier ces sites d'une bonne desserte en transport public en adéquation avec leur affectation conformément à la décision 2.6.3 du plan cantonal des transports.
- Trafic d'agglomération**

 - Desservir de façon performante le centre de l'agglomération et les villages en favorisant les déplacements en transport publics et par la mobilité douce (piétons et cycles).
 - Reporter le trafic automobile sur la nouvelle route de contournement H189 et le faire accéder aux différents secteurs de l'agglomération par les itinéraires les plus directs et les moins sensibles.
 - Renforcer les axes structurants d'entrée en ville.
 - Sécuriser les secteurs d'habitation et les protéger des nuisances du trafic.
 - Assurer une desserte multimodale à la zone industrielle de Planchy.
 - Adapter l'offre et la gestion du stationnement afin d'inciter au report modal vers les transports publics et les modes doux.
- Projets prioritaires pour l'agglomération bulloise*

 - Réaliser les projets prioritaires, mesures de la liste A du plan directeur de l'agglomération bulloise, évalués favorablement lors de leur examen par la Confédération.
 - Réaménager les principaux axes routiers structurants de la commune de Bulle afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité pour l'ensemble des modes de transport.



- Requalifier les axes traversant les centres des communes de MOBUL avec des mesures de valorisation des traversées de localité (Valtraloc).
- Réaliser de nouveaux arrêts de bus et réaménager des arrêts existants afin de mettre en place le nouveau réseau de transports publics urbains.
- Créer et améliorer des liaisons pour la mobilité douce entre les communes.
- Renforcer le stationnement des deux roues dans les interfaces et les lieux publics.
- Réaliser les autres mesures du projet d'agglomération qui, bien qu'elles ne bénéficient pas du financement fédéral, participent à la cohérence du projet d'agglomération.

Voir Thèmes «Protection de l'air»
et «Lutte contre le bruit»



PRINCIPES DE COORDINATION

- Coordonner la stratégie globale des transports avec une stratégie d'urbanisation recherchant une densification appropriée et une limite à l'étalement urbain.
- Permettre par la réalisation d'infrastructures d'agglomération d'améliorer le bilan environnemental en matière de protection de l'air et de lutte contre le bruit, conformément à la législation et aux objectifs du plan directeur partiel des transports et du plan des mesures pour la protection de l'air.
- Veiller à une stricte application des principes de dimensionnement de la zone à bâtir du plan directeur cantonal dans les territoires situés en dehors des communes de MOBUL, pour permettre d'atteindre les objectifs d'urbanisation et de transport du projet d'agglomération.

Voir Thème «Concept
d'urbanisation et critères pour le
dimensionnement de la zone à
bâtir»



3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

- Soutient le projet d'agglomération initié par MOBUL en vue de bénéficier du cofinancement fédéral octroyé par la LFIInfr.
- Prend en compte les exigences fédérales en matière de politique des agglomérations.
- Participe à la planification et au financement des infrastructures du trafic d'agglomération conformément à la législation cantonale.
- Veille à la planification et au financement des infrastructures du trafic d'agglomération qui sont de sa compétence.
- Met en place à l'échelle cantonale une structure de mise en œuvre de la politique des agglomérations.
- Signe l'accord sur les prestations avec la Confédération.

Les communes:

- Veillent à la prise en compte des principes du plan directeur de l'agglomération dans leur plan d'aménagement local.
- Justifient leurs planifications en lien avec les objectifs du projet d'agglomération.
- Participe à la planification et au financement des infrastructures du trafic d'agglomération conformément à la législation cantonale.



- Veillent à la planification et au financement des infrastructures du trafic d'agglomération qui sont de leur compétence.
- Etablissent un concept de stationnement.
- Mettent en œuvre les mesures non infrastructurelles du projet d'agglomération qui font partie de leur domaine de compétence.

La Confédération:

- Évalue le projet d'agglomération.
- Fixe la contribution financière fédérale au projet d'agglomération.
- Signe l'accord sur les prestations avec le canton.

L'association de communes MOBUL:

- Constitue l'entité responsable du projet d'agglomération au sens de la Confédération.
- Établit le plan directeur de l'agglomération qui remplit les critères fédéraux du projet d'agglomération, instrument de planification pour la mise en œuvre du projet d'agglomération.
- Prend en compte les exigences fédérales et cantonales en matière de projet d'agglomération et d'aménagement régional.
- Planifie et finance les infrastructures du trafic d'agglomération qui sont de sa compétence.
- Met en œuvre les mesures qui lui sont attribuées par le plan des mesures pour la protection de l'air.
- Veille au respect des objectifs du projet d'agglomération et à leur mise en œuvre coordonnée dans les plans d'aménagement local.
- S'assure que les plans d'aménagement local des communes membres sont conformes au projet d'agglomération.
- Assure le suivi du projet d'agglomération dans le cadre du processus de monitoring mis en place par la Confédération.

4. MISE EN ŒUVRE

CONSÉQUENCES SUR LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Études de base cantonales

Les planifications cantonales sont coordonnées avec le projet d'agglomération.

Études régionales

Le texte et la carte de synthèse du plan directeur de l'agglomération lient les autorités entre elles.

Le plan directeur de l'agglomération est adapté de manière continue et est mis à jour tous les quatre ans conformément aux exigences fédérales.

Plan d'aménagement local

Le plan d'aménagement local doit être conforme au plan directeur de l'agglomération.



Le plan d'aménagement local doit tenir compte des infrastructures de transports planifiées dans le plan directeur de l'agglomération.

Plan d'affectation des zones

L'affectation des sites stratégiques doit viser des densités fortes ainsi que la mixité.

Le plan d'affectation des zones doit mentionner les secteurs pour lesquels une planification de détail est nécessaire dans les sites stratégiques.

Les sites d'appoint peuvent être planifiés au plan d'affectation des zones.

Règlement communal d'urbanisme

Pour les sites stratégiques, le règlement d'urbanisme doit indiquer les objectifs à atteindre en termes de qualité urbanistique pour les planifications de détail prévues.

Dossier directeur

Le périmètre compact du projet d'agglomération doit figurer dans le dossier directeur.

Les sites d'appoint doivent être inscrits au minimum dans les plans du dossier directeur.

Les sites de réserve doivent être inscrits dans les plans du dossier directeur.

Le concept de stationnement doit être intégré au dossier directeur.

Le plan directeur partiel des transports de Bulle en tant que plan directeur communal est maintenu jusqu'à ce que les mesures d'accompagnement soient réalisées.

Rapport explicatif et de conformité

Le rapport explicatif démontre:

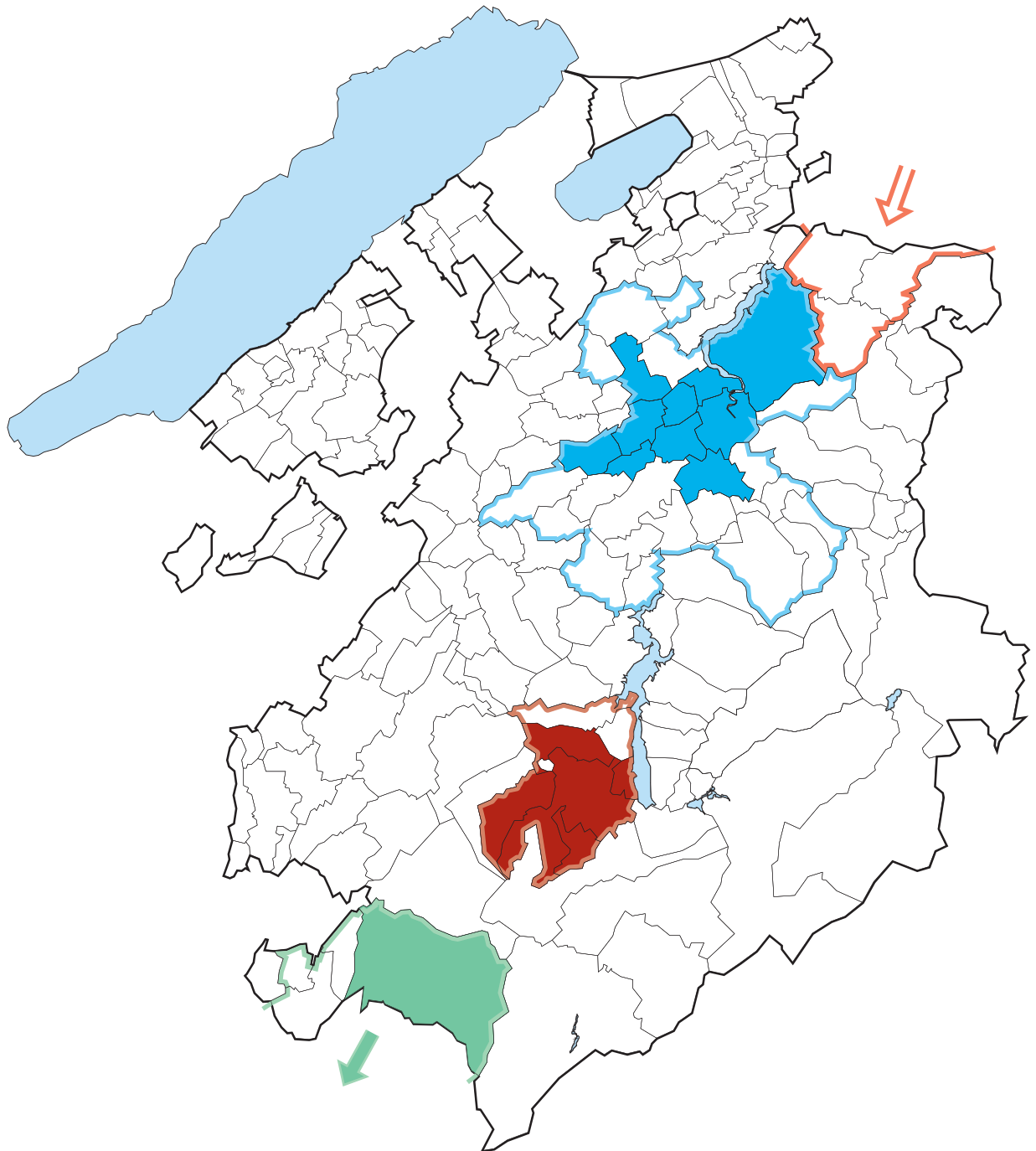
- La justification de la réalisation des sites stratégiques et des sites d'appoint selon les principes de localisation pour les secteurs d'urbanisation.
- La conformité du plan d'aménagement local aux principes du plan directeur de l'agglomération.
- Le respect des objectifs démographiques et d'emplois prévus pour les secteurs d'urbanisation dans le projet d'agglomération.

5. RÉFÉRENCES

- Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération, DETEC, 12 décembre 2007.
- Projet d'agglomération bulloise, MOBUL décembre 2007.
- Plan directeur de l'agglomération bulloise, MOBUL, en cours.
- Plan directeur partiel des transports, 2001.
- Plan de mesures de protection de l'air, 2007.
- Plan directeur cantonal des transports, 2004.



Projets d'agglomération



Légende

- | | | | |
|---|---|---|----------------------------|
|  | Projet de l'agglomération de Bulle |  | Agglomération OFS de Berne |
|  | Agglomération OFS de Bulle | | |
|  | Plan directeur de l'agglomération de Fribourg | | |
|  | Agglomération OFS de Fribourg | | |
|  | Commune du projet de l'agglomération Riviera | | |
|  | Agglomération OFS de Vevey - Montreux | | |

km
0 3 6
Source: GEOSTAT



Participants à l'élaboration

SeCA, SPC, STE et SEn

Cadre légal

Nouvelle base légale fédérale ou cantonale depuis la révision du plan directeur cantonal

Pratique administrative

Nouveaux buts pour la politique cantonale

Nouveaux principes et nouvelles mesures de mise en oeuvre

Aucune étude cantonale nécessaire

Nouvelles conséquences pour l'aménagement local

Nouvelle répartition des tâches

1. PROBLÉMATIQUE

La politique fédérale des agglomérations exige une stratégie coordonnée en matière d'urbanisation, de transports et d'environnement. Par conséquent le projet d'agglomération doit planifier et coordonner les infrastructures de transport de niveau national, cantonal, régional et local avec un développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti. Le projet de l'agglomération bulloise est concerné uniquement par des infrastructures de transport de niveau cantonal, régional et local.

Le programme fédéral de cofinancement des projets d'agglomération, qui défend cette coordination entre les mesures d'aménagement du territoire et de gestion des déplacements, permet d'obtenir un soutien financier pour la mise en oeuvre des projets d'infrastructure prévus. La loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le Fond d'infrastructure (LFIInfr) a doté le trafic d'agglomération d'un montant de 6 milliards, dont 2,56 milliards pour des projets urgents et 3,44 milliards pour le cofinancement de projets d'agglomération.

La définition du périmètre du projet d'agglomération bulloise se base notamment sur la définition des agglomérations au sens de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Ainsi les communes de Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz, Vuadens, Echarlens et Marsens constituent une agglomération au sens de l'OFS. Suite à une analyse multicritères menée sur un espace de travail de 10 communes, le périmètre pour le projet de l'agglomération bulloise a été fixé à cinq communes: Bulle, Morlon, le Pâquier, Riaz et Vuadens.

Au départ, la route de contournement H189 doit permettre à la fois au trafic de transit d'éviter l'agglomération bulloise et au trafic origine-destination d'accéder aux différents secteurs de l'agglomération sans utiliser des axes sensibles du point de vue technique, social ou environnemental.

Un plan directeur partiel des transports, approuvé par la Direction des travaux publics (actuellement Direction de l'aménagement et des constructions) en 2001, formalise les mesures d'accompagnement à la réalisation de la H189. Ces mesures concernent notamment la modération de trafic, l'amélioration de la sécurité des deux roues non motorisées, les nouvelles infrastructures de liaisons de quartier. Ce plan directeur partiel des transports a la valeur d'un plan directeur communal particulier.

Dans le cadre de la procédure d'approbation du projet routier et pour améliorer l'efficacité du plan directeur partiel des transports, les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême s'engagent à mettre en place un réseau de transports publics urbain performant.

En 2001, le projet de la H189 est accepté par les autorités. De 2001 à 2005, les communes de Bulle et de La Tour-de-Trême mènent les études nécessaires à la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement et du futur réseau de transports publics.

Les autorités communales et cantonales lancent, en 2006, l'étude d'un plan régional des transports au sens de la législation cantonale, afin d'élargir les mesures d'accompagnement, initialement prévues à Bulle et à La Tour-de-Trême, aux communes de Morlon et de Riaz et de poser les bases du futur réseau des transports publics annoncé. L'étude du plan régional des transports démontre la nécessité d'étendre le périmètre de réflexion aux communes du Pâquier et de Vuadens. Ainsi, l'association de communes MOBUL est créée avec cinq communes pour le plan directeur régional des transports.



Pour que les objectifs du plan directeur partiel des transports soient atteints, il apparaît que les mesures du plan régional des transports doivent s'accompagner d'actions sur l'urbanisation et le développement de l'agglomération.

A l'automne 2007, les cinq communes de MOBUL se lancent donc dans un projet d'agglomération au sens de la LFI nfr, sur la base des travaux entrepris dans le cadre du plan régional des transports. Il s'agit désormais d'un projet de développement territorial de l'agglomération.

Le droit fédéral ne définit pas la procédure que doit suivre le projet d'agglomération. Néanmoins la Confédération exige qu'un lien soit établi entre le projet d'agglomération et le plan directeur cantonal. Il appartient donc au canton de définir si le projet d'agglomération est un chapitre du plan directeur cantonal ou s'il est un instrument spécifique du droit cantonal.

Le canton de Fribourg a choisi que les projets d'agglomération prendraient la forme d'un plan directeur régional. Selon la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC), le plan directeur régional lie les autorités, ce qui répond à l'exigence de la Confédération qui, par le biais de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin), indique que le projet d'agglomération doit avoir un caractère obligatoire. Il s'agit d'un plan directeur régional particulier car il induit une étroite collaboration entre le canton et l'agglomération, et les mesures d'importance cantonale issues du projet d'agglomération doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal. Il est dénommé plan directeur de l'agglomération.

2. PRINCIPES

BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

Les projets d'agglomération dans le canton de Fribourg sont initiés sur la base du volontariat des collectivités locales. En effet, la politique des agglomérations de la Confédération repose sur une démarche «bottom up» pour faire émerger les projets d'agglomération. Cette politique ne remet pas en cause la stratégie du réseau des centres telle qu'elle est définie dans le plan directeur cantonal (voir thème «Structure urbaine»). L'intégration de la notion d'agglomération, de son rôle et de sa place dans le réseau des centres urbains du canton nécessite des réflexions approfondies et des choix politiques, lesquels devront être menés dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal.

De manière spécifique, le projet de l'agglomération de Bulle doit permettre d'atteindre les objectifs environnementaux fixés par la législation et par le plan directeur partiel des transports notamment en étendant le champ des mesures à l'urbanisation, aux transports publics et à la mobilité douce.

PRINCIPES DE LOCALISATION

Urbanisation

Le périmètre compact définit les limites de l'urbanisation à l'intérieur de l'agglomération. Les grands axes de transports publics structurant le développement urbain déterminent ce périmètre.



De manière globale et afin de garantir une utilisation mesurée du sol, l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact doit viser la densification. Cet effort de densification doit être exemplaire dans les secteurs centraux.

Les limites de l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération tiennent compte des entités paysagères existantes qui structurent l'agglomération.

Les espaces verts, espaces paysagers de qualité à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération, sont mis en valeur. A cet effet, des parcs urbains peuvent être créés pour valoriser les différents usages de ces espaces pour les habitants. Dans cet objectif, des petits parcs de quartiers doivent être intégrés aux différentes planifications dans le cadre d'équipement de quartier.

Les espaces agricoles situés à proximité du périmètre compact doivent garantir une agriculture pérenne orientée sur des activités extensives. Les structures paysagères de ces espaces agricoles sont valorisées dans le cadre des travaux d'amélioration foncière.

Secteurs d'urbanisation

Le plan directeur de l'agglomération bulloise fixe les principes de planification des différents secteurs d'urbanisation en fonction de leur degré de priorité de réalisation.

La réalisation des sites stratégiques est possible dès lors que la planification de détail est effectuée.

Les sites d'appoint A sont prioritairement affectés à la zone à bâtir par rapport aux sites d'appoint B et ce sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

L'affectation des sites de réserve sera coordonné par le plan directeur de l'agglomération bulloise. Ces sites seront utilisés uniquement dans deux cas de figure:

- soit lorsque les sites stratégiques et d'appoints sont remplis, le degré de saturation étant défini dans le plan directeur de l'agglomération,
- soit lorsque les terrains situés dans un site stratégique ou un site d'appoint ne sont pas réalisables en raison de l'indisponibilité du foncier.

Dans les deux cas de figure la planification des sites de réserve devra faire l'objet d'une justification précise.

Le critère de bonne desserte en transport publics en adéquation avec l'affectation des sites, conformément à la décision 2.6.3 du plan cantonal des transports s'applique uniquement pour les fortes densités.

Trafic d'agglomération: projets prioritaires

Conformément aux «Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération» de 2007, MOBUL a établi des priorités A, B et C dans la liste des mesures contenues dans le projet d'agglomération. La liste A comprend tous les projets dont la réalisation est garantie dans les quatre années à venir et dont le financement est assuré.

Seules les mesures infrastructurelles peuvent bénéficier du cofinancement fédéral au titre de la LFI nfr.

Les projets prioritaires de la liste A retenus par la Confédération en vue d'un cofinancement fédéral, sous réserve de la décision finale du Parlement, sont les suivants:



Réseau routier: mesures sur les axes structurant dans la commune-centre de Bulle

- Réaménagement de la rue de l'Ancien Comté.
- Réaménagement de la rue de Gruyères (Temple – La Trême).
- Réaménagement de l'axe d'entrée nord (route de Riaz).
- Réaménagement de l'axe d'entrée ouest (rue de Vevey).
- Réaménagement de la rue et de la place Saint Denis et de la rue de Gruyères (Temple - Union).
- Réaménagement de la rue de la Condémine.

Mesures Valtraloc

- Réaménagement de la traversée de Riaz.
- Réaménagement de la traversée de Vuadens.

Mesures d'accompagnement à l'exploitation de transports publics routiers

- Réalisation d'un terminus dans la zone industrielle de Vuadens.
- Réalisation d'un arrêt entre la zone industrielle et la gare de Vuadens.
- Réalisation d'un arrêt «Sur le Dally» (50% sur la commune de Vuadens, 50% commune de Bulle).
- Réalisation d'un arrêt «Gare /Nicolas-Glasson» à Bulle.
- Réaménagement de l'arrêt «Centre commercial» à Bulle.
- Réaménagement de l'arrêt «Vudalla» à Bulle.
- Réalisation de l'arrêt «En Pallud» à Bulle.
- Réalisation d'un arrêt orienté sud-nord à la gare de Bulle.

Mobilité douce

- Amélioration prioritaire des liaisons mobilité douce entre les communes et Bulle:
 - tronçon route cantonale Le Maupas jusqu'à l'entrée de Vuadens.
 - tronçon route cantonale Sur le Dailly (Bulle Vuadens).
 - tronçon Le Coude – La Pépinière (Bulle).
 - réaménagement du chemin de la Pépinière (Bulle).
 - création d'une liaison entre les Granges et la rue de Vevey (Bulle).
 - réaménagement de la route du Verdél (Bulle).
- Amélioration prioritaire des liaisons mobilité douce intercommunales:
 - réaménagement du tronçon Riaz-Centre – Champy (Riaz).
 - réaménagement de la rue de la Léchère entre les rues du Château d'En-Bas et du Battentin (Bulle).
 - réaménagement du tronçon Champ-Barby – la Tour de Trême (Bulle).
 - création d'une liaison entre Riaz et la route de Morlon (Bulle, Riaz).
 - complément de liaison entre Le Pâquier et le Closalet (Le Pâquier).
- Amélioration prioritaire des liaisons mobilité douce vers la zone d'activité de Planchy:



- création d'une liaison Champy – Chemin des crêts (Bulle).
- réaménagement de la route de l'Industrie (Bulle).
- réaménagement du parcours Vuadens - Planchy longeant l'autoroute (Vuadens).
- Stationnement deux roues dans les interfaces et les lieux publics dans les cinq communes.

Certaines mesures infrastructurelles ne sont pas cofinancées par le fond d'infrastructure mais sont prises en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Par conséquent, les prestations suivantes doivent être assumées entièrement par l'agglomération.

Réseau routier: mesures sur les axes structurant dans la commune-centre de Bulle

- Réaménagement de la route de l'Intyamon (Accrochage Sud – giratoire «Le Pra») - liste A
- Réaménagement de la route de la Léchère - liste B
- Modification de la signalisation en relation avec la H189 – liste A

Mesures Valtralic

- Réalisation de la liaison du Temple-Romain (route de la Gruyère – route des Monts) – liste A
- Compléments d'aménagement dans la traversée de Morlon – liste A
- Réaménagement de la route cantonale dans le secteur de la gare du Pâquier – liste A
- Réaménagement des liaisons entre le village et la route cantonale Le Pâquier – liste A

Mesures «zones à vitesse modérée»

- Réaménagement du centre du village de la Tour-de-Trême – liste A
- Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers (volet 2) Bulle – liste A
- Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers (volet 2) Morlon – liste A
- Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers (volet 2) Riaz – liste A
- Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers (volet 2) Vuadens – liste A
- Introduction des zones à vitesse modérée dans les quartiers (volet 2) Le Pâquier – liste A

Mobilité douce

- Amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce inter-communales:
 - a réalisation d'un raccourci sur le parcours Morlon - Riaz – liste B
 - b réaménagement de la liaison entre Vuadens et La Pâla – liste B
 - c réaffectation et réaménagement de la route de la Sionge – liste B



- d création d'une liaison verte Riaz - Montcalia – liste B
- e création d'une liaison entre les Granges et la Ronclina (canal des usiniers) – liste B
- Amélioration secondaire des liaisons de mobilité douce vers la zone d'activité de Planchy – liste B
 - a création d'une liaison rue de Vevey – route de l'Industrie (y compris deux passages sous-voies) – list B
 - b création d'une liaison route de Riaz – Champy – liste B

Stationnement

- Création de parking-relais favorisant le co-voiturage – liste B

En outre les mesures non infrastructurelles, bien qu'elles ne soient pas financées par la Confédération, participent aussi à la cohérence du projet d'agglomération et doivent être réalisées selon leur degré de priorité. Elles concernent les mesures relatives à la gestion de la mobilité et les mesures d'urbanisation.

PRINCIPES DE COORDINATION

La densification des secteurs centraux se réalise autour de la gare et des arrêts de bus et est privilégiée dans les secteurs facilement accessibles à vélo ou à pied.

L'application des principes de dimensionnement de la zone à bâtir du plan directeur cantonal dans les communes qui ne font pas partie du projet d'agglomération doit contribuer à un développement rationnel et cohérent du territoire et renforcer la concentration de l'urbanisation dans le périmètre compact.

Afin de limiter l'étalement urbain et de donner tout son sens au périmètre compact, aucune nouvelle zone à bâtir ne peut être créée dans les secteurs des communes de MOBUL situés à l'extérieur du périmètre compact.

3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le Conseil d'Etat dans sa séance du 18 août 2009 a pris acte du rapport du groupe de travail interdirectionnel «Agglomérations». Il a désigné la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) en tant que direction responsable de la politique fédérale des agglomérations. La mise en place d'une structure de suivi des projets d'agglomération est à l'étude.

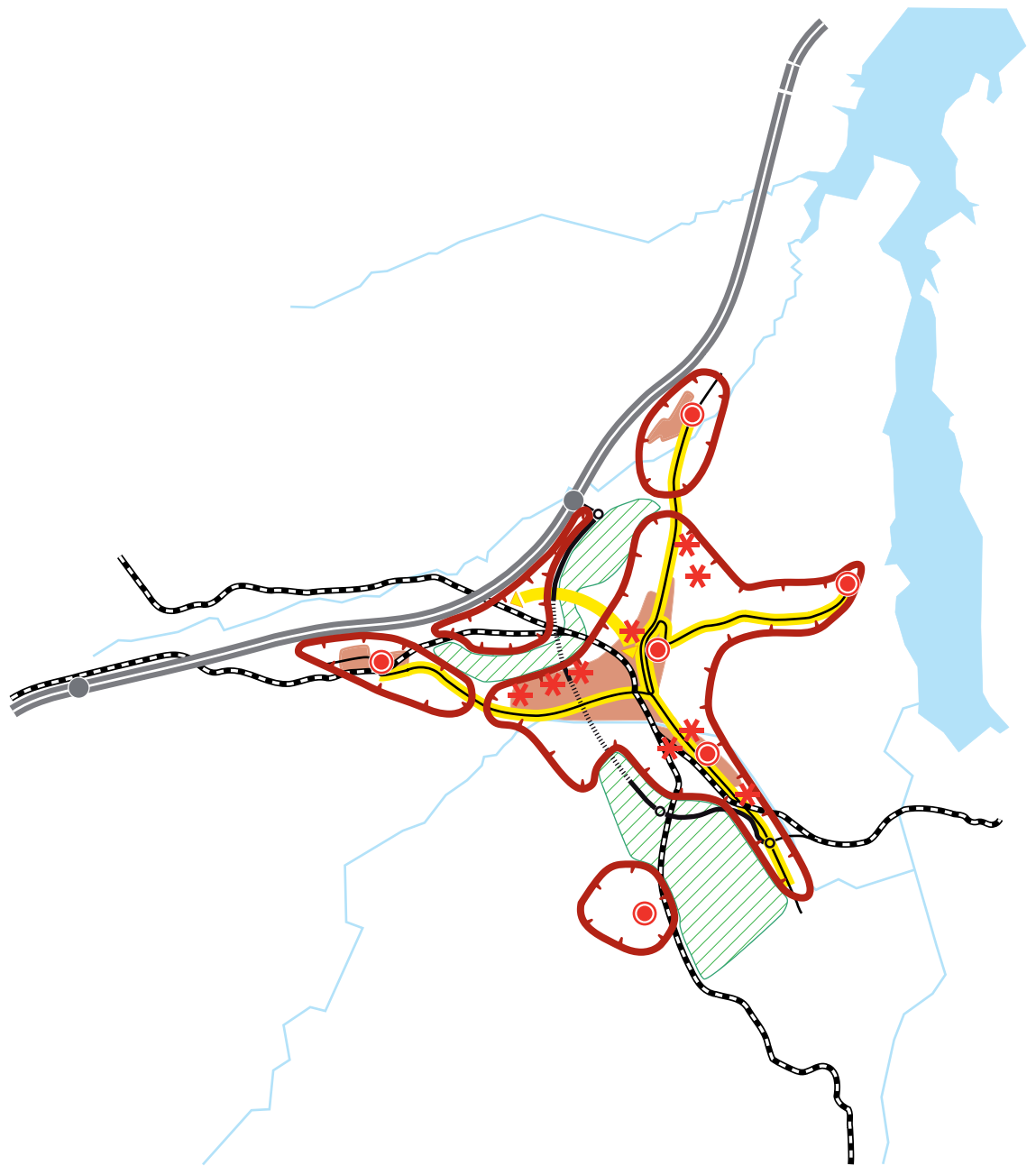
La LATeC stipule que le Conseil d'Etat est compétent pour signer l'accord sur les prestations accompagnant le projet d'agglomération. En outre, il convient de relever que la Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin article17b) précise que les contributions de la Confédération destinées aux infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations sont versées aux cantons à l'intention des organismes responsables.

La DAEC étudiera les modalités à mettre en place pour réaliser cet accord sur les prestations et transmettre ainsi ces contributions à l'entité responsable MOBUL.












Au sens de la LATeC, le projet d'agglomération est considéré comme un plan directeur régional. Dans cette mesure, l'association de communes MOBUL devient organe de préavis pour les aspects de planification territoriale et doit procéder à un examen de la conformité des plans d'aménagement local avec sa propre planification à savoir le plan directeur de l'agglomération.



Projet d'agglomération bulloise



Légende

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|--------------------------|
|  | Périmètre compact de l'agglomération |  | Reseau routier principal |
|  | Secteurs centraux |  | A 12 |
|  | Centre à valoriser |  | H 189 |
|  | Sites stratégiques |  | Réseau de bus |
|  | Espace vert à préserver |  | Réseau ferroviaire |
|  | Cours d'eau | | |





Voir aussi:

Urbanisation et gestion de la zone à bâtir à l'échelle locale;
 Implantation d'installations touristiques;
 Domaine skiable;
 Sites construits à protéger;
 Immeubles à protéger;
 Archéologie; chemins historiques IVS;
 Exploitation de matériaux;
 Energie;
 Installations militaires;
 Espace forestier;
 Biotopes: actions prioritaires;
 Protection des espèces;
 Réseaux écologiques et couloirs à faune;
 Mise en œuvre des inventaires fédéraux;
 Compensations écologiques;
 Domaines alpestres à maintenir

Instances concernées:

Instance de coordination: Bureau de protection de la nature

Communes:
Communes membres d'un parc d'importance nationale

Instances cantonales:
SeCA, PromFr, SFF, SAgri, IAG, SBC, SEN, SPC, STE, UFT

Autres cantons:
BE, VD

Confédération:
OFEV, ODT

1. PROBLÉMATIQUE

Face au besoin de divers cantons et régions en Suisse de préserver des paysages d'une beauté particulière, de renforcer les identités régionales et d'encourager dans les territoires à grande valeur paysagère une économie durable, la Confédération s'est dotée de parcs d'importance nationale, outils permettant de promouvoir un développement durable dans ces espaces spécifiques.

C'est ainsi qu'une politique des parcs d'importance nationale s'est mise en place, à partir de la révision partielle de la loi fédérale sur la protection de la nature et le paysage (LPN); sa mise en œuvre s'appuie sur l'ordonnance fédérale sur les parcs d'importance nationale (OParc).

La LPN et l'OParc distingue trois types de parcs sur la base de critères de reconnaissance: le parc national, le parc naturel périurbain, le parc naturel régional. Le canton de Fribourg est concerné par les parcs naturels régionaux et peut être intéressé potentiellement par les parcs naturels périurbains. Il n'existe aucun projet de parc national dans le canton.

Deux parcs naturels régionaux sont actuellement en phase de création: le parc Gruyère Pays-d'Enhaut et le parc du Gantrisch. Ils concrétisent l'action gouvernementale (législature 2007-2011) dans le domaine de la protection de l'environnement qui souhaite agir pour la préservation du cadre de vie.

La politique des parcs d'importance nationale est en adéquation avec la conception directrice adoptée par le Grand Conseil en 1999 qui entend «assurer un développement durable pour l'ensemble du canton», «mettre en valeur les atouts du canton ainsi que «contribuer au dépassement des limites administratives en aménagement du territoire».

2. PRINCIPES

BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

- Soutenir les initiatives locales visant à la création et la gestion de parcs d'importance nationale.
- Permettre un développement régional axé sur la préservation et la valorisation de la qualité de la nature et du paysage, le renforcement des activités économiques orientées sur le développement durable, la mise en valeur de paysages naturels près des villes.
- Soutenir les deux projets de parcs naturels régionaux déposés auprès de la Confédération en vue de l'obtention du label «Parc»: les parcs naturels régionaux Gruyère Pays-d'Enhaut et Gantrisch.
- Prendre en compte les objectifs spécifiques définis pour les deux parcs naturels régionaux en phase de création: les parcs naturels régionaux Gruyère Pays-d'Enhaut et Gantrisch.

PRINCIPES DE LOCALISATION

Les deux projets de parc naturel régional intercantonaux sont:

Le parc Gruyère Pays-d'Enhaut (Fribourg et Vaud)

- communes fribourgeoises concernées: Haut Intyamont, Bas Intyamont, Grandvillard, Charmey, Cerniat, Crésuz, Châtel-sur-Montsalvens

Le parc du Gantrisch (Fribourg et Berne)

- communes fribourgeoises concernées : Plaffeien, Oberschrot

PRINCIPES DE COORDINATION

- Assurer, de manière générale, la cohérence et la coordination entre les objectifs sectoriels cantonaux et les objectifs du parc.
 - Contribuer par le projet de parc à la réalisation des actions prioritaires cantonales en matière de protection et d'entretien des espaces naturels.
 - Se référer aux principes du plan directeur cantonal pour la planification d'infrastructures dans le parc ayant un impact territorial fort telles que exploitations de matériaux, installations de remontées mécaniques et d'enneigement artificiel, ainsi qu'installations militaires.
 - Réaliser les installations touristiques d'importance cantonale et régionale, situées à l'intérieur du parc, dans les pôles touristiques cantonaux ou régionaux.
 - Réaliser les projets d'installation destinés à la production et au transport d'énergie dans le parc, tels que lignes à haute tension, éoliennes et installations hydroélectriques conformément aux principes du plan sectoriel fédéral et de la politique énergétique cantonale.
 - Mettre en valeur les objets patrimoniaux au sein du parc conformément aux principes du plan directeur cantonal.
 - Assurer la conformité du dimensionnement des zones à bâtir aux principes du plan directeur cantonal et assurer la cohérence de la gestion des zones à bâtir avec les objectifs développés par le parc.

Voir Thème «Biotopes: actions prioritaires» <

Voir Thèmes «Exploitations de matériaux», «Domaine skiable» et «Installations militaires» <

Voir Thèmes «Pôles touristiques» et «Implantation d'installations de tourisme et de loisirs» <

Voir Thème «Energie» <

Voir Thèmes «Sites construits à protéger», «Immeubles à protéger» et «Domaines alpestres à maintenir» <

Voir Thèmes «Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir» et «Urbanisation et gestion de la zone à bâtir à l'échelle locale» <

3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

- Soutien les efforts des régions visant la création et la gestion des parcs d'importance nationale.
- Assure l'information préalable et le conseil des régions intéressées par le concept de parc.
- Prête son concours lors des étapes de planification, de création, de gestion et d'évaluation des parcs.
- Coordonne les activités des différents organes concernés.
- Peut octroyer un soutien financier au sens de la législation cantonale.
- Examine la cohérence de l'ensemble des parcs projetés.
- Veille au respect des conditions fixées pour l'octroi du label «Parc».



- Présente les demandes d'aides financières à la Confédération conjointement avec les cantons voisins.
- Conclut les conventions-programme avec la Confédération conjointement avec les cantons voisins.
- Coordonne ses interventions avec les autorités du ou des autres cantons pour les parcs intercantonaux.
- S'assure que la charte respecte les objectifs de l'Oparc et les principes du plan directeur cantonal.

Le Bureau de protection de la nature et du paysage:

- Est responsable du suivi des travaux du parc au sein de l'administration cantonale.
- Coordonne la politique des parcs avec les autres services, les autres cantons et la Confédération.
- Veille au respect de la charte du parc par les autorités communales et cantonales.
- Inscrit les montants nécessaires au soutien des projets au plan financier et au budget annuel de la DAEC.

Le Service des constructions et de l'aménagement:

- Veille à la prise en compte de la charte du parc dans le cadre de l'examen des plans directeurs régionaux, des plans d'aménagement local et des demandes de permis de construire.

Les régions:

- Veillent à la prise en compte de la charte du parc dans leur plan directeur régional.
- Veillent à coordonner le concept touristique régional avec les objectifs du parc.

Les communes membres d'un parc:

- Sont représentées majoritairement au sein de l'organe responsable du parc.
- Approuvent la charte du parc.
- Participent financièrement au projet de parc.
- Tiennent compte des objectifs de la charte du parc dans leur activités à incidences spatiales et dans leur plan d'aménagement local.
- Tiennent compte des objectifs de la charte du parc dans leurs préavis communal pour les projets à incidence spatiale.
- Veillent à coordonner leurs planifications pour la gestion des zones à bâtir.

La Confédération:

- Définit les exigences à remplir pour obtenir le label «Parc» et le label «Produit».
- Attribue le label «Parcs».
- Octroie des aides financières globales pour la création et la gestion d'un parc.



Les cantons voisins:

- S'engagent contractuellement à collaborer pour la création de parcs intercantonaux.

L'organe responsable du parc:

- Elabore la charte et la révisé tous les 10 ans.
- Conclut des contrats de parcs avec les communes.
- Attribue les labels «Produits» au sens de l'OParc.
- Transmet un rapport annuel à l'intention du canton et de la Confédération

4. MISE EN ŒUVRE

CONSÉQUENCES SUR LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Etudes régionales

Le rapport explicatif du plan directeur régional renseigne sur la prise en compte des objectifs du parc et la conformité à la charte du parc.

Plans d'aménagement local

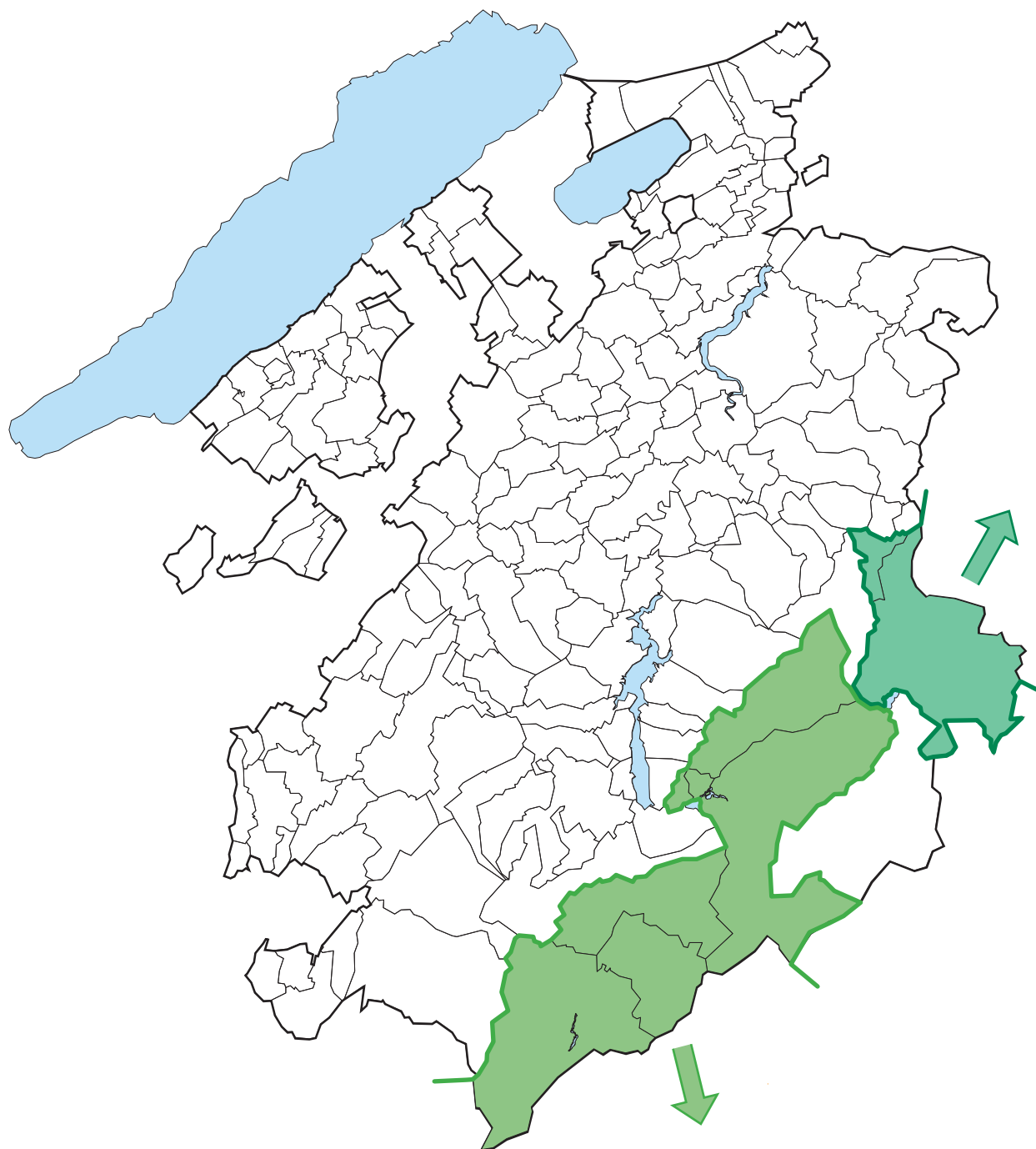
Le rapport explicatif du plan d'aménagement local renseigne sur la prise en compte des objectifs du parc et la conformité à la charte du parc.

5. RÉFÉRENCES



- Lignes directrices pour la planification, la création et la gestion des parcs, Office fédéral de l'environnement (OFEV), 2008.
- Dossier de candidature pour la création d'un parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut, janvier 2009.
- Dossier de candidature pour la création d'un parc naturel régional Gantrisch, janvier 2008.



Parcs d'importance nationale



Légende

-  Communes fribourgeoises membres du parc naturel régional Gantrisch
-  Communes fribourgeoises membres du parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut

km
0 3 6
Source: GEOSTAT



Participants à l'élaboration

BPNP et SeCA

1. PROBLÉMATIQUE

La révision partielle de la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) a pour but d'encourager la création de parcs d'importance nationale. Afin de répondre à la diversité des objectifs régionaux trois catégories de parcs-parcs nationaux, parcs naturels régionaux et parcs naturels périurbains-ont été définis.

Les différents types de parc présentent des caractéristiques spécifiques et répondent à des objectifs particuliers définis dans la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) ainsi que dans l'ordonnance fédérale sur les parcs d'importance nationale (OPArc). Ils ont pour but commun de préserver, valoriser et développer leur patrimoine naturel, paysager et culturel tout en promouvant l'éducation à l'environnement.

En outre, l'OPArc fixe l'octroi des aides financières globales de la Confédération pour la création, la gestion et l'assurance de la qualité des parcs, ainsi que l'attribution des labels «Parcs» et «Produits». Pour obtenir le label «Parc» tous les parcs doivent présenter une forte valeur naturelle et paysagère et les projets doivent être initiés par les régions dans une démarche «bottom up», de concert avec le canton.

Dans le canton de Fribourg, la création de parcs d'importance nationale a été entérinée suite à la réponse du Conseil d'Etat à la motion des députés Jean-Pierre Galley et Jean-Pierre Thürler (163.069). Les aides financières cantonales se concentreront sur les projets qui répondent aux critères de la Confédération. La notion de parc d'importance nationale sera intégrée dans la loi cantonale sur la protection de la nature en cours d'élaboration.

Cadre légal

Nouvelle base légale fédérale ou cantonale depuis la révision du plan directeur cantonal

2. PRINCIPES

PRINCIPES DE LOCALISATION

Toutes les régions du canton ne sont pas en mesure de répondre aux critères exigés par l'OPArc. En l'état, le potentiel cantonal pour la création de parc naturel régional est atteint avec les deux projets déposés auprès de l'OFEV. Une adaptation du périmètre de ces deux parcs est envisageable à l'avenir en fonction de l'évolution de ces projets.

Moyennant une adaptation des critères de l'OPArc, un éventuel parc naturel périurbain peut être envisagé autour du lac de Péroilles.

Les projets de parcs dont il est question doivent être considérés comme des candidatures au label parc au sens de l'OPArc.

Pratique administrative

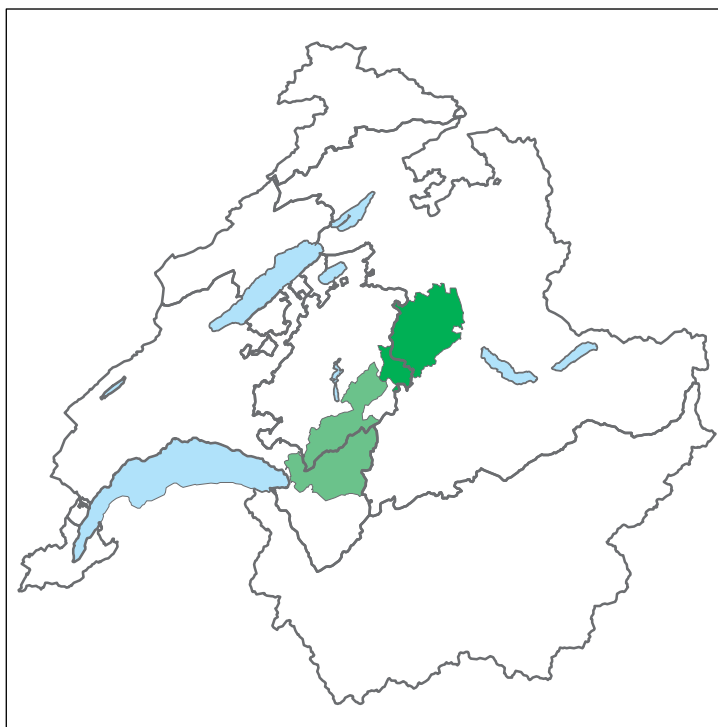
Nouveaux buts pour la politique cantonale

Nouveaux principes et nouvelles mesures de mise en oeuvre



Aucune étude cantonale nécessaire

Nouvelles conséquences pour l'aménagement local

Nouvelle répartition des tâches



Légende

-  Parc naturel régional Gantrisch
-  Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut

PRINCIPES DE COORDINATION

Les objectifs sectoriels cantonaux sont applicables et les objectifs à atteindre par le parc sont inscrits dans la charte.

De manière générale, le parc doit faire preuve d'une certaine exemplarité dans l'application des principes du plan directeur cantonal pour les domaines qui le concerne afin d'assurer la cohérence entre les diverses politiques.

Les objectifs du parc seront définitivement arrêtés lorsque la charte sera connue.

En ce qui concerne l'urbanisation et la gestion des zones à bâtir, il convient de rappeler que les principes restent les mêmes que l'on soit dans le parc ou à l'extérieur du parc.

3. RÉPARTITION DES TÂCHES

La collaboration intercantonale est réglée par voie de convention entre les cantons

- Convention du 11 décembre 2008 de l'Etat de Vaud et de l'Etat de Fribourg relative au projet de parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut.
- Convention du 19 août 2009 de l'Etat de Berne et de l'Etat de Fribourg relative à la création du projet de parc naturel régional Gantrisch.