



Regionaler Richtplan

Plan directeur régional

**Grundzüge der  
räumlichen Entwicklung**

**Objectifs régionaux  
du développement territorial**

Diagnose

Diagnostic

Planungsziele

Objectifs d'aménagement

Raumordnung

Organisation du territoire

Dossier zu Handen des Kantons

Dossier à l'int. du canton

Bearbeitet von: Daniel Baeriswyl / Ernst Heldstab  
**urbaplan fribourg**

0788-bericht grundzüge-300909.doc-DBA

**lausanne**

av. de montchoisi 21  
1006 lausanne  
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99  
lausanne@urbaplan.ch

**fribourg**

rue pierre-aeby 17  
cp 87 - 1702 fribourg  
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88  
fribourg@urbaplan.ch

**genève**

rue abraham-gevray 6  
cp 1722 - 1211 genève 1  
t 022 716 33 66 f 022 716 33 60  
geneve@urbaplan.ch

**neuchâtel**

rue du seyon 10  
cp 3211 - 2001 neuchâtel  
t 032 729 89 89 f 032 729 89 80  
neuchatel@urbaplan.ch

# INHALT / SOMMAIRE

|  |   |    |
|--|---|----|
| 1. EINLEITUNG                            | INTRODUCTION                              | 5  |
| 1.1 Anlass der Planung                   | Motif de la planification                 | 5  |
| 1.2 Organisation und Vorgehen            | Organisation et démarche                  | 5  |
| 1.3 Planungssperimeter                   | Périmètre d'étude                         | 6  |
| 1.4 Inhalt und Verbindlichkeit           | Contenu et portée légale                  | 6  |
| 2. DIAGNOSE                              | DIAGNOSTIC                                | 7  |
| 2.1 Besiedlung                           | Urbanisation                              | 7  |
| 2.2 Verkehr                              | Transports                                | 14 |
| 2.3 Natur und Landschaft                 | Nature et paysage                         | 24 |
| 2.4 Umwelt                               | Environnement                             | 26 |
| 3. PLANUNGSZIELE                         | OBJECTIFS D'AMENAGEMENT                   | 27 |
| 3.1 Besiedlung                           | Urbanisation                              | 27 |
| 3.2 Verkehr                              | Transports                                | 28 |
| 3.3 Natur und Landschaft                 | Nature et paysage                         | 29 |
| 3.4 Umwelt                               | Environnement                             | 29 |
| 4. SCHEMA RAUMORDNUNG                    | SCHEMA ORGANISATION DU TERRITOIRE         | 30 |
| 5. VERFAHREN                             | PROCEDURE                                 | 31 |
| 5.1 Planungsablauf                       | Déroulement des études                    | 31 |
| 5.2 Koordination                         | Coordination                              | 32 |
| <br>                                     |   |    |
| ANHANG                                   | ANNEXES                                   |    |
| - Bevölkerungsziele der Gemeinden        | Objectifs de population des communes      |    |
| - Übersicht der Ausnutzungsziffern       | Aperçu des indices d'utilisation du sol   |    |
| - Wohnzonentypen                         | Types de zones résidentielles             |    |
| - Bauzonenkapazitäten                    | Capacités des zones à bâtir               |    |
| - Pendlerstatistiken                     | Statistiques des pendulaires              |    |
| <br>                                     |   |    |
| SEPARATE DOKUMENTE                       | DOCUMENTS SEPARES                         |    |
| - Interkommunale Zentren, Mai 2007       | Centres intercommunaux, mai 2007          |    |
| - Räumliches Tourismuskonzept, März 2009 | Concept touristique spatial, mars 2009    |    |
| - Konzept « Arbeitszonen », April 2009   | Concept « Zones d'activités », avril 2009 |    |

## 1.1 Anlass der Planung

Der **bestehende Richtplan der Region See** (RP-92) wurde am 6.10.1992 vom Staatsrat genehmigt. Laut kantonaler Gesetzgebung sollen die regionalen Richtpläne alle 10 Jahre überprüft werden. Der Gemeindeverband hat beschlossen seinen Richtplan gesamthaft zu überarbeiten und ihn an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Der **Kantonale Richtplan** (KantRP) sowie die Arbeitshilfe für die Regionalplanung bezeichnen die für die Regionalplanung zu berücksichtigenden Inhalte und Verfahren.

Im Anschluss an diverse Vorarbeiten, welche den Zustand des bestehenden RP-92 (Inhalte, Anwendung), wie auch die Erhebung der kommunalen Planungsbedürfnisse und die Untersuchung der kantonalen Vorgaben zum Ziel hatten, wurde an der **Delegiertenversammlung vom 14.10.2005** die Revision der Regionalplanung beschlossen.

## 1.2 Organisation und Vorgehen

Die Planungsarbeiten wurden wie folgt organisiert:

- > **Planungsbüro**: Erarbeitung der Grundlagen und des Richtplans.
- > Regionale **Arbeitsgruppe** „Raumplanung“: Diskussion der Grundlagen und Vorschläge, Erarbeitung des Richtplans mit dem Planungsbüro.
- > **Vorstand** des Gemeindeverbandes: Periodische Diskussion der Zwischenresultate (Konzepte, Massnahmen, etc.), bevor diese der Delegiertenversammlung unterbreitet werden.
- > **Syndictreffen**: Präsentation und Diskussion von Zwischenergebnissen.
- > **Delegiertenversammlung**: Periodische Annahme von Zwischenergebnissen sowie die Annahme des neuen RegRP.

## Motif de la planification

Le **plan directeur régional existant** (PD-92) a été approuvé par le Conseil d'Etat le 6.10.1992. Selon la législation cantonale, les plans directeurs régionaux doivent être revus tous les 10 ans. L'association des communes a donc décidé de réviser globalement son plan directeur et de l'adapter à la situation actuelle.

Le **plan directeur cantonal (PDcant)** et le guide pour l'aménagement régional définissent le contenu et les procédures de la planification régionale.

Suite aux divers travaux préparatoires, qui comprenaient l'analyse de l'état du PD-92 (contenu, application) ainsi que l'enquête des besoins communaux et des exigences cantonales, **l'assemblée des délégués du 14.10.2005** avait décidé de la révision générale du plan directeur régional.

## Organisation et démarche

Les travaux ont été organisés comme suit :

- > **Bureau d'étude** : Etablissement des données de base et du plan directeur.
- > **Groupe de travail** régional « Aménagement du territoire » : Discussion des données de base et des propositions, établissement du PDreg avec le bureau.
- > **Comité** de l'association des communes : Discussion périodique des résultats intermédiaires (concepts, mesures, etc.), avant leur soumission à l'assemblée.
- > **Rencontre des syndicats** : Présentation et discussion des résultats intermédiaires.
- > **Assemblée des délégués** : Adoption périodique des résultats intermédiaires ainsi que l'adoption finale du nouveau PDreg.

### 1.3 Planungsperimeter

Nach einer Überprüfung von verschiedenen bezirks- und kantonsübergreifenden Perimetern, und auf Wunsch des Bau- und Raumplanungsamtes, wurde schliesslich die **politische Grenze des Seebezirks** als Planungsperimeter für die Regionalplanung bestimmt.

Die Berner Gemeinden Clavaleyres und Münchenwiler werden regelmässig informiert.

### 1.4 Inhalt und Verbindlichkeit

Das vorliegende Dossier stellt eine Grundlage im Sinne der Gesetzgebung dar und besitzt keine eigene Verbindlichkeit. Aufbauend auf den Prinzipien aus diesem Dossier wird anschliessend ein Entwurf für den neuen RegRP erstellt.

Das Dossier behandelt die wichtigen Themen zur räumlichen Entwicklung, namentlich die Besiedlung, Verkehr und Landschaft. Zusätzliche Themen (z.B. Energie) sind Bestandteil laufender Diskussionen und werden nach Bedarf in den Richtplan integriert.

### Périmètre d'étude

Après avoir examiné différents périmètres suprarégionaux, et sur demande du SeCA, il a été décidé d'appliquer la **limite politique du district du Lac** pour la planification régionale.

Les communes bernoises de Clavaleyres et Münchenwiler seront informées régulièrement .

### Contenu et portée légale

Le présent dossier constitue une donnée de base au sens de la législation et est sans valeur légale. Sur la base des principes issus de ce dossier, un projet du nouveau PDreg sera établi.

Le dossier traite les thèmes principaux concernant le développement spatial, notamment l'urbanisation, les transports et le paysage. Des thèmes complémentaires (p.ex. énergie) font l'objet de discussion et pourront, selon les besoins, être intégrés au PDreg.

## 2.1 Besiedlung

### 2.1.1 Zentrenstruktur

Die Bestimmung der interkommunalen Zentren (IKZ) durch die Regionen soll die vom Kanton vorgegebene Siedlungsstruktur vervollständigen. Zu diesem Zweck wurde dem Kanton im Sommer 2007 ein Vorschlag für folgende Zentren unterbreitet (vgl. separates Dokument) :

- > IKZ Kerzers (Kerzers, Ried)
- > IKZ Vully (Bas-Vully, Haut-Vully)
- > IKZ Courtepin (Courtepin, Wallenried)
- > IKZ Gurmels (Gurmels-Dorf)

Das **Regionalzentrum Murten** wird gemäss Definition des KantRP bestätigt.

Aufgrund der vom KantRP vorgegebenen Frist von 5 Jahren wurde besagtes Dossier vorgängig zur eigentlichen Revision der Regionalplanung erstellt.

Eine definitive Stellungnahme des Kantons zu diesem Vorschlag steht noch aus.

### 2.1.2 Territoriale Struktur

Nach dem Saanebezirk ist der ebenfalls zweisprachige Seebezirk der am zweitdichtesten besiedelte Bezirk des Kantons. Trotz diverser Fusionen in den letzten Jahren (Ried, Gurmels, Misery-Courtion) zählt er heute immer noch 26, zum Teil kleine Gemeinden (70% davon mitweniger als 1000 Einwohnern).

Nicht nur die sprachlichen Unterschiede, sondern insbesondere die topographische und territoriale Situation geben dem Seebezirk einen heterogenen Charakter, welcher sich durch Teilregionen ausprägt, die untereinander unterschiedlich starke Bezüge haben. So lassen sich die im Rahmen des RP-92 definierten Teilregionen nach wie vor in der heutigen Situation abzeichnen:

## Urbanisation

### Structure des centres

La désignation des centres intercommunaux (CIC) par les régions a pour but de compléter la structure urbaine définie par le canton. Dans ce sens, la proposition suivante des centres du district du Lac a été soumise au canton en été 2007 (voir document séparé):

- > CIC Kerzers (Kerzers, Ried)
- > CIC Vully (Bas-Vully, Haut-Vully)
- > CIC Courtepin (Courtepin, Wallenried)
- > CIC Gurmels (Gurmels-Dorf)

Le **centre régional de Morât** au sens du PDcant est confirmé.

Puisque le PDcant donnait aux régions un délai de 5 ans, ce dossier a été établi avant la propre révision du plan régional.

Une prise de position définitive par le canton est encore attendue.

### Structure territoriale

Après le district de la Sarine, celui du Lac, également bilingue, est le district avec la densité de personne la plus dense du canton. Malgré plusieurs fusions ces dernières années (Ried, Gurmels, Misery-Courtion), il compte toujours 26 communes, plutôt de petite taille (dont 70% avec moins de 1000 habitants).

Non seulement les différences linguistiques, mais surtout la situation topographique et territoriale donnent au district du Lac un caractère hétérogène: une distinction en plusieurs sous-régions qui ont entre elles des rapports d'importance différente.

Les sous-régions identifiées lors du PD-92 sont donc toujours valables:

- > Vully : Bas- et Haut-Vully

- > Vully : Bas- und Haut-Vully
- > Kerzers : Fräschels, Kerzers, Ried
- > Murten : Murten, Muntelier, Meyriez, Greng, Galmiz, Courgevau, Courlevon
- > Haut-Lac : Villarepos, Wallenried, Misery-Courtion, Cressier, Courtepin, Barberêche
- > Gurmels : Gurmels, Kleinbödingen
- > Salvenach : Büchslen, Gempenach, Lurtigen, Ulmiz, Salvenach, Jeuss

- > Kerzers : Fräschels, Kerzers, Ried
- > Murten : Morat, Muntelier, Meyriez, Greng, Galmiz, Courgevau, Courlevon
- > Haut-Lac : Villarepos, Wallenried, Misery-Courtion, Cressier, Courtepin, Barberêche
- > Gurmels : Gurmels, Kleinbödingen
- > Salvenach : Büchslen, Gempenach, Lurtigen, Ulmiz, Salvenach, Jeuss

Mit dem Regionalzentrum Murten (mit Muntelier, Merlach und Courgevau, gesamthaft 8600 Einwohner) verfügt der Bezirk über ein im kantonalen Schnitt mittelgrosses Zentrum. Trotz seiner Bedeutung als Arbeits- und Kulturplatz liegt ein grosser Teil des Seebezirks in den Anziehungsfeldern der benachbarten Zentren Freiburg, Bern, Neuenburg, aber auch Düringen und Avenches, was dazu führt, dass die Randregionen des Bezirks bis zu einem gewissen Grad auf diese Aussenzentren ausgerichtet sind.

Avec le centre régional de Morat (avec Muntelier, Meyriez et Courgevau, en total 8600 habitants), le district dispose d'un centre de taille moyenne au niveau cantonal. Malgré son rôle important comme place de travail et centre culturel, une grande partie du district se trouve dans les zones d'influence des centres voisins de Fribourg, Berne, Neuchâtel, et également Düringen et Avenches, ce qui fait que les régions périphériques du district s'orientent jusqu'à un certain degré vers ces centres extérieurs.

### 2.1.3 Wohnbevölkerung

#### Bisherige Entwicklung

Der RP-92 legte für den Bezirk und die verschiedenen Teilregionen Bevölkerungsziele für das Jahr 2000 fest. Die tatsächliche Entwicklung der Bevölkerungsstände überstieg diese Ziele je nach Region um 7% bis 30%.

#### Population résidante

#### Développement jusqu'à présent

Le PD-92 comprenait des buts de population pour le district et les différentes sous-régions pour l'an 2000. Le développement réel dépassait ces buts selon les sous-régions de 7% jusqu'à 30%.

| Wohnbevölkerung pro Teilregion<br>Population résidentielle par sous-région | Ziel für 2000<br>Objectif pour 2000 | Bevölkerung 2000<br>Population 2000 | Differenz<br>Différence |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Vully  | 2'100                               | 2'711                               | +29%                    |
| Kerzers  | 4'390                               | 5'204                               | +19%                    |
| Murten   | 8'130                               | 8'716                               | +7%                     |
| Salvenach + Umgebung   | 1'360                               | 1'768                               | +3%                     |
| Gurmels  | 2'880                               | 3'817                               | +33%                    |
| Haut-Lac   | 5'140                               | 5'959                               | +16%                    |
| <b>Seebezirk</b>   | <b>24'000</b>                       | <b>28'175</b>                       | <b>+17%</b>             |

Im Gegensatz zur Ortsplanung kann die Regionalplanung nicht direkt Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung nehmen, dazu fehlt ihr im Kanton Freiburg die Kompetenz zur Steuerung der Bauzonengrösse, welche dem KantRP vorbehalten ist. Sie kann aber Vorgaben betreffend der Zonendichte und der Siedlungsbegrenzung machen.

Au contraire du PAL, la planification régionale ne peut pas influencer directement le développement démographique, puisqu'il lui manque la compétence pour le dimensionnement de la zone à bâtir, qui est réservée au PDcant. Mais elle peut fixer des objectifs par rapport à la densité des zones et les limites d'urbanisation.

Obschon die Region keine quantitativen Bevölkerungsziele mehr bestimmen wird, soll nachstehend eine

Même si la région ne fixera plus d'objectifs de population quantitatifs, une analyse du développement de la

Analyse der künftigen möglichen Bevölkerungsentwicklung und der heute bestehenden Bauzonenreserven durchgeführt werden.

Der Seebezirk ist heute mit seinen über 31'000 Einwohnern (Stand Ende 2007) der viertgrösste Bezirk im Kanton. Dies entspricht einem Anteil an der Kantonsbevölkerung von rund 12%. Seit 1900 ist dieser Anteil zwischen 11–12% stabil geblieben.

In den letzten 15 Jahren ist der Bezirk um 7900 gewachsen, was mit 33% dem grössten Wachstum im Kanton entspricht. Es kann davon ausgegangen werden, dass, angesichts der Attraktivität des Kantons Freiburg und insbesondere des Seebezirks, diese Wachstumsphase weiter geführt wird.

| Bevölkerung<br>Population | 1992         | 2007         | 1992-2007   | in %       | Anteil 1992<br>Part 1992 | Anteil 2007<br>Part 2007 |
|---------------------------|--------------|--------------|-------------|------------|--------------------------|--------------------------|
| Veveyse                   | 11122        | 14789        | 3667        | 33%        | 5%                       | 6%                       |
| Glâne                     | 16544        | 19415        | 2871        | 17%        | 8%                       | 7%                       |
| Broye                     | 19247        | 24379        | 5132        | 27%        | 9%                       | 9%                       |
| <b>See / Lac</b>          | <b>23596</b> | <b>31497</b> | <b>7901</b> | <b>33%</b> | <b>11%</b>               | <b>12%</b>               |
| Sense                     | 34489        | 39917        | 5428        | 16%        | 16%                      | 15%                      |
| Gruyère                   | 33561        | 43267        | 9706        | 29%        | 16%                      | 16%                      |
| Sarine                    | 75996        | 89977        | 13981       | 18%        | 35%                      | 34%                      |
| Kanton Freiburg           | 214555       | 263241       | 48686       | 23%        | 100%                     | 100%                     |

| Teilregionen<br>Sous-régions | 1992          | Anteil<br>Part | 2007          | Anteil<br>Part | Wachstum<br>Croissance<br>92-07 | in %<br>en % |
|------------------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------------------------|--------------|
| Vully                        | 2'097         | 9%             | 3'127         | 10%            | 1'030                           | 49%          |
| Kerzers                      | 4'313         | 18%            | 5'839         | 18%            | 1'526                           | 35%          |
| Murten                       | 7'554         | 32%            | 9'637         | 31%            | 2'083                           | 28%          |
| Salvenach + Umgebung         | 1'456         | 6%             | 1'969         | 6%             | 513                             | 35%          |
| Gurmels                      | 3'071         | 13%            | 4'332         | 14%            | 1'261                           | 41%          |
| Haut-Lac                     | 5'105         | 22%            | 6'593         | 21%            | 1'488                           | 29%          |
| <b>Seebezirk</b>             | <b>23'596</b> | <b>100</b>     | <b>31'497</b> | <b>100%</b>    | <b>7'901</b>                    | <b>33%</b>   |

Innerhalb des Bezirks scheren die **Teilregionen** Vully und Gurmels mit über 40% Wachstum obenaus, gefolgt von den im Durchschnitt liegenden Kerzers und Salvenach. Lediglich Murten und der Haut-Lac hatten ein unterdurchschnittliches Wachstum. Diese Entwicklung hat zu einem leichten Gewichtsverlust des Regionalzentrums Murten geführt.

Folgende Aspekte können weiter festgehalten werden:

- > 27% der Bevölkerung wohnen im Regionalzentrum Murten.
- > 54% wohnen in den Gemeinden Murten, Kerzers,

population possible et des réserves dans les zones à bâtir actuelles sera effectuée ci-après.

Le district du lac est aujourd'hui le quatrième plus grand district du canton avec plus de 31'000 habitants (fin 2007). Cela correspond à une part de la population du canton d'environ 12%. Depuis 1900, cette part est resté stable entre 11–12%.

Les 15 dernières années, le district a crû de 7900 habitants, ce qui correspond, avec 33%, à la croissance la plus importante du canton. Nous pouvons partir du principe que, vu l'attractivité du canton de Fribourg et particulièrement celle du district du Lac, cette phase de croissance se poursuivra encore.

A l'intérieur du district, les **sous-régions** de Vully et Gurmels sont les plus développés avec plus de 40% de croissance, suivi de Kerzers et de Salvenach qui se trouvent dans la moyenne du district. Seulement Morat et le Haut-Lac se trouvent sous la moyenne. Ce développement a facilité la perte de poids du centre régional de Morat.

En plus, les aspects suivants peuvent être retenus :

- > 27% de la population habitent dans le centre régional de Morat.
- > 54% habitent dans les communes de Morat, Kerzers,



Gurmels und Courtepin.

- > Die höchste Bevölkerungszunahme wurde mit 52% in Bas-Vully verzeichnet.
- > Der grösster Teil des Bevölkerungswachstums (61%) fand in den Gemeinden Kerzers, Murten, Gurmels, Courtepin und Bas-Vully statt.

### Künftige Bevölkerungsentwicklung

Da weder der Kanton Freiburg noch die Region über Prognosestatistiken verfügen, soll mit drei einfachen Szenarien eine künftige Bevölkerungsentwicklung dargestellt werden.

Mittels einer Umfrage bei den Gemeinden wurden ihre jeweiligen Bevölkerungsziele erhoben und auf die Jahre 2020/2025 extrapoliert (siehe Anhang). Bei Fehlen von Zielen wurde als Annahme die Fortführung der Entwicklung der letzten 15 Jahre getroffen. Addiert man diese individuellen **Gemeindeziele**, so würde der Seebezirk im Jahr 2025 um knapp 11'000 (+35%) auf insgesamt **42'500 Einwohner** wachsen.

Bei einem **Trend-Szenario** (Fortführung des bisherigen prozentualen Wachstums) betrüge die Bevölkerung rund **44'000 Einwohner** (+12'500).

Diesen beiden ähnlich optimistischen Szenarien soll jenes des **Bundesamtes für Statistik** gegenübergestellt werden: Die für den Kanton Freiburg (Aktualisierung von 2007 für 2025: 301'926 Einwohner) wurde auf den Seebezirk übertragen. Dabei wurde der Anteil des Bezirks von 12% an der Kantonsbevölkerung beibehalten. In diesem Fall ist für 2025 eine Bevölkerung von rund **36'200 Einwohner (+15%)** vorgesehen, was ohne detailliertere Untersuchungen als eher pessimistische Annahme betrachtet werden könnte.

|  | 2007  | 2020   | 2025   | %<br>2007 – 2020 | %<br>2007 – 2025 |
|--|-------|--------|--------|------------------|------------------|
| Szenario „Gemeindeziele“<br>Scénario „Objectifs communaux“ | 31497 | 39'439 | 42'493 | 25%              | 35%              |
| Szenario „Trend“<br>Scénario „Tendance“                    | 31497 | 40637  | 44153  | 29%              | 40%              |
| Szenario „BFS“<br>Scénario „BFS“                           | 31497 | 34775  | 36231  | 12%              | 15%              |

Es ist interessant diese Bevölkerungsszenarien in einen Vergleich zu setzen zu den Zahlen des Kantons Bern für das benachbarte Gebiet Laupen, Erlach/östliches Seeland. Die Bevölkerungsprojektionen des Kantons Bern sehen für diese Region bis 2030 ein Wachstum

Gurmels et Courtepin.

- > La croissance la plus haute a été enregistrée avec 52% dans le Bas-Vully.
- > La plus grande partie de la croissance a eu lieu dans les communes de Kerzers, Morat, Gurmels, Courtepin et le Bas-Vully.

### Développement futur de la population

Par défaut de projections démographiques au niveau cantonal ou régional, trois scénarios simples devront permettre à esquisser un futur développement de la population.

Au moyen d'un sondage aux communes, leurs objectifs de population respectifs étaient levés et extrapolés pour 2020/2025 (cf. l'annexe). En cas de manque d'objectifs, la continuation du développement des dernières 15 années a été prise comme exemple pour une supposition de l'avenir. Si on additionne ces **objectifs communaux**, le district du lac augmenterait en 2025 de 11'000 (+35%) en tout **42'500 habitants**.

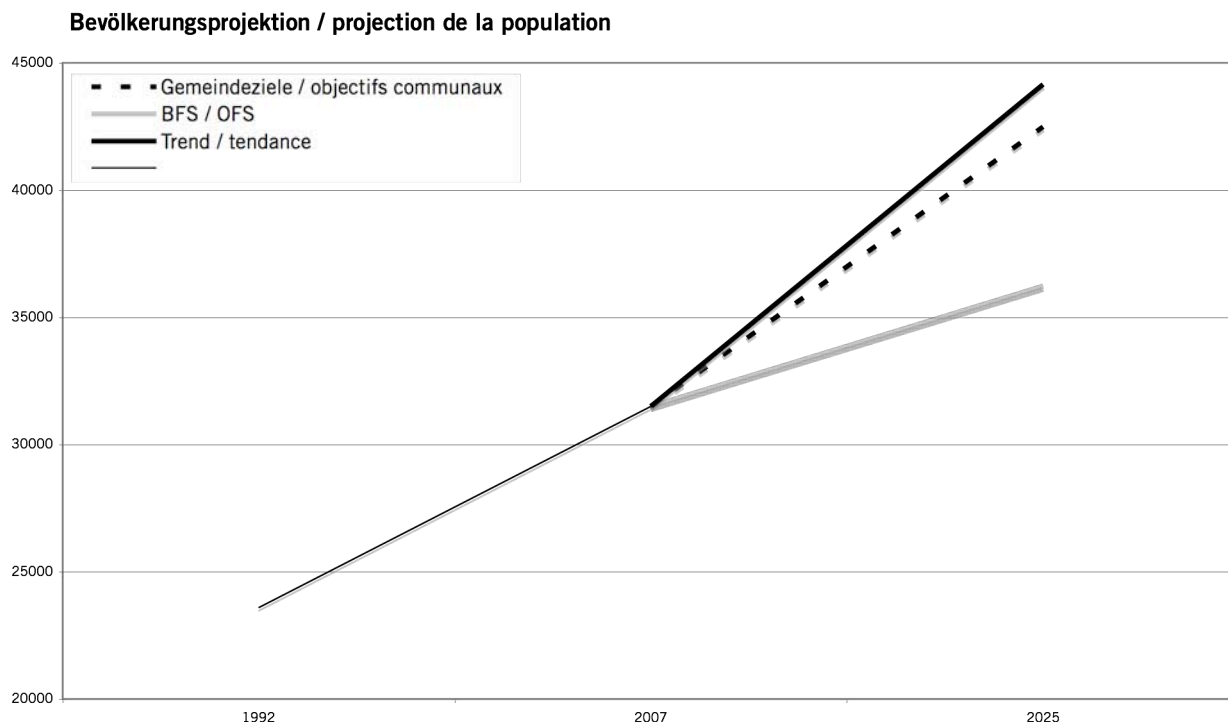
Avec le scénario de la **tendance** (poursuite de croissance en %), la future population comptera **44'000 habitants** (+12'500).

Ces deux scénarios optimistes seront comparés avec les pronostics de **l'office fédéral de la statistique**: Le pronostic pour le canton de Fribourg (mise à jour de 2007 pour 2025: 301'926 habitants) est transféré au district du lac, en gardant la part de 12% de la population cantonale. Dans ce cas, la population prévue pour 2025 est d'environ **36'200 habitants (+15%)**, ce qui peut, sans études plus détaillée, être interprété comme pessimiste.

C'est intéressant de comparer ces scénarii de population pour 2020/2025 avec les chiffres du canton de Berne pour la région voisine de Laupen, Erlach/Seeland-Est. Les études de projection de population du canton de Berne prévoient pour cette région

von lediglich 7% vor.

une croissance d'uniquement environ 7% jusqu'en 2030.



#### 2.1.4 Wohnungsbau

Eine Untersuchung der zwischen 1998-2007 erstellten Wohnungen zeigt folgende Resultate:

- > In dieser Periode wurden im Bezirk 2269 neue Wohnungen erstellt, wovon 41% in Kerzers, Gurmels und Murten;
- > 66% der neuen Wohnungen wurden in Einfamilienhäusern bis 3 Wohneinheiten erstellt (Kanton: 56%);
- > 5% in Reihenhäusern ab 4 Einheiten (Kanton: 3%);
- > 27% in Mehrfamilienhäuser (Kanton: 40%);
- > 69% (417 Objekte) der erstellten Mehrfamilienhäuser liegen in Kerzers, Murten, Courtepin,
- > 40% (47 Objekte) der Reihenhäuser wurden in Kerzers erstellt.

Der Kanton Freiburg im Allgemeinen, und der Seebezirk noch verstärkt, haben in der Vergangenheit vor allem Einfamilienhäuser gebaut.

#### Construction de logements

Une analyse des logements construits entre 1998 et 2007 montre les résultats suivants:

- > durant cette période, 2269 nouveaux appartements étaient construits dans le district, dont 41% à Kerzers, Gurmels et Morat ;
- > 66% des nouveaux logements étaient construits dans des habitations individuelles jusqu'à 3 unités (canton : 56%) ;
- > 5% de groupées à partir de 4 unités (canton: 3%) ;
- > 27% d'habitations collectives (canton : 40%);
- > 69% (417 objets) des habitations collectives réalisées se trouvent à Kerzers, Morat et Courtepin ;
- > 40% (47 objets) des habitations groupées ont été construites à Chiètres.

Le canton de Fribourg en général, et le district du Lac encore plus fortement, ont réalisé dans le passé surtout des habitations individuelles.

### 2.1.5 Wohnzonenreserven

Gemäss den vom BRPA erhaltenen Grundlagen (Stand der Erschliessung), und mittels einer vereinfachten Kapazitätsberechnung (vgl. Anhang), verfügt die Region noch über unbebaute Wohn- und Mischzonen für **8000 bis 9000 Einwohner**. (nicht berücksichtigt wurde in dieser Berechnung das Potential der inneren Verdichtung). Im Prinzip entsprechen diese Reserven dem Bedarf gemäss den oben erstellten Bevölkerungsprojektionen. Die Region wird allerdings in ihrer Planung keine Bevölkerungsziele mehr vorgeben, sondern überlässt die Bauzonendimensionierung den Ortsplanungen.

Der grösste Teil der Reserven (58%) liegt in den Wohnzonen schwacher Dichte, rund ein Drittel in den Kern- und Mischzonen, und lediglich 8% (rund 16 ha) in den Wohnzonen mittlerer Dichte. In Zukunft (bzw. in den laufenden Ortsplanungsrevisionen) sollte daher sichergestellt werden dass die Gemeinden ihre Reserven für Mehrfamilienhäuser überprüfen und wenn nötig anpassen.

Eine Kontrolle der Ausnützungsziffern aus den gültigen Baureglementen (vgl. Anhang) zeigt zudem, dass nur wenige Gemeinden den vom kantonalen Gesetz gegebenen Spielraum ausnützen. Im Rahmen der Ortsplanung könnte hier ebenfalls zusätzliches Potential geschaffen werden.

**Die Region ist sich dieser beschriebenen Situation bewusst und möchte im RegRP auch entsprechende Förderungsmassnahmen zur Siedlungsverdichtung vorsehen, allerdings ohne räumliche Vorgaben für die nachfolgenden Ortsplanungen, sondern vielmehr mittels Zielen und Kriterien welche von den Gemeinden berücksichtigt werden sollen.**

### Réserves en zones d'habitation

Selon les données du SeCA (état de l'équipement), et par le biais d'un calcul de capacité simplifié (voir annexe), la région dispose encore de réserves pour env. **8000 à 9000 habitants** (n'est pas pris en compte le potentiel d'une densification vers l'intérieur). En principe, ces réserves correspondent au besoin estimé selon les projections démographiques ci-dessus. Cependant, la région ne fixera pas d'objectifs de population, mais laissera le dimensionnement des zones à bâtir aux PAL des différentes communes.

La plus grande partie des réserves (58%) se trouvent dans les zones résidentielles à faible densité, un tiers dans les zones de centre et mixtes, et seulement 8% (16 ha) dans les zones de moyenne densité. Dans l'avenir, les communes devront donc réexaminer et, le cas échéant, adapter leurs réserves pour les habitations collectives.

Un contrôle des indices d'utilisation fixés dans les RCU en vigueur (voir annexe) montre que très peu de communes profitent de la marge de manoeuvre donnée par la législation cantonale. Dans le cadre des plans d'aménagement locaux, un potentiel supplémentaire pourrait ainsi être libéré.

**La région est consciente de la situation décrite ci-dessus, et prévoit d'intégrer au PDreg des mesures visant à une densification de l'urbanisation. Le PDreg ne comprendra pas de sites concrets de densification, mais fixera des objectifs et critères qui devront être pris en compte par les communes.**

## 2.1.6 Arbeitszonen

Betreffend der Arbeitszonen wurde ein eine separate Studie erarbeitet (vgl. separates Dokument), welche folgende Zonen vorschlägt:

- > Kantonale Zonen: Kerzers-Nord, Murten-Nord, Courgevaux;
- > Regionale Zonen: Sugiez, Courtepin

Es muss erwähnt werden, dass mehrere dieser Zonen im Wirkungsbereich der regionalen **Hauptgasleitungen** liegen. Die Lage dieser Anlagen in Siedlungsnähe führt zu Konflikten mit der Siedlungsentwicklung. Dieser Konflikt muss mit den Werkbetreibern (Frigaz, Unigaz) diskutiert und allfällige Massnahmen auch auf Betreiberseite diskutiert werden (z.B. langfristige Deplatzierung des Leitungstrassees).

## 2.1.7 Tourismus

Im Rahmen eines Tourismuskonzepts (vgl. separates Dokument) wurden für den Seebezirk folgende Tourismuspole vorgeschlagen :

- > Kantonaler Pol : Murten (Perimeter des Regionalzentrums, also Murten, Muntelier, Merlach und Courgevaux).
- > Regionale Pole : Vully (Bas- und Haut-Vully) sowie Kerzers.

Für den Richtplanentwurf werden allfällige Planungsmassnahmen noch geprüft (z.B. Verbesserungen am HPM-Netz: Rad, Inlineskating, Wandern).

## Zones d'activités

Concernant les zones d'activités, une étude séparée a été établie (cf. document séparé), proposant les zones suivantes:

- > zones cantonales: Kerzers-Nord, Morat-Nord, Courgevaux;
- > zones régionales: Sugiez, Courtepin

Il doit être mentionné que plusieurs zones se situent dans la zone d'impact des **gazoducs** régionaux. L'emplacement de ces installations à proximité des tissus urbanisés crée de conflits avec l'extension de l'urbanisation. Ce conflit doit être discuté avec les exploitants (Frigaz, Unigaz), ainsi que d'éventuelles mesures à prendre (p.ex. à terme déplacement des conduites).

## Tourisme

Dans le cadre du concept touristique (voir document séparé), les pôles touristiques suivants ont été proposés:

- > pôle cantonal: Morat (périmètre du centre régional, donc Morat, Montilier, Meyriez et Courgevaux).
- > pôles régionaux: Vully (Bas- et Haut-Vully) et Kerzers.

Pour le PDreg, des mesures de planifications seront encore étudiées (p.ex. améliorations du réseau HPM: cyclisme, inlineskating, randonnée pédestre).

## 2.2 Verkehr

### 2.2.1 Grundlagen

Für die Regionalplanung bestehen für den Bereich Verkehr folgende kantonalen Grundlagen:

- > Kantonaler Richtplan (KantRP)
- > Kantonaler Verkehrsplan (KVP)

Der KVP regelt neben den Zielen, Verfahren und Zuständigkeiten auch die Inhalte des Regionalen Verkehrsplans. Dieser richtet sich aber an Verkehrspläne im Sinne einer Agglomerationsplanung (Freiburg, Bulle) und **kann** erstellt werden wenn er einen wesentlichen Beitrag zur Koordination des Verkehrs leistet. Die Erstellung eines solchen Plans ist in der Regionalplanung des Seebezirks **nicht vorgesehen**.

Das Thema Verkehr wird aber im regionalen Richtplan soweit behandelt, um die Kohärenz mit der gewünschten Siedlungsentwicklung sicherzustellen. Die Ziele und Prinzipien aus dem KVP sind daher auch für die Regionalplanung anwendbar.

### 2.2.2 Gesamtverkehr

#### Netz

Die Organisation des Verkehrswesens der Region baut auf dem nationalen und kantonalen Strassennetz, den Bahnlinien Freiburg- respektive Bern-Neuenburg, sowie mehreren regionalen Buslinien auf.

Die provisorische, für die Dauer der Expo-02 vorgesehene Linienführung der **Nationalstrasse T10 (H10)** Kerzers-Ins-Neuenburg über Galmiz-Sugiez soll nach Absicht der Region nun definitiv auf den Korridor Kerzers-Müntschemier-Ins verlegt werden. Allerdings gibt es Anzeichen, dass der Kanton beabsichtigt die bestehende Linienführung beizubehalten. **Die Region stellt sich entschieden gegen eine solche Lösung.**

#### Verkehrserzeuger (interne)

Die Einwohner und Arbeitsplätze konzentrieren sich naturgemäss auf das Regionalzentrum Murten, sowie die Interkommunalen Zentren Kerzers, Courtepin, Gurmels und Vully. Die Region hat, nebst dem Papilliorama, keine nennenswerten Betriebe die viel Verkehr erzeugen.

## Transports

### Données de base

Pour la planification régionale, les données de base en matière des transports existent:

- > plan directeur cantonal (PDcant)
- > plan cantonal des transports (PCT)

Hormis des objectifs, procédures et responsabilités, le PCT règle aussi le contenu du plan régional des transports. Celui-ci s'adresse plutôt aux plans des transports au sens d'une planification d'agglomération (Fribourg, Bulle). Il **peut** être établi s'il contribue à la coordination des transports. Dans le cadre du plan directeur régional pour le district du Lac, son établissement n'est **pas prévu**.

Toutefois, les aspects de circulation seront traités là où une cohérence avec le développement de l'urbanisation doit être assurée. Les objectifs et principes du PCT sont donc également applicables pour cette planification régionale.

### Transports globaux

#### Réseau

L'organisation régionale des transports repose sur le réseau des routes nationales et cantonales, les lignes de chemins de fer Fribourg- respectivement Berne-Neuchâte ainsi que par des lignes de bus régionaux.

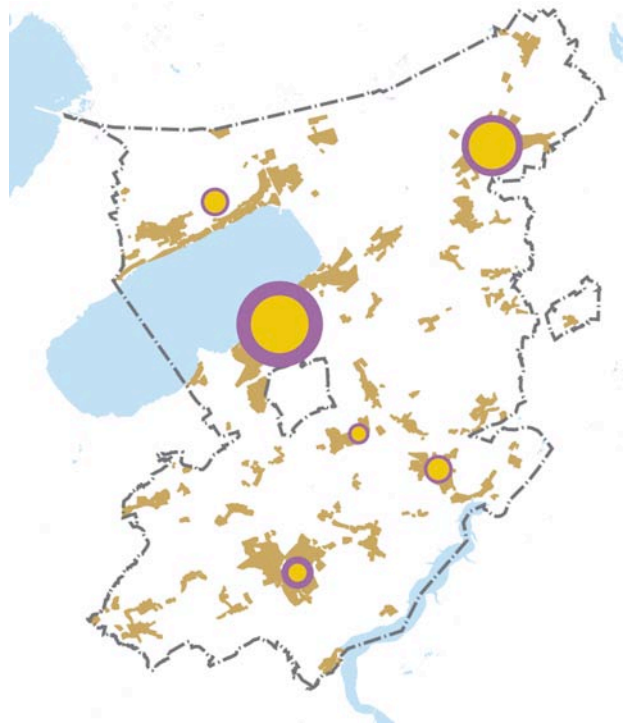
Le tracé provisoire de la **T10 (H10)** Kerzers-Ins-Neuchâtel sur l'itinéraire Galmiz-Sugiez, prévu pour la durée de l'EXPO-02, devrait, selon l'intention de la région, être déplacé définitivement sur le corridor Kerzers-Müntschemier-Ins. Cependant, il s'avère que le canton envisage de maintenir le tracé actuel. **La région s'oppose contre une telle solution.**

#### Générateurs de trafic (interne)

Les habitants et les emplois se concentrent naturellement sur le chef lieu Morat ainsi que sur les centres intercommunaux Kerzers, Courtepin, Gurmels et Vully. A part du Papilliorama, la région n'a pas de centres générant un trafic important.



- autobahn  
autoroute
- kantonale haupt- und nebenstrassen  
routes cantonales principales/secondaires
- korridor T10 heute  
corridor T10 actuel
- - - korridor T10 geplant  
corridor T10 prévu
- bahnlinie  
chemins de fer



- einwohnerverteilung  
répartition des habitants
- arbeitsplatzverteilung  
répartition des emplois

### 2.2.3 Verkehrsverhalten

#### Pendlerstatistik 2000

(vgl. Anhang 5)

Von den insgesamt 15'286 erwerbstätigen Einwohnern im Jahr 2000 arbeiteten 54% in der Region, 46% hatten ihren Arbeitsort ausserhalb des Bezirkes.

Von den 11'779 regionalen Arbeitsplätzen (= Beschäftigte) waren gut 70% von in der Region Wohnenden belegt, der **Anteil der Zupendler betrug daher nur gerade rund 30%** (3'547 mit Wohnort ausserhalb des Bezirkes).

Laut Pendlerstatistik hatten 13.5% der Erwerbstätigen (2'062) keinen Arbeitsweg; von den 13'224 Pendlern gingen im Mittel **14% zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Arbeit, 72% benützten das Auto und 14% die öffentlichen Verkehrsmittel.**

### Utilisation des transports

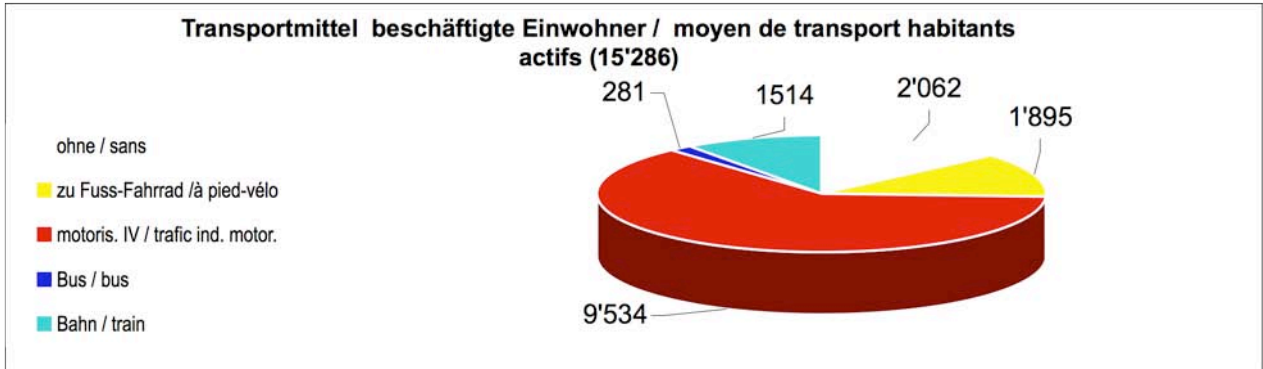
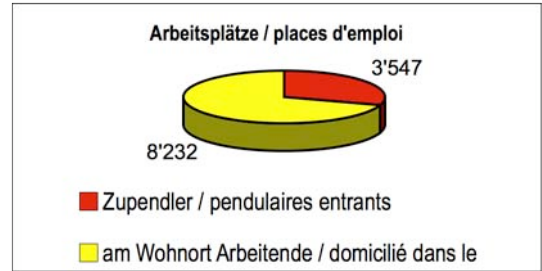
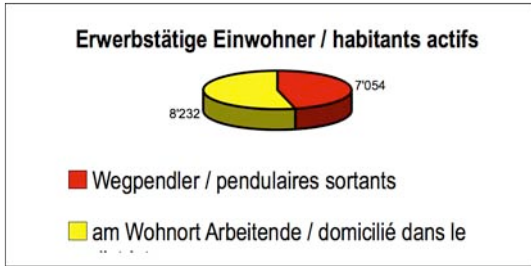
#### Pendulaires (recensement fédéral 2000)

(voir annexe 5)

Parmi les 15'286 habitants actifs, 54% (8'232) avaient leur domicile et leur emploi dans le district, 46% (7'054) travaillent hors du district.

Parmi les 11'779 places de travail régionales (= emplois), 70% (8'232) était occupé par des habitants du district, la **part des pendulaires entrants ne s'élevait de ce fait qu'à environ 30%** (3'547 employés habitant hors du district).

Selon les statistiques des pendulaires, 13.5 % (2'062) n'avaient aucun déplacement; parmi les 13'224 pendulaires, **14% se rendait à pied ou à vélo à leur lieu de travail, 72% utilisait leur voiture et 14% les transports publics.**



Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Pendlerströmen ergibt ein etwas differenzierteres Bild:

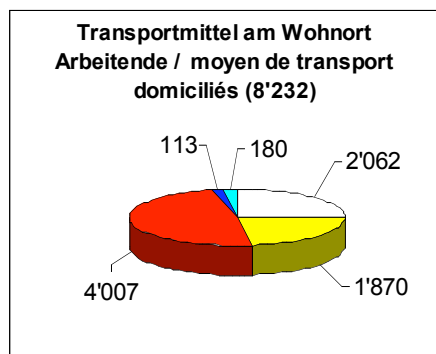
Die Angaben für den Langsamverkehr (zu Fuss / Fahrrad) und für jene **ohne Arbeitsweg** sind naturgemäss praktisch nur bei den am Wohnort Beschäftigten relevant. Der relativ hohe Anteil von 30% Langsamverkehr (1870 von 6170), respektive die geringe Benutzungsquote des öV (293 = 4.5%), ist mit grosser Wahrscheinlichkeit auf den Umstand zurückzuführen, dass es keinen Ortsbus gibt.

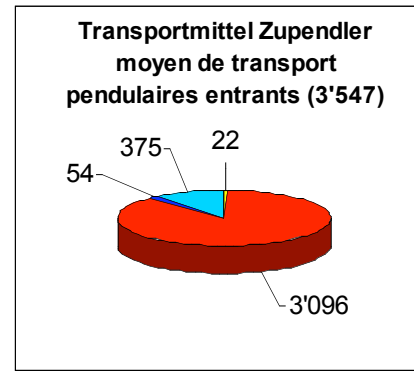
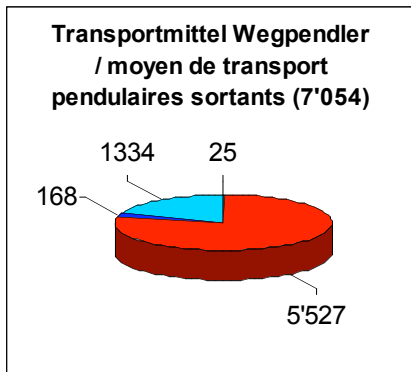
Für fast zwei Drittel war das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel (4'007).

Une analyse du choix du moyen de transport par flux de pendulaires montre une image plus nuancée :

Les réponses „sans trajet“ et „à pied/à vélos“ (mobilité douce) ne concernent logiquement exclusivement que les employés dont le **domicile est identique avec le lieu de travail**; la part relativement élevée de 30% des déplacements doux (1'870 de 6'170), respectivement la faible utilisation des transports publics (293 = 4.5%), doivent probablement être imputées au fait, qu'il n'existe pas de bus local.

Presque deux tiers des pendulaires préfèrent la voiture comme moyen de transport (4'007).





Sowohl bei den **Wegpendlern** (21%) wie bei den **Zupendlern** (12%) ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs grösser. Der Wegpendlerstrom ist jedoch mit 7'054 Verkehrsteilnehmer doppelt so gross wie der Zupendlerstrom (3'547).

La part des transports publics est supérieure tant chez les **pendulaires sortants** (21 %) que chez les **entrants** (12%). Or, avec 7'054 utilisateurs, le flux des pendulaires sortants est deux fois plus grand que celui des entrants (3'547).

Sowohl die Weg- (78%) wie die Zupendler (87%) bevorzugen für den Arbeitsweg generell das private Verkehrsmittel. In absoluten Zahlen bedeutet dies  $5'525 + 3'096 = 8'621$  Fahrzeuge die im Jahr 2000 täglich 2 bis 4 Mal das Strassennetz belasteten.

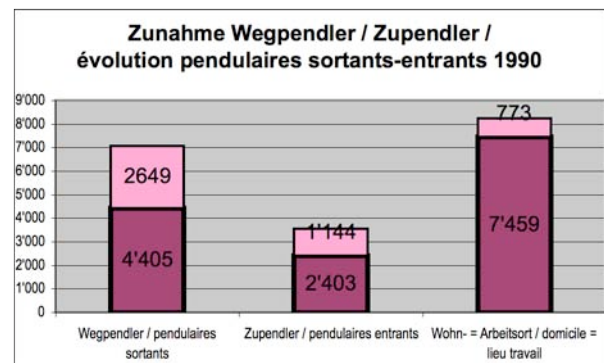
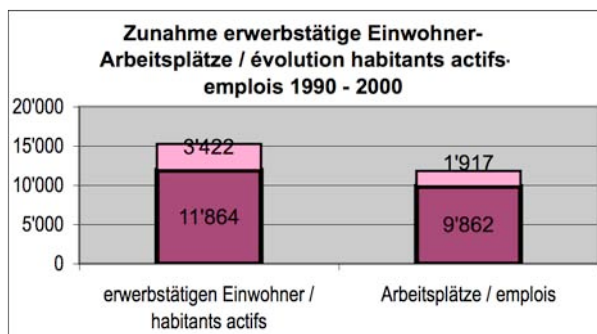
Aussi bien les pendulaires sortants (78%) que les entrants (87%) recourent en général à la voiture pour le déplacement au travail. En chiffre absolu, cela signifie  $5'525 + 3'096 = 8'621$  voitures qui chargent quotidiennement 2 à 4 fois le réseau.

#### Entwicklung 1990 - 2000

Die Anzahl der erwerbstätigen Einwohner stieg zwischen 1990 und 2000 weit stärker an (+3422 = +29%) als jene der Arbeitsplätze (+1912 = +19%), obwohl die Region gut an das nationale Strassennetz angeschlossen ist. Der Mangel an geeigneten, verfügbaren Gewerbegebieten kann ein Grund für diese Entwicklung gewesen sein.

#### Evolution 1990 - 2000

Le nombre des habitants actifs (+ 3'422 = + 29%) augmentait entre 1990 et 2000 bien plus que les places de travail (+ 1'912 = + 19%), ceci malgré le fait que la région soit bien raccordée au réseau des routes nationales. L'absence de terrains appropriés et disponibles est probablement une des causes pour cette évolution.





Dies hatte zur Folge, dass die Wegpendler (+2649) weit stärker angestiegen sind als die Zupendler (+1144) und die ansässigen Beschäftigten (+773).

Das öffentliche Verkehrsmittel konnte nur bei den Wegpendlern zulegen (+294 = 24%). Der motorisierte Individualverkehr stieg im Vergleich mit der Zunahme der Beschäftigten in allen Kategorien überproportional an: bei den erwerbstätigen Einwohnern um fast 51 % und bei den Beschäftigten um über 41%.

Auffallend ist die recht gute Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in die Arbeitsregionen **Bern** (29%) und **Saane** (21%). Auf diese Arbeitsorte entfallen auch 68% der Arbeitsplätze der Wegpendler (Bern 3'115 = 44% / Gross-Freiburg 1'690 = 24%).

Die Herkunft der **Zupendler** ist weniger konzentriert: Die grösste Pendlermenge kommt aus der Region **Gross-Freiburg** (824 = 23%); sie benützt auch das öffentliche Verkehrsmittel am häufigsten (19%). Ähnliche Benutzerquoten haben auch Pendler aus den Regionen **Bern** und **Biel** (15 und 17%), deren Ströme sind jedoch einiges kleiner (63 und 41).

La conséquence était un accroissement nettement plus prononcé des pendulaires sortants (+ 2'649) que celui des entrants (+ 1'144) et des employés domiciliés dans le district (+ 773).

Les transports publics n'ont pu augmenter leur part que chez les pendulaires sortants (+294 = 24%). Par rapport à l'évolution des emplois de toutes les catégories, le trafic individuel motorisé augmentait plus que proportionnellement chez les actifs de presque 51% et chez les emplois de plus de 41%.

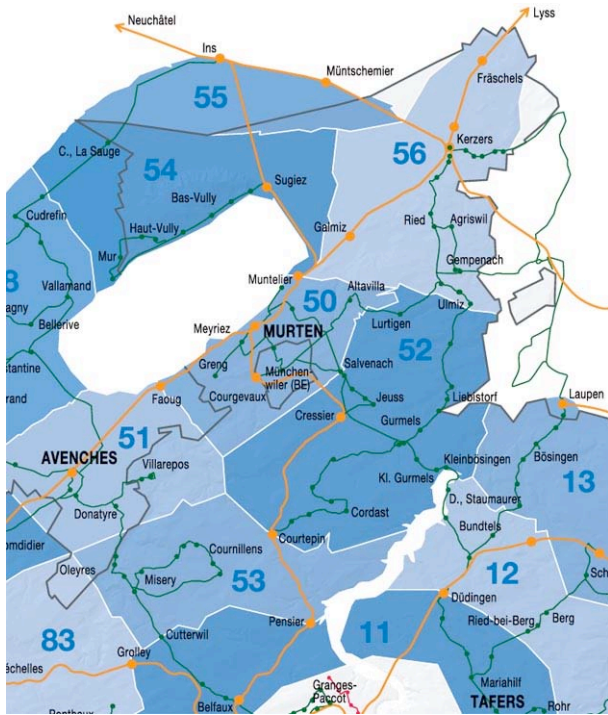
L'utilisation des transports publics vers les régions de travail **Berne** (29%) et **Sarine** (21 %) est importante. Ces régions offrent en outre 68% des places de travail des pendulaires sortants (Bern 3'115 = 44 % / agglomération Fribourg 1'690 = 24 %).

Les lieux d'habitation des pendulaires **entrants** sont moins concentrés. La part la plus élevée provient de la région de Grand-Fribourg (824 = 23%), dont la part d'utilisation des transports publics est également la plus élevée (19 %). Un taux similaire peut être constaté parmi les pendulaires entrants des régions de **Berne** et de **Bienne** (15 et 17 %); leur flux de pendulaires est cependant de loin plus petit (respectivement 63 et 41).

## 2.2.4 Öffentlicher Verkehr

Die Region wird durch folgende Linien erschlossen:

- > **TPF**: Freiburg-Neuenburg,
- > **PostAuto**: vier Hauptlinien (Düdingen)-Gurmels-Murten, (Düdingen)-Gurmels-Kerzers, Murten-Ulmiz (Gümmenen/BE) und Freiburg-Misery-(Domdidier), sowie die zwei Nebenlinien Courtepin-Gurmels und Sugiez-Lugnorre.
- > Kerzers und Murten sind zudem an das Netz der **S-Bahn Bern** angeschlossen.

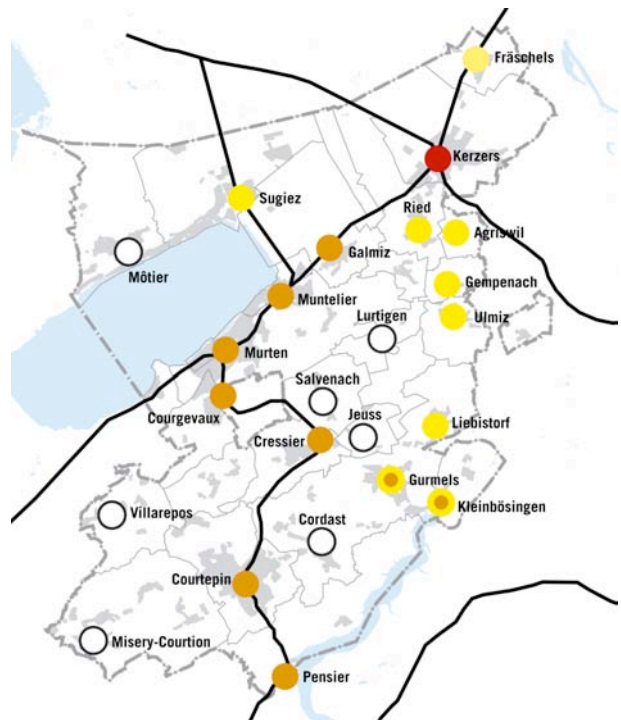


Tarifverbund Freiburg / réseau tarifaire de Fribourg

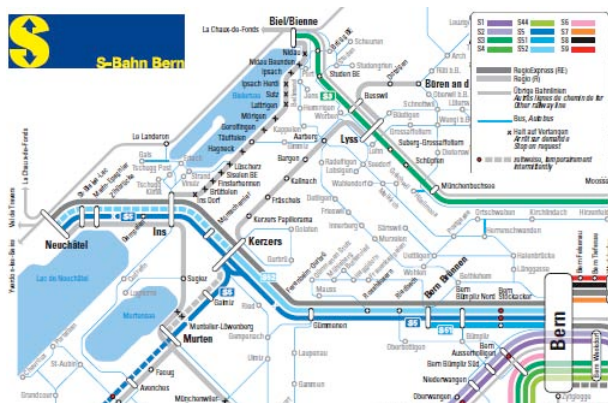
## Transports publics

La région est desservie par les lignes suivantes :

- > **TPF** : Fribourg-Neuchâtel
- > **CarPostal** : quatre lignes principales (Guin)-Gurmels-Morat, (Guin)-Gurmels-Chiètres, Morat-Ulmiz (Gümmenen/BE) et Fribourg-Misery-(Domdidier), ainsi que deux lignes secondaires Courtepin-Gurmels et Sugiez-Lugnorre.
- > Kerzers et Morat sont en outre raccordés au réseau de la **S-Bahn de Berne**.



Bedienungshäufigkeit / fréquences d'arrêts



Liniennetz S-Bahn Bern / réseau S-Bahn Berne

frequenzen / fréquences:

- 20-minuten
- 30\* - 60-minuten
- 60-minuten
- 30' nach Düdingen / 60\* nach Murten
- > 60-minuten

\* in spitzentunden / aux heures de pointe

## **Bahn**

Für **Kerzers** gibt es ab 4:30 bis 19 Uhr stündlich drei Verbindungen nach Bern.

Nach **Murten** wird immerhin noch der Stundentakt gewährt, je nach Tageszeit auch ein Halbstundentakt, **was aber von der Region als ungenügend betrachtet wird.**

Die TPF-Linie **Freiburg-Neuenburg** gewährleistet mindestens einen Stundentakt. Zwischen 5 - 7, 12 - 13 und 16 - 17 Uhr besteht eine zusätzliche Verbindung.

Die **Reisezeit nach Freiburg** liegt für Murten unter einer halben Stunde, für Sugiez knapp darüber; jene für Kerzers variiert zwischen 44 und 53 Minuten.

Für **Kerzers** gibt es zwei weitere, weniger attraktive Alternativen für die Destination Freiburg: entweder über Düdingen (Bahn-Bus, 40 Minuten) oder über Bern (Bahn, 55 Minuten).

**Als grosses, bereits bekanntes Problem müssen die ungenügenden Zugkapazitäten zu den Randzeiten erwähnt werden.**

## **Bus (PostAuto)**

Vom Stundentakt der Linien **Murten-Ulmiz-Gümmenen/BE**, zwischen 5h47 und 00h25, profitiert nur die Gemeinde Ulmiz.

Die Linie **Kerzers-Düdingen** verkehrt im Stundentakt und versorgt die Ortschaften Ried, Gempenach, Ulmiz, Liebistorf, Gurmels, Kleingurmels und Kleinbödingen.

**Gurmels** hat in Richtung Murten einen lückenhaften Stundentakt, verfügt aber über einen praktisch durchgehenden Haltstundentakt in Richtung Düdingen (Regionalzentrum Sense).

Die Linien **Courtepin-Gurmels** (4 Kurse pro Tag) und Sugiez-Lugnorre (6 Kurse pro Tag) bieten nur ein limitiertes Angebot an.

Vom Stundentakt der Linien **Freiburg-Domdidier** im Süden (zwischen 5h36 und 20h21) profitieren nur die Ortschaften Miséry, Courtion und Villarepos haben nur Morgen- Abendverbindungen.

Im Rahmen der touristischen Entwicklung des Pöls Vully wäre zudem eine Verbesserung der **Busverbindung nach Ins** prüfenswert.

## **Chemins de fer**

**Kerzers** profite entre 4h30 et 19h de trois liaisons par heures avec Berne.

Pour **Morat**, la cadence minimale d'un train par heure est assurée, aux heures de pointe la cadence est à la demi-heure. **Cependant, l'offre actuelle est jugée insuffisante par la région.**

La ligne tpf **Fribourg-Neuchâtel** offre au minimum une liaison par heure. Entre 5 - 7h, 12 - 13 et 16 - 17h circule un deuxième train sur cette ligne.

Le **temps de trajet** en direction de Fribourg est depuis Morat en-dessous d'une demi-heure, pour Sugiez en-dessus d'une demi-heure; celui pour Kerzers varie entre 44 et 53 minutes.

Il existe deux alternatives (moins attractives) pour le trajet **Kerzers-Fribourg**, soit via Düdingen (train-bus, 40 minutes), soit via Bern (train, 55 minutes).

**Un grand problème, déjà connu, constitue les capacités insuffisantes dans les trains aux heures de pointe.**

## **Liaisons par bus (CarPostal)**

La ligne **Morat-Ulmiz-Gümmenen/BE** offre entre 5h47 et 00h25 une liaison par heure, cependant uniquement la commune d'Ulmiz en profite.

La ligne **Kerzers-Düdingen**, laquelle dessert une fois par heure les lieux Ried, Gempenach, Ulmiz, Liebistorf, Gurmels, Kleingurmels et Kleinbödingen.

En direction de Morat, **Gurmels** dispose d'un cadence horaire lacunaire. Cependant, en direction de Düdingen (centre régional de la Singine), une cadence à la demi-heure est pratiquement assuré.

Les lignes **Courtepin-Gurmels** (4 courses par jour) et Sugiez-Lugnorre (6 courses par jour) ont une offre limitée.

De la liaison horaire **Fribourg-Domdidier** au Sud (entre 5h36 et 20h21) ne profite que Miséry. Courtion und Villarepos n'ont qu'une liaison le matin et le soir.

Dans le cadre du développement touristique du pôle du Vully, une amélioration de la **liaison de bus en direction de Ins** devrait être examinée.

### 2.2.5 Motorisierter Verkehr

Ausser Ulmiz, Lurtigen, Jeuss und Villarepos liegen alle Gemeinden mehr oder weniger direkt an einer **Kantonsstrasse**.

Die beiden Hauptorte Murten und Kerzers sind zudem ans **Autobahnnetz** angebunden.

Zum nationalen Strassennetz gehört auch die **T10 (H10) Bern-Neuenburg**, deren ursprüngliche Linienführung (Kerzers-Ins) während der Expo-02 provisorisch über Kerzers-Galmiz-Sugiez umgeleitet wurde. **Die Region wehrt sich entschieden dieses Trasse definitiv beizubehalten.**

#### Verkehrsbelastung

Von der Inbetriebnahme der **Autobahn A1** profitierte ausschliesslich Murten-Süd (Abnahme der Belastung: -21 bis -41%); diese brachte aber in Murten-Nord und Sugiez eine spürbare Verkehrszunahme (+40%/+58%).

Ein Vergleich der Strecken Kerzers-Müntschemier und Muntelier-Sugiez zeigt auch die **Auswirkungen der umgeleiteten Führung der T10 (H10)**: Erstere profitieren davon mit einer Reduktion des Verkehrs um 36%, währenddem letztere 58% (sogar +125% zwischen 2000-2005) mehr Verkehrsaufkommen absorbieren muss. Der Anteil aus der Umleitung ist aus den Zahlen Kerzers-Murten ersichtlich und beträgt rund 25%, das heisst wesentlich mehr als auf den Kantonsstrassen nach Freiburg (6 bis 13%).

### Transports motorisés

A part Ulmiz, Lurtigen, Jeuss et Villarepos, toutes les communes se situent plus ou moins directement le long des **routes cantonales**.

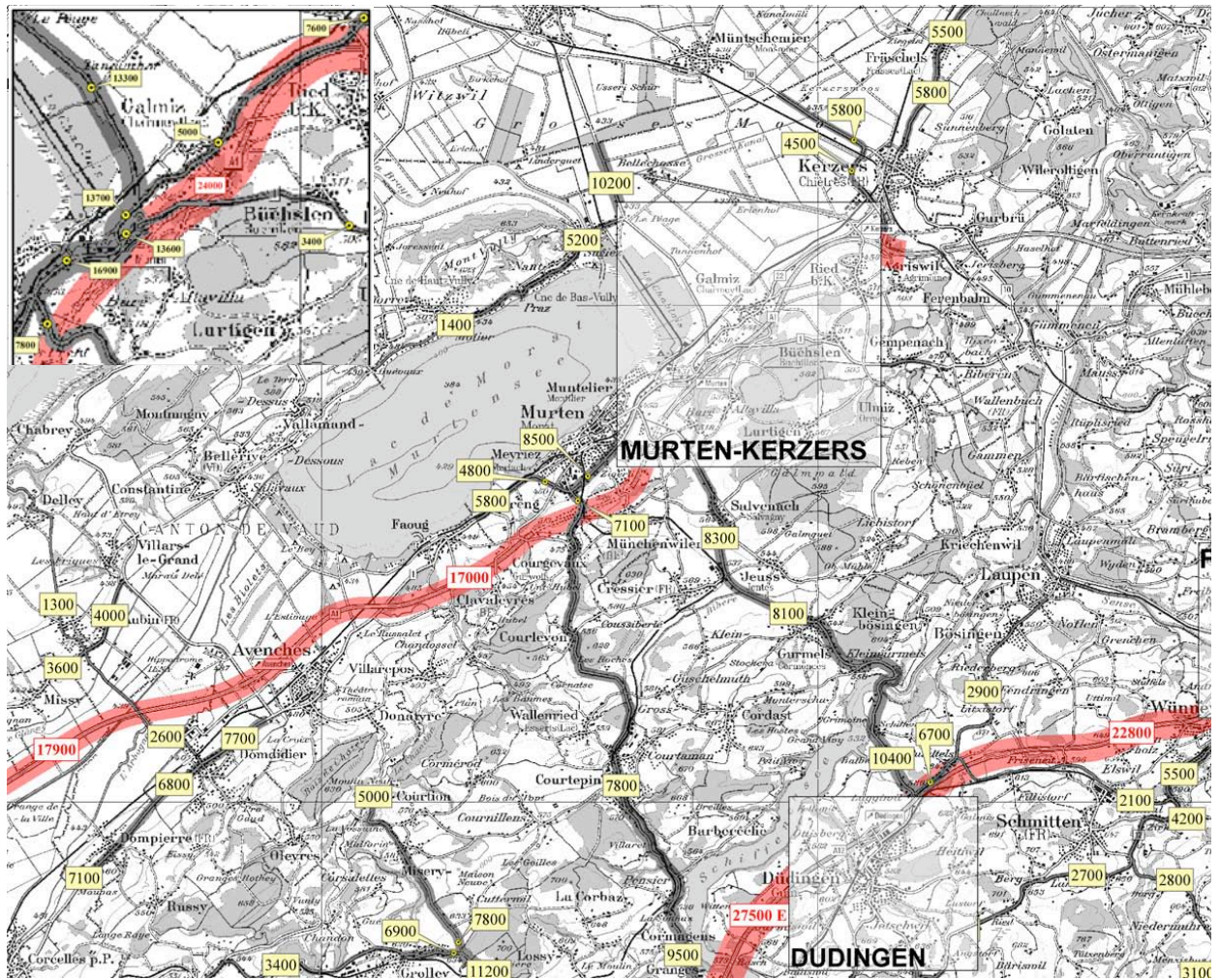
Les lieux principaux Morat et Kerzers sont en outre raccordés à **l'autoroute**.

La **T10 (H10) Berne-Neuchâtel** fait partie du réseau des routes nationales; pendant l'Expo-02, son tracé initial (Kerzers-Ins) a été provisoirement dévié sur le tronçon Galmiz-Sugiez. **La région s'oppose résolument contre le maintien définitif de ce tracé.**

#### Charges de trafic

L'ouverture de **l'autoroute A1** a uniquement profité à Morat-Sud (réduction des charges: -21 à -41%); Morat-Nord et Sugiez accusent par contre une importante augmentation du trafic (+40% / +58%).

L'évolution des charges de trafic des tronçons Kerzers-Müntschemier et Muntelier-Sugiez montre la **répercussion du tracé dévié de la T10 (H10)**; le premier bénéficie d'une réduction du trafic de 36%, tandis que le deuxième a vu croître le trafic de 58% (voire même 125% entre 2000-2005). La part de la déviation découle des chiffres Kerzers-Morat et représente environ 25%, soit une augmentation nettement supérieure à celle enregistrée sur les routes cantonales en direction de Fribourg (6 à 13%).



Strassenbelastungen 2005 / charges de trafic 2005

| Achse                       | Durchschnittlicher täglicher Verkehr<br>Trafic journalier moyen |                 |                                      | Veränderung<br>Changement |
|-----------------------------|---|-----------------|--------------------------------------|---------------------------|
|                             | 1995  | 2000            | 2005 *                               |                           |
| Kerzers - Fräschels         | 4'600   | 4'200           | 5'800                                | +26%                      |
| Kerzers – Müntschemier/BE   | 9'000   | 9'200           | 5'800                                | -36%                      |
| Kerzers - Murten            | 4'000 – 6'800   | 4'600 – 5'500   | 5000 – 7600                          | +25% / +12%               |
| Muntelier – Sugiez          | 8400  | 5'900           | 13'300                               | +58% (125%)               |
| Murten-Nord                 | 9'800 – 15'700  | 10'700 – 15'200 | 13700 – 16'900                       | +40% / +8%                |
| Murten-Süd                  | 8'100 – 10'800  | 4'300 – 7'900   | 4'800 – 8'500                        | -41% / -21%               |
| Courgevau – Granges-Paccot  | 6'100 – 9'000   | 6'400 – 7'300   | 7'100 – 9'500                        | +16% / +6%                |
| Murten – Gurmels – Düdingen | 6'900   | 6'300           | 7'800                                | +13%                      |
|                             |   |                 | *nach Eröffnung A1<br>Murten-Yverdon |                           |

### Geplante Strassenmassnahmen

Folgende Strassenprojekte wurden bereits mit dem Kanton diskutiert und sind zum Teil bereits in der Botschaft 286 \*) enthalten:

### Mesures d'assainissement planifiées

Les projets routiers suivants ont déjà fait l'objet de discussions avec le canton, dont certains font partie du message 286 \*).

|               | Umfahrungsstrasse | Kreisel                | Diverses                    |
|---------------|-------------------|------------------------|-----------------------------|
| Kerzers       | x                 | Ausfahrt A1            | H10 (T10) / Viadukt         |
| Sugiez        |                   |                        | Lärmschutz Péage            |
| Muntelier     |                   | Champ-Raclé prov. Lös. | *)                          |
| Murten        |                   | Ausfahrt A1 Lausanne   |                             |
| Courgevaux    | x                 |                        |                             |
| Courtepin     | x                 |                        |                             |
| Cressier      |                   |                        | Kreuzung Ortseinfahrt *)    |
| Barberêche    |                   |                        | Sanierung Abschn. La Sonnaz |
| Gempenach     |                   | Breitfeld              |                             |
| Gurmels       | x                 | Bodenzelg              |                             |
| Kleinbösingin |                   | Abzweigung *) erledigt |                             |
| Ried          |                   | Abzweigung             |                             |
| Salvenach     | x *)              |                        |                             |

Für die **Umfahrungen** sind die im kantonalen Verkehrsplan enthaltenen Kriterien anzuwenden (Verkehrsmenge, Sicherheit, Umweltschutz). Eine regelmässige Überprüfung der Entwicklung, unter Einbezug allfälliger Neueinzonungen oder anderer Projekte, ist anzustreben um rechtzeitig die nötigen Massnahmen einzuleiten. Die Tabelle enthält keine Massnahmen für die von der Region nicht akzeptierte Trasseverlegung der **H10 (T10)**. Es gibt dazu anscheinend auch keine relevanten Studien zu den resultierenden Konsequenzen für die Region.

#### 2.2.6 Langsamverkehr

Das Thema Langsamverkehr (Fussgänger, Fahrrad) wird im Zusammenhang mit den touristischen Wegen behandelt.

La réalisation des **contournements** doit répondre aux critères contenus dans le plan cantonal des transports (charges de trafic, sécurité, environnement). Une analyse régulière de l'évolution, en tenant compte des projets de nouvelles zones à bâtir ou autres, est à agender afin de préparer à temps les mesures nécessaires. Le tableau ci-dessus ne contient pas de mesures relatives à la déviation du tracé de la **T10 (H10)**, envisagée, mais pas acceptée par la région. Il n'existe d'ailleurs pas d'étude spécifiques concernant les répercussions pour la région.

#### Transports doux

Le thème des transports doux (piétons, cyclistes) sera traité en rapport avec les réseaux touristiques.

## 2.3 Natur und Landschaft

### 2.3.1 Landschaft und Vernetzung

Am 5.10.2004 wurde vom Kanton eine Änderung des RP-92 betreffend des Themas Landschaft vom Kanton genehmigt. Diese Änderung erfolgte gemäss den Angaben des KantRP und genügt demzufolge den gesetzlichen Anforderungen. Die diesbezüglichen Inhalte (Perimeter für Landschaftsentwicklungskonzepte, Koordinationsblatt « Ländlicher und natürlicher Raum ») werden in den neuen RegRP integriert.

### 2.3.2 Seeufer

Laut kantonalen Vorgaben müssen die Regionen im Rahmen ihrer Planung eine Seeuferplanung erstellen.

Für den **Schiffensee** besteht ein alter Richtplan aus dem Jahr 1984, welcher aber keine konkrete Umsetzung zur Folge hatte. Eine neue Planung muss zusammen mit den betroffenen Gemeinden/Regionen erstellt werden (Düdingen, Granges-Paccot, Sense, Agglomeration Freiburg, Barberêche).

Auf der Seite Seebezirk ist die Gemeinde Barberêche zur Zeit an ihrer Ortsplanungsrevision.

Betreffend **Murtensee** ist festzuhalten, dass zahlreiche Seeanstössgemeinden (Murten, Muntelier, Bas-Vully, Haut-Vully) zur Zeit ihre Ortsplanung revidieren und dabei das Thema der Seeufer detailliert behandeln. Für den Sektor Grengspitze ist zudem seit Kurzem ein spezifisches Reglement in Kraft, welches von den Gemeinden Greng, Merlach und Murten erstellt wurde und seit Anfang 2009 von einer Fachkommission (Grenspitzkommission) umgesetzt wird.

Die Region See sieht zur Zeit keinen Vorteil in einer eigenen Seeuferplanung und schlägt vor die **Ergebnisse aus den laufenden Ortsplanungen abzuwarten und je nach Bedarf ergänzende Massnahmen auf Stufe Region zu studieren.**

## Nature et paysage

### Paysage et mise en réseau

Le 5.10.2004, une modification du PR-92 concernant le thème du paysage a été approuvée par le canton. Cette modification a été effectuée conformément aux critères du PDcant et répond donc aux exigences cantonales. Le contenu y relatif (périmètre des concepts d'évolution paysagère, fiche de coordination « Espace rural et naturel ») sera intégré au nouveau PDreg.

### Rives des lacs

Selon les exigences cantonales, les régions doivent établir un plan des rives lors de leur planification.

Pour le **lac de Schiffenen**, il existe un ancien plan directeur de 1984, mais qui n'a pas été appliqué concrètement. Une nouvelle planification devra être établie en commun avec les communes/régions concernées (Düdingen, Granges-Paccot, Singine, Agglomération de Fribourg, Barberêche).

Dans le district du lac, la commune de Barberêche est actuellement en cours de révision de son PAL.

Concernant le **lac de Morat**, il doit être mentionné que plusieurs communes (Morat, Montilier, Bas-Vully, Haut-Vully) sont actuellement en cours de révision de leur PAL traitant également les rives. Le secteur de la Grengspitze fait déjà l'objet d'un règlement particulier dont l'application est assurée depuis le début 2009 par une commission spécifique (Grenspitzkommission).

Pour le moment, la région du Lac ne voit pas les avantages d'une planification des rives au niveau régional et **propose d'attendre les résultats des révisions de PAL en cours, et d'étudier d'éventuelles mesures complémentaires selon les besoins.**

### 2.3.3 Bundesinventare

Folgende Naturelemente sind in einem Bundesinventar bezeichnet :

- > Mont-Vully (BLN-Gebiet, Trockenwiesen)
- > Chablais (Auengebiet und Flachmoor)
- > Fräschelsweiher (Flachmoor)
- > diverse Amphibienstandorte

Die Unterschutzstellung dieser Objekte erfolgt in den Ortsplanungen.

### 2.3.4 Naturgefahren : Hochwasser

Die Naturgefahrenproblematik wird im Allgemeinen auf Stufe Ortsplanung behandelt. Für die Region von besonderem Interesse ist allerdings der Hochwasserschutz im **Grossen Moos** sowie entlang der **Bibera**. Für beide Sektoren sind Studien im Gang oder vorgesehen. Allfällige Massnahmen auf Stufe RegRP werden auf der Grundlage der Studienergebnisse geprüft.

### Inventaires fédéraux

Les éléments naturels suivants ont été recensés par un inventaire fédéral :

- > Mont-Vully (site IFP, prairies sèches)
- > Chablais (zone alluviale, bas-marais)
- > Etang de Fräschels (Bas-Marais)
- > divers site de batraciens

La mise sous protection de ces objets se fera par les plans d'aménagement locaux.

### Dangers naturels : crues

En général, la problématique des dangers naturels est traitée par le PAL. Cependant, la protection contre les crues au **Grand Marais** ainsi que le long de la **Bibera** ont un intérêt particulier pour la région. Pour ces deux secteurs des études sont actuellement en cours ou prévues. D'éventuelles mesures au PDreg seront étudiées sur la base des résultats.



## 2.4 Umwelt

### 2.4.1 Abfall

Die bestehenden Abfallbehandlungs- und Recyclingfirmen Haldimann AG, Murten, und Bühlmann Recycling AG, Münchenwiler, übernehmen eine wichtige Rolle in der Abfallsbewirtschaftung. Beide Unternehmen (sowie auch Neuansiedlungsprojekte wie z.B. in Kerzers) sind mit grossen Problemen konfrontiert wenn es um Betriebserweiterungen geht (Nachbarschaftskonflikte, langwierige Projektverfahren, Einsprachen etc.).

Da die beiden bestehenden Unternehmen bei der Region ihre Ausbauwünsche eingebracht haben, wird die Region versuchen diese Projekte mit den betroffenen Gemeinden zu koordinieren. Ob eine Massnahme im RegRP integriert wird hängt vom Ergebnis den laufenden Diskussionen ab.

### 2.4.2 Lärm + Luft

Die Aspekte betreffend Lärmschutz und Luftreinhaltung sind in direktem Zusammenhang mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu betrachten. Durch die Konzentration der Siedlungsentwicklung (namentlich der Arbeitszonen) an den dafür geeigneten Standorten (regionale und interkommunale Zentren, Verkehrsan schlüsse) sollen die negativen Auswirkungen möglichst gering gehalten werden.

## Environnement

### Déchets

Les entreprises de traitement de déchets et recyclage Haldiman AG, Morat, et Bühlman Recycling AG, Münchenwiler, ont un rôle important dans la gestion des déchets. Les deux (ainsi que de nouveaux projets comme à Kerzers) sont confrontés avec de gros problèmes quant à leur extension (conflits de voisinage, procédures longues, oppositions, etc.).

Puisque les deux entreprises ont informé la région de leurs projets d'extension, la région essaiera de les coordonner avec les communes concernées. Une éventuelle mesure à intégrer au PDreg dépendra des résultats des discussions en cours.

### Bruit + Air

Les aspects de protection contre le bruit et protection de l'air doivent être étudiés en rapport avec le développement de l'urbanisation et des transports. Les effets négatifs devront être limités par une concentration de l'extension de l'urbanisation (en particulier les zones d'activités) dans les sites appropriés (centres régionaux et intercommunaux, accès).

### 3.1 Besiedlung

#### Siedlungsstruktur

Weiterführung einer hierarchisch geordneten polyzentrischen Besiedlung auf der Grundlage der bestehenden Struktur:

- > Bestimmung der dritten Zentrumsebene (interkommunale Zentren).
- > Verstärkung der häuslichen Nutzung des Bodens durch Prüfung von Massnahmen zur Förderung einer Verdichtung, unter Berücksichtigung des Gemeindekompetenzen in der Ortsplanung.

#### Arbeit

Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze durch Verbesserung des Angebots für die Niederlassung neuer Unternehmen im Bezirk.

- > Bestimmung von kantonalen und regionalen Arbeitszonen.
- > Prüfung und Festlegung von Modalitäten zu deren Erschliessung und Bewirtschaftung.

#### Tourismus

Förderung der touristischen Aktivitäten durch Konzentration Intensivierungsmöglichkeiten in dafür geeigneten Gebieten :

- > Bezeichnung der regionalen Tourismuspole.

#### Sport und Freizeit

Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung an öffentlichen Anlagen.

- > Prüfung des regionalen Bedarfs für öffentliche Sport- und Freizeitanlagen und Koordination mit kommunalen Projekten.
- > Koordination der regionalen Tourismuswege.

### Urbanisation

#### Structure de l'urbanisation

Poursuite d'une urbanisation polycentrique et hiérarchisée sur la base de la structure existante:

- > Définition du troisième niveau des centres (centres intercommunaux).
- > Renforcement de l'utilisation mesurée du sol en examinant des mesures d'incitation d'une urbanisation vers l'intérieur, sous respect de la compétence communale lors de l'aménagement local.

#### Activités

Création d'emplois par l'amélioration de l'offre pour l'implantation de nouvelles entreprises dans le district:

- > Définition de zones d'activités régionales et cantonales.
- > Examen et définition de modalités pour leur équipement et gestion.

#### Tourisme

Soutien des activités touristiques par concentration et possibilités d'intensification aux endroits propices:

- > Désignation des pôles touristiques régionaux.

#### Sports et loisirs

Assurer un équipement suffisant en installations publiques :

- > Examen du besoin régional en équipement sportif et de loisirs et coordination avec les projets communaux.
- > Coordination des réseaux touristiques régionaux.

## **Energie**

Förderung eines rationellen Energieverbrauchs und Verwendung erneuerbarer Energien :

- > Prüfung von Möglichkeiten für spezielle Energieanlagen (Wind, Biogas etc.).
- > Prüfung weiterer Bereichen in welchen die Region aktiv werden kann.

## **Materialabbau**

Deckung der regionalen Nachfrage für die Materialversorgung.

- > Berücksichtigung der regionalen Potenziale gemäss revidiertem kantonalem Sachplan.
- > Unterstützung der Gemeinden bei der Prüfung neuer Abbaustandorte.

## **3.2 Verkehr**

### **Gesamtverkehrskonzept**

Abstimmung von Siedlung und Verkehr :

- > Konzentration der Siedlungsentwicklung (namentlich der Arbeitszonen) an den verkehrstechnisch gut erschlossenen Lagen.
- > Zeitliche Abstimmung der vorgesehenen Siedlungsentwicklung mit den verkehrstechnischen Massnahmen (namentlich der Entlastungs- oder Umfahrungsstrassen).

### **Öffentlicher Verkehr**

Verbesserung des bestehenden Angebots:

- > Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage zwischen Murten und Freiburg (Spitzenzeiten).
- > Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots in den weniger gut erschlossenen Regionen (Haut-Vully, Gurmels).
- > Verbesserung der Verbindungen für die Schulpendinger in Richtung Payerne.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Verbesserung des Strassennetzes und der Verkehrsströme :

- > Erhaltung der Optionen für mögliche künftige Umfahrungsstrassen und Festlegung der Prioritäten.
- > Bestätigung der Linienführung der T10 (H10) über Kerzers/Ins; gegebenenfalls Forderung einer kantonalen Analyse über die Auswirkungen einer Linienführung über Galmiz/Sugiez.

## **Energie**

Inciter une consommation rationnelle d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables :

- > Examen des possibilités pour des installations énergétiques spéciales (éoliennes, biogas etc.),
- > Examen d'autres domaines dans lesquels la région pourra être active.

## **Exploitation des matériaux**

Couverture de la demande dans la région en matériaux :

- > Tenir compte des potentiels régionaux selon le plan sectoriel cantonal révisé.
- Soutien des communes lors de l'examen de nouveaux sites d'exploitation.

## **Transports**

### **Concept global des transports**

Coordination entre urbanisation et trafic:

- > Concentration du développement urbain (notamment des zones d'activités) aux endroits dotés d'infrastructures de circulation appropriées.
- > Coordination dans le temps du développement urbain prévu avec les mesures de trafic (notamment les routes de délestage et les contournements)

### **Transports publics**

Amélioration de l'offre actuelle:

- > Adaptation des capacités à la demande entre Morat et Fribourg (heures de pointes).
- > Examen des possibilités d'augmenter l'offre dans les régions moins bien desservies (Haut-Vully, Gurmels).
- > Amélioration des correspondances pour les élèves en direction de Payerne.

### **Trafic individuel motorisé**

Amélioration du réseau routier et des flux de trafic:

- > Préservation des options de routes de contournement et définition des priorités.
- > Confirmation du tracé de la T10 (H10) via Kerzers/Ins: le cas échéant, exigence d'une analyse cantonale concernant les répercussions d'un tracé par Galmiz/Sugiez.

### 3.3 Natur und Landschaft

#### Landschaft

Sicherstellung einer diversifizierten Bewirtschaftung der Landschaften :

- > Künftige Anwendung der 2004 definierten Aktionen.

#### Seeufer

Abstimmung der verschiedenen Bedürfnisse entlang der Seeufer :

- > Murtensee : Koordination der Regionalplanung mit den laufenden kommunalen Seeuferplanungen.
- > Schiffensee : Absprache mit dem Sensebezirk betreffend einer gemeinsamen Planung.

### 3.4 Umwelt

#### Abfälle

Verbesserung der Situation betreffend der Recyclinganlagen :

- > Prüfung der Platzprobleme der betroffenen Unternehmen.

### Nature et paysage

#### Paysage

Assurer une gestion diversifiée des sites paysagers :

- > Future application des actions prioritaires définies en 2004

#### Rives des lacs

Concerter les différents besoins le long des rives des lacs :

- > Lac de Morat : Coordination de la planification régionale avec les études communales des rives actuellement en cours d'établissement.
- > Lac de Schiffenen : Négociation avec la Singine concernant une étude commune.

### Environnement

#### Déchets

Amélioration de la situation des installations de recyclage :

- > Examen des problèmes en lien avec les entreprises existantes.



Regionalplanung  
Planification régionale

SCHEMA DER RAUMORDNUNG

SCHEMA DE L'ORGANISATION  
DU TERRITOIRE








1:80'000

Legende

**SIEDLUNG - URBANISATION**

-  Bestehende Wohn- und Mischzone  
Zone d'habitat et mixte existante
-  Bestehende Arbeitszone  
Zone d'activités existante
-  kantonale / regionale Arbeitszone  
Zone d'activités régionales / cantonales
-  Regionalzentrum / Interkommunales Zentrum  
Centre régional / centre intercommunal
-  Kantonaler / regionaler Tourismuspol  
Pôle touristique cantonal / régional
-  Sektor für touristische Installationen  
Secteur pour installations touristiques



**VERKEHR - TRANSPORTS**

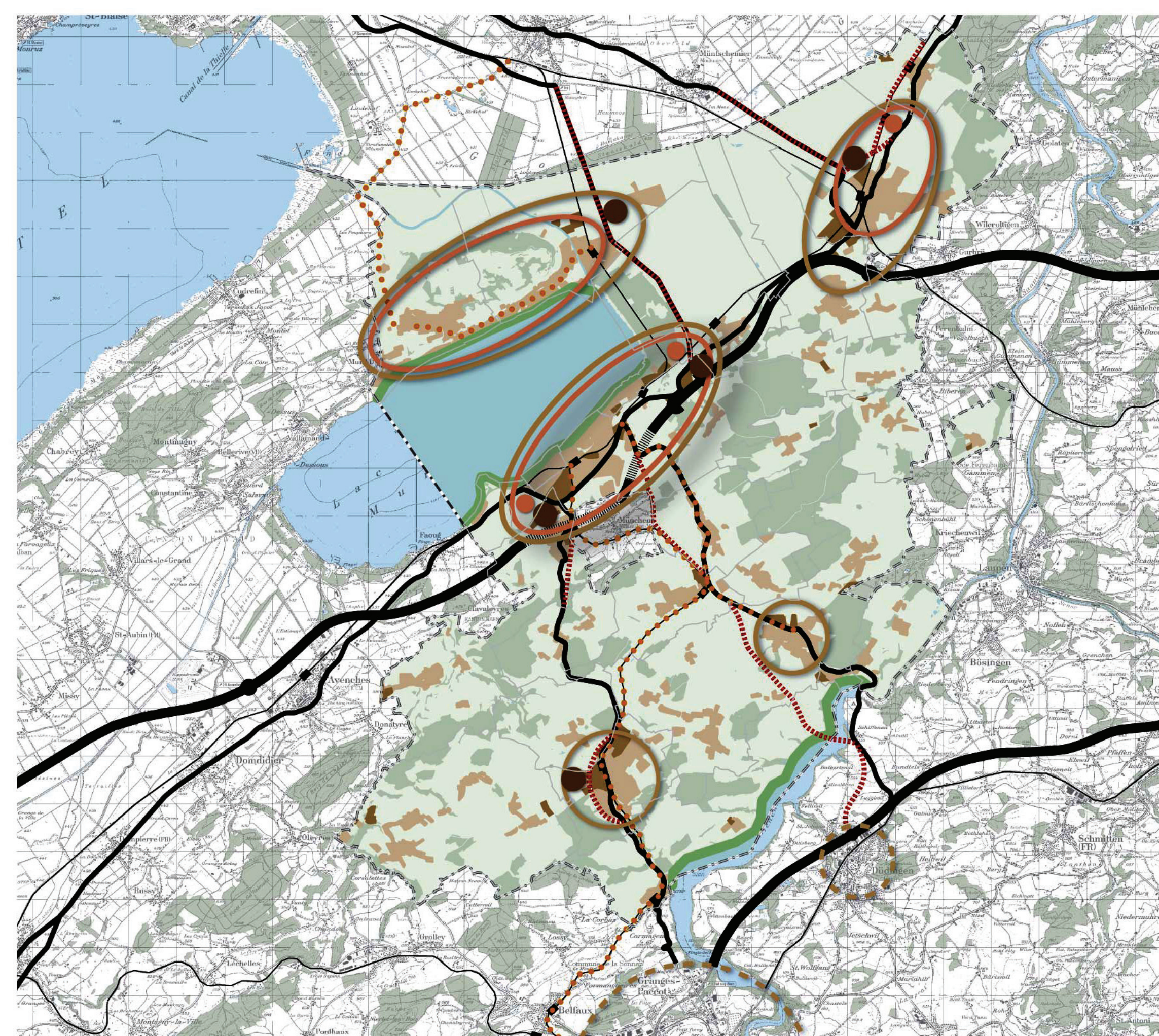
-  Autobahn / Anschluss  
Autoroute / Jonction
-  Hauptverkehrsstrasse  
Route principale
-  Massnahmen Strassennetz  
Mesures réseau routier
-  Bahnlinie / Bahnhof / öV-Knotenpunkt  
Rail / Gare / Noeud de correspondance
-  Massnahmen öffentlicher Verkehr  
Mesures en transports publics

**NATUR & LANDSCHAFT - NATURE ET PAYSAGE**

-  Landschaftsentwicklung  
Evolution paysagère
-  Seeuferplanung  
Planification des rives

**INFORMATION**

-  Perimeter Regionalplanung
-  Andere Zentren / autres centres



## 5.1 Planungsablauf

### Phase 1: Vorarbeiten (2005)

- > Analyse des RR-92: Stand der Umsetzung und Anwendung des Richtplans, Untersuchung der Planungsziele und der tatsächlichen Entwicklung.
- > Erhebung der planerischen Bedürfnisse bei den Gemeinden (Umfrage) wie auch bei den mehreren kantonalen Ämtern (Diskussionssitzungen).
- > Präsentation der Ergebnisse an der Delegiertenversammlung vom 14.10.05 vor den Gemeinden sowie einer Delegation des Bau- und Raumplanungsamtes.

### Phase 2: Themenkonzepte (2007–2009)

- > Bestimmung der interkommunalen Zentren: Einreichung beim Kanton im Juli 2007, Suspendierung des Verfahrens laut Auskunft des Staatsrates im Rahmen der Sitzung vom 15.09.08.
- > Erarbeitung der Planungsziele
- > Erarbeitung der Teilkonzepte (Arbeitszonen, Wohnen, Verkehr).
- > Zusammenfassung der Ergebnisse zum vorliegenden Dossier.

### Phase 3: Richtplanentwurf (ab Ende 2009)

- > Erstellung des neuen RegRP
- > Öffentliche Vernehmlassung

### Phase 4: Bereinigung (2010/11)

- > Anpassung und Bereinigung
- > Annahme durch die Region
- > Genehmigung durch den Kanton

## Déroulement des études

### Phase 1 : Premiers travaux (2005)

- > Analyse du PR-92 : Etat de la mise en oeuvre et de l'application du plan, examen des objectifs de planification et du développement réel.
- > Perception des besoins dans les communes (sondage) ainsi qu'aux différents services communaux (séances de discussion).
- > Présentation des résultats à l'assemblée des délégués du 14.10.05 devant les communes ainsi qu'à une délégation du SeCA.

### Phase 2 : Concepts thématique (2007–2009)

- > Définition des **centres intercommunaux** : présentation au canton en juillet 2007, suspension de la procédure selon le conseil d'Etat lors de la séance du 15.09.08.
- > Élaboration des **objectifs de planification**
- > Élaboration des **concepts thématiques** (zone d'activités, habitation, circulation).
- > Résumé des résultats au présent dossier.

### Phase 3 : Projet du plan directeur (dès fin 2009)

- > Élaboration du nouveau PDreg
- > Consultation publique

### Phase 4 : Finalisation (2010/11)

- > Adaptation et finalisation
- > Adoption par la région
- > Approbation par le canton

## 5.2 Koordination

### Region / Gemeinden

Das vorliegende Konzept wurde von der regionalen Arbeitsgruppe Raumplanung zusammen mit dem beauftragten Planungsbüro erarbeitet.

Bevor das Konzept dem Kanton zur Stellungnahme unterbreitet wird, wurde es vom Regionalvorstand verabschiedet.

Die direkte Mitwirkung der Gemeinden wurde zu verschiedenen Zeitpunkten gewährleistet:

- > Phase 1 : Versand eines Fragebogens an sämtliche Gemeinden des Seebezirks sowie die bernischen Gemeinden Clavaleyres und Münchenwiler.
- > Phase 2 : Zusätzliche themenbezogene Umfragen bei den Gemeinden. Nach Bedarf direkte Koordination mit den Gemeinden welche ihre OP revidieren (Murtten, Courgevau, Bas-Vully, Kerzers, Courtepin)

Die beiden bernischen Gemeinden wurden und werden in jeder Planungsphase über den Stand der Ergebnisse informiert.

### Kanton

Zu Beginn der Arbeiten wurden im Frühjahr 2005 diverse Gespräche mit den kantonalen Ämtern durchgeführt (BRPA, TBA, Sektion Gewässer, VEA, Wirtschaftsförderung, Tourismusverband) um das Vorgehen sowie allfällige spezifische Anforderungen zu diskutieren.

Die Ergebnisse aus dieser Phase 1 sowie ein Vorgehensvorschlag wurden am 14.10.05 an der Delegiertenversammlung den Gemeinden und dem BRPA präsentiert.

Am 29.06.2007 wurde der Vorschlag zu den interkommunalen Zentren beim BRPA eingereicht.

Am 20.07.07 wurde mit einer Delegation der Region und dem BRPA das Planungsprogramm sowie die Interkommunalen Zentren diskutiert.

Am 15.09.08 wurden mit einer Delegation der Region, dem Staatsrat, dem BRPA und dem TBA die interkommunalen Zentren sowie die Arbeitszonen diskutiert.

## Coordination

### Region / Communes

Le concept présenté a été élaboré par le groupe de travail régional de la planification avec le bureau de planification mandaté.

Avant que le concept soit transmis au canton pour une prise de position, il a été accepté par la direction régionale.

La collaboration directe des communes était garantie dans les différentes phases :

- > Phase 1 : expédition d'un questionnaire à toutes les communes du district du lac ainsi qu'aux communes bernoises Clavaleyres et Münchenwiler.
- > Phase 2 : sondage thématique supplémentaire aux communes. Au besoin, coordination directe avec les communes qui révisent leur PAL (Morat, Courgevau, Bas-Vully, Chiètres, Courtepin).

Les deux communes bernoises ont été et seront informées dans chaque phase de la planification de l'état des résultats.

### Canton

Au début des travaux au début 2005 et sur indication du SeCA, l'union fribourgeoise du tourisme (M. Jacques Dumoulin) a été contacté, afin de préciser le contenu et l'ampleur du concept touristique. Le présent concept correspond au cadre proposé.

Dans un deuxième temps, le concept sera soumis au canton (SeCA) pour une prise de position. Ensuite, les mesures proposées seront intégrées au futur plan directeur régional.

Le 29.06.2007, la proposition des centres intercommunaux a été soumise au SeCA.

Le 20.07.07, le programme de révision ainsi que les centres intercommunaux ont été discutés avec une délégation de la Région et du SeCA.

Le 15.09.08, les centres intercommunaux ainsi que les zones d'activités ont été discutés avec la délégation de la région, le Conseil d'état, le SeCA et le SPC.



In einem nächsten Schritt soll nun das vorliegende Konzept dem Kanton zur Stellungnahme unterbreitet werden. Anschliessend werden die vorgeschlagenen Massnahmen überarbeitet, präzisiert und in den Entwurf des neuen regionalen Richtplans integriert.

Dans la phase suivante, le concept présenté doit être soumis au canton pour une prise de position. Ensuite, les mesures proposées seront révisées, précisées et intégrées dans le projet du nouveau plan directeur cantonal.

Urbaplan, 4. September 2009 / 30. September 2009.

- 
1. Bevölkerungsziele der Gemeinden / Objectifs de population des communes
  2. Übersicht der Ausnützungsziffer / Aperçu des indices d'utilisation du sol
  3. Wohnzonentypen / types de zones d'habitation
  4. Zonenkapazitäten / capacités des zones
  5. Pendlerstatistiken / statistiques des pendulaires
  6. Fahrpläne / horaires transports publics
-

**Bevölkerungsziele der Gemeinden  
(Umfrage Anfangs 2009)**
**Objectifs de population des communes  
(Questionnaire début 2009)**

|   | 1992         | 2007         | 92-07       | in %       | ziel<br>objectif | für jahr<br>pour l'an | % pro<br>jahr<br>% par an | annahme<br>hypothèse<br>% | 2020         | 2025         | %<br>-2020 | %<br>-2025 |
|---|--------------|--------------|-------------|------------|------------------|-----------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|--------------|------------|------------|
| Barberêche  | 508          | 526          | 18          | 4%         | kein ziel        |                       |                           | 0.2%                      | 542          | 548          | 3%         | 4%         |
| Bas-Vully   | 1202         | 1833         | 631         | 52%        | 2300             | 2022                  | 1.7%                      |                           | 2238         | 2393         | 22%        | 31%        |
| Büchslen  | 117          | 162          | 45          | 38%        | kein ziel        |                       |                           | 2.6%                      | 216          | 237          | 33%        | 46%        |
| Courgevoux  | 812          | 1151         | 339         | 42%        | kein ziel        |                       |                           | 2.8%                      | 1567         | 1728         | 36%        | 50%        |
| Courlevon   | 240          | 283          | 43          | 18%        |                  |                       |                           | 1.2%                      | 327          | 344          | 16%        | 22%        |
| Courtepin   | 2231         | 2974         | 743         | 33%        | 4000             | 2022                  | 2.3 %                     |                           | 3836         | 4205         | 30%        | 41%        |
| Cressier  | 544          | 800          | 256         | 47%        |                  |                       |                           | 3.1%                      | 800          | 800          | 0%         | 0%         |
| Fräschels   | 384          | 486          | 102         | 27%        | 800              | 2025                  | 3.6%                      |                           | 713          | 800          | 47%        | 65%        |
| Galmiz  | 504          | 613          | 109         | 22%        | 700              | 2015                  | 1.8%                      |                           | 754          | 809          | 23%        | 32%        |
| Gempenach   | 243          | 310          | 67          | 28%        | kein ziel        |                       |                           | 1.8%                      | 384          | 413          | 24%        | 33%        |
| Gregg   | 161          | 160          | -1          | -1%        | 250              | 2025                  | 3.1%                      |                           | 225          | 250          | 41%        | 56%        |
| Gurmels   | 2656         | 3762         | 1106        | 42%        | 5000             | 2020                  | 2.5%                      |                           | 5000         | 5476         | 33%        | 46%        |
| Haut-Vully  | 895          | 1294         | 399         | 45%        | 1400             | 2013                  | 1.4%                      |                           | 1524         | 1612         | 18%        | 25%        |
| Jeuss   | 242          | 417          | 175         | 72%        | 500              | 2011                  | 5.0%                      |                           | 687          | 791          | 65%        | 90%        |
| Kerzers   | 3203         | 4416         | 1213        | 38%        | 5500             | 2020                  | 1.9%                      |                           | 5500         | 5917         | 25%        | 34%        |
| Kleinbödingen   | 415          | 570          | 155         | 37%        | kein ziel        |                       |                           | 2.5%                      | 755          | 825          | 32%        | 45%        |
| Lurtigen  | 188          | 187          | -1          | -1%        | 215              | 2025                  | 0.8%                      |                           | 207          | 215          | 11%        | 15%        |
| Meyriez   | 358          | 607          | 249         | 70%        | kein ziel        |                       |                           | 4.6%                      | 973          | 1114         | 60%        | 83%        |
| Misery-<br>Courtion   | 1059         | 1331         | 272         | 26%        | 1660             | 2020                  | 1.9%                      |                           | 1660         | 1787         | 25%        | 34%        |
| Muntelier   | 693          | 920          | 227         | 33%        | 1196             | 2025                  | 1.7%                      |                           | 1119         | 1196         | 22%        | 30%        |
| Murten  | 4786         | 5903         | 1117        | 23%        | 7000             | 2022                  | 1.2%                      |                           | 6854         | 7219         | 16%        | 22%        |
| Ried  | 726          | 937          | 211         | 29%        | 1300             | 2025                  | 2.2%                      |                           | 1199         | 1300         | 28%        | 39%        |
| Salvenach   | 376          | 488          | 112         | 30%        | kein ziel        |                       |                           | 2.0%                      | 614          | 662          | 26%        | 36%        |
| Ulmiz   | 290          | 405          | 115         | 40%        | 420              | 2012                  | 0.7%                      |                           | 444          | 459          | 10%        | 13%        |
| Villarepos  | 431          | 528          | 97          | 23%        | 650              | 2018                  | 2.1%                      |                           | 672          | 728          | 27%        | 38%        |
| Wallenried  | 332          | 434          | 102         | 31%        | 550              | 2016                  | 3.0%                      |                           | 602          | 666          | 39%        | 53%        |
| <b>Seebezirk</b>  | <b>23596</b> | <b>31497</b> | <b>7901</b> | <b>33%</b> |                  |                       |                           | <b>1.9%</b>               | <b>39439</b> | <b>42493</b> | 25%        | 35%        |
| <b>Szenario BFS<br/>Kantonsanteil von 12%<br/>halten<br/>Garder part de 12% du<br/>canton</b> |              | 31497        |             | 14%        |                  |                       |                           | 0.8%                      | <b>35290</b> | <b>36231</b> | 12%        | 15%        |
| <b>Szenario Trend<br/>Scénario tendance</b>   |              | 31497        |             | 33%        |                  |                       |                           | 2.2%                      | <b>40637</b> | <b>44153</b> | 29%        | 40%        |

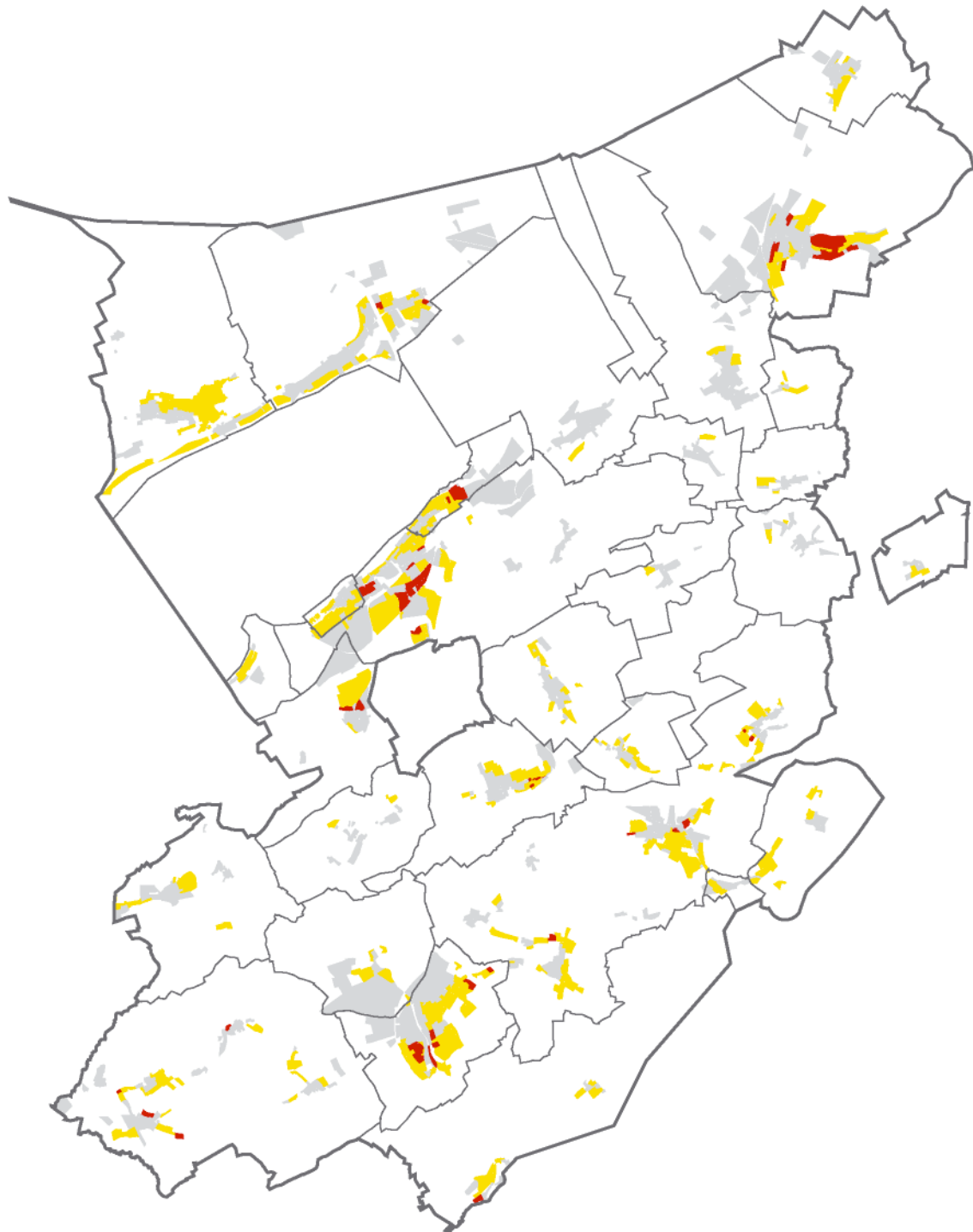
## Übersicht der Ausnutzungsziffern (gültige Ortsplanungen)

## Aperçu des indices d'utilisation sol (PAL en vigueur)

| gesetzliche Werte<br>valeurs légales | Kernzone<br>Centre-village |      | mittlere Dichte<br>moyenne densité |      |      | Wohnzone spezial<br>zone résidentielle<br>spéciale |      |      | schwache<br>Dichte<br>faible densité | Reihenhäuser<br>hab. groupées | Mischzone<br>zone mixte |      |
|--------------------------------------|----------------------------|------|------------------------------------|------|------|--|------|------|--------------------------------------|-------------------------------|-------------------------|------|
|                                      | max. 0.85                  |      | max. 0.65                          |      |      |  |      |      | max. 0.45                            | max. 0.55                     |                         |      |
| Barberêche                           | 0.55                       | 0.44 | 0.55                               |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.45                          |                         |      |
| Büchslen                             | 0.60                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.35                                 |                               |                         |      |
| Courgevau                            | 0.75                       |      | 0.60                               |      |      | 0.60   | 0.50 | 0.35 | 0.25<br>0.35                         | 0.50                          | 0.50                    |      |
| Courlevon                            | 0.50                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.35                          |                         |      |
| Courtepin                            |                            |      |                                    |      |      |  |      |      |                                      |                               |                         |      |
| Cressier (m3/m2)                     | 3.50                       |      | 2.2<br>2.4                         |      |      |  |      |      | 1.7<br>1.9                           |                               |                         |      |
| Fräschels                            | 0.80                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.40                                 | 0.40                          | 0.60                    |      |
| Galmiz                               | 0.45                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.30                                 | 0.30                          |                         |      |
| Gempenach                            | 0.60                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.35                          |                         |      |
| Gregg                                |                            |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.25                                 | 0.35                          |                         |      |
| Gurmels                              | 0.70                       | 0.65 | 0.65                               |      |      |  |      |      | 0.45                                 | 0.55                          | 0.65                    |      |
| Jeuss                                | 0.50                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.35                          |                         |      |
| Kerzers                              | 0.60                       |      | 0.65                               | 0.60 |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.35                          | 0.60                    |      |
| Kleinbödingen                        | 0.60                       |      | 0.60                               |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.55                          |                         |      |
| Lurtigen                             | 0.50                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.35                          |                         |      |
| Meyriez                              | 0.45                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.40                                 | 0.40                          |                         |      |
| Misery                               | 0.70                       | 0.65 |                                    |      |      | 0.50   | 0.45 | 0.35 | 0.35                                 | 0.45                          | 0.35                    | 0.50 |
| Courtion                             | 0.60                       |      | 0.60                               |      |      |  |      |      | 0.30                                 | 0.40                          |                         |      |
| Cournillens                          | 0.65                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.45                          | 0.35                    | 0.50 |
| Cormerod                             | 0.60                       |      |                                    |      |      | 0.50   | 0.45 | 0.35 | 0.35                                 | 0.45                          |                         |      |
| Muntelier                            |                            |      | 0.55                               |      |      |  |      |      | 0.50                                 | 0.35                          |                         |      |
| Morat                                | 0.30                       | 0.40 | 0.65                               | 0.55 | 0.45 |  |      |      | 0.35                                 | 0.45                          | 0.65                    | 0.70 |
| Ried                                 | 0.60                       |      |                                    |      |      | 0.60   |      |      | 0.35                                 | 0.35                          |                         |      |
| Agriswil                             | 0.85                       |      | 0.45                               |      |      |  |      |      | 0.45                                 | 0.45                          |                         |      |
| Salvenach                            | 0.60                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.35                          |                         |      |
| Ulmiz                                | 0.50                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.35                                 | 0.45                          |                         |      |
| Villarepos                           | 0.50                       | 0.65 |                                    |      |      |  |      |      | 0.30<br>0.35                         | 0.45                          |                         |      |
| Bas-Vully                            |                            |      | 0.60                               |      |      | 0.50   | 0.45 | 0.35 | 0.35                                 | 0.45                          | 0.35                    | 0.50 |
| Haut-Vully                           | 0.60                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.30                                 | 0.30                          | 0.50                    |      |
| Wallenried                           | 0.60                       |      |                                    |      |      |  |      |      | 0.30                                 | 0.30                          | 0.60                    |      |

**Wohnzonentypen**  
rot: mittlere Dichte  
gelb: schwache Dichte  
grau: andere Bauzonen

**Types de zones d'habitation**  
rouge: moyenne densité  
jaune: faible densité  
gris: autres zones à bâtir



## Theoretische Kapazitäten in den unbebauten Wohn- und Mischzonen

## Capacités théoriques dans les zones résidentielles et mixtes non-construites

| gemeinde<br>commune    | zonenreserven gemäss kantonalen daten, in ha<br>réserves en zone selon données cantonales, en ha |                                    |                                   |              | einwohnerpotentiale (zonenfläche/einwohner):<br>potentiels d'habitants (surface de zone/habitant): |             |             |             |
|------------------------|--|------------------------------------|-----------------------------------|--------------|--|-------------|-------------|-------------|
|                        | kern- + mischzone<br>zone village + mixte  | mittlere dichte<br>moyenne densité | schwache dichte<br>faible densité | total ha     | 250  | 125         | 275         | total       |
| bas-vully              | 7.2  | 0.0                                | 12.4                              | 19.6         | 288  | 0           | 451         | 739         |
| haut-vully             | 5.3  | 0.0                                | 12.2                              | 17.5         | 212  | 0           | 444         | 656         |
| fräschels              | 3.0  | 0.0                                | 0.5                               | 3.5          | 120  | 0           | 18          | 138         |
| kerzers                | 6.5  | 7.1                                | 3.0                               | 16.6         | 260  | 568         | 109         | 937         |
| ried                   | 3.5  | 0.8                                | 0.0                               | 4.3          | 140  | 64          | 0           | 204         |
| büchslen               | 1.5  | 0.0                                | 0.6                               | 2.1          | 60   | 0           | 22          | 82          |
| gempenach              | 0.6  | 0.0                                | 0.5                               | 1.1          | 24   | 0           | 18          | 42          |
| ulmiz                  | 1.7  | 0.0                                | 0.3                               | 2.0          | 68   | 0           | 11          | 79          |
| gurmels - wallenbuch   | 0.2  | 0.0                                | 0.2                               | 0.4          | 8  | 0           | 7           | 15          |
| galmiz                 | 4.0  | 0.0                                | 0.3                               | 4.3          | 160  | 0           | 11          | 171         |
| muntelier              | 0.2  | 0.5                                | 3.6                               | 4.3          | 8  | 40          | 131         | 179         |
| murten                 | 5.9  | 2.0                                | 6.7                               | 14.6         | 236  | 160         | 244         | 640         |
| meyriez                | 0.5  | 0.0                                | 1.5                               | 2.0          | 20   | 0           | 55          | 75          |
| greng                  | 0.0  | 0.0                                | 3.3                               | 3.3          | 0  | 0           | 120         | 120         |
| courgevaux             | 1.2  | 0.0                                | 4.2                               | 5.4          | 48   | 0           | 153         | 201         |
| salvenach              | 1.7  | 0.0                                | 3.3                               | 5.0          | 68   | 0           | 120         | 188         |
| jeuss                  | 1.1  | 0.0                                | 1.9                               | 3.0          | 44   | 0           | 69          | 113         |
| cressier               | 1.6  | 0.0                                | 5.9                               | 7.5          | 64   | 0           | 215         | 279         |
| lurtigen               | 0.6  | 0.0                                | 0.3                               | 0.9          | 24   | 0           | 11          | 35          |
| gurmels + kleingurmels | 2.8  | 0.3                                | 11.8                              | 14.9         | 112  | 24          | 429         | 565         |
| gurmels - liebistorf   | 0.8  | 0.0                                | 3.8                               | 4.6          | 32   | 0           | 138         | 170         |
| kleinbösing            | 0.6  | 0.0                                | 3.1                               | 3.7          | 24   | 0           | 113         | 137         |
| courlevon              | 1.8  | 0.0                                | 0.3                               | 2.1          | 72   | 0           | 11          | 83          |
| courtepin              | 3.3  | 2.8                                | 18.4                              | 24.5         | 132  | 224         | 669         | 1025        |
| wallenried             | 0.0  | 0.0                                | 0.7                               | 0.7          | 0  | 0           | 25          | 25          |
| gurmels - cordast      | 5.3  | 0.0                                | 3.7                               | 9.0          | 212  | 0           | 135         | 347         |
| barberêche             | 0.2  | 1.0                                | 3.3                               | 4.5          | 8  | 80          | 120         | 208         |
| villarepos             | 0.9  | 0.0                                | 5.0                               | 5.9          | 36   | 0           | 182         | 218         |
| misery-courtion        | 7.9  | 1.6                                | 8.5                               | 18.0         | 316  | 128         | 309         | 753         |
| <b>total</b>           | <b>69.9</b>  | <b>16.1</b>                        | <b>119.3</b>                      | <b>205.3</b> | <b>2796</b>  | <b>1288</b> | <b>4338</b> | <b>8422</b> |
| <b>in % / en %</b>     | <b>34%</b>   | <b>8%</b>                          | <b>58%</b>                        |              |  |             |             |             |

## Pendlerstatistiken

## Statistiques des pendulaires

C2A Verkehrskategorien für den Weg zur Arbeit, Überblick 2000

Erwerbstätige (1)

| 1005 See/Lac          | Total   |      | Kein Arbeitsweg |      | Pendler |      | Langsamverkehr<br>(zu Fuss /<br>mit Fahrrad) |      | Motorisierter<br>Individualver-<br>kehr |      | Öffentl. Verkehr / Werkbus |      |               |      |
|-----------------------|---------|------|-----------------|------|---------|------|--|------|---|------|----------------------------|------|---------------|------|
|                       | absolut | in % | absolut         | in % | absolut | in % | absolut                                      | in % | absolut                                 | in % | Total                      |      | davon<br>Bahn |      |
|                       |         |      |                 |      |         |      |  |      |   |      | absolut                    | in % | absolut       | in % |
| Erwerbstätigen Einw.  | 15'286  | 100  | 2'062           | 13.5 | 13'224  | 100  | 1'895  | 14   | 9'534                                   | 72   | 1795                       | 14   | 1514          | 11   |
| Wegpendler            | 7'054   | 46   | -               | 0    | 7'054   | 100  | 25   | 0.4  | 5'527                                   | 78   | 1'502                      | 21   | 1334          | 19   |
| am Wohnort Arbeitende | 8'232   | 54   | 2'062           | 25   | 6'170   | 100  | 1'870  | 30   | 4'007                                   | 65   | 293                        | 4.7  | 180           | 2.9  |
| Zupendler             | 3'547   | 30   | -               | 0    | 3547    | 100  | 22   | 0.6  | 3'096                                   | 87   | 429                        | 12.1 | 375           | 11   |
| Total Beschäftigte    | 11'779  | 100  | 2'062           | 17.5 | 9'717   | 100  | 1'892  | 20   | 7'103                                   | 73   | 722                        | 7.4  | 555           | 5.7  |

C2A Verkehrskategorien für den Weg zur Arbeit, Zunahme 1990 - 2000

Erwerbstätige (1)

| 1005 See/Lac          | Total   |      | Kein Arbeitsweg |      | Pendler |      | Langsamverkehr<br>(zu Fuss /<br>mit Fahrrad) |      | Motorisierter<br>Individualverkehr |      | Öffentl. Verkehr / Werkbus |      |               |      |
|-----------------------|---------|------|-----------------|------|---------|------|--|------|------------------------------------|------|----------------------------|------|---------------|------|
|                       | absolut | in % | absolut         | in % | absolut | in % | absolut                                      | in % | absolut                            | in % | Total                      |      | davon<br>Bahn |      |
|                       |         |      |                 |      |         |      |  |      |                                    |      | absolut                    | in % | absolut       | in % |
| Erwerbstätigen Einw.  | 3'422   | 29   | -246            | -11  | 3'668   | 38   | 204  | 12   | 3'215                              | 51   | 249                        | 16   | 321           | 27   |
| Wegpendler            | 2'649   | 60   | -               |      | 2649    | 60   | 13   | 108  | 2'342                              | 74   | 294                        | 24.3 | 329           | 33   |
| am Wohnort Arbeitende | 773     | 10   | -246            | -11  | 1'019   | 20   | 191  | 11   | 873                                | 28   | -45                        | -13  | -8            | -4.3 |
| Zupendler             | 1'144   | 48   | -               |      | 1144    | 48   | 6  | 38   | 1'207                              | 64   | -69                        | -14  | -9            | -2.3 |
| Beschäftigte          | 1'917   | 19   | -246            | -11  | 2'163   | 29   | 197  | 12   | 2'080                              | 41   | -114                       | -14  | -17           | -3   |

C2A Verkehrskategorien für den Weg zur Arbeit, Überblick 1990

Erwerbstätige (1)

| 1005 See/Lac          | Total   |      | Kein Arbeitsweg |      | Pendler |      | Langsamverkehr<br>(zu Fuss /<br>mit Fahrrad) |      | Motorisierter<br>Individualverkehr |      | Öffentl. Verkehr / Werkbus |      |               |      |
|-----------------------|---------|------|-----------------|------|---------|------|--|------|------------------------------------|------|----------------------------|------|---------------|------|
|                       | absolut | in % | absolut         | in % | absolut | in % | absolut                                      | in % | absolut                            | in % | Total                      |      | davon<br>Bahn |      |
|                       |         |      |                 |      |         |      |  |      |                                    |      | absolut                    | in % | absolut       | in % |
| Erwerbstätigen Einw.  | 11'864  |      | 2'308           | 19.5 | 9'556   | 100  | 1'691  | 17.7 | 6'319                              | 66.1 | 1'546                      | 16.2 | 1193          | 12.5 |
| Wegpendler            | 4'405   |      | -               | 0.0  | 4'405   | 100  | 12   | 0.3  | 3'185                              | 72.3 | 1'208                      | 27.4 | 1005          | 22.8 |
| am Wohnort Arbeitende | 7'459   |      | 2'308           | 30.9 | 5'151   | 100  | 1'679  | 32.6 | 3'134                              | 60.8 | 338                        | 6.6  | 188           | 3.6  |
| Zupendler             | 2'403   |      | -               | 0.0  | 2403    | 100  | 16   | 0.7  | 1'889                              | 78.6 | 498                        | 20.7 | 384           | 16.0 |
| Total Beschäftigte    | 9'862   |      | 2'308           | 23.4 | 7'554   | 100  | 1'695  | 22.4 | 5'023                              | 66.5 | 836                        | 11.1 | 572           | 7.6  |

**C2A.x Wegpendler in andere Arbeitsregionen**

| 1005 See/Lac         |                   | Pendler     |            | Langsamverkehr (zu Fuss mit Fahrrad) |      | Motorisierter Individualverkehr (MIV) |      | Öffentlicher Verkehr (ÖV) inkl. Werkbus |      |            |      |  |
|----------------------|-------------------|-------------|------------|--------------------------------------|------|---------------------------------------|------|---|------|------------|------|--|
|                      |                   |             |            |                                      |      |                                       |      | Total                                   |      | davon Bahn |      |  |
|                      |                   | absolut     | in %       | absolut                              | in % | absolut                               | in % | absolut                                 | in % | absolut    | in % |  |
|                      | Total             | <b>7054</b> | <b>100</b> |                                      |      |                                       |      |   |      |            |      |  |
|                      | Bern Region       | 3115        | 44         | 2                                    | 0.1  | 2208                                  | 71   | 905                                     | 29   | 836        | 27   |  |
| <a href="#">1004</a> | La Sarine         | 1690        | 24         | 7                                    | 0.4  | 1325                                  | 78   | 358                                     | 21   | 297        | 18   |  |
| <a href="#">1006</a> | Sense             | 467         | 7          | 5                                    | 1    | 423                                   | 91   | 39                                      | 8    | 21         | 4.5  |  |
| <a href="#">213</a>  | Laupen            | 330         | 5          | 7                                    | 2    | 314                                   | 95   | 9                                       | 3    | 4          | 1.2  |  |
| <a href="#">208</a>  | Erlach            | 222         | 3          | -                                    | 0    | 194                                   | 87   | 28                                      | 13   | 23         | 10   |  |
|                      | Biel Region       | 326         | 5          | 2                                    | 1    | 275                                   | 84   | 49                                      | 15   | 48         | 15   |  |
|                      | La Broye          | 350         | 5          | 2                                    | 1    | 336                                   | 96   | 12                                      | 3    | 10         | 2.9  |  |
|                      | andere Bezirke(6) | 136         | 2          |                                      |      | 118                                   | 87   | 18                                      | 13   | 16         | 12   |  |
|                      | Suisse romande    | 257         | 4          |                                      |      | 209                                   | 81   | 48                                      | 19   | 45         | 18   |  |
|                      | Deutschweiz       | 159         | 2          |                                      |      | 123                                   | 77   | 36                                      | 23   | 34         | 21   |  |
|                      | Ausland           | 2           | 0          |                                      |      | 2                                     | 100  |   |      |            |      |  |

**Quelle : C2A.x Zupendler in andere Wohnregionen**

| 1005 See/Lac         |                   | Pendler      |      | Langsamverkehr (zu Fuss mit Fahrrad) |      | Motorisierter Individualverkehr (MIV) |      | Öffentlicher Verkehr (ÖV) inkl. Werkbus |      |            |      |  |
|----------------------|-------------------|--------------|------|--------------------------------------|------|---------------------------------------|------|---|------|------------|------|--|
|                      |                   |              |      |                                      |      |                                       |      | Total                                   |      | davon Bahn |      |  |
|                      |                   | absolut      | in % | absolut                              | in % | absolut                               | in % | absolut                                 | in % | absolut    | in % |  |
|                      | Total             | <b>3'547</b> |      | <b>22</b>                            |      | <b>3'096</b>                          |      | <b>429</b>                              |      | <b>375</b> |      |  |
| <a href="#">1004</a> | La Sarine         | 824          | 23   | 3                                    | 0.4  | 661                                   | 80   | 160                                     | 19   | 150        | 18   |  |
|                      | La Broye          | 736          | 21   | 8                                    | 1    | 671                                   | 91   | 57                                      | 8    | 46         | 6    |  |
| <a href="#">1006</a> | Sense             | 508          | 14   | -                                    |      | 484                                   | 95   | 24                                      | 5    | 19         | 4    |  |
|                      | Bern Region       | 423          | 12   | 0                                    | 0    | 360                                   | 85   | 63                                      | 15   | 45         | 11   |  |
| <a href="#">213</a>  | Laupen            | 277          | 8    | 7                                    | 3    | 253                                   | 91   | 17                                      | 6    | 13         | 5    |  |
| <a href="#">208</a>  | Erlach            | 246          | 7    | 4                                    | 2    | 208                                   | 85   | 34                                      | 14   | 34         | 14   |  |
|                      | Biel Region       | 238          | 7    | 0                                    | 0    | 197                                   | 83   | 41                                      | 17   | 38         | 16   |  |
|                      | andere Bezirke(7) | 182          | 5    | 0                                    |      | 163                                   | 90   | 19                                      | 10   | 17         | 9    |  |
|                      | Suisse romande    | 91           | 3    | 0                                    |      | 78                                    | 86   | 13                                      | 14   | 13         | 14   |  |
|                      | Deutschweiz       | 22           | 1    | 0                                    |      | 21                                    | 95   | 1                                       | 5    | 0          | 0    |  |
|                      | Ausland           | 0            | 0    |                                      |      | 0                                     |      |   |      |            |      |  |



Fahrplanauszüge

Horaires transports publics (extraits)

|                           |     |     |     |     |     |     |   |     |     |  |         |     |     |     |    |     |
|---------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|-----|-----|--|---------|-----|-----|-----|----|-----|
| <b>Freiburg-Neuenburg</b> | 5   |     |     | 6   |     |     | 7 | 12  |     |  | 16 - 17 |     |     | 18  | 19 | 22  |
| Freiburg                  | 04  | 12  | 33  | 12  | 33  | 33  |   | 12  | 33  |  | 12      | 33  | 33  | 33  |    | 33  |
| Courtepin                 | 18  | 28  | 47  | 28  | 47  | 47  |   | 28  | 47  |  | 28      | 47  | 47  | 47  |    | 47  |
| Cressier                  | 23  | 33  | 52  | 33  | 52  | 52  |   | 33  | 52  |  | 33      | 52  | 52  | 52  |    | 52  |
| Courgevaux                | 27  | 37  | 56  | 37  | 56  | 56  |   | 37  | 56  |  | 37      | 56  | 56  | 56  |    | 56  |
| Murten an                 | 29  | 39  | 59  | 39  | 59  | 59  |   | 39  | 59  |  | 39      | 59  | 59  | 59  |    | 59  |
| Murten ab                 | 30  | 47  | 00  | 47  | 00  | 00  |   | 47  | 00  |  | 47      | 00  | 00  | 00  |    | 00  |
| Muntelier                 | 32  | 49  | 02  | 49  | 02  | 02  |   | 49  | 02  |  | 49      | 02  | 02  | 02  |    | 02  |
| Galmiz *)                 |     | 51  | --  | 51  | --  | 21  |   | 51  | 19  |  | 51      | 21  | --  | 21  |    | 21  |
| Kerzers *)                |     | 56  | 26  | 56  | 26  | 26  |   | 56  | 26  |  | 56      | 26  | 24  | 26  |    | 26  |
| Sugiez                    | 36  |     | 06  |     | 06  | 06  |   |     | 06  |  |         | 06  | 06  | 06  |    | 06  |
| Ins                       | 40  |     | 10  |     | 10  | 10  |   |     | 10  |  |         | 10  | 10  | 10  |    | 10  |
| Neuenburg                 |     |     | 24  |     | 24  | 24  |   |     | 24  |  |         | 24  | 24  |     |    | 24  |
| <b>Reisezeit</b>          |     |     |     |     |     |     |   |     |     |  |         |     |     |     |    |     |
| Murten                    | 26' | 27' | 26' | 27' | 26' | 26' |   | 27' | 26' |  | 27'     | 26' | 26' | 26' |    | 26' |
| Kerzers                   |     | 44' | 53' | 44' | 53' | 53' |   | 44' |     |  | 44'     |     |     | 53' |    |     |
| Sugiez                    | 32' |     | 33' |     | 33' | 33' |   | 33' |     |  |         | 33' | 33' |     |    | 33' |

\*)...33 : umsteigen in Muntelier

|                       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |       |     |     |       |     |     |       |     |     |     |       |     |     |     |     |     |
|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|
| <b>Bern-Neuenburg</b> | 4   | 5   |     |     | 6   |     |     | 7-8 |     |     | 9-10 |     |     | 11-13 |     |     | 14-15 |     |     | 16-18 |     |     | 19  | 20-23 |     |     | 00  |     |     |
| Bern ab               | 34  | 04  | 34  | 54  | 08  | 34  | 54  | 08  | 34  | 54  | 08   | 34  | 54  | 08    | 34  | 54  | 08    | 34  | 54  | 08    | 34  | 54  | 08  | 34    | 54  | 08  | 34  | 10  |     |
| Kerzers an            | 00  | 26  | 00  | 10  | 30  | 00  | 10  | 30  | 00  | 10  | 30   | 00  | 10  | 30    | 00  | 10  | 30    | 00  | 10  | 30    | 00  | 10  | 30  | 00    | 10  | 30  | 00  | 36  |     |
| <b>Reisezeit</b>      | 22' | 22' | 26' | 16' | 22' | 26' | 16' | 22' | 26' | 16' | 22'  | 26' | 16' | 22'   | 26' | 16' | 22'   | 26' | 16' | 22'   | 26' | 16' | 22' | 26'   | 16' | 22' | 26' | 26' |     |
| <b>Bern - Payerne</b> |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |       |     |     |       |     |     |       |     |     |     |       |     |     |     |     |     |
| Kerzers ab            | 04  | 34  | 04  | 34  | 04  | 34  | 04  | 34  |     |     | 34   | 04  | 34  |       |     | 34  | 04    | 34  |     |       | 34  | 04  | 34  |       |     | 34  |     | 40  |     |
| Galmiz                | 07  | 37  | 07  | 37  | 07  | 37  | 07  | 37  |     |     | 37   | 07  | 37  |       |     | 37  | 07    | 37  |     |       | 37  | 07  | 37  |       |     | 37  |     | 43  |     |
| Muntelier             | 09  | 39  | 09  | 39  | 09  | 39  | 09  | 39  |     |     | 39   | 09  | 39  |       |     | 39  | 09    | 39  |     |       | 39  | 09  | 39  |       |     | 39  |     | 45  |     |
| Murten                | 13  | 43  | 13  | 42  | 13  | 43  | 13  | 43  |     |     | 43   | 13  | 43  |       |     | 43  | 13    | 43  |     |       | 43  | 13  | 43  |       |     | 43  |     | 49  |     |
| <b>Reisezeit</b>      | 38' | 38' | 38' | 34' | 39' | 35' | 39' | 35' |     |     | 35'  | 39' | 35' |       |     | 34' | 39'   | 35' |     |       | 35' |     |     | 35'   |     |     | 35' |     | 39' |

|                         |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 12 Düdingen-10          | 06 13 | 07 13 | 08 13 | 11 22 | 12 22 | 13 13 | 15 22 | 16 22 | 17 22 | 18 22 |
| 52 Gurmels-10           | 06 24 | 07 24 | 08 24 | 11 32 | 12 32 | 13 23 | 15 32 | 16 32 | 17 32 | 18 32 |
|                         | 5251  | 5253  | 5255  | 5257  | 5259  | 5261  | 5263  | 5265  | 5267  | 5269  |
| 52 Gurmels-10           | 06 26 | 07 26 | 08 26 | 11 34 | 12 34 | 13 26 | 15 34 | 16 34 | 17 34 | 18 34 |
| 52 Cressier FR, bif.    | 06 29 | 07 29 | 08 29 | 11 37 | 12 37 | 13 29 | 15 37 | 16 37 | 17 37 | 18 37 |
| 52 Jeuss, Schulhaus     | 06 32 | 07 32 | 08 32 | 11 40 | 12 40 | 13 32 | 15 40 | 16 40 | 17 40 | 18 40 |
| 52 Jeuss, Dorf Eingang  | 06 33 | 07 33 | 08 33 | 11 41 | 12 41 | 13 33 | 15 41 | 16 41 | 17 41 | 18 41 |
| 52 Salvenach, Merzeli   | 06 33 | 07 33 | 08 33 | 11 41 | 12 41 | 13 33 | 15 41 | 16 41 | 17 41 | 18 41 |
| 52 Salvenach, Schulhaus | 06 34 | 07 34 | 08 34 | 11 42 | 12 42 | 13 34 | 15 42 | 16 42 | 17 42 | 18 42 |
| 50 Murten, Combette     | 06 37 | 07 37 | 08 37 | 11 45 | 12 45 | 13 37 | 15 45 | 16 45 | 17 45 | 18 45 |
| 50 Murten, Bernstrasse  | 06 38 | 07 38 | 08 38 | 11 46 | 12 46 | 13 38 | 15 46 | 16 46 | 17 46 | 18 46 |
| 50 Murten, Bahnhof-20   | 06 41 | 07 41 | 08 41 | 11 49 | 12 49 | 13 41 | 15 49 | 16 49 | 17 49 | 18 49 |