

# PRO FRIBOURG

N° 14

Mars 1972

## **Fribourg, un cas particulier?**



*Pour une Cité tournée vers l'avenir dans la fidélité à son passé*

## En bref

● *Antenne collective*: Une excellente réalisation: la forêt d'antennes TV sur les toits de Fribourg va disparaître. TELENET fait place nette, pour commencer par le quartier du Bourg et, dès cet été, le quartier de l'Auge, et ensuite la Neuveville.

● *L'artisanat renaît*: En Basse-Ville, quelques artisans se sont installés ces temps derniers. Ainsi un horloger réparateur de montres et horloges anciennes sur la place du Petit-St-Jean (ouvert du mercredi au samedi); un atelier de poterie au Stalden 14 (ouvert l'après-midi). Rappelons la présence dans ce quartier de l'Auge, de deux ébénistes (place du Petit-St-Jean et rue d'Or), d'un polisseur de meubles (Samaritaine) et d'un graphiste-maquettiste (rue d'Or). Certainement que d'autres artisans seraient tout heureux de s'installer dans le quartier, s'ils pouvaient trouver des locaux appropriés. L'aide de la Commune serait bien souhaitable. Ce serait aussi une forme de promotion touristique.

● *Un scandale*: Des maisons vides: deux au Stalden, une à la rue des Augustins offrent le spectacle de l'abandon le plus total avec leurs baies obturées par des planches; elles se délabrent ainsi depuis plusieurs années au grand dam des touristes de passage mais plus encore des habitants du quartier. Ce sont en effet autant de logements dont la population est privée. Faut-il descendre dans la rue pour que ce scandale cesse?

● *Une bonne idée*: Celle de la Commune qui envisage d'amménager la petite place au bas du Stalden. L'occasion se présente enfin de déplacer le dépôt de la voirie ce qui permettrait de dégager la place et, en abaissant le mur, d'offrir une belle échappée aux passants. Lesquels trouveraient là une halte charmante pour peu qu'on installe un éclairage, un ou deux bancs, une colonne de pierre à la fontaine au si beau bassin et deux solides bornes pour décourager les voitures d'y parquer. Pourquoi ne pas le faire dès cet été?

● *Assemblée générale de PRO FRIBOURG*: Se tiendra à fin avril. Les convocations vous renseigneront sur le programme de cette manifestation.

**Votre appui est indispensable. En versant votre cotisation 1972, vous renforcez l'action de PRO FRIBOURG et vous gardez son indépendance, plus que jamais nécessaire.**



Couverture: René Bersier

Imprimerie Fragnière S.A., Fribourg

**Tirage: 4000 exemplaires**

## PRO FRIBOURG

Secrétariat:

Stalden 14, 1700 Fribourg

Cotisation:

(donnant droit à l'envoi du Bulletin)

Ordinaire, 12 fr.; de soutien, 24 fr.

Etudiants, habitants des quartiers anciens  
(Auge - Neuveville - Bourg): 50% de réduction.

C.C.P. 17-6883 1700 Fribourg

# Editorial

*Face au projet d'EUROTEL aux Grand'Places, illustration flagrante des lacunes et du retard de notre ville en matière de plan d'aménagement, PRO FRIBOURG a pris position.*

*Grâce à la politique d'information ouverte de LA LIBERTE, relayée abondamment par la presse suisse (80 articles recensés), l'opinion publique fribourgeoise a remarquablement réagi, ainsi que le prouve le succès de notre débat public de la Grenette.*

*Ce débat a contribué à éclairer d'un jour nouveau l'ensemble du problème: si, à la périphérie, les choses ne se passent guère plus mal qu'ailleurs, par contre, au centre-ville, on ne domine pas la situation. L'indice d'occupation des sols est trop élevé. On plante des immeubles-tours un peu au hasard. Et, alors que la collectivité dispose encore de terrains importants, on assiste à leur aliénation progressive au détriment des générations futures.*

*Poursuivant notre tâche d'information relative aux problèmes d'aménagement, nous vous soumettons maintenant l'excellente étude parue dans WERK au mois de novembre dernier, ceci grâce à l'obligeance des rédacteurs et collaborateurs de cette revue suisse spécialisée dans les questions d'architecture et d'urbanisme.*

*Ensuite, nous apportons toute une série de faits que nous soumettons, à votre appréciation. Nous le faisons en dépit des pressions et des menaces que nous avons subies. Il est des procédés qu'on ne peut tolérer ou encourager par le silence.*

*Fort heureusement, l'opinion publique est de plus en plus sensibilisée aux dangers qui pèsent sur notre environnement. Cette évolution est irréversible et il devient possible de faire contrepoids aux pressions économiques et aux intérêts à court terme.*

*Cela nécessite une solidarité accrue au plan national et international. PRO FRIBOURG a été, dans cet esprit, l'un des promoteurs de la fédération CIVITAS NOSTRA. Si notre mouvement reçoit des aides extérieures (Fribourg n'est-il pas le plus remarquable ensemble ancien et site historique de Suisse?), il a aussi soutenu la défense de la place du Molard à Genève et nous pouvons maintenant apporter notre concours au mouvement «SAUVER LAVAUX» pour la sauvegarde d'un paysage cher à tous les Fribourgeois.*

*Sur le plan local, enfin, nous nous efforçons de resserrer les liens avec l'ensemble des associations à but idéal dans le but de former une communauté d'action solide et efficace.*

*A fin avril, lors de notre assemblée générale, nous pourrons dresser un premier bilan de ces efforts communs et, avec vous, établir notre programme futur.*

*Plus que jamais, nous avons besoin de l'adhésion, de la participation active de tous les Fribourgeois et amis de Fribourg pour une Cité tournée vers l'avenir dans la fidélité à son passé.*

PRO FRIBOURG

# Fribourg, un cas particulier?

Une présentation par Philippe Joye

Fribourg, ville moyenne du Plateau suisse, se trouve placée devant l'alternative suivante: rester ce qu'elle est (dormir, somnoler) ou se transformer (se réveiller, bouger, changer).

Les avis à ce sujet sont très partagés:

Nos instances nationales de planification assignent à la ville des Zähringen un rôle que beaucoup de groupes concernés jugent par trop restreint (conséquences: levées de boucliers dans la presse fribourgeoise).

Certaines personnes estiment au contraire que le salut de Fribourg est dans le maintien d'un statu quo permettant aux résidents de se sentir bien chez eux, et aux touristes de trouver ce canton aussi charmant que le château de la belle au bois dormant.

Le rôle que peut jouer Fribourg repose sur une conception générale de la politique d'aménagement qui oscille entre les deux pôles suivants: centraliser ou décentraliser.

Selon l'option prise, la situation actuelle de Fribourg se trouve plus ou moins altérée et évolue vers le Fribourg futur qui reste à définir plus précisément.

Le groupe de travail qui étudie ici sommairement le cas pratique de Fribourg essaie de discerner les chances de cette ville dans le contexte suisse actuel et la position de Fribourg selon les options prises.

Si, à la suite de cette série d'articles, certains principes d'actions se dégagent, qui pourraient contribuer à améliorer la situation de ce genre d'agglomérations, le but de cette brève analyse serait atteint:

1. Provoquer auprès des personnes concernées – autorités politiques, administration, opinion – une prise de conscience de certains éléments objectifs ayant trait à leur ville.
2. Encourager la mise sur pied d'une stratégie de développement concertée et voulue.
3. Séparer à tous les niveaux de décision les éléments objectifs et subjectifs pour les insérer, selon une pondération adéquate, dans une action.

A la suite de cette approche brève et incomplète, qui devrait jouer le rôle de catalyseur, nous souhaiterions que les autorités trouvent dans leurs budgets les moyens nécessaires pour mener à bien des études précises, complètes et prospectives sur les «territoires placés sous leur juridiction», et qu'elles suivent aussi les conclusions qui s'en dégageront.

Enfin, pour savoir si Fribourg constitue un cas particulier, il nous semblerait intéressant d'avoir les avis des habitants d'agglomérations analogues placées devant des problèmes similaires, sur leur ville et sur la nôtre.

P. Joye

# La rénovation urbaine à Fribourg

par Charles Joye

## Qu'est que la rénovation urbaine ?

La définition de la rénovation urbaine, telle qu'on la conçoit depuis 1945, a beaucoup évolué. A l'origine, il fallait entendre par « rénovation urbaine », les opérations immobilières visant à remplacer les taudis d'un quartier par des programmes de logements de type urbain adéquats afin d'améliorer les conditions de vie des habitants du centre-ville.

Ce concept a été par la suite élargi et englobait également la revitalisation des centre-villes en voie de déperissement, de zones industrielles vétustes, etc.

Enfin, de nos jours, le terme de « rénovation urbaine » s'applique, par extension, à l'ensemble des études, travaux, analyses visant à prévenir la nécessité de telles opérations par la préparation de plans d'aménagement, de plans d'occupation des sols dans les centre-villes, des études de trafic et la mise en œuvre de moyens légaux permettant de freiner la spéculation sur les terrains.

## Conditions économiques d'une rénovation urbaine.

Les conditions économiques qui rendent une rénovation urbaine nécessaire dans le centre-ville sont de plusieurs ordres. Parmi les plus importantes, mentionnons :

- L'élévation du niveau de vie des habitants d'une zone métropolitaine donnée, dont l'une des conséquences est l'accroissement du taux de motorisation permettant le développement de logements en banlieue.
- Le déplacement d'une partie toujours croissante des fonctions commerciales du centre-ville vers la banlieue, ce qui entraîne une évasion du pouvoir d'achat.
- Les moyens financiers insuffisants dont disposent les autorités locales pour faire face à l'évolution.
- Le fait que les centre-villes ne se sont pas agrandis comparativement à l'accroissement de population et qu'ils ne sont pas adaptés à l'automobile.

Les signes du déperissement des centre-villes sont aisés à reconnaître. Il y a d'abord les taudis. Un second symptôme est constitué par l'éclatement du centre historique où la plupart des fonctions propres au centre-ville étaient réunies en une série de pôles d'attraction secondaires distincts, parfois localisés en banlieue (centre d'affaires, centre administratif, centre culturel, etc.). Viennent ensuite la congestion des voies de communication vers le centre-ville et les parkings insuffisants. Lorsque le processus de déperissement est suffisamment avancé, certains commerçants du centre-ville ferment boutique et les ressources des communautés locales s'en trouvent encore réduites.

## Situation actuelle du centre-ville de Fribourg

La situation actuelle à Fribourg est loin d'être aussi dramatique que celle qui est décrite ci-dessus. En effet, il n'y a pratiquement pas de taudis, les commerçants du centre-ville semblent faire de bonnes affaires, le problème du trafic et du stationnement n'est pas trop aigu en dehors des heures de pointe, etc. La dimension de la ville joue aussi un rôle important, car dans une agglomération de cette taille, la banlieue est avant tout réservée au logement. Ainsi, le centre-ville a réussi à garder la majorité des fonctions administratives, commerciales, socio-culturelles, etc.

L'on a assisté au cours des siècles à un déplacement progressif du centre réel des affaires en ville de Fribourg, depuis la Basse-Ville jusqu'à la rue de Romont et l'avenue de la Gare. Il semble que pour les années à venir, ces deux avenues constitueront encore le point focal vers lequel les habitants de l'agglomération seront attirés lorsqu'ils se rendront « en ville ». Ce secteur constitue ainsi pour nous le centre-ville actuel. C'est aussi dans ce secteur qu'ont été entrepris les principaux efforts de rénovation de bâtiments anciens, dus en règle générale à l'initiative privée, de création de parkings, etc. L'ensemble de ce quartier, qui a moins de cent ans, s'est modernisé et continuera, d'après les projets actuellement connus, à changer le visage, ce qui montre bien que le centre-ville de Fribourg est en pleine expansion.

Ainsi donc, apparemment, une rénovation urbaine globale, correspondant aux deux premières définitions présentées au début de cet article, ne paraît actuellement pas nécessaire dans le centre-ville de Fribourg. Si l'on inclut par contre dans la définition de la rénovation urbaine le concept de prévention, la situation est différente.

En effet, dès à présent, malgré les travaux importants effectués dans le centre-ville, il faut se poser la question de savoir si réellement le centre-ville, tel qu'il est en train d'être construit maintenant, correspondra encore aux besoins des habitants de l'agglomération dans quinze ou vingt ans.

### **Le centre-ville doit être réservé aux piétons**

Le premier problème posé actuellement dans le centre-ville est constitué par le rôle de « voie de circulation automobile principale » qui est dévolu à l'avenue de la Gare et à la rue de Romont. Les alignements des nouvelles constructions ont été effectués de manière à élargir encore ces voies afin de faciliter le trafic automobile.

La circulation en ville de Fribourg n'est pas encore trop difficile en dehors des heures de pointe, mais il est fort probable que la situation soit tout à fait différente dans dix à quinze ans. L'importance accrue accordée du point de vue de la circulation à cette artère ne peut jouer qu'un rôle néfaste pour l'avenir du centre-ville dans son ensemble et plus spécialement pour les commerçants qui y sont installés. En effet, un trafic important dans la rue principale ne crée pas un climat propice aux achats et risque d'affaiblir un côté de la rue par rapport à l'autre, dans la mesure où les unités commerciales les plus importantes sont situées du même côté.

L'on peut prévoir qu'à l'avenir, les consommateurs deviendront de plus en plus difficiles quant au milieu dans lequel ils feront leurs achats. Ainsi, l'absence d'un cadre agréable dans le centre-ville constitue, sinon immédiatement, du moins à long terme, un handicap certain.

Tous les efforts entrepris dans les centres-villes, tant en Europe qu'aux Etats-Unis, consistent à transformer les artères commerciales principales en des rues piétonnières, alors qu'à Fribourg, au contraire, on transforme ces rues en voies à grande circulation.

### **Nécessité d'un plan d'aménagement du centre-ville**

Ainsi, dans le centre-ville de Fribourg, l'automobile a la priorité. Ceci nous amène à évoquer le second problème qui se pose actuellement et qui pourrait bien entraîner dans quelques années la nécessité d'une rénovation urbaine complète.

Nous comprenons en effet que la solution retenue quant au passage du trafic par la rue de Romont et l'avenue de la Gare a été dictée par l'implantation de la nouvelle poste qui empêchait la réalisation d'un projet de route longeant la voie de chemin de fer.

Comme pour la nouvelle poste, les opérations récentes de rénovation d'îlots sont réalisées individuellement, sans entrer dans le cadre d'un plan d'aménagement global du centre-ville. Lorsque le permis de construire pour un nouvel immeuble doit être accordé, les autorités n'ont ainsi aucune autre ressource que celle de parer au plus pressé et ne peuvent pas s'appuyer sur un plan à long terme.

L'absence de planification influence également les opérations prévues. A titre d'exemple, l'on peut mentionner les études qui sont actuellement menées pour créer sous la Place de la Gare un centre commercial qui s'étendrait jusqu'aux Grand-Places. La nécessité de créer un passage piétons sous la Place de la Gare est évidente dans la mesure où la circulation à cet endroit est très dense. Dans l'état actuel des choses, l'idée du centre commercial souterrain est cependant imposée par le fait que la rue la plus importante du centre-ville, en raison de l'absence de plan de circulation, est appelée à jouer un rôle capital pour la circulation automobile.

Il faut mentionner que ce projet est dangereux pour le centre-ville. Si ce centre commercial était effectivement réalisé sous l'avenue de la Gare jusqu'aux Grand-Places, avec un hall piétonnier donnant sur des boutiques situées de part et d'autre, il deviendrait évidemment le pôle d'attraction principal du centre-ville, ce qui nuirait certainement aux commerçants situés le long de la rue de Romont et aurait pour conséquence d'affaiblir l'ensemble du centre-ville. De plus, il semblerait que la revitalisation du centre-ville pour-

rait s'effectuer à bien moins de frais au niveau des rues qu'en sous-sol.

### **Nécessité d'un plan d'occupation des sols**

De pair avec la nécessité d'établir un plan d'aménagement, il faudrait envisager un « plan de zoning » qui permettrait d'influencer les implantations de nouveaux immeubles selon qu'il s'agit de commerces, d'immeubles de bureaux, de banques, etc. En effet, l'expérience démontre que dans un centre-ville, les immeubles de bureaux, les immeubles administratifs, les banques, ne sont pas générateurs de trafic et ne constituent pas un facteur d'animation du centre-ville. Il est possible de convaincre ces organismes des avantages d'une localisation moins centrale ou de l'extension des surfaces en superstructure, plutôt qu'en façade le long de la rue principale, lorsque l'on dispose d'un plan d'aménagement et d'un plan de zoning. Malheureusement, cela devient très difficile lorsqu'il n'y a pas de conception d'ensemble.

### **Nécessité d'une collaboration**

Les quelques remarques formulées dans cet article n'ont pas fait l'objet d'une analyse détaillée, mais ne sont, hélas, pas non plus exhaustives. Les problèmes posés sont cependant suffisamment évidents pour qu'ils méritent d'être étudiés en détail. Ainsi, il est indispensable que s'établisse une collaboration entre autorités, occupants du centre-ville et spécialistes. Des études de trafic, d'urbanisme, juridiques, économiques, etc., devraient être effectuées.

La question de la circulation, qui est à l'origine des difficultés actuelles et potentielles du centre-ville, devrait être revue en étudiant toutes les alternatives possibles. Les occupants, spécialement le commerce qui constitue, qu'on le veuille ou non, l'attraction principale du centre-ville, devraient être consultés. Ensuite seulement, un plan d'aménagement et un plan de zoning pourraient être préparés par les autorités.

Si cette collaboration ne s'instaurait pas, il est à craindre que Fribourg se développe mal. En effet, à notre époque, les problèmes posés dans le centre-ville deviennent de plus en plus complexes et ne sauraient être résolus par l'Etat seul ou abandonnés totalement à l'entreprise privée.

Il faut instaurer une collaboration de tous les intéressés.

*En conclusion, en raison de l'absence de planification globale et en dépit des initiatives individuelles, les mesures qui ont été adoptées ces dernières années pourraient, dans quinze à vingt ans, rendre une rénovation nécessaire pour l'ensemble du centre-ville. Si aucun effort n'était entrepris pour consolider le centre-ville de Fribourg et l'adapter aux exigences d'un urbanisme moderne, il est à craindre que celui-ci ne décline au profit de grandes surfaces situées dans la banlieue, qui va continuer à se développer, ou de pôles d'attraction concurrents, tels que par exemple des centres commerciaux régionaux situés en périphérie de l'agglomération bernoise, ou même de Berne.*

## **L'urbanisme à Fribourg**

par Roger Currat

On ne peut, honnêtement, faire le point de l'urbanisme à Fribourg sans examiner, préalablement, deux éléments du développement urbain et des mesures propres à en assurer l'aménagement rationnel et harmonieux :

- le premier élément à préciser est le rôle respectif de l'urbanisme et de l'aménagement local, la nature des deux démarches - qui se recouvrent - étant différente dans la recherche comme dans l'application, alors que, pour beaucoup, les termes d'urbanisme et d'aménagement local sont synonymes;
- le second élément à prendre en considération est l'évolution récente de la conception de l'aménagement urbain en Suisse, la plupart des problèmes mis en évidence par la croissance de l'agglomération fribourgeoise étant analogues à ceux qui se posent à la quinzaine de localités dont la population oscille entre 20 000 et 100 000 habitants.

### **Urbanisme et aménagement**

A l'opposé de la notion française d'*urbanisme*, très extensive, le concept suisse est beaucoup plus restrictif : son caractère formel apparaît à la simple lecture de la composition des commissions d'urbanisme de nos villes ; architectes, historiens

d'art, esthètes, délégués d'associations culturelles, orientent les préavis de ces commissions dans un champ de vision esthétique et affective. La présence de représentants des milieux politiques et économiques ne donne pas nécessairement le contrepoids scientifique à des considérations où le refus de ce qui peut choquer le sens commun l'emporte généralement sur une analyse objective de la solution proposée, par rapport aux autres solutions possibles. *Encore faudrait-il que les promoteurs sachent exiger de leurs architectes, qui oublient souvent que c'est leur seule raison d'être, un esprit d'invention, ou le sens de la création architectonique!*

L'aménagement du territoire a cherché sa voie pendant près de trente ans; toutefois, il n'y a guère qu'un demi-lustre que l'aménagement local et régional ont trouvé des instruments de travail permettant une étude cohérente: la publication de normes et de directives par l'Institut ORL de l'EPFZ répondait à une nécessité. Bien que la conception et la classification des voies de circulation automobile selon un réseau hiérarchisé constitue un canevas prioritaire, la programmation des équipements publics (administration, enseignement, santé et prévoyance sociale, sports, loisirs) et des équipements privés (habitation, industrie, commerce) tient compte de la recherche d'un équilibre dynamique entre les multiples besoins à satisfaire, équipements que l'analyse rigoureuse des sites devrait permettre d'implanter dans le respect et la mise en valeur de l'environnement naturel. La clarification des éléments d'un programme urbain et la possibilité d'opérer un choix conscient entre plusieurs hypothèses de développement dont les conséquences sont convenablement appréciées conduisent à une planification territoriale dont la base légale n'est, aujourd'hui, plus contestable.

### Les villes moyennes

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

— les cinq plus grandes villes du pays, qui n'ont cessé d'affirmer leur vocation de métropole: leur attractivité, leur taux de croissance, leurs moyens

financiers ont permis à leurs cadres politiques et techniques de réaliser de grands travaux publics, dont la cohérence n'apparaît pas toujours évidente, mais qui s'inscrivent néanmoins dans un programme général d'aménagement;

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

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

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

### Le plan d'aménagement de Fribourg

A l'instar des autres villes d'une certaine importance, Fribourg dispose d'un service technique de l'Edilité. C'est dire que la croissance de la ville n'a pas échappé au contrôle d'un organe responsable; en outre, un architecte mandaté par le Conseil communal a terminé, au début 1962, un projet d'aménagement, accompagné d'un règlement d'exécution, alors qu'à la même époque, le Grand Conseil adoptait la loi cantonale sur les constructions.

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

*«Ainsi Fribourg deviendra une cité à l'aspect homogène et multiple et l'on remarque que, non seulement son esthétique, mais encore la salubrité publique, la joie d'y vivre ont préoccupé avant tout les auteurs du plan qui entendent, non*



*seulement lui maintenir sa verdure, mais également donner à sa population l'agrément d'habiter dans des rues tranquilles, débarrassées en partie des voitures par la création de parcs à véhicules et l'obligation de construire des garages privés, et près de places aménagées pour le repos des grandes personnes et la santé des enfants, hors des trépidations de la vie moderne.»*

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

Qu'en est-il aujourd'hui ? Le projet d'aménagement n'est pas encore approuvé ; il est vraisemblable que, par touches successives, les avatars de la version 1962 ont beaucoup plus consacré la réalité des faits que précisé les louables intentions exprimées à l'époque. Pourtant, la loi de 1962 sur les constructions fait obligation aux communes de plus de mille habitants d'établir un plan d'aménagement, dont le contenu et la procédure sont précisés par le règlement d'exécution de 1965. L'ignore-t-on délibérément ?

### **Les réalisations**

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

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

Enfant chéri de notre époque, fils dispensés, le réseau routier a fait l'objet d'une étude généreuse, dont le réalisme est moins convain-

cant. La nécessité d'assurer les raccordements à l'autoroute RN 12 a accéléré la mise en place de la ceinture, à l'Ouest ; le reste, voie express médiane, ceinture Est, viendra beaucoup plus tard.

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

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

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

### **Et l'urbanisme**

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

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

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

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

### **Le citoyen concerné**

De temps à autre, la contestation surgit : sur la manière d'« intégrer » les quartiers anciens, vieux

cheval de bataille complaisamment belliqueux; à propos de l'utilisation du futur ex-hôpital des Bourgeois; contre tel projet d'immeuble-tour prestement monté en tige; pour le maintien des trolleybus...

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

### **Fribourg, un cas particulier !**

Il est cependant un domaine où Fribourg présente un cas particulier: celui de l'organisation municipale. Celle-ci, régie par une loi, désuète, sur les communes et paroisses, attribuée au syndic, chef de l'exécutif (Conseil communal), la présidence du législatif.

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

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

Cette concertation à trois: opinion publique et groupes d'intérêts divers, exécutif et législatif politique, techniciens et administration, pourrait déclencher un dynamisme nouveau qui devrait conduire Fribourg à tenir son rôle au sein du réseau urbain helvétique; sa fonction de centre

régional lui permet d'y prétendre, si elle sait l'assumer.

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

## **Fribourg et le réseau urbain suisse**

par Jean-Luc Piveteau

### **Minorisée, majorisante...**

Fribourg tient dans le concert des villes suisses un rang discret: une position moyenne dans le Mittelland; ni lac, ni situation de proue enclavée en territoire étranger; un axe ferroviaire européen, mais une gare que brûlent en général les trains «intervilles»; un nombre d'habitants, un volume d'emplois, un équipement tertiaire qui n'atteignent pas 1% du total national (mais, respectivement, 0,71%, 0,84% et 0,93%). Dans le classement par taille, Fribourg se retrouve entre la 13<sup>e</sup> et la 19<sup>e</sup> place (selon les trois rubriques mentionnées), avec pour plus proches voisines, Soleure, Vevey, Coire, Bellinzona... Il serait malséant de comparer Fribourg aux cinq grandes villes suisses; et, à plus forte raison, à la première d'entre elles: si l'on mettait en parallèle, à travers cet indicateur imparfait que représente le chiffre des actifs employés dans le tertiaire, la puissance d'équipement de Zurich et celle de Fribourg, le rapport serait du même ordre que celui d'un homme de grande taille à une balle de tennis. En bref, il s'agit d'une petite ville dans le groupe des villes moyennes.

La vieille cité de Berchtold IV figure honorablement au palmarès de la croissance urbaine. Elle se maintient, depuis le début de la haute conjoncture d'après-guerre, à son rang au sein de la hiérarchie numérique. Elle n'enregistre pas comme Aarau, Bellinzona ou Liestal, de promotion; mais

elle ne connaît pas non plus la rétrogradation de La Chaux-de-Fonds, de Montreux ou de Berthoud. Ce rythme relatif, pourtant, ne doit pas dissimuler un *handicap absolu*: le fossé se creuse entre les constellations urbaines régionales organisées autour d'un ou de plusieurs pôles majeurs, qui connaissent un processus d'agglomération cumulatif des forces vives du pays, d'une part, et les petits centres isolés tels que Fribourg, d'autre part.

Dans un périmètre plus circonscrit, Fribourg apparaît comme le centre d'une enclave un peu confinée. A tort, pour une large part, bien sûr. Ceux qui y vivent le savent. Mais la topographie de l'espace mental se modifie avec lenteur; et au niveau de l'action il importe de connaître au moins autant l'image véhiculée d'un phénomène que sa réalité.

C'est également, entre Berne et Lausanne, une ville qui se sent un peu prise en tenaille entre ses deux puissantes voisines, et qui craint de faire les frais de leur progression en tache d'huile. Et pourtant, à l'ombre croisée de ces deux métropoles, Fribourg demeure une capitale. D'une ville primatale, chef de file dans sa région, elle a tous les caractères. Son influence s'étend jusqu'aux frontières cantonales, à l'exclusion d'une mince frange septentrionale qui gravite autour de Berne et d'un secteur méridional tourné vers la conurbation lémanique. Son dynamisme se traduit, comme il se doit, par une croissance (encore qu'inégale) de trois éléments essentiels de la centralité: la population (qui passe de 21 à 24% du total cantonal entre 1950 et 1960), les emplois (qui montent de 41 à 42% entre 1955 et 1965) et le tertiaire (43% en 1955, 49% dix ans après).

De ce fait, un écart là aussi se creuse, en absolu, entre le chef-lieu et les autres pôles urbains fribourgeois. Mais la vitalité de ces derniers doit être soulignée. Bulle et Morat, et à un moindre degré Estavayer et Romont, bénéficient d'une zone d'influence plus étendue, toutes proportions gardées, que la capitale cantonale. *Il n'y a pas de menace, à court terme au moins, de voir se former autour de Fribourg un désert fribourgeois.*

## Deux hypothèses, une solution – mais plus ou moins rigoureuse

Fribourg a donc à se considérer comme un élément du réseau urbain suisse simultanément minorisé et majorisant. Deux problèmes qui n'en font qu'un, car leur solution paraît bien, quoiqu'il en soit, commandée par l'orientation que prend le développement des régions motrices du pays. La conduite à tenir se situe entre deux hypothèses-limites.

Dans un premier cas, le processus d'agglomération ne connaît pas d'entrave, même s'il s'accompagne de certaines redistributions internes, telles que des desserments à partir des centres urbains, voire de véritables opérations de décentralisation, mais à l'intérieur du cadre régional initial. *Il n'y a, alors, de chance de salut pour le canton de Fribourg que dans une stimulation de ses pôles, les plus dynamiques, mais en privilégiant parmi ceux-ci, la localité qui détient la plus grande puissance acquise, c'est-à-dire le chef-lieu lui-même.* Il semble que ce soit la seule voie qui permette, et encore sans une certitude absolue, d'opposer une résistance à l'attractivité accrue des régions fortes.

On peut envisager un second cas, à l'extrême opposé: celui d'une saturation à brève échéance de ces mêmes zones motrices fortes, les déséconomies externes et les nuisances engendrées par la concentration conduisant alors à un rejet progressif des activités motrices vers des régions moins encombrées. Là encore, *le développement de tous les points, axes ou périmètres du canton de Fribourg, à proportion de leur dynamisme actuel, paraît la voie à suivre.* Mais le caractère nettement préférentiel de l'impulsion à donner à l'agglomération de Fribourg perd de sa rigueur.

La réalité, en fait, oscille entre ces deux termes. Si les grandes villes de Suisse sont effectivement déjà saturées, les régions dynamiques qui leur font cortège ne donnent pas de signe de fatigue. Elles vont, selon toute vraisemblance, exercer, pour plusieurs décennies encore, des effets attractifs et aggraver le processus de concentration. Un soin vigilant par conséquent doit être accordé à la croissance de la capitale cantonale fribourgeoise.

*La position de celle-ci entre Berne et Lausanne peut tourner à son détriment comme à son avantage selon les options qui seront retenues.* Si la ville est forte, c'est-à-dire si un plan d'aménagement rationnel est précisé à temps, si l'effort de consolidation des infrastructures et de développement des équipements, si celui même d'une ouverture encore plus large aux divers courants spirituels de notre temps se poursuivent et s'amplifient, de dangereuse aujourd'hui, cette situation intermédiaire deviendra, demain, bénéfique.

Beaucoup de caractères sont, en soi, neutres, et ne se colorent qu'en fonction de leur contexte. Ainsi le passage d'une route nationale provoque une hémorragie économique et sociale dans une cité dont les tissus sont fragiles; en revanche, bien sûr, il devient multiplicateur et donc hautement souhaitable s'il se greffe sur un organisme urbain structuré et en plein essor.

L'attitude mentale joue également un rôle essentiel. Il dépend d'elle, par exemple, que la frontière linguistique, plutôt que de partager Fribourg en deux fractions, fasse d'elle un lieu d'échanges entre les domaines culturels allemand et français. A l'heure de la construction européenne, bien peu de villes de notre continent offrent de semblables virtualités.

*Mais il serait faux de ne miser que sur un seul pôle,* en négligeant les autres centres moteurs du canton. Pour deux raisons. Avant tout, peut-être, parce qu'ils constituent autant de structures d'accueil qu'une phase ultérieure de la croissance économique helvétique, placée sous le signe probable de la déconcentration régionale et non plus seulement, comme aujourd'hui, urbaine, valorisera. Il s'impose de conserver de tels atouts intacts, c'est-à-dire à l'état dynamique.

Ensuite, parce que le phénomène de desserrement observé à l'échelle macro-régionale figurera, sans doute, à court terme comme une nécessité et une possibilité à l'échelle régionale; et que dans la mesure même où l'on envisagerait de tout mettre en œuvre pour accroître le potentiel attractif de la capitale, il serait opportun de concevoir un tel développement comme associant, dès le départ, un caractère polynucléaire à un caractère différencié.

## Urbanisme et législation

par P. Tercier

Plus personne ne conteste aujourd'hui la nécessité de donner aux problèmes de l'urbanisme une solution rapide. Personne ne prétend plus non plus que cette solution peut être le fait de quelques personnes isolées, même compétentes, même bien intentionnées. L'ensemble de la population est directement concernée; l'intervention des pouvoirs publics paraît dès lors inéluctable. Or, l'efficacité de cette intervention est elle-même conditionnée par les armes juridiques que le législateur remet aux autorités chargées de l'aménagement de nos cités. L'urbanisme doit en d'autres termes fatalement s'inscrire dans le cadre de règles de droit.

Les règles applicables dans le canton de Fribourg se trouvent dans la *Loi du 15 mai 1962 sur les constructions*. Le contenu de cette loi débordé très largement les limites que le titre pourrait laisser supposer; l'article premier précise en effet que celle-ci doit «assurer notamment a) l'aménagement rationnel du territoire cantonal et le développement harmonieux des localités; b) la protection des sites naturels et des sites architecturaux; c) la sécurité, la salubrité et l'esthétique des constructions». D'autres textes législatifs ont certes une influence indirecte sur l'aménagement des cités, la Loi sur les routes de 1968 en particulier; mais les principes fondamentaux restent ceux de la Loi sur les constructions.

### De la liberté à la contrainte publique ?

Les problèmes d'aménagement des cités ne sont évidemment pas nouveaux, mais jamais encore ils ne se sont posés avec une urgence et une acuité pareilles à celles que nous connaissons. Il y a donc toujours eu des règles juridiques, mais la législation, de simpliste qu'elle était au départ, tend à devenir extrêmement complexe. Il y a toujours eu une intervention des pouvoirs publics, mais de rare et limitée qu'elle était auparavant, elle tend à devenir de plus en plus importante.

Cette évolution a connu deux stades: Il s'agissait d'abord de prévenir, en exerçant un contrôle sur les constructions projetées; il s'est agi ensuite de prévoir et d'aménager en prenant des mesures positives.

### De la théorie à la pratique

Sans être parfait, le système prévu par la Loi sur les constructions permettrait à mon sens de trouver une solution satisfaisante au problème de l'urbanisme à Fribourg. Le législateur a cherché avec raison un moyen terme entre la liberté absolue des particuliers et la rigidité des solutions intégralement imposées par l'administration. Il est normal que les propriétaires, qui sont finalement les personnes les plus directement concernées, soient associés à la réalisation des projets. Il est normal également que l'Etat intervienne pour garantir la conformité des projets avec l'intérêt général.

La loi donne également aux pouvoirs publics les armes nécessaires à la réalisation de ces projets. Sans être d'une audace extraordinaire, ces moyens représentent tout de même une importante restriction à la propriété privée ou à l'autonomie communale.

Mais le jugement que l'on porte sur une loi dépend aussi de l'application qui en est faite. Or, force est de constater que les résultats ne sont pas aussi positifs.

En raison des difficultés pratiques et des exigences posées par la loi, les plans de lotissement restent tout à fait exceptionnels. La procédure du remaniement parcellaire, si elle est applicable sur une faible échelle (par exemple pour une correction de route), est à la fois longue et lourde. Le seul domaine d'activité des particuliers, c'est celui des constructions; mais la part qui est ainsi apportée à la réalisation d'un ensemble reste minime.

Il appartiendrait donc aux pouvoirs publics d'agir. Il faut, hélas, constater que cette intervention est encore bien timide. Beaucoup de raisons pourraient être invoquées. Je voudrais en citer trois:

*La première raison est vraisemblablement d'ordre technique.* La décision que doit prendre une autorité est toujours lourde de conséquences, puisqu'elle influence l'évolution d'une ville ou d'un quartier pour plusieurs années. Avec raison, on consulte des experts; mais il est rare que leurs avis soient concordants. Le problème à résoudre, de complexe qu'il était au départ, devient proprement insoluble! Je pense pour ma part que la décision la plus grave consiste toujours à ne pas en prendre; il me paraît bien préférable de choisir rapidement une solution souple, plutôt que d'attendre de l'avenir un projet idéal et définitif.

*La deuxième raison est d'ordre psychologique.* Si le législateur a eu le courage de prévoir des mesures restrictives limitant le droit de propriété des particuliers, il ne semble pas que son audace soit partagée par la population: le postulat libéral et la garantie sacrosainte de la propriété influencent encore directement notre politique d'urbanisme, dans la mesure en tout cas où ils obligent nos autorités à faire usage avec une grande réserve des moyens que la loi leur a donnés. Il existe donc une discordance entre la conception de la propriété qu'avait en vue le législateur et celle qui a cours parmi la population. Les autorités exécutives sont placées devant l'alternative suivante: obéir au législateur en prenant des mesures souvent impopulaires, ou ménager les propriétaires en désobéissant au législateur. La décision peut être influencée par des motifs politiques (ou électoraux). Elle le sera surtout par le fait que l'inaction revient en définitive à opter pour la seconde possibilité. Il m'apparaît pourtant que le législateur a vu juste et que les autorités chargées d'appliquer la loi doivent s'inspirer de cette conception. Le fait que la propriété (et l'autonomie communale) soient garanties ne signifie pas qu'elles sont intangibles. Admettre le contraire, c'est vouer d'emblée toute tentative d'aménagement à l'échec.

*La troisième raison est d'ordre financier.* Si la loi permet à l'Etat de prendre des mesures restrictives, elle ne le dispense pas pour autant de l'obligation d'indemniser les propriétaires touchés. Le mode d'indemnisation qui se pratique en Suisse et qui consiste à arrêter l'indemnité au montant de la valeur vénale paralyse souvent

l'activité de l'Etat, surtout lorsque sa capacité financière est modeste. On peut dès lors se demander s'il ne serait pas opportun d'introduire un autre mode d'indemnisation, le système anglo-saxon par exemple, qui prévoit l'indemnisation à la valeur cadastrale: le propriétaire fixe lui-même la valeur de son immeuble; cette valeur servira de base à sa taxation fiscale et, en cas d'expropriation, à son indemnisation.

### Qu'est-ce que la propriété ?

Tout revient en définitive à se demander quel doit être le contenu de la propriété privée. Si l'on y voit toujours le droit exclusif et quasiment illimité d'utiliser une chose, d'en jouir et d'en disposer, aucune solution d'ensemble ne pourra être trouvée. Inutile de relever que la suppression de la propriété privée, en laissant à l'Etat le soin de rétrocéder aux particuliers certains droits d'usage limités et révocables, est à mille lieues de celle qui a cours chez nous et que ces inconvénients restent innombrables.

Il existe alors une solution moyenne: maintenir la propriété, mais en précisant sa finalité. Les restrictions à la propriété sont inhérentes à la notion même de propriété. Celle-ci ne pourrait-elle pas être définie comme le droit exclusif de jouir d'une portion de l'espace terrestre, espace dont toute la communauté reste en dernière analyse bénéficiaire ? Le droit des particuliers est garanti par l'ordre juridique, mais il est primé par le droit de la communauté.

L'évolution historique de nombreuses institutions juridiques démontre que, chaque fois que des particuliers abusent d'un droit qui leur est reconnu, il s'en trouve d'autres pour supprimer à la longue ce droit et imposer à tout le monde des mesures contraires, elles aussi abusives. La défense sans limite de la propriété privée pourrait précipiter sa chute. Il faut parfois savoir faire de petites «révolutions» pour prévenir les grandes.

En conclusion, la législation fribourgeoise offre des armes qui permettraient de trouver des solutions acceptables. Encore faut-il en faire usage, sans trop craindre le bruit que peut faire leur utilisation...

## Intégration urbaine et participation sociale

par Jean Kellerhals

Parmi les multiples enjeux de l'urbanisation, la question de la participation sociale tient une place importante. Nous entendons ici par participation sociale l'ensemble des activités culturelles, syndicales ou politiques qu'ont les personnes et qui les placent en relation avec leur localité de résidence ou plus largement avec la région et le pays tout entier. Notre question est la suivante: Quelles sont les relations qui unissent l'intégration urbaine et la participation sociale ? Y a-t-il des types de participation qui soient propres à un milieu urbain donné ? D'autre part, l'intégration des personnes dans la communauté locale agit-elle sur leur type de participation ? Nous emploierons ici le concept d'intégration dans deux sens différents:

*L'intégration urbaine* fait référence à la manière dont les différentes parties de la ville sont reliées entre elles. On peut, grosso modo, opposer deux modèles. Dans le premier, chaque quartier urbain comprend en son sein ces trois fonctions essentielles que sont la production, la résidence et le loisir. Dans le deuxième, la ville a éclaté en ce sens que ces trois fonctions sont géographiquement séparées. Certains quartiers sont spécialement dévolus à la production, d'autres à la résidence, certains enfin ne comprennent que la fonction de loisir. Ce deuxième genre est probablement le modèle le plus répandu actuellement de développement des régions urbaines ou de rénovation de ces mêmes régions. Un autre aspect de cette intégration tient au taux de croissance de la localité, qui, lorsqu'il est très fort, amoindrit certainement l'intégration urbaine en ce sens que certaines fonctions ne sont plus assurées, que des goulots d'étranglement apparaissent (dans l'instruction publique, dans le logement, dans les loisirs, etc.).

*L'intégration personnelle* réfère à la manière dont les personnes sont reliées à la ville. On peut distinguer ici entre l'intégration *communicative* et l'intégration *affective*. La première forme a trait au nombre de contacts sociaux qu'une per-

sonne entretient dans une localité ou, plus spécifiquement, dans son quartier ou sa maison, d'une part, et d'autre part à la nature de ces relations sociales qui peuvent être purement accidentelles (dans le bus, au cinéma, etc.), fonctionnelles (de vendeur à client, d'employeur à employé, de fonction à fonction, etc.) ou englobantes (liens d'amitié ou de forte camaraderie, contacts suscités pour des raisons de sociabilité et non pas pour des raisons fonctionnelles).

L'intégration affective réfère au regard que l'individu porte sur sa localité: cela peut aller du détachement le plus complet à l'intégration la plus forte, quand la personne se sent proche parente de la localité, qu'elle y est attachée par de multiples racines historiques et culturelles. Un synonyme de l'intégration affective serait donc le sentiment d'appartenance.

Il est bien évident que des corrélations fortes unissent l'intégration urbaine et l'intégration personnelle. Nous aurons à y revenir.

Nous allons tenter de voir maintenant quels sont les effets de ces genres d'intégration sur la participation sociale des individus. Certaines données dont nous disposons concernant la ville de Fribourg vont nous être utiles. Elles ont été obtenues au moyen d'une enquête sociologique par interview, menée sur un échantillon représentatif des personnes de sexe masculin, comprises entre 20 et 65 ans et de nationalité suisse. L'enquête, menée en 1969, comprend 402 sujets.

### Un fort degré de participation

L'analyse des données fribourgeoises montre à quel point la participation y est forte. Nous allons, pour le voir, nous centrer sur la participation à des associations culturelles aussi bien que syndicales ou politiques.

Sur notre échantillon de 402 individus, la distribution de la participation à des groupes organisés se présente ainsi:

aucune affiliation	23%	} 77% des sujets participent à au moins une association
une affiliation	28%	
2-3 affiliations	29%	
4-6 affiliations	17%	
7 affiliations ou plus	3%	

N = 402

A titre de comparaison, nous utiliserons les données plurinationales de G. Almond et S. Verba qui obtiennent les résultats suivants:

<i>Participation à au moins une association</i>	
Etats-Unis	57% ( 970 sujets)
Royaume-Uni	47% ( 963 sujets)
Allemagne	44% ( 955 sujets)
Italie	29% ( 955 sujets)
Mexique	25% (1007 sujets)

On peut donc voir que le taux fribourgeois est extrêmement fort. D'autres comparaisons, portant sur des localités urbaines prises une à une, nous montreraient également que la situation de Fribourg est parmi les plus favorables du point de vue qui nous occupe ici.

Complétons cette approche trop exclusivement quantitative par quelques indications sur les genres d'affiliations. On obtient la classification suivante:

<i>Genre de groupements</i>	<i>Proportions d'affiliés</i>
Associations professionnelles	44%
Associations politiques et parapolitiques	14%
Associations de service social	8%
Associations religieuses (sans chant sacré)	4%
Amicales diverses	25%
Associations sportives	32%
Associations musicales (avec chant sacré)	12%
Associations de loisir et culture	12%

### Croissance urbaine et participation sociale

Le fort degré de participation trouvé à Fribourg peut s'expliquer, en partie en tout cas, par le fait que la ville a des dimensions optimum pour la participation et par le fait qu'elle n'a pas connu jusqu'ici d'accroissement vraiment explosif de population.

Du point de vue de l'impact de la dimension de la localité sur la participation à l'action collective, on a la courbe suivante. Dans les localités de très faibles dimensions, la participation est faible; peu d'associations peuvent s'y constituer, il n'y a pas assez de personnes intéressées aux mêmes objectifs, les ressources matérielles sont trop

aléatoires, etc. Au fur à mesure que la grandeur de la localité croît, la participation augmente et se diversifie. Mais ce processus se renverse à un moment donné. Quand la ville, pour de multiples raisons, devient trop grande, les taux de participation baissent considérablement.

### Types d'intégration et participation

Il est probable cependant que le nombre d'habitants ne soit qu'un indicateur assez indirect d'autres phénomènes qui tiennent à l'intégration des gens dans la localité. Nous ferons le raisonnement suivant. A partir du moment où les trois fonctions que nous avons mentionnées – à savoir la production, la résidence et le loisir – sont géographiquement séparées, le lien de l'individu à la localité devient nettement plus faible qu'il ne l'est dans des villes organisées selon le premier modèle. D'abord, le quartier ne signifie plus grand chose pour l'individu. Il ne lui est lié que dans la mesure où il l'habite le soir. Il n'en perçoit guère la physionomie sociale, ni la sous-culture éventuelle. Mais ensuite il n'a que peu l'occasion d'y faire des contacts autres qu'accidentels: les relations englobantes – dans l'immeuble ou le quartier – sont relativement faibles. Ce double facteur – diminution d'intégration affective et diminution dans l'extension des relations sociales – va agir directement sur la participation sociale, à la fois en termes de qualité et de quantité. C'est une première conséquence qu'il va nous appartenir de démontrer. La deuxième tient à l'insertion des nouveaux habitants dans la ville. Dès que l'on parle d'urbanisation, on est conduit à s'interroger sur la manière dont les immigrants s'acclimatent progressivement et en viennent à avoir des comportements de participation plutôt que de retrait. Le problème est d'autant plus important que la proportion de ces immigrants dans les villes modernes est assez grande. On peut postuler que cette adaptation sera plus ou moins rapide selon le type d'environnement dans lequel le nouveau résident est reçu.

Qu'en est-il finalement de l'adaptation progressive des immigrants dans la localité et de leur participation ?

Une comparaison entre Genève et Fribourg va nous aider à mieux comprendre ce fait. Si nous

distinguons entre les personnes qui sont arrivées en ville depuis moins de cinq ans et celles qui y vivent depuis plus longtemps, nous voyons une différence importante entre ces deux villes. A Fribourg, nous n'avons pu constater que des différences minimes dans la participation aux associations. Les nouveaux arrivants semblent, de ce point de vue, s'intégrer très vite. Par ailleurs, leur type de participation n'est guère différent de celui des « anciens ». A Genève, au contraire, les personnes nouvellement arrivées participent nettement moins que celles qui sont là depuis plus longtemps. Nous avons pu nous en persuader par l'analyse des données obtenues au moyen d'un échantillon représentatif des citoyens et citoyennes de cette dernière ville. Il semble que l'intégration, ou plutôt le processus d'intégration y soit plus long, que le fait d'être en quelque sorte exilé dans des quartiers périphériques extrêmement anonymes oblitère toute démarche de participation sociale. Cela veut donc dire que le type d'intégration urbaine n'est pas seulement important pour ceux qui, à un moment donné, vivent dans un endroit donné, mais qu'il va conditionner les possibilités de participation ultérieure. Nous avons ainsi affaire à un double effet, l'un régissant la participation elle-même, l'autre conditionnant l'apprentissage de la participation.

En conclusion, il nous paraît que tout plan de rénovation ou d'extension urbaine doit tenir compte des éléments suivants:

- La participation sociale (et spécialement la participation socio-politique) sera d'autant moins grande que les quartiers présenteront un caractère de monofonctionnalité (unique fonction de résidence par exemple);
- cette même participation sera d'autant moins prononcée que l'identification affective avec le quartier ou la localité dans son ensemble sera plus difficile: cette identification semble par ailleurs être en relation directe avec l'aspect urbanistique du quartier et de la localité (« pôles d'attraction », différenciation des sous-ensembles architecturaux, équipements collectifs, etc.);
- l'intégration des migrants sera d'autant plus lente, et en conséquence l'action collective réduite, que la localité conditionne les résidents à une sorte de retrait, de repliement sur la famille



ou les amis très proches : ce conditionnement sera d'autant plus fort que la vie de quartier sera plus faible et l'habitat plus anonyme.

La prise en considération de ces éléments ne nous semble pas simplement être une condition parmi d'autres d'une action collective essentielle à la santé d'un régime démocratique. Plus largement, la participation sociale conditionne partiellement l'adaptation psycho-sociologique des personnes : elle leur permet de trouver une identité en même temps que des points d'ancrage d'autant plus fondamentaux que l'on vit dans une société de masse. Là est l'enjeu de la participation, et c'est en ce sens que le rapport entre structure urbaine et participation sociale prend toute sa dimension.

## Les activités secondaires et tertiaires de Fribourg

par Hermann C. Hattemer

Cet article, consacré aux secteurs secondaires et tertiaires, devra nous permettre de définir quantitativement les activités économiques de la ville et de l'agglomération de Fribourg. Nous procéderons tout d'abord à un examen de la situation actuelle du secteur secondaire, qui se compose principalement de l'industrie et de la construction, ainsi que du secteur tertiaire, dont les branches les plus importantes sont le commerce, les banques, les assurances, les transports et autres services publics et privés. Ensuite, nous essaierons de prévoir l'évolution et les éventuels changements de localisation de ces activités dans la ville et l'agglomération de Fribourg.

## Caractéristiques économiques de la ville et de l'agglomération de Fribourg

En tant que capitale d'un canton traditionnellement agricole, Fribourg a toujours été le centre des activités secondaires et tertiaires. Quelle est exactement l'importance de ces activités par rapport à l'ensemble du canton, à quelle évolution ces activités de la ville de Fribourg sont-elles promises ?

En chiffres absolus, l'accroissement du nombre des emplois secondaires dans la ville de Fribourg dépasse celui des emplois tertiaires ; en chiffres relatifs, cependant, les services ont affiché une croissance supérieure à celle de l'industrie (+ 44,6 contre 43,5%). Il est intéressant de constater que l'évolution des emplois secondaires et tertiaires dans l'ensemble de l'agglomération ne suit pas exactement la même tendance. Comme c'est le cas pour la ville, l'augmentation du nombre des personnes occupées dans l'industrie a été plus marquée que celle qui a été observée dans les services, mais cet accroissement est plus considérable en valeur relative (+ 49,3 contre 43,5%), et il est surtout supérieur à l'augmentation des emplois tertiaires (+ 47,0%). Ainsi, les tendances suivantes se traduisent-elles, pour la ville, par un accroissement plus fort du nombre des employés du tertiaire, et pour l'agglomération, par une croissance plus marquée des effectifs occupés dans le secteur secondaire.

Si l'on établit un rapport entre le nombre de personnes employées dans l'industrie et dans les services de la ville et de l'agglomération et celui des personnes occupées dans ces secteurs sur le plan cantonal, il ressort de ces chiffres que depuis 1955 la concentration de l'industrie cantonale

Personnes occupées dans le secteur secondaire et le secteur tertiaire de la ville et de l'agglomération de Fribourg 1955-1965

Année et évolution	Secondaire		Tertiaire	
	Ville	Agglomération	Ville	Agglomération
1955 . . . . .	7 062	7 561	5 089	5 272
1965 . . . . .	10 134	11 287	7 357	7 750
Accroissement absolu . . . . .	3 072	3 726	2 268	2 478
Accroissement relatif . . . . .	43,5%	49,3%	44,6%	47,0%

Source: Recensement fédéral des entreprises, 1955 et 1965

dans la ville de Fribourg s'est quelque peu affaiblie. Cependant, la concentration des activités cantonales du secteur tertiaire dans la ville de Fribourg s'est renforcée. Il faut noter que la concentration du secteur tertiaire est beaucoup plus prononcée que celle du secteur secondaire.

La régression relative du secteur secondaire de la ville de Fribourg est due au développement industriel de quelques centres de second rang, d'une part – il s'agit principalement des chefs-lieux de district – et à la disparition de terrains disponibles pour les constructions industrielles en ville, d'autre part. En ce qui concerne l'agglomération de Fribourg, on observe que la concentration s'est poursuivie aussi bien du côté de l'industrie que du côté des services.

La comparaison entre les chiffres de concentration «ville» et «agglomération» montre:

- que le secteur secondaire de la ville perd effectivement de l'importance, et cela surtout au profit des communes de banlieue, mais aussi des autres petits centres industriels du canton, et
- que le développement du secteur tertiaire de la ville se précise nettement.

Quelle est finalement la concentration des activités secondaires et tertiaires à l'intérieur de l'agglomération? Les chiffres relatifs aux personnes occupées dans la ville, par rapport au total des personnes employées dans l'agglomération, nous fournissent la réponse suivante:

	Secondaire	Tertiaire
1955	93,4%	96,5%
1965	89,8%	94,9%

Ce que les chiffres mentionnés plus haut laissaient entrevoir est maintenant confirmé, à savoir que la concentration qui touchait avant tout des activités du secteur secondaire, mais également des activités du tertiaire dans le centre urbain

diminue au profit d'une zone élargie, c'est-à-dire de l'agglomération de Fribourg.

#### Structure du secondaire et du tertiaire

Après avoir constaté que la ville et l'agglomération de Fribourg représentent de loin la plus forte concentration d'activités secondaires et tertiaires cantonales, il faut examiner rapidement la structure de ces deux secteurs:

- la structure du secteur secondaire et du secteur tertiaire au niveau du canton se compare défavorablement avec la moyenne de cette structure en Suisse;
- la structure industrielle de la ville et de l'agglomération est avantagée par rapport à la structure moyenne du canton, et cela essentiellement grâce à la forte représentation des branches suivantes: alimentation (29,1%), papier (94,6%), chimie (62,9%), métallurgie (53,4%) et machines (36,1%) (1);
- la structure tertiaire de la ville et de l'agglomération est plus favorablement constituée que la structure moyenne du canton; cela est dû notamment à l'importance que revêtent les branches suivantes: commerce, banques, assurances, transports, hôtellerie et enseignement.

#### Tendance d'évolution future de l'économie de la ville et de l'agglomération

Au cours de ces dernières années, on a pu observer un revirement particulièrement caractéristique de la situation en ce qui concerne l'évolution du nombre d'ouvriers de l'industrie dans la ville de Fribourg. En effet, jusqu'en 1966, ce nombre ne cessait d'augmenter (4329 ouvriers en 1966).

(1) Ces pourcentages représentent le nombre d'ouvriers occupés dans les entreprises industrielles des districts Ville et Sarine par rapport au nombre total d'ouvriers employés dans les entreprises industrielles du canton (source: Département de l'Industrie et du Commerce du canton de Fribourg).

Concentration des activités secondaires et tertiaires dans la ville et l'agglomération de Fribourg, par rapport à l'ensemble du canton, pour les années 1955 et 1965

Année	Secondaire		Tertiaire	
	Ville	Agglomération	Ville	Agglomération
1955	35,7%	38,2%	44,5%	46,1%
1965	34,4%	38,4%	46,4%	48,9%

Source: Recensement fédéral des entreprises, 1955 et 1965

Mais à partir de cette année le nombre d'ouvriers de l'industrie a diminué dans le territoire urbain (4026 ouvriers en 1969). Du fait que les zones destinées à l'industrie dans le périmètre de la ville sont entièrement occupées et qu'il n'existe plus de terrains industriels disponibles, les entreprises désireuses de s'agrandir ou de s'établir à Fribourg ont été obligées de se tourner vers d'autres régions pour réaliser leurs projets. Les chiffres relatifs au marché de l'emploi montrent encore une fois que ce sont avant tout les communes les plus proches de la capitale, c'est-à-dire celles qui font partie de l'agglomération, qui ont tiré profit de cette évolution.

On peut s'attendre à un affaiblissement du secteur secondaire de la ville de Fribourg, voire à sa stagnation, non seulement en valeur relative, mais aussi en valeur absolue. La possibilité de nouvelles installations industrielles dans le centre doit être écartée, les zones industrielles aménagées et équipées à l'extérieur de la ville offrant à certaines entreprises, encore établies au centre de meilleures possibilités de développement et d'expansion.

Les terrains qui seraient libérés par une telle émigration d'entreprises industrielles pourront alors être transformés soit en zones d'habitation ou de parcs, soit être affectés à des activités qui font partie du secteur tertiaire. Celles-ci en général ont besoin de s'établir au centre même d'une ville; elles y trouvent les conditions nécessaires à leur existence et ne peuvent de ce fait pas être aisément décentralisées. Nous pensons en particulier aux banques, assurances, PTT, à certains secteurs de transports, à l'administration de l'Etat, à l'hôtellerie et de nombreuses activités de loisir. Il est vraisemblable, dès lors, que l'on assistera dans la ville de Fribourg à une croissance continue du secteur tertiaire, aussi bien en valeur relative qu'en valeur absolue.

#### *Evolution des communes périphériques*

L'évolution des activités secondaires et tertiaires dans l'ensemble de l'agglomération de Fribourg sera le corollaire de celle de la cité. En d'autres termes, le secteur secondaire connaîtra un développement soutenu et plus considérable en valeur relative que celui du secteur tertiaire.

Ce déplacement est lié à l'état de développement économique d'une région, ainsi qu'à la croissance d'une ville. En effet, l'industrie recherche en général une situation centrale, car elle y trouve normalement les équipements et les services dont elle a besoin pour l'exercice de son activité. Cela s'applique également à Fribourg et explique pourquoi la migration des entreprises a commencé relativement tard. Etant donné le faible degré d'industrialisation du canton, il est normal que la ville de Fribourg soit l'objet d'une préférence de la part d'entreprises qui voulaient venir s'installer sur le sol fribourgeois. Aujourd'hui et pour les années à venir, le cas de la ville de Fribourg est spécial et le restera en ce sens qu'un centre de culture de l'importance de Fribourg est aussi centre industriel. Ce fait ne s'observe pratiquement plus que dans de petites villes suisses, alors que les grandes villes sont caractérisées par la division entre centre culturel et centre industriel, ainsi que le montre l'exemple de Berne/Bienne ou de Lausanne/Renens. En général, la relation suivante est valable: plus une ville s'étend, plus son caractère de centre s'affirme, et plus la part de l'industrie s'y affaiblit. Il paraît donc logique de prévoir une évolution analogue en ce qui concerne la ville de Fribourg, et il faudrait absolument en tenir compte en matière d'aménagement du territoire.

#### **Fribourg – un cas particulier ?**

Au vu des résultats de notre analyse, on peut conclure que la ville de Fribourg ne constitue nullement un cas particulier en ce qui concerne son développement économique, notamment celui de ses activités secondaires et tertiaires. Sa seule particularité réside peut-être dans le fait que l'évolution qui la caractérise actuellement intervient avec un certain retard par rapport à d'autres villes suisses de moyenne importance.

En fin de compte, cette situation, négative à première vue, pourra être un facteur favorable en matière d'aménagement du territoire, car l'on sait déjà, vu l'expérience faite par d'autres villes, à quelle évolution il faut s'attendre à Fribourg et l'on pourra, dès maintenant, agir en conséquence. Entre autres choses, cela signifie qu'il faut établir les plans des infrastructures en relation avec la

création de zones industrielles bien aménagées et équipées dans les communes périphériques de l'agglomération.

En outre, il faudra prévoir les équipements ainsi que les services qui seront nécessaires à l'expansion du secteur tertiaire urbain. Mais avant de se lancer dans de telles actions, il faut naturellement que les autorités responsables aient fait un

choix quant aux activités économiques qu'elles aimeraient conserver, attirer ou reloger, soit au centre, ou à la périphérie de l'agglomération de Fribourg. Afin de diriger l'évolution plutôt que de la subir, les autorités devront prendre les mesures qui s'imposent pour établir un plan de développement à long terme concernant les activités économiques de la ville et de l'agglomération de Fribourg.

## DES FAITS DES FAITS DES FAITS DES FAITS DES FAITS

### Sur l'Eurotel

#### Le droit à l'information

Il faut le dire, le droit à l'information est contesté à Fribourg. Au nombre des contestataires, des hommes qui veulent maintenir un voile pudique sur leurs affaires.

L'EUROTEL en donne un exemple: que notre quotidien fribourgeois, LA LIBERTE, ait pratiqué l'information la plus ouverte, donnant la possibilité de s'exprimer à la fois aux partisans et aux adversaires du projet, ne fait assurément pas l'affaire de tout le monde.

A preuve, la réaction vertueusement indignée de l'organisation EUROTEL aux questions pertinentes posées par François GROSS dans son article du 24.12.71 (soulevant, rappelons-le, la question de savoir si «le Conseil communal est en mesure de garantir qu'il ne prête pas la main à une opération qui serait incontestablement touristique mais pourrait être aussi prétexte à évasion fiscale et à violation de la «lex von MOOS»). Après la parution de l'article du rédacteur en chef de LA LIBERTE, et surtout la reprise de ses questions par des journaux tels que le BUND et la NATIONAL ZEITUNG, l'organisation EUROTEL n'hésita pas à diffuser une circulaire en date du 11.1.72, à laquelle était jointe la photocopie d'une lettre adressée à François GROSS, EUROTEL s'indignait de rumeurs «mettant injustement en cause le sérieux de son Organisation» et s'en prenant au «promoteur de ces insinuations», le journal LA LIBERTE de Fribourg. Ajoutons que

dans la lettre adressée à François GROSS et signée de H. LEITNER, il était dit que:

*«Nous tenons également à préciser que l'Organisation Eurotel n'a donné et ne donnera jamais prétexte à une évasion fiscale quelconque et qu'elle n'a violé et ne violera jamais quelle loi que ce soit, la «lex von MOOS» y comprise.»*

Une affirmation aussi ferme et définitive est à mettre en parallèle avec la phrase tirée d'une offre de l'EUROTEL datée du 24.9.71 et signée également H. LEITNER:

*«Le fait qu'en Suisse l'achat d'une unité-chambre EUROTEL peut se faire aussi de façon anonyme, est d'une importance décisive pour bien des souscripteurs. En effet, l'anonymité offre des avantages considérables au point de vue fiscal, frais d'enregistrement, etc. Consultez-nous à ce sujet, nous vous conseillerons volontiers.»*

Au vu de propos aussi contradictoires, la conclusion de l'article de François GROSS nous paraît pleinement justifiée:

*«Il est normal que les pouvoirs publics aient à cœur le développement touristique de la région dont ils ont la charge, ils doivent veiller à ne pas favoriser la construction de logements spéculatifs destinés à des habitants qui ne cherchent pas seulement, en venant à Fribourg, à jouir de la vue sur les Préalpes.»*

En un temps où la presse traverse une grave crise et est soumise à des pressions toujours plus fortes, l'esprit d'indépendance témoigné par François GROSS est un acte indéniable de courage journalistique.

## Défendre l'intérêt public

A la veille de notre débat de la Grenette, nous affirmions: «le poids de l'opinion publique doit s'exercer dans le sens d'un renforcement du rôle des autorités, rôle de protecteur des intérêts généraux des citoyens, alors qu'elles sont parfois tentées d'abdiquer ce rôle de défenseur du bien commun sous la pression d'intérêts particuliers.»

Voyons ce qu'il en est dans le cas du projet d'EUROTEL aux Grand-Places.

Dans la situation présente, en l'absence d'un plan d'aménagement dûment approuvé, la construction d'un bâtiment de cette importance (quatre fois le volume de la tour de la cathédrale...) n'est possible que si le Conseil d'Etat accorde une dérogation, selon l'art. 20 de la Loi sur les constructions: «si des circonstances spéciales le justifient, notamment pour la construction d'un hôpital, d'une école, d'un hôtel, d'une fabrique». Rappelons simplement, que, en ce qui concerne le projet d'EUROTEL, pour plus de la moitié de cette tour, il ne s'agit pas d'hôtel, mais de bureaux et d'appartements de luxe.

En ce qui concerne les terrains, rappelons également que la Commune cède des terrains aux Grand-Places, sous la forme d'un échange: 2300 m<sup>2</sup> environ du domaine public contre les 470 m<sup>2</sup> de l'ancien hôtel de l'Aigle Noir. A ce sujet, le message du Conseil Communal du 14.1.70 précise: «Il faut admettre que la valeur du terrain des Grand-Places est supérieure à celle de l'Aigle Noir. Il s'agit là de la contribution de la Ville à l'implantation d'un hôtel qui permettra une relance du tourisme.»

Tout ceci est donc bien clair: la collectivité consent un sacrifice pour faciliter la réalisation de l'EUROTEL.

Dès lors, il est extrêmement intéressant de constater que le projet d'EUROTEL va s'étendre non seulement sur les terrains cédés à perte par la commune mais également sur des parcelles d'une contenance de 1362 m<sup>2</sup> qui sont la propriété de MM. Otto BAECHLER, Charles JAQUET, Franz HAYOZ et Armand GRANDJEAN. A noter que deux d'entre eux sont membres de la Commission d'urbanisme.

Si l'on ajoute que le susdit message du Conseil Communal indique qu'il a «déjà été abordé par un groupe immobilier, représenté par Monsieur Otto BAECHLER, architecte, à Fribourg, qui est prêt à acquérir le terrain de l'Aigle Noir pour un prix à débattre, et qui entend y construire des bâtiments locatifs», à l'évidence des questions se posent, à commencer par celle de l'intérêt public.

## Pour la petite histoire

Il est bon de se remémorer que ces terrains aux mains de privés sont tout ce qui subsiste du projet dit «fribourgeois» d'Hôtel des Grand-Places, dont les plans furent mis à l'enquête en date du 26 mars 1964. Voici ce qu'en disait à l'époque, avec sa verve coutumière, Marc WAEBER dans l'INDICATEUR:

«... il reste à vous expliquer pourquoi le café et la halle de gymnastique des Grand-Places vont peut-être disparaître.

C'est parce que le Conseil communal semble être soudain animé de la volonté de faire sortir de terre dans un avenir assez proche le fameux hôtel des Grand-Places dont on parle depuis trois ou quatre ans et dont la création est indispensable si l'on veut être en mesure de loger les touristes qu'on aimerait voir s'arrêter à Fribourg.

C'est, je crois, la Société de Développement de Fribourg qui a présenté le premier projet d'hôtel aux Grand-Places.

Et c'est un groupement financier bâlois, propriétaire du terrain où sont actuellement les garages de l'entreprise de transports Zumwald, qui s'est déclaré prêt à réaliser ce projet.

Puis un groupe fribourgeois est venu se greffer sur le circuit en présentant, lui aussi, un projet.

Le Conseil communal a longuement hésité. Cela n'a rien de surprenant, ni de nouveau.

Il ne savait pas s'il fallait laisser faire les Bâlois qui avaient du terrain et de l'argent, ou donner la préférence aux Fribourgeois qui avaient essentiellement des idées.

Et puis, ces temps derniers, la situation a évolué en ce sens que les Bâlois, à ce qu'on sait, auraient accepté de céder leurs droits aux Fribourgeois, à la condition, bien sûr, que ceux-ci soient d'accord de payer ces droits.

C'est là que le Conseil communal est intervenu.

### *Energiquement.*

*Et qu'il a fixé des délais pour liquider cette affaire.*

*Il a demandé au Conseil général toutes les autorisations dont il avait besoin pour traiter avec les Bâlois ou les Fribourgeois. Et le Conseil général a accordé ces autorisations. Notez que s'il ne l'avait pas fait, ça n'aurait rien changé. Mais la question n'est pas là.*

*Elle réside dans le fait que si l'hôtel se construit, le café et la halle de gym des Grand-Places disparaissent.*

*C'est la raison pour laquelle on vous recommande chaleureusement, en admettant que le Conseil communal puisse en l'occurrence passer des paroles aux actes, de jeter un dernier regard amical à ce café des Grand-Places, à cette halle de gym des Grand-Places, où tout Fribourgeois a passé quelques belles heures de sa jeunesse et de son âge mûr.»*

Cela se passait donc en 1964. Et, pendant six ans, il ne s'est plus rien passé. Ce qui veut dire que le seul résultat du projet dit fribourgeois a été de «torpiller» le projet bâlois.

Ce qui ne manque pas de saveur si l'on pense aux attaques qui ont été portées ces temps derniers contre la Société d'Art Public et Pro Fribourg, ces pelés, ces galeux, «qui ne se font entendre que lorsqu'il s'agit de décourager des initiatives, des idées, des projets»...

## Sur le plan d'aménagement

### **Plus d'échappatoire possible**

Un mérite évident de l'affaire EUROTEL aura été de faire toute la lumière sur le problème du plan d'aménagement de la ville de Fribourg. Un tel projet démontre en effet la nécessité d'un plan d'aménagement digne de ce nom, seul susceptible de garantir une utilisation rationnelle de l'espace urbain.

De cette nécessité, tout le monde semble bien convaincu. Le Syndic lui-même ne déclarait-il pas en 1969 déjà: «Où peut-on mieux qu'à Fribourg, où le terrain à bâtir devient rare sur le terri-

toire de la ville, comprendre la nécessité de cet aménagement?». Il reste des obstacles à surmonter. On s'interroge sur leur nature quand on lit l'attaque virulente lancée en date du 17 février par l'INDEPENDANT, contre les services de l'Edilité. Sous le titre «Comment on encourage à Fribourg la construction de logements!», le journal radical conte les vicissitudes endurées par un propriétaire voulant construire un immeuble locatif et conclut de cette façon: «Qui faut-il plaindre? Le propriétaire qui attend depuis bientôt trois ans ou la désinvolture de l'intendance d'un service de l'Edilité pour ne pas dire son incompetence. D'aucuns prétendent que certaines personnes n'ont plus leur place dans ce dicastère. Ont-elles tort?».

Ceci est tout de même symptomatique d'un certain climat.

Souhaitons que, dans un esprit de collégialité retrouvée, le Conseil communal soit en mesure d'aborder les grands problèmes dans le cadre d'une politique d'aménagement régional et qu'on ne craigne pas de recourir aux compétences et qu'on ne néglige pas l'aide financière du Canton et de la Confédération.

### **Des précédents**

Car il y a malheureusement de fâcheux précédents où l'on a adopté des solutions boiteuses ou à courte vue dont les contribuables fribourgeois ont finalement fait les frais.

Nous citerons deux exemples:

Le premier étant celui du bâtiment de l'Edilité, à la Grand-Rue. Cet immeuble de grande qualité architecturale fut restauré et transformé de telle façon par les services de l'Edilité voici quelques années, que la commune a dû se priver des subsides cantonaux et fédéraux, ce qui représente en tous cas environ 100 000 francs qui seront tombés à la charge des contribuables fribourgeois.

Le second est celui de l'usine à gaz. En 1966, Pro Fribourg, avait fermement pris position pour un raccordement au réseau gazier du Mittelland. La solution adoptée par la Commune était autarcique et autonome certes, mais strictement à l'échelle communale sans tenir aucun compte des besoins sur le plan régional. La solution du raccordement au Mittelland offrait elle la possibilité

d'être approvisionné en gaz naturel et de desservir au passage les zones industrielles de Morat et Courtepin.

Nous n'avions alors pas été convaincus par les affirmations du porte-parole communal qui, se « méfiant des plans à longue échéance », estimait qu'« à chaque génération suffit sa peine » et qu'en « faisant à moindre frais, on sera beaucoup plus à l'aise pour changer plus tard ».

Nous rappelons notre prise de position d'alors :

*« On ne fait guère d'économies qu'en matière de prévisions d'avenir et d'investissements, en se contentant d'une perspective d'une dizaine d'années mais en calculant cependant des amortissements sur 40 ans. »*

*Notre point de vue est que, pour une ville, particulièrement lorsqu'elle est dotée d'un taux de fiscalité élevé et guère plus riche pour autant, la politique à vue immédiate s'avérait souvent la plus coûteuse à longue échéance et que Fribourg n'a finalement pas les moyens de pratiquer une telle politique. »*

Preuve en est, quelques années plus tard, que nos prévisions étaient malheureusement fondées : Les ventes de gaz stationnaires en 1969, ont brusquement baissé de 8 % en 1970 (et même de 14 % par rapport aux prévisions budgétées). Résultat : il a fallu pour équilibrer les comptes rogner sur les amortissements de la nouvelle usine, ramenés en 1969 des 100 000 francs budgétés à Fr. 56 000 et en 1970 ramenés de 130 000 à 35 000 ! Parallèlement, l'indemnité d'utilisation du domaine public, initialement budgétée à Fr. 53 000.—, a été réduite en 1970 à Fr. 30 000.— et aux budgets 1971 et 1972 à Fr. 1 000.— seulement.

Qui fait les frais de l'opération, si ce n'est finalement les contribuables. Nous avons sur les bras une usine à gaz, verrue en pleine Vieille Ville, économiquement non rentable et de ce fait incapable de pratiquer des prix compétitifs, particulièrement en ce qui concerne le chauffage. Avec comme perspective, de devoir encore financer un raccordement futur au gaz naturel, ressource d'énergie non polluante de l'avenir. Et, de plus, nous serons les derniers servis, alors qu'avec le réseau du Mittelland, nous serions dès maintenant approvisionnés.

## En conclusion

### Une certaine collusion des notables ?

A la suite des affaires EUROTEL et plan d'aménagement, PRO FRIBOURG a subi des pressions et des menaces.

Voici, à titre d'illustration, ce qui est possible dans notre brave ville de Fribourg. Nous voulons parler du départ précipité de LA LIBERTE de Michel SUDAN. Aux yeux de l'administration du journal, son tort majeur serait d'avoir collaboré au « Rababou », journal de Carnaval édité par l'Association des intérêts de l'Auge, qui reproduisait une lettre de l'ambassadeur de Suisse en Iran adressée à Jean PLANCHEREL et retraçant les péripéties du voyage de la Landwehr à Persépolis. Pourtant, Hugo BAERISWYL, administrateur de l'imprimerie St-Paul, s'était lui-même offert à faire imprimer le « Rababou » sur les presses de Pérolles, connaissant l'esprit du journal et sachant que Michel SUDAN y collaborait. Et tout cela, après avoir encaissé les espèces sonnantes et trébuchantes que lui rapportait ce marché. Ainsi, suffirait-il d'un motif aussi futile et carnavalesque que de s'en prendre aux fanfaronnades de Pierre GLASSON pour encourir les foudres de St-Paul ?

Tant que Pierre GLASSON piquait de vertes colères et retirait la Landwehr du cortège de Carnaval, on pouvait encore sourire.

### Vers une communauté d'action

Face à la situation présente, PRO FRIBOURG qui collabore déjà avec la Société d'Art Public, est conscient de la nécessité de ne pas disperser les efforts. Nous mettons en conséquence sur pied une communauté d'action avec le Mouvement Populaire des Familles dans le domaine Habitat - Environnement - Aménagement. Dans l'immédiat, le problème du quartier d'Alt sera abordé.



Billets de chemin de fer, avions, bateaux



Croisières, voyages organisés

Une seule adresse:



**Agence de voyages de la  
Banque Populaire Suisse  
Fribourg**

Avenue de la Gare 4  
Téléphone (037) 2 73 25

**CHANGE** aux meilleures conditions

**TRAVELERS CHEQUES**