**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 15 (1958)

**Heft:** 1

**Artikel:** L'urbanisme à Fribourg

**Autor:** Vicaire, M.H.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-783358

**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:** 10.07.2025

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

Januar/Februar 15. Jahrgang Nr. 1

# Plan Landesplanung

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen

Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung · Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz · Offizielles Organ des Internationalen Bundes der Landschaftsarchitekten (IFLA) Erscheint 6mal jährlich

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: H. Aregger, Stauffacherstrasse 147, Zürich 3, Telephon (051) 23 88 21
Redaktions-Sekretariat: Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Telephon (051) 56 88 78

## Assemblée du groupe fribourgeois A.S.P.A.N.

Samedi 30 novembre 1957, le groupe fribourgeois de l'Association suisse du plan d'aménagement national organisa son assemblée générale à la salle de la Maison de Justice à Fribourg.

Monsieur le président L. Desbiolles, ingénieur cantonal, eut le plaisir de saluer MM. C. Genoud et J. Python, conseillers d'Etat, M. Roulin, président de la commission des routes du Grand Conseil, et M. Peter, délégué du groupe régional de Berne.

Après lecture du dernier procès-verbal par le secrétaire M. P. Gerber, architecte, Monsieur le Président présenta à l'assemblée son rapport annuel. Il nota que le groupe compte déjà dix ans d'activité féconde.

Les travaux auxquels le groupe fribourgeois a participé sont multiples et variés: Plans d'aménagement locaux, questions routières, pollution des eaux, études et conférences sur les immeubles tours, questions juridiques, problèmes d'urbanisme et d'industrialisation, situation particulière de l'agriculture.

Monsieur le Président évoque avec plaisir l'entrée du canton de Fribourg et de la ville de Morat dans l'association. Il termine son rapport en donnant quelques précisions au sujet des travaux de la section de la Suisse occidentale et du bureau central qui poursuivent les mêmes buts, dans un cadre plus vastes.

La présentation du bilan 1956/57 et du budget 1958/59 ne donnent lieu à aucune observation. L'assemblée maintient aussi la confiance au comité en charge qui est formé comme suit: M. L. Desbiolles, président; M. A. Weber, vice-président; M. P. Gerber, secrétaire-caissier; MM. H. Gicot et A. Marro, membres. Vérificateurs des comptes MM. P. Brasey et P. de Techtermann.

Le programme de travail retient ensuite l'attention de l'assemblée: continuation des tâches entreprises, et en plus: étude du problème de la protection des sites, collaboration à la revision des lois cantonales concernant des problèmes d'urbanisme, maintien et conservation des surfaces agricoles. Propagande en faveur des installations d'épuration des eaux usées, la navigation fluviale et autres travaux de ce genre.

Après une courte interruption, permettant aux invités de rejoindre les membres, Monsieur le Président a le privilège de présenter le Révérend Père Vicaire, professeur à l'Université, qui nous entretient d'un sujet toujours d'actualité.

## L'urbanisme à Fribourg

Par M.H. Vicaire, Rév. Père, Professeur à l'université, Fribourg

Une ville est un être vivant; un être humain. Elle possède sa nature propre, son visage, son tempérament. Elle se développe comme un corps animé, et connaît des crises de croissance, des maladies parfois mortelles. Quand elle est en pleine santé, dans la vigueur de son élan, elle possède ce rayonnement lumineux qui attire l'amour et qu'on appelle la beauté.

Mais ce vivant est collectif. Son corps est composé d'un site, de routes, de maisons, de paysage. Son esprit, son cœur et son âme, sont les hommes qui l'habitent et l'animent. Chacun travaille plus ou moins consciemment à cette œuvre commune. Mais de façon parfois bien divergente. Pour assurer l'équilibre de ces actions qui deviennent aisément anarchiques, la ville possède une tête, les autorités communales, avec tous les organes qui l'assistent. L'urbanisme est l'ensemble des idées et des actes par lesquels cette tête veille à l'épanouissement le plus harmonieux et le plus efficace de sa ville. En retraçant devant vous la réalité et les intentions de l'urbanisme à Fribourg, j'ai conscience de travailler, à mon humble niveau, celui d'un membre de la commission d'urbanisme, à l'épanouissement harmonieux de notre ville.

### *I. — La tradition urbaine*

a) *Le site*

Le jour de sa naissance, Fribourg a reçu une dot, un capital à peu près inaliénable et qui commande pour toujours la forme de sa beauté et les lois de son développement: je veux dire son site naturel avec les falaises et les boucles de la Sarine. Notons surtout trois constantes qui doivent inspirer l'urbanisme.

1° trait) *La variété des altitudes et des éléments.* A Fribourg, comme dit Jacques Thévoz, le paysage est toujours au dessus, ou en dessous. On domine et on est dominé. Or à ces différents étages correspond la différence des éléments du site: l'eau les verdures, les rochers, les maisons. Rien de moins monotone que Fribourg. La variété des quartiers est une règle qu'on a gardée jusqu'ici et qu'il faut conserver. Quant à la variété des altitudes, elle a donné à la ville une caractère ascendant qui s'achève dans l'élan de la tour de la cathédrale. Nouvelle indication pour les constructeurs de la ville: le jeu des verticales. Cependant que l'inégalité des niveaux exige de l'urbanisme un souci constant de trouver ou de maintenir inoccupées avec ténacité des vastes surfaces plates, indispensables à la détente.

2° trait) *La facilité du groupement en quartier.* L'exiguité et la complexité de terres libres dans le site a obligé la ville à se distribuer en quartiers cloisonnés, blottis dans les recoins du paysage au bord des eaux, des falaises, ou du vide. N'a-t-elle pas occupé tour à tour l'étroit plateau du bourg, la plage de l'Auge dans la boucle de la Sarine, l'étroit évasement au confluent du Gottéron, ou les prés en pente des Planches? De là ce caractère si frappant de la ville où tout forme coin, milieu fermé et personnalisé, où les maisons, comme les hommes et les enfants, vivent en communauté. Les nouvelles parties de la ville, Gambach, Pérolles, ont suivi cette loi du site. L'une des tâches les plus importantes de l'urbanisme, le regroupement en quartiers, s'en trouve singulièrement facilitée.

3° trait) *L'utilisation urbaine de la route.* Dans un site aussi compliqué, la route fut la clef de l'installation de la ville. Fribourg est d'ailleurs né du désir

d'accaparer militairement et économiquement un passage essentiel de la route sur la rivière. Aussi les portions et les embranchements de la route constituent-ils les matrices de la ville. C'est vrai pour l'Auge et le bourg, pour le Gottéron, les Planches et la Neuveville, pour les quartiers de la porte de Morat, des rues de Lausanne et de Romont, pour Pérolles, pour Beauregard, pour le Jura. C'est en train de se réaliser pour les accroissements de Fribourg vers Marly, vers Montcors et vers Givisiez. Tout le problème d'urbanisme est de veiller à l'*équilibre* très difficile des fonctions de *circulation* et d'*habitation* dans ces portions de routes. Il ne faut pas que la ville s'effile le long des axes donnant naissance à un quartier tout en longueur, dangereux, sans détente et coûteux à administrer. Il faut limiter l'allongement, donner toute l'épaisseur possible au quartier, en lui procurant un centre en dehors de la route.

C'est ce qu'ont réussi les bâtisseurs de Fribourg dont il faut manifester maintenant:

b) *L'idée urbaine originelle*

Plusieurs principes peuvent déterminer l'idée urbaine lors de la construction de toutes pièces d'une ville, comme ce fut le cas de Fribourg. Sécurité, communauté, circulation, habitation, etc. A Fribourg les principes qui guidèrent Berthold de Zaehringen, continuèrent d'inspirer les responsables de la ville jusqu'au XIX^e s. Le principe qui commanda tout, fut la fortification. Quel que fut le but de la fondation, il fallait assurer la sécurité de la ville et son efficacité militaire. Pendant sept siècles, la fortification a donc imposé à la ville des constantes nouvelles: limitant la surface à bâtir, imposant les accès et les circulations intérieures. Ces constantes ne faisaient que continuer celles du site, puisque la fortification est nécessairement modelée sur le site. Elle a imposé pendant sept siècles une discipline rigide à l'urbanisme fribourgeois et son influence demeure encore aujourd'hui très notable.

En même temps que le problème de la sécurité, le problème de la vie commune dominait les préoccupations des fondateurs de Fribourg et de leurs successeurs. Vie commerçante, vie politique, vie religieuse, cela suppose des centres d'activités et des accès. Les Zaehringen avaient à ce sujet des traditions très fortes. Leurs villes étaient construites autant que possible sur deux axes, deux routes qui se croisaient à angle droit, assurant la circulation par les quatre entrées de la ville. L'axe principal, plus large, servait de marché. Sur le côté de cet axe, une place était réservée à l'église avec son cimetière et à la maison de justice. Le site de Fribourg ne permettant que deux accès, on ne pouvait avoir qu'un seul axe, siège du marché, près duquel une place triangulaire reçut l'église, la maison de justice. Tel fut le bourg avec la grand-rue et Saint-Nicolas et l'ancienne maison de la ville. Sur ce type se constituèrent progressivement les autres quartiers autour des tronçons de routes qui leur servaient de base.

Le souci du confortable dans l'habitation subordonné à celui de la sécurité et de l'utilité, ne joua qu'un rôle secondaire à Fribourg. Il s'exprima d'ailleurs tout autrement que de nos jours. Nous voulons de l'air, du soleil, une vue agréable, l'indépendance vis-à-vis des voisins... on cherchait jadis avant tout à éviter l'insécurité, l'isolement, le vent et le soleil. Aussi ne craignait-on pas d'entasser les maisons, de mettre au nord les pièces principales, de les ouvrir sur de minuscules ruelles. Si les chésaux ou lotissements primitifs de Fribourg étaient d'une largeur remarquable (60 pieds), ils ne tardèrent pas à être subdivisés. La rue fut très vite bordée par des façades contigues. Aussi les logis de la plus grande partie de Fribourg au cours du moyen âge nous paraîtraient-ils assez peu confortables.

c) *Les moyens d'action de la ville*

Pour réaliser leurs intentions urbaines, les autorités de la ville disposaient de moyens puissants. Le système complexe de la propriété à l'âge féodal réservait au magistrat de grands moyens d'intervention. Les lots de construction, ou chésaux, n'étaient pas donnés en pleine propriété, mais contre un «cens» de 12 deniers qui réservait ainsi à la ville un droit d'intervention dont elle savait user pour raison de sécurité par exemple. Au reste le droit urbain — dont la Handfeste formait la base — précisait quelques règles sur les édifices: sur la construction des caves et celliers par exemple. Le système classique des villes zaehringiennes, qui orientait le faîte des toits parallèlement à la rue, assurait mieux la défense contre l'incendie, en interrompant régulièrement la ligne des maisons par les murs des pignons.

Cependant la ville s'occupait elle-même de la construction ou modification des édifices publics (dont l'église), des murailles, des rues et chemins, des fontaines, des égoûts (le ruisseau de ville). Un magistrat, le *baumeister*, qu'on appellerait à l'époque moderne «le Surintendant des bâtiments de Messeigneurs», avait le soin de l'ensemble de ces travaux dans la ville comme dans le pays. Jusqu'au début du XV^e s., l'urbanisme se signala surtout à Fribourg par l'extension de la ville qu'on réalisa en portant plus loin les murailles (ca. 1224, 1253-54, 1280-1330, 1392, 1380-1414). A partir de 1414, la stabilité de la ville, à l'intérieur de murailles désormais immuables jusqu'en 1848, n'empêche pas un travail intérieur d'urbanisme; spécialement la construction de grands édifices et la construction de places nouvelles, nécessaires aux marchés. C'est à la veille de la révolution que la place Notre-Dame acheva de prendre sa figure et qu'on commença, par l'installation du marché au poisson, cette série de paliers et d'escaliers monumentaux qui devaient monter des Cordeliers jusqu'à la place du collège. Grands travaux d'embellissement qui restaient dans la ligne des traditions de l'urbanisme fribourgeois primitif.

d) *Discipline privée*

L'incessant travail privé dans les maisons bourgeoises (on passa des toits de chacume aux toits de tuiles (XV^e s.); des maisons de bois aux maisons de pierre; puis des façades gothiques aux façades modernes) gardait lui aussi une grande continuité.

Les disciplines inéluctables imposées par le site, par les enceintes fortifiées, par l'alignement des routes génératrices, assuraient cette continuité. A cela s'ajoutait l'unité issue du petit nombre des matériaux, des procédés et des ateliers de construction disponibles, de la communauté des intentions et des idées. A la fin de l'Ancien régime, les familles patriciennes qui faisaient surtout bâtir fournissent également le personnel de l'oligarchie gouvernementale. Elles transmettaient de la sorte à la ville sur les plans public et privé le bénéfice du goût qui régnait dans les capitales européennes où les membres de ces familles avaient vécu au service étranger.

Toutes ces circonstances: ces disciplines inéluctables du site et de la fortification, la continuité des idées d'urbanisme depuis les origines, la communauté du goût et chez les particuliers et chez les magistrats expliquent la réussite urbaine incontestable de Fribourg à travers ses sept premiers siècles. En particulier la continuité et l'harmonie de ses traditions d'urbanisme. Tout allait changer à partir du XIX^e siècle.

## II. — *L'anarchie*

En 1799, Fribourg comptait 5100 habitants, c'est-à-dire 14 % de moins qu'en 1448. En trois siècles et demi, la population urbaine, loin de grandir, avait plutôt décru. On comprend la stabilité de la ville. En 1810, le retard était rattrapé. La population de la ville ne cessa de croître désormais d'une façon régulière, doublant aux environs de 1860. Après la fondation de l'Université, la croissance s'accélèra encore. La ville tripla en 1900. Quadrupla en 1910. En 1957, elle a sextuplé par rapport à 1799.

Or, en même temps que la population crevait le plafond qu'elle avait respecté depuis le XV^e s., la ville rompait ses barrières morales et physiques. En 1848, le régime radical fit tomber la barrière des murailles en décidant la démolition d'une partie des fortifications. On vit donc disparaître dans les années suivantes des portions importantes de

l'enceinte et des édifices militaires dont certains ne manquaient pas de beauté, la mauvaise tour, les portes du Jacquemard et de Romont, le Müggenturm devant le pont de Berne.

Cependant, le bouleversement des équipes gouvernementales après l'effacement de l'oligarchie et la montée de nouvelles classes sociales amenaient progressivement la ruine des anciennes traditions d'urbanisme. Les bourgeois du XIXe s., avec leur conception illimitée des droits de la propriété privée, ne voulaient plus supporter les disciplines collectives que l'industrialisation naissante à partir de 1870 attaquait à son tour avec ses vues étroitement utilitaires.

Il en résulta à travers tout le XIXe siècle et dans les premières décades du XXe une véritable anarchie urbaine qui est loin d'être surmontée. Si la ville ancienne à Fribourg a mieux résisté qu'en d'autres villes — comme Lausanne — il faut le dire, c'est uniquement parce que la lenteur de l'industrialisation et l'insuffisance des ressources n'ont pas permis de détruire et de construire en enlaidissant davantage.

Aussi longtemps que dura la ceinture de plus en plus étroite des remparts, on augmenta les capacités de logement de la ville en occupant les espaces libres, en construisant dans les cours des maisons, en divisant dans leur profondeur les longs ateliers de tisserands ou de tanneurs devenus inutiles — délimitant ainsi des chambres dont une bonne partie étaient aveugles et privées d'aération propre —, en crevant les toits pour y superposer des attiques et des mansardes dans le plus grand désordre.

Dans la seconde partie du siècle, cependant, quand on eut brisé les murailles, l'expansion de Fribourg se fit en dehors de la ville sur des terres totalement libres. Ce fut une chance incomparable. Qu'en fit-on? Aucun plan d'ensemble ne fut prévu. Les initiatives privées se donnèrent libre cours. Il y eut cependant quelques entreprises d'envergure et des réussites mêlées.

Ce fut le chemin de fer qui décida l'installation d'un premier quartier dans les nouvelles terres du nord-ouest. La grande entreprise du Berne-Fribourg-Lausanne, que le canton prit entièrement sur lui avec un courage remarquable, passionna l'opinion publique dès 1854. La compagnie se décida pour un tracé que l'ingénieur Stuckart avait dessiné dix ans auparavant. Ce fait entraîna la disparition d'une nouvelle portion des murailles et de la belle porte des étangs. La commune mit au concours en 1866 la nouvelle gare de Fribourg, qu'on construisit en 1871/72. On l'avait fixée au lieu dit Les Pilettes. A côté d'elle, un atelier de réparations 1863-1925), un garage de locomotives, plus loin une usine de construction de wagons à côté de laquelle s'éleva depuis 1871 d'énorme scierie de l'entreprise des Eaux et Forêts de l'ingénieur Ritter, provoquèrent la naissance d'un faubourg industriel entre les Pilettes et Pérolles. Ce faubourg devait être relié à la ville, d'après les projets primés au concours, par les prolongements de la rue de Romont et de la rue du Tir (alors appelée rue des Oies). Cette seconde voie, qui devait enjamber le haut du ravin de la gravière, eût été extrêmement heureuse. Elle ne se réalisa malheureusement jamais. Seule l'avenue de la Gare rattache le nouveau Fribourg à l'ancien, recueillant ainsi la presque totalité des véhicules qui traversent ou desservent la ville. L'un des principaux drames de la circulation fribourgeoise, l'embouteillage devant la gare, était inscrit dès 1872 dans cette situation qui devait être d'ailleurs singulièrement aggravée en 1926, lorsqu'avec l'approbation d'un expert Zurichois, on décida de reconstruire la gare cent mètres plus au nord, au plein centre de l'encombrement. En 1872, on ne s'occupa davantage d'établir les deux rues parallèles à la voie ferrée qui devaient la border, selon les projets adoptés, comme les quais bordent un fleuve. La route des arsenaux et l'avenue du Midi qu'on construisit plus tard ne réalisent aujourd'hui que la moitié de ce programme primitif. Autre cause d'embouteillage.

La fondation de l'Université en 1889 et son développement rapide obligea de rechercher un nouveau site pour les bâtiments, le local du Lycée prêté par Saint-Michel ne pouvant éternellement suffire. Lorsqu'on installa la Faculté des Sciences dans l'ancienne fabrique de wagons à Pérolles, on envisagea une voie de communication. C'est en 1898 qu'on commença de jeter d'énormes tas de terre, arrachés à la butte, en travers des ravins des Pilettes et de Pérolles. L'ingénieur cantonal Gremaud qui promut et soutint le projet avec ténacité se fût contenté d'une chaussée de 5 m. Georges Python voulut une chaussée de 14 m, et des trottoirs de 5 m chacun pour conduire à la nouvelle Université. C'est à cette circonstance qu'on dût l'ouverture d'une avenue qui commanda désormais la construction du quartier le plus moderne de Fribourg.

Depuis 1898 cependant, la *bourgeoisie* envisageait d'établir un quartier de villas dans ses propriétés du Gambach. Elle mit au concours puis adopta un plan précis de lotissement avec des normes et des servitudes soigneusement mesurées, avec ses voies d'accès et de circulation. Ainsi prit naissance un quartier heureusement conçu et très discipliné. Son seul défaut du point de vue de l'urbanisme est qu'il déploie sa cité *jardin* sur une vaste surface précisément contre la gare, c'est-à-dire une partie de la ville qui devrait être le centre de l'activité et par conséquent l'une des régions d'habitation les plus denses.

L'accumulation des maisons et des ateliers dans les quartiers de Beauregard et du Pré d'Altou tournant du XXe s.; l'occupation progressive du Schönberg, déboisé au XIXe s., furent tout autrement anarchiques. Elles aboutirent en plusieurs cas à des situations détestables du point de vue de l'habitation et de la circulation qu'on ne pourra plus corriger sans de grandes dépenses.

La commune, cependant, s'occupait de tracer une nouvelle voie de circulation très heureuse qui double depuis 1906 la route primitive de Lausanne-Romont, malheureusement sans parvenir jusqu'à la gare: la route des Alpes et la rue Saint-Pierre. Elle continuait d'autre part de lancer des ponts pour relier la ville aux diverses parties du canton: après les ponts de fil de fer de Zaehringen (1834), et du Gottéron (1840), après le pont de pierre de la Glâne (1854), le pont en béton de Pérolles (1924).

Au lendemain de la guerre de 1914 à 1918, on pouvait ainsi résumer la situation de l'urbanisme à Fribourg.

Au cours d'un peu plus d'un siècle, Fribourg avait plus que quadruplé, la ville ancienne avait été notablement endommagée dans son caractère urbain, dans la beauté de ses édifices et dans la qualité de ses habitations. Une ville nouvelle était née dans des terres entièrement vierges sans qu'on eût tiré un parti suffisant de cette chance. Les efforts de la ville en matière d'urbanisme s'étaient à peu près limitées à l'ouverture de voies de circulation et de ponts et cet effort était en partie réussi, si l'on excepte la région de la gare. Par contre la ville n'avait ni évité l'engorgement des quartiers anciens, ni contrôlé l'installation des quartiers nouveaux. Les réussites réelles en certains points n'étaient pas dues aux autorités communales, mais à des initiatives extrinsèques comme celles de la bourgeoisie à propos du Gambach.

C'est alors que la ville ébaucha, pour reprendre en main la situation, un effort qui ne tarda pas à s'intensifier.

### III. — *Le plan d'urbanisme*

L'histoire que nous venons de raconter montre avec évidence que si la commune a été visiblement inerte en face du développement spontané de sa ville entre 1800 et 1870, il n'en a pas été de même dans les 50 années suivantes. A partir de 1870, les Fribourgeois n'ont manqué ni d'idées, ni d'audace. Les projets les plus heureux parfois ont été exprimés. Mais la *continuité* par contre, a fait complètement défaut; c'est-à-dire finalement, l'*autorité;* gouverner c'est prévoir et vouloir avec persévérance. Pour cela il faut des idées, des principes et des instruments d'exécution exprimés dans des textes autoritaires.

#### a) *La législation*

Aussi l'élément le plus efficace de la reprise de l'urbanisme à Fribourg fut-il d'abord d'ordre législatif. Déjà la loi du

19 mai 1894 (revue en 1924) sur *les communes et paroisses* déclarait le droit des communes à contrôler toutes les constructions de leur territoire pour raison de solidité, d'alignement et d'esthétique et précisait leurs droits et leurs moyens d'intervention en la matière.

La *loi d'application du Code civil suisse* (1911), à son tour, apporta quelques précisions en matière de construction, sur les murs mitoyens, les distances, les ouvertures, les arbres et haies vives. Certains chiffres adoptés ne correspondent plus du tout, malheureusement, aux conditions actuelles de l'urbanisme et de la construction — en particulier le minimum de 2,70 m réclamé pour le droit de jour en bordure des fonds — et sont chaque année responsables de quelques constructions particulièrement dommageables, à l'hygiène et à la beauté de la ville.

Ce fut surtout la loi sur les routes du 24 février 1923 qui fit faire un pas en avant. Dans son article 59, elle imposait à tous les conseils communaux des villes du canton l'obligation *«dans le délai de trois années, d'établir un plan d'alignement des rues existantes, ainsi qu'un plan d'aménagement en vue de son extension et de la construction de nouvelles rues et quartiers»*. — *«Ces plans, ajoutait-elle, seront soumis au Conseil d'Etat pour approbation.»*

L'article 60 fixait le contenu du plan d'alignement (indications précises des places, promenades et voies publiques; répartition par zones des catégories de bâtiments; plan des canalisations principales; alignements des bâtiments). Les articles 61 à 65, la procédure d'approbation qui rend ce plan obligatoire. Les articles 66 à 74, les conséquences pour les constructions privées.

Le 19 mai 1933, d'autre part, l'Etat de Fribourg donna sa suprême approbation au *règlement sur les constructions* que la ville s'était donné l'année précédente. Une procédure détaillée concernant l'autorisation de bâtir, des règles précises sur l'esthétique des constructions, leur gabarit, leur sécurité, leur salubrité, le service de voirie, mettaient dans les mains de la commune, par l'intermédiaire de l'édilité, des armes pour contrôler les bâtiments d'habitation dans la ville.

Enfin la *Loi cantonale sur la police du feu et des constructions* de 1945, précisée par le règlement communal sur la même matière, en 1948, ajouta au règlement sur les constructions divers détails exigés par la sécurité.

b) *L'action d'urbanisme entre les deux guerres*

Pour répondre à la loi sur les routes, la commune mit au concours en 1925 un plan d'aménagement de la ville. Trois projets, œuvre d'architectes et géomètres du pays, furent primés à ce concours. Conformément aux préoccupations dominantes de l'édilité depuis le XIXe siècle, ces projets d'extension suscités par une *loi sur les routes* ne se préoccupaient à peu près que de tracer des voies nouvelles, ménager des accès ou des dégagements.

Mais le fait véritablement grave fut qu'aucun de ces projets primés ne reçut l'approbation de l'Etat qui pouvait seul leur donner valeur exécutive.

Le règlement sur les constructions, par contre, ayant valeur exécutive, se montra bienfaisant et régla par exemple avec assez d'efficacité le développement considérable du quartier de Pérolles et des quartiers qui naquirent à partir de 1945 au Jura, au chemin des cliniques, à la Vignettaz, à St-Barthélemy.

c) *L'urbanisme après 1945*

La fin de la seconde guerre mondiale, en effet, provoqua un accroissement considérable des problèmes de l'urbanisme.

La marée de la population connut une recrudescence. La construction s'amplifia considérablement, fouettée par la montée démographique, en même temps que par l'afflux de capitaux qui cherchaient à se mettre à l'abri dans les entreprises immobilières. D'un autre côté la circulation dans les rues, longtemps ralentie par la guerre, connut une reprise rapide et une montée en flèche, qui ne cesse de s'accentuer.

En outre, l'augmentation de la demande de terrain amena la ville sur une bonne partie de son périmètre à la limite de ses frontières, ce qui eut pour contre-coup d'augmenter la pression des intérêts privés sur les rares espaces libres qui restaient dans la ville: jardins, terrasses et bordure verte des ravins. Enfin, moins visibles, mais non moins pressants, les problèmes de l'alimentation en eau pure, de l'élimination des eaux usées et de la destruction des ordures devinrent tour à tour aigus.

On ne pouvait plus se borner à proposer des principes ou des solutions facultatives aux initiatives particulières, il fallait à tout prix diriger, si l'on ne voulait être débordé. Le chef de l'édilité sollicita et obtint en 1946 la collaboration d'une *commission d'urbanisme* dans laquelle le juriste, l'ingénieur l'historien, l'artiste, l'architecte et l'industriel s'unirent pour examiner avec les responsables de la commune les multiples problèmes urbains.

Il apparut bientôt qu'il ne suffisait pas de résoudre au jour le jour les cas posés par des particuliers qui seuls avaient l'initiative. On devait fixer des plans et les réaliser.

d) *Le plan d'aménagement*

C'est pourquoi en 1953, un architecte diplômé, reçut la charge de constituer un nouveau plan d'*aménagement* qu'on mettrait cette fois à l'enquête et que le Conseil d'Etat rendrait efficace par son approbation.

Ce travail est aujourd'hui très avancé. Il comprend pour la ville et pour les portions des communes voisines sur lesquelles elle déborde déjà (Villars-sur-Glâne, Givisiez, Marly).

1° *Des plans d'inventaires* (plan au 1:2000, 1:5000 1:10 000):

— le plan d'utilisation des immeubles faisant ressortir entre autres la densité de l'occupation
— le plan de hauteur des immeubles
— le plan de salubrité des immeubles
— le plan des réserves de terrain à bâtir à l'intérieur du périmètre de la ville.

2° *Le plan d'extension*

— ce plan comporte d'abord un plan directeur à petite échelle auquel on confie les principales intentions de l'autorité sur le développement de la ville
— le plan d'extension proprement dit, qui seul est exécutoire tel quel, réparti entre:
— le plan de zonage qui distingue dans la ville différentes régions, à l'intérieur desquelles les bâtiments obéissent à des règles communes (zone d'habitation dense, zones de cités-jardins, zones mixtes d'artisanat et d'habitat, zones industrielles, zones de détente et de verdure)
— le plan des voies de circulation (transit et voies intérieures)
— le plan d'alignement des immeubles
— le règlement des constructions, corrections du règlement de 1933 selon des normes renouvelées, en fonction spécialement de la distribution en zones.

3° *Des plans partiels* et à plus grande échelle, concernant les quartiers, spécialement ceux de l'ancienne ville. Deux problèmes nouveaux s'ajoutent à celui des alignements que l'on connaissait seul autrefois: le problème de la salubrité des bâtiments et celui des façades. Des plans de dénoyautage des îlots anciens de maisons (dégagement des cours intérieures, aération des logements) et des plans de façades établis pour les vieilles rues de Fribourg préparent une action qui, pour être à long terme et de vaste envergure, n'en sera pas moins capitale.

e) *Le caractère de cet urbanisme*

Si nous essayons de dégager les grandes intentions d'urbanisme qu'anime l'effort actuel, nous voyons que, sans négliger le souci de la circulation qui, dans une ville comme Fribourg et dans la période actuelle ne peut pas s'imposer, cet effort met au premier plan le souci de l'habitation. Assurer l'unité d'un quartier, son groupement autour de son église et de son école, son caractère social et économique, veiller à lui conserver une densité raisonnable, à équilibrer les voies, les maisons et les espaces verts, enfin, à mettre en valeur la beauté du site ou du patrimoine des bâtiments. C'est se soucier d'abord de l'homme, de ses rapports sociaux, de sa vie intérieur comme de sa santé.