Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1996)

Heft: 2

Artikel: Les infrastructures comme facteur de développement

Autor: Currat, Roger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957468

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les infrastructures comme facteur de développement

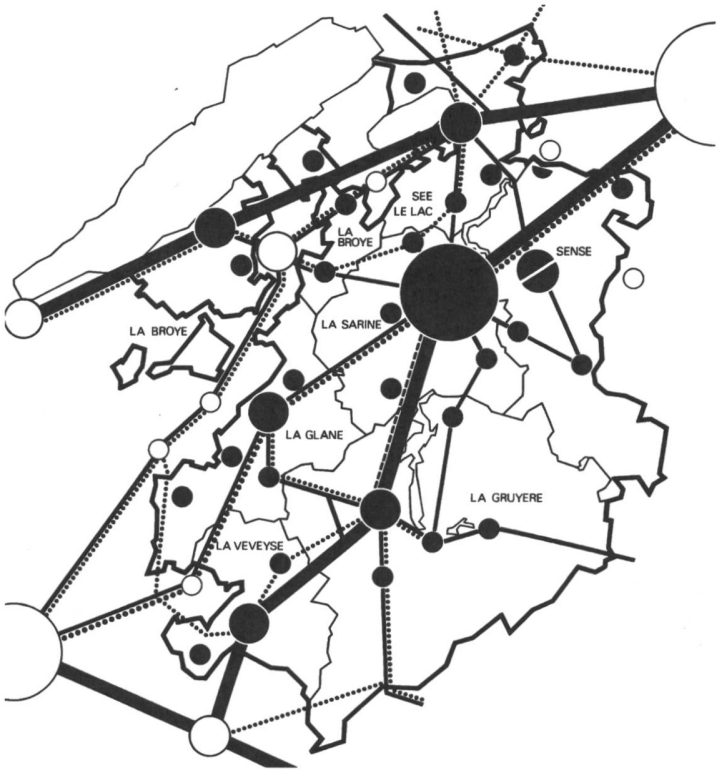


Schéma général de la structure urbaine selon la politique d'aménagement cantonale de la «décentralisation concentrée»

▶ **Roger Currat**

Précisons d'emblée la portée de notre propos: dans un Etat fédéral comme la Suisse, nous ne sommes guère accoutumés à raisonner en termes de grands travaux d'infrastructures. Quand la Confédération en prend le risque (par exemple, en matière de transports, avec les nouvelles transversales ferroviaires/NTF, Rail 2000, nouvelles lignes ferroviaires alpines/NLFA) - et même avec l'assentiment populaire - elle se trouve dans la situation de la maîtresse de maison qui sort de son four un soufflé magnifique qui tombe piteusement lorsque les convives se mettent à table.

Au mieux, c'est à l'échelle d'un canton que l'on peut juger de l'effet des infrastructures comme facteur de développement. A cet égard, l'expérience du canton de Fribourg en matière d'énergie, de transports, ou de formation et de recherche, est intéressante à observer, avec le recul du temps.

▶ Roger Currat, urbaniste FUS, 1474 Châbles/FR

La mise en place de trois infrastructures fondamentales

Les conditions politiques d'une conversion économique

Bien que le canton de Fribourg ait amorcé son essor économique à la fin du XIXè siècle (création d'entreprises d'électrification, de lignes ferroviaires, dont la ligne principale, Lausanne – Berne passant par Fribourg, fondation de l'Université), les implantations industrielles restent relativement modestes, à l'échelle de la Ville de Fribourg, qui les localisent sur le plateau de Pérolles nouvellement aménagé. Dans presque tout le reste du canton, ce sont les activités agricoles qui prédominent, dans un grand nombre de villages essentiellement ruraux. Ceux-ci dépendent de gros bourgs médiévaux, chefs-lieux de district qui offrent un premier niveau de services à caractère urbain.

Avec la fin de la guerre 39-45 et la longue période de mobilisation générale, on note un changement des mentalités dû en partie à ce vaste brassage social. En outre, la concentration des exploitations agricoles, souvent de petites tailles, amplifie l'exode rural et l'émigration devient inquiétante. La population s'inquiète que son niveau de vie soit sensiblement inférieur à la moyenne nationale. Partiellement renouvelé en 1946, le Conseil d'Etat adopte quelques mesures à partir de 1950 et, en se voyant confier le Département de l'industrie, du commerce et de l'artisanat, M. Paul Torche, homme politique dynamique, donne une impulsion résolue et soutenue à l'essor économique indispensable. Neuf ans plus tard, trois économistes fribourgeois pouvait publier l'ouvrage: "Fribourg, une économie en expansion", acte de foi en l'avenir qui analysait pertinemment les résultats déjà obtenus.

L'énergie

La production et la distribution de l'énergie ont été les premières conditions à remplir pour assurer le développement industriel. En 1915, une loi consacre le regroupement de trois entreprises de

production d'énergie en créant les Entreprises électriques fribourgeoises (EEF), régie d'Etat dont l'objet est l'exploitation rationnelle et le développement des forces électriques, ce qui impliquait que son activité s'étende à l'ensemble du canton. Dès la fin de la guerre, une nouvelle génération de barrages s'ajoute ou remplace les installations primitives: Rossens-Hauterive, terminé en 1948, Schiffenen terminé en 1964, Lessoc, inauguré en 1973.
Outre l'apport énergétique considérable de ces ouvrages, la création du lac de Schiffenen (487 ha) et surtout du lac de la Gruyère (954 ha) offre deux nouveaux paysages lacustres au nord et au centre du canton.
Enfin, la nouvelle loi cantonale sur les EEF, en 1950, donne la possibilité à la Régie de s'intéresser à des entreprises favorisant le développement industriel, disposition encore élargie en 1972 dans le sens d'un appui plus général au développement économique du canton.

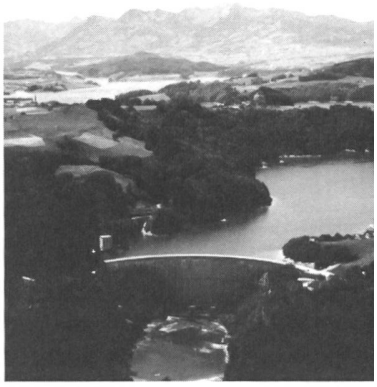
Transports
Sitôt après la guerre, une autre catégorie d'infrastructures constituant un facteur essentiel de développement allait requérir l'attention des autorités fribourgeoises: celle des transports. Notamment, dans un canton à relativement faible densité démographique avec une population assez largement disséminée, l'amélioration d'un réseau routier cantonal, en partie obsolète, ne correspondant plus aux besoins engendrés par l'augmentation de la mobilité et du parc automobile, s'imposait.
Pour son réseau routier cantonal, l'Etat a favorisé la liaison entre la ville de Fribourg et les chefs-lieux de districts, selon le principe proclamé de la décentralisation concentrée de l'urbanisation. Encore fallait-il connecter ce réseau aux centres urbains des cantons voisins.
Avec la loi fédérale sur les routes nationales (LRN-1960), le canton de Fribourg se trouvait concerné par deux axes longitudinaux parallèles du réseau autoroutier projeté sur l'ensemble du pays: La RN1, axe principal de 1ère classe St-Margrethen-Zurich-Berne-Lausanne-Genève, délaissant la ville de Fribourg, ne desservait le canton que marginalement à Morat et à Estavayer, alors que l'axe majeur du canton - Berne - Fribourg - Bulle - Châtel-St-Denis (RN 12) - n'était qu'une autoroute de 3ème classe. Motivé par une raison majeure d'aménagement du son territoire cantonal, le canton entreprit un effort considérable pour obtenir que la RN 12 entre Berne et Vevey, seule artère desservant correctement l'agglomération fribourgeoise, soit non seulement promue en autoroute de 2ème classe, mais que la priorité d'exécution lui soit donnée sur la RN 1, ce qui permettrait d'irriguer la région de la Gruyère et de la Veveyse, mal desservie par le rail. Cette décision a été bénéfique tant pour l'agglomération de Fribourg que pour celle de Bulle, de même que pour Guin au nord et Châtel-St-Denis au sud. Ouverte dans sa totalité en 1981, la RN 12 aura précédé de 20 ans l'ouverture complète de la RN 1.

Formation et recherche
Bien que l'impact physique soit moindre que celui découlant de la production d'énergie ou des réseaux de transports, on ne saurait négliger l'importance de l'Université de Fribourg comme atout du développement cantonal. Fondée à la fin du siècle passé au fond de Pérolles, elle s'affirme dans les années 40 dans son nouveau site de Miséricorde, au coeur de la Ville, pour abriter les facultés de théologie, de droit et de sciences économiques. Au début des années 60, elle offre dans de nouveaux bâtiments du plateau de Pérolles de spacieux locaux permettant de développer la faculté des sciences, à l'étroit dans les bâtiments existants depuis le début du siècle. L'enseignement et la recherche dans les nouveaux instituts de physique et de chimie a constitué un attrait certain pour de nouvelles entreprises venant de Suisse alémanique.

L'aménagement du territoire

Même si leur amour-propre peut en souffrir, les aménagistes doivent convenir que l'aménagement du territoire joue le rôle ingrat de tirer les conséquences du développement économique. A l'échelle suisse, on n'aime guère ce que les Français appellent les "aménageurs": hommes politiques et grands commis de l'Etat façonnant l'espace dans une perspective stratégique; on préfère les aménagistes qui se cantonnent dans un rôle de gestion au jour le jour.
Le canton de Fribourg n'échappe pas à la règle, même s'il faut relever que la mise en place d'une politique efficace de développement, dans les années 70, a privilégié une approche pluridisciplinaire de l'aménagement.
La constitution d'un groupe d'étude et de travail pour l'aménagement cantonal (GETAC), en 1964, sur l'initiative de deux bureaux privés d'architectes et d'urbanistes, a permis une réflexion approfondie entre des représentants de l'autorité cantonale, de l'Université et de l'économie. Elle devait aboutir en 1968 à la reconnaissance formelle du GETAC par le Conseil d'Etat au titre de Commission consultative cantonale pour l'aménagement du territoire, prévue par la loi sur les constructions de 1962, qui fut présidée pendant une bonne quinzaine d'années par M. André Marro, Directeur des EEF.
En 1971, le Conseil d'Etat, qui venait de créer un Office de développement économique de l'Etat de Fribourg (ODEF) se dotait également d'un Office cantonal de l'aménagement du territoire (OCAT). Ici commence une autre histoire, qu'il appartiendra à d'autres de raconter... ■

Lac de la Gruyère – Entreprises électriques fribourgeoises



Die Infrastruktur als Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung
Am besten lassen sich die Auswirkungen der Infrastruktur als Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung auf kantonaler Ebene beurteilen. In dieser Beziehung ist es interessant, die Erfahrungen des Kantons Freiburg bezüglich Energie, Verkehr, Ausbildung und Forschung aus zeitlicher Distanz zu betrachten. Auch wenn die Selbstachtung darunter leidet, müssen die Raumplaner zugeben, dass die Raumplanung die undankbare Rolle, mit den Folgen der ökonomischen Entwicklung fertig zu werden, zu übernehmen hat. Auch für den Kanton Freiburg gilt die Regel, unsystematisch und spontan entscheiden zu müssen, wobei einzuräumen ist, dass die Einführung einer wirksamen Entwicklungspolitik in den 70er Jahren pluridisziplinäre Ansätze zur Raumplanung gefördert hat.