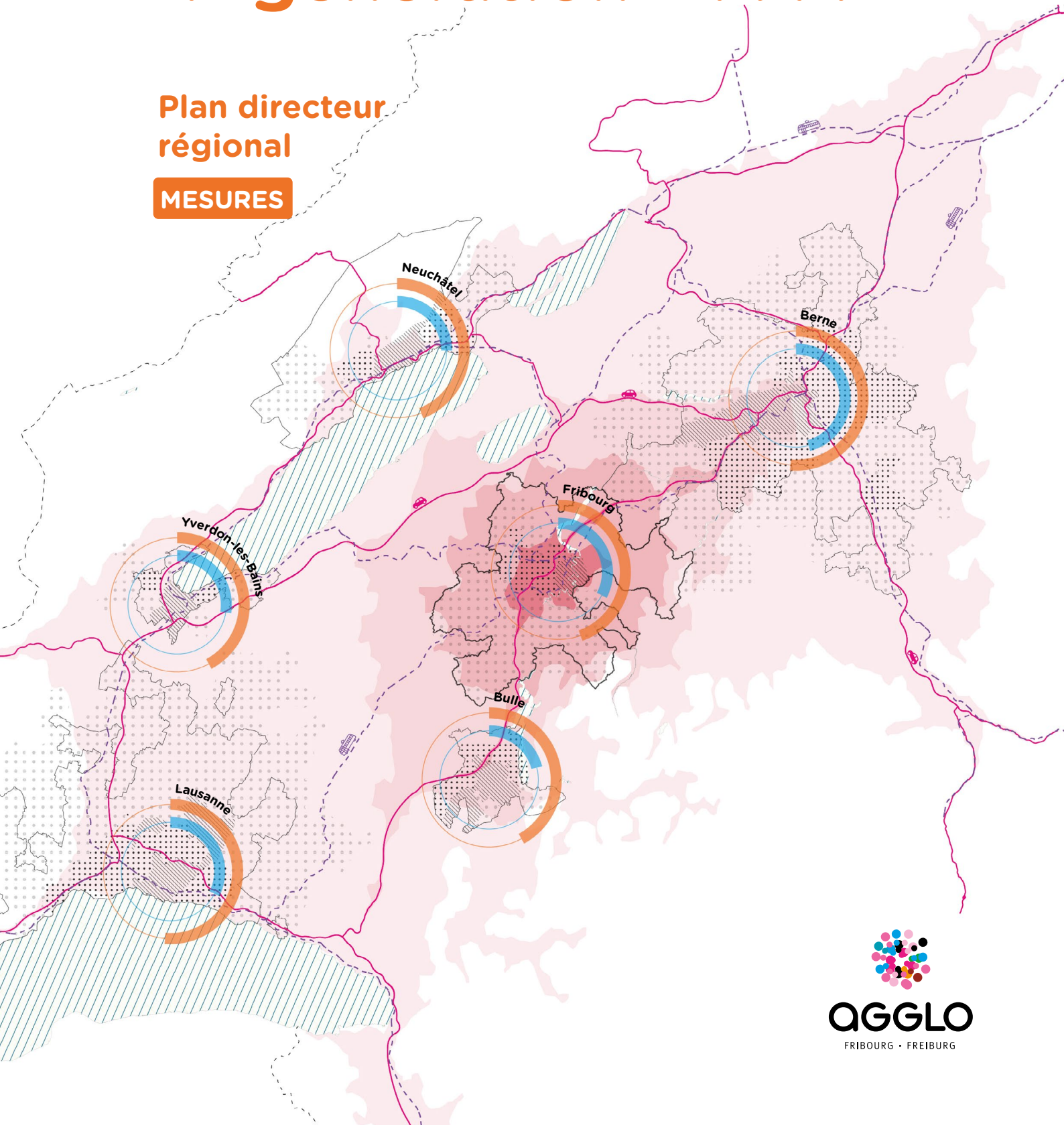


# Projet d'agglomération de Fribourg 4<sup>e</sup> génération - PA4

Plan directeur  
régional

MESURES



**AGGLO**  
FRIBOURG - FREIBURG



# Table des matières

<b>01 Localisation cartographique des mesures</b>	<b>7</b>
<b>02 Urbanisation</b>	<b>15</b>
4U.01 Monitoring du territoire	17
4U.02 Coordination du développement par axe fonctionnel	19
4U.03 Sensibilisation au développement vers l'intérieur	21
4U.04 Qualité urbaine : Commission qualité	23
4U.05 Sites stratégiques d'agglomération : appui aux procédures qualifiées	25
4U.06 Etudes de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny	27
<b>03 Mobilité</b>	<b>29</b>
<b>Gestion des accès</b>	
4M.01.01 Route de liaison Marly-Matran	31
4M.01.02 Pont Gérine, accès Marly Innovation Center (MIC)-Ancienne-Papeterie	33
4M.01.03 Route de liaison Birch-Luggiwil	35
4M.01.04 Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-nord	37
4M.01.05 Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-sud / centre	39
4M.01.06 Réaménagement de la jonction autoroutière de Matran	41
4M.01.07 Aménagement de gestion d'accès (court terme)	43
4M.01.08 Aménagement de gestion d'accès (moyen terme)	45
<b>Axes d'entrée</b>	
4M.02.01 Requalification des axes d'entrée (court terme)	47
4M.02.02 Requalification des axes d'entrée (long terme)	49
<b>Axe structurant TP</b>	
4M.04.01 Nouvelle halte ferroviaire du plateau d'Agy	51
4M.04.02 Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	53
4M.04.03 Requalification du boulevard de Pérolles	55
<b>Mesures complémentaires TP</b>	
4M.05.01 Aménagement définitif (chaussée et quai) des arrêts pour l'extensions du réseau TP urbain dans l'Agglomération	57
4M.05.02 Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	59
4M.05.03 Surcoûts pour la décarbonisation du matériel roulant	61
4M.05.04 Modifications à apporter aux infrastructures pour la décarbonation	63
4M.05.05 Création d'infrastructures d'accès au futur hôpital cantonal pour les transports publics	65
4M.05.06 Agrandissement du PI ferroviaire de Warpel	67

**Réseaux MD**

4M.06.01	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)	69
4M.06.02	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (Tunnelstrasse - Zelg - Garmiswil - Balliswil - Grandfeybrücke)	71
4M.06.03	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (Villars-sur-Glâne, Fribourg)	73
4M.06.04	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)	75
4M.06.05	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Belfaux)	77
4M.06.06	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Corminboeuf)	79
4M.06.07	Aménagement de tronçons de liaison des TransAgglos (moyen terme)	81
4M.06.08	Aménagement du réseau principal d'agglomération (court terme)	83
4M.06.09	Aménagement du réseau principal d'agglomération (moyen terme)	85

**Mesures complémentaires MD**

4M.07.01	Création de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (MD) (court terme)	87
4M.07.02	Création de rabattement / compléments aux réseaux MD (long terme)	89
4M.07.03	Sécurisation des carrefours de la TransAgglo	91
4M.07.04	Franchissement MD du Lavapesson et de l'A12	93
4M.07.05	Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (court terme)	95
4M.07.06	Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (long terme)	97
4M.07.07	Système de vélos en libre-service (VLS) performant	99
4M.07.08	Mise en place d'une stratégie de jalonnement vélos au niveau de l'Agglomération	101

**Interfaces Multimodales**

4M.08.01	Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	103
4M.08.02	Aménagement de la plateforme multimodale - halte RER de Düdingen	105
4M.08.03	Aménagement de P+R d'agglomération provisoires à court terme	107
4M.08.04	Aménagement de P+R d'agglomération à long terme	109

**Aménagement des centralités / traversées**

4M.09.01	Couverture de la N12	111
4M.09.02	Aménagement de centralités / traversées (court terme)	113
4M.09.03	Aménagement de centralités / traversées (moyen terme)	115
4M.09.04	Aménagement de centralités / traversées historiques (moyen terme)	117
4M.09.05	Aménagement des centralités / traversées (long terme)	119
4M.09.06	Aménagement de centralités / traversées historiques (long terme)	121

**Stationnement**

4M.10.01	Analyse des besoins en stationnement vélo	123
----------	---	-----

**Sécurité**

4M.11.01	Assainissement des points noirs du réseau routier	125
4M.11.02	Soutien aux services de promotion / d'accompagnement à la mobilité douce sur le chemin de l'école	127
4M.11.03	Soutien aux plans de mobilité scolaires	129
4M.11.04	Assainissement des obstacles à la mobilité douce sur le chemin de l'école	131
4M.11.05	Sécurisation d'accès majeurs à l'école	133
4M.11.06	Aménagement d'un sentier de mobilité douce (MD) secteur En Là	135

<b>Promotion du report modal</b>	
4M.12.01	Soutien aux plans de mobilité entreprise 137
4M.12.02	Soutien complémentaire à l'abonnement «JobAbo» 139
<b>Logistique urbaine</b>	
4M.13.01	Création d'un forum logistique 141
4M.13.02	Elaboration d'un concept logistique global pour l'agglomération fribourgeoise 143
4M.13.03	Développement d'un City Hub logistique 145
<b>04 Nature &amp; Paysage</b>	<b>147</b>
<b>Revitalisation de cours d'eau et des berges</b>	
4NP.01.01	Revitalisation de cours d'eau et des berges (court terme) 149
4NP.01.02	Revitalisation de cours d'eau et des berges (moyen terme) 151
4NP.02	Etudes visant à améliorer la biodiversité au sein des espaces naturels 153
4NP.03	Amélioration de la biodiversité au sein des espaces naturels 155
<b>Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels</b>	
4NP.04.01	Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (court terme) 157
4NP.04.02	Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (long terme) 159
<b>Mobilité douce au sein des espaces naturels</b>	
4NP.05.01	Mobilité douce au sein des espaces naturels (court terme) 161
4NP.05.02	Mobilité douce au sein des espaces naturels (moyen terme) 163
4NP.05.03	Mobilité douce au sein des espaces naturels (long terme) 165
4NP.06	Mise en service d'un bateau sur le lac de Schifflenen 167
4NP.07	Renforcement du lien entre mobilité douce, nature et paysage 169
4NP.08	Valorisation des parcs urbains 171
4NP.09	Sensibilisation à la nature en ville 173
4NP.10	Un arbre pour votre enfant 175
4NP.11	Qualification et mise en réseau d'espaces résiduels 177
4NP.12	Participation dans les projets nature et paysage 179
<b>05 Énergie</b>	<b>181</b>
4E.01	Création d'une commission de l'énergie 183
4E.02	Suivi de la planification énergétique 185
4E.03	Création d'une boîte à outils énergétique pour les communes 187
4E.04	Prix à l'énergie 189
<b>06 Tableaux synoptiques des mesures</b>	<b>191</b>



# Catalogue des mesures

- 01 Localisation cartographique  
des mesures**
- 02 Fiches urbanisation
- 03 Fiches mobilité
- 04 Fiches nature et paysage
- 05 Fiches énergie
- 06 Tableaux synoptiques des mesures  
(générations antérieures et actuelle)





### Mesures convenues des générations antérieures et de la génération actuelle

#### Mesures PA2 et PA3 avec état de mise en œuvre

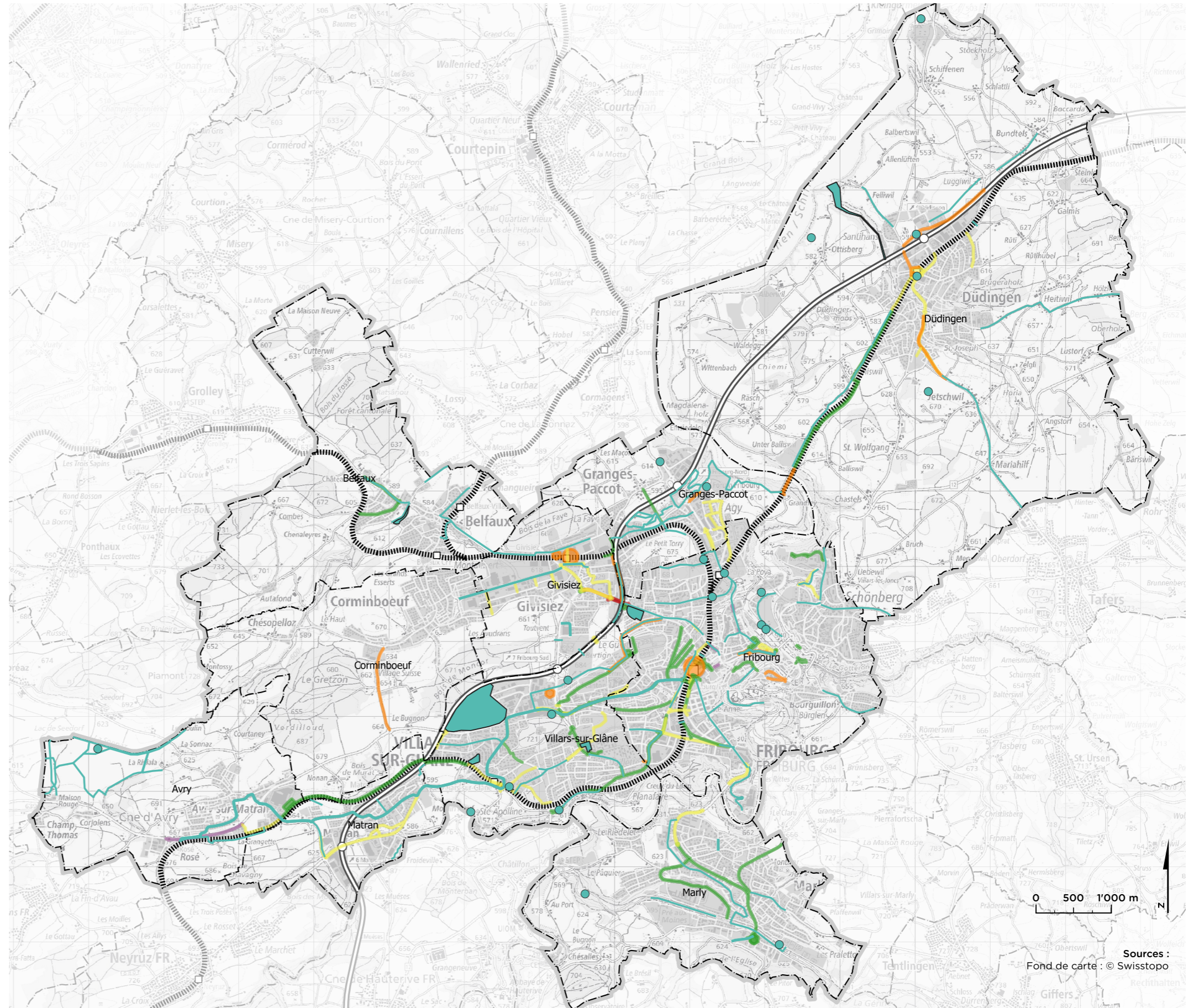
- Arrêt / suspension
- Désistement définitif
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard
- Retard relativement important

#### Mesures PA4

- Mesures

#### Autre élément

- Périmètre institutionnel



0 500 1'000 m

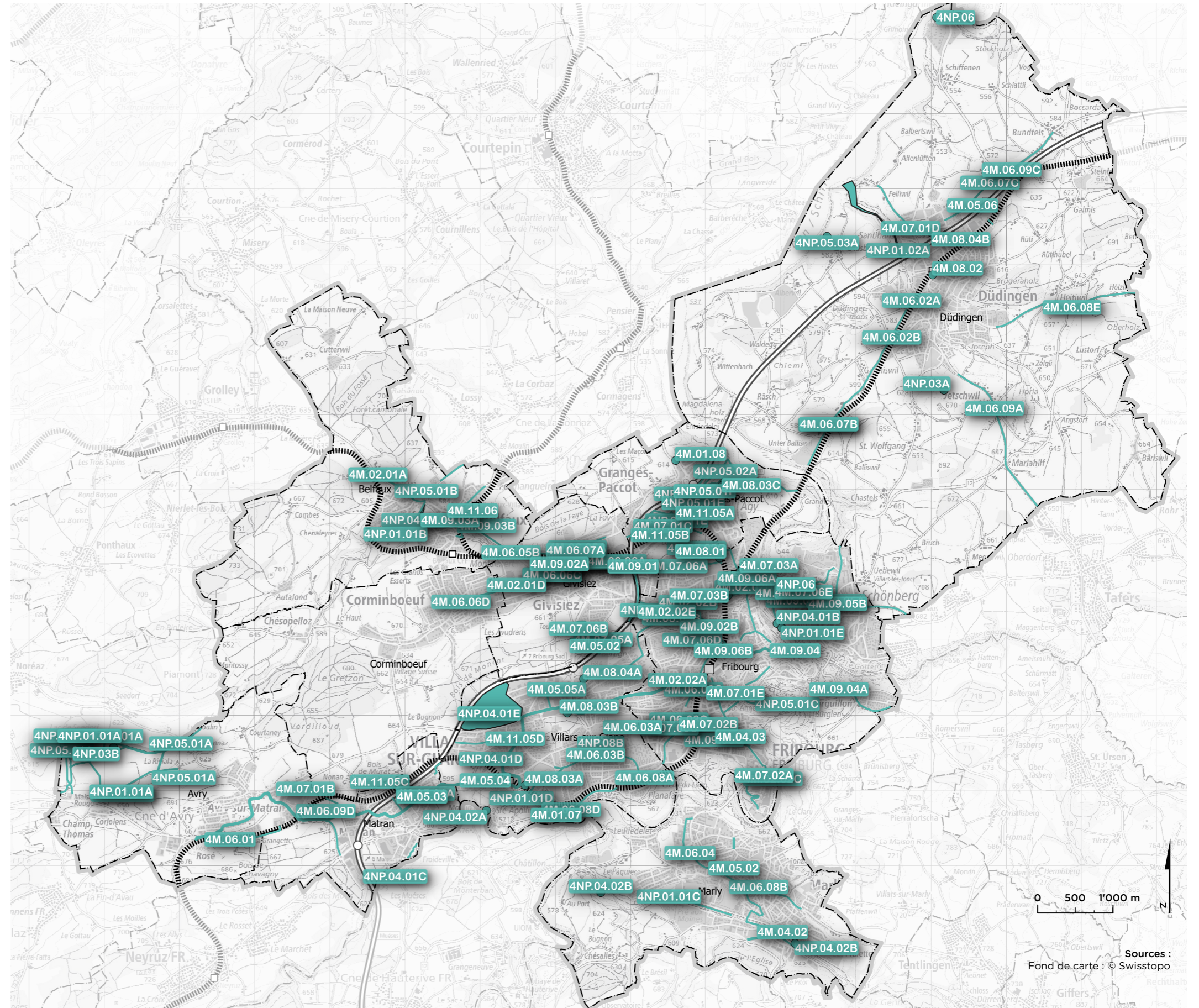
Sources :  
Fond de carte : © Swisstopo



### Mesures du projet d'agglomération de quatrième génération : agglomération

#### Projet d'agglomération de quatrième génération

- Mesures
  
- Autre élément**
- Périmètre institutionnel





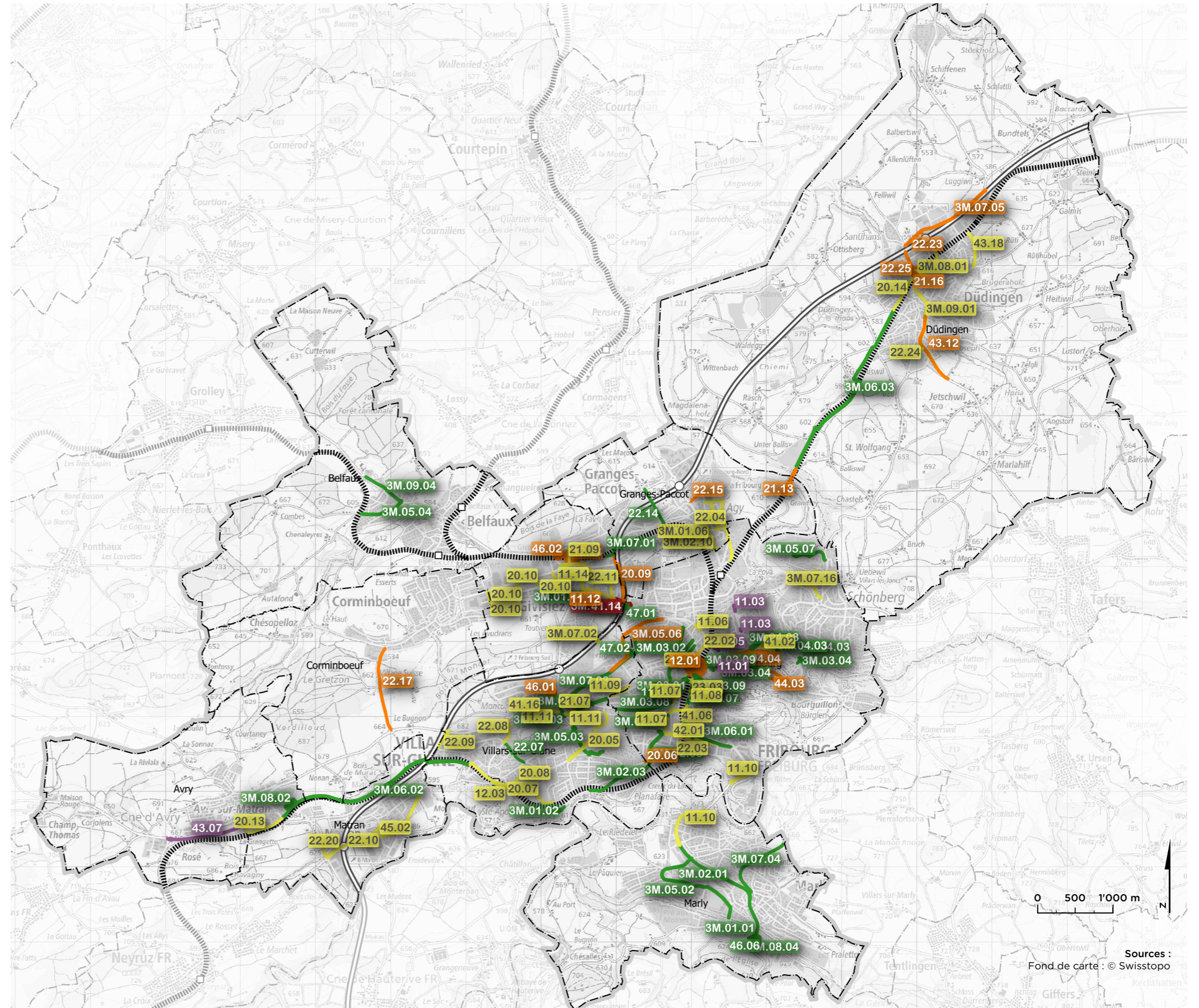
### Mesures convenues des générations antérieures et état de leur mise en oeuvre : agglomération

#### Etat de mise en oeuvre des mesures PA2 et PA3

- Arrêt / suspension
- Désistement définitif
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard
- Retard relativement important

#### Autre élément

- Périmètre institutionnel





# Catalogue des mesures

- 01 Localisation cartographique  
des mesures
- 02 Fiches urbanisation**
- 03 Fiches mobilité
- 04 Fiches nature et paysage
- 05 Fiches énergie
- 06 Tableaux synoptiques des mesures  
(générations antérieures et actuelle)





# 4U.01

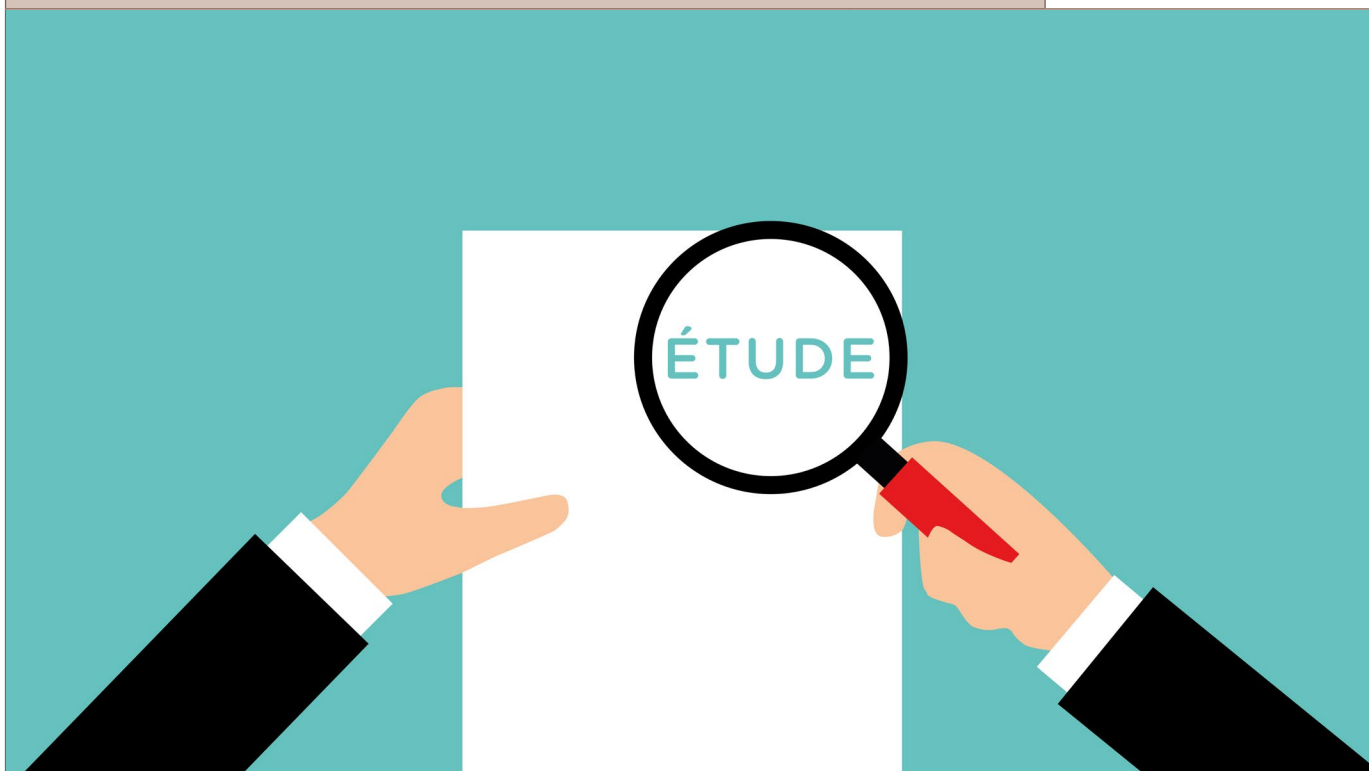
Mesure reprise : dans la continuité de 3U.01

## Monitoring du territoire

Coûts : CHF  
200'000

Étude: Prestation assumée par l'Agglomération  
Urbanisation

Priorité : A



### Objectifs

- Poursuivre les études de densification et/ou de requalification afin d'assurer un suivi de l'évolution du développement démographique et de la capacité d'accueil des zones à bâtir de l'Agglomération
- Etudier le territoire en cohérence avec les critères des études de densification selon la fiche T103 du PDCant
- Identifier les secteurs les plus propices à une mutation rapide (densification et/ou requalification) et accompagner leur développement avec les autres politiques sectorielles de l'Agglomération

### Opportunité

Les stratégies du PA4 poursuivent l'effort de mobilisation de la capacité d'accueil des zones à bâtir légalisées engagé dans le PA2 et le PA3. Conformément à la mesure 3U.01 Coordination du développement urbanistique par axe, une première étude intitulée Densification des axes fonctionnels a été menée entre 2017 et 2020. Elle a permis d'établir la capacité d'accueil (habitants et emplois) autorisée par les PAL, en prenant en compte les contraintes territoriales avec un scénario de croissance à 15 ans. La finesse de l'étude (analyse SIG à la parcelle) a permis d'utiliser les résultats géoréférencés comme données de base à comparer avec la croissance démographique planifiée et comme données sources pour la modélisation de trafic, étude de base du volet mobilité du PA4. L'objectif de la présente mesure est de poursuivre cette étude afin d'assurer d'une part un monitoring du territoire et d'autre part d'affiner l'analyse pour cibler les secteurs les plus propices à une mutation (densification et/ou requalification). La mesure étude prévoit l'analyse de trois aspects :

*Analyser la capacité d'accueil du territoire selon un principe de monitoring*

Par cette macroanalyse, l'Agglomération souhaite assurer un suivi de l'évolution de la mobilisation des zones à bâtir légalisées et vérifier l'adéquation entre la capacité d'accueil et le développement démographique à l'échelle régionale, afin d'encadrer judicieusement les démarches de planification des communes permettant notamment de libérer de nouvelles zones à bâtir. Sur un principe de monitoring du territoire, l'analyse devrait être mise à jour régulièrement afin d'alimenter les prochaines générations de Projet d'agglomération.

*Etudier le territoire en cohérence avec les critères des études de densification à l'échelle locale*

Dans le but de soutenir techniquement les communes dans les études de densification que celles-ci doivent mener conformément à la fiche T103 du PDCant, l'Agglomération étudiera l'opportunité d'intégrer certains critères demandés par le PDCant à son analyse régionale.

*Identifier les secteurs les plus propices à une densification/requalification et anticiper les effets probables des projets planifiés ou en cours*

Afin d'encadrer les communes dans leurs actions de mobilisation de la capacité d'accueil de leurs zones à bâtir légalisées, l'Agglomération souhaite identifier les secteurs qui présentent les conditions-cadres les plus favorables à une densification et/ou requalification (en fonction par exemple de leur structure foncière, de l'âge des constructions, de leur desserte par les TP, etc.). Cette analyse prendra également en compte les projets planifiés pouvant impulser une dynamique de développement nouvelle et favoriser l'acceptabilité auprès de la population d'une densification et/ou requalification d'un secteur (par exemple une nouvelle halte ferroviaire, la requalification d'un boulevard urbain, etc).

La présente mesure vise à approfondir l'étude Densification des axes fonctionnels et à doter l'Agglomération des connaissances ainsi que des outils nécessaires afin d'œuvrer en faveur de la mobilisation de la capacité d'accueil nécessaire au développement urbain vers l'intérieur (CE2.1) et à la réduction de l'utilisation des ressources en sol (CE4.3). Les résultats de ces études sont également importants pour garantir une coordination optimale entre urbanisation et transports, en particulier pour les transports publics ainsi que pour les infrastructures routières (CE1).

Le processus de développement, de densification et de requalification permettra à terme de renforcer la densité du tissu urbain de l'agglomération (MOCA5). Les enseignements de cette étude doivent également permettre de privilégier la mobilisation des secteurs particulièrement favorables à la mutation, la densification ou la requalification, selon plusieurs critères, dont celui de leur bonne desserte en transport public (MOCA3, MOCA4).

**Responsable de la mise en œuvre**

- Agglomération de Fribourg

**Clé de répartition du financement**

- Agglomération de Fribourg

**Coordination nécessaire**

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne
- Etat de Fribourg

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

Mesure référence : -

**Calendrier**

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

**Environnement**

-

**Données quantitatives**

-

# 4U.02

Mesure reprise : dans la continuité de 3U.01

**Coordination du développement par axe fonctionnel**

Coûts : CHF 60'000

**Étude: Prestation assumée par l'Agglomération  
Urbanisation**

Priorité : A



## Objectifs

- Assurer un suivi étroit de la mise en œuvre des mesures des différentes générations de Projet d'agglomération
- Permettre la coordination par axe des mesures, des projets de développement urbain ainsi que des réalisations ayant un impact sur le territoire
- Tenir compte des interdépendances fonctionnelles et temporelles
- Coordonner la mise en œuvre des mesures d'urbanisation, de mobilité ainsi que de nature et paysage, indépendamment des limites communales
- Soutenir la mise en œuvre du développement des sites stratégiques d'agglomération en alimentant les contenus de l'outil "Feuille de route" cf. U5.9

## Opportunité

En continuité avec les générations précédentes de projet, le PA4 propose les axes fonctionnels comme clé de lecture du territoire. Ce découpage fonctionnel du territoire, en opposition au territoire institutionnel, sert de base pour le développement des stratégies ainsi que pour les mesures d'urbanisation et de mobilité. Les boulevards urbains constituent la colonne vertébrale au niveau du fonctionnement, de l'organisation et de la perception des axes. Ils concentrent également une majorité des enjeux liés à l'aménagement de l'espace rue et à la gestion de la mobilité de manière générale.

L'Agglomération assure déjà le suivi des mesures en étroite collaboration avec ses communes membres. Afin de renforcer ce processus, elle souhaite se doter d'un outil dans lequel elle peut renseigner l'avancement des mesures d'urbanisation, de mobilité, de nature et paysage ainsi que des projets d'envergure planifiés ou en cours. L'objectif est de rapatrier l'ensemble des informations dans un seul outil, probablement SIG, afin de monitorer les interdépendances fonctionnelles et temporelles entre les différents éléments.

Mis en place par l'Agglomération, l'outil devra être alimenté régulièrement pour être efficace. Dans ce sens, il pourra bénéficier des inputs de la plateforme d'échange technique de la CARM (Commission d'aménagement régional et de mobilité) qui réunit les techniciens et politiques communaux en charge du domaine de l'aménagement et/ou de la mobilité. Les séances régulières de cette commission permettent aux communes d'informer l'Agglomération sur l'avancement des mesures, sur l'état des planifications ainsi que sur les éventuels travaux en cours. L'objectif est d'aborder de façon systématique les thèmes qui permettront d'alimenter l'outil de gestion une ou deux fois par an.

A terme, cet outil permettra également, via le monitoring des interdépendances fonctionnelles et temporelles entre les différents secteurs en mutation, d'affiner la priorisation des mesures de la prochaine génération de PA.

**Responsable de la mise en œuvre**

- Agglomération de Fribourg

**Clé de répartition du financement**

- Agglomération de Fribourg

**Coordination nécessaire**

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

**Mesure référence :** -

**Calendrier**

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

**Environnement**

-

**Données quantitatives**

-

# 4U.03

**Sensibilisation au développement vers l'intérieur**

Coûts: CHF 175'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Urbanisation**

Priorité: A



## Objectif et conditions

- Sensibiliser les élus, techniciens communaux et la population au développement vers l'intérieur et à la qualité urbaine via des outils concrets
- Favoriser la mobilisation des capacités d'accueil résiduelles des zones à bâtir déjà légalisées

## Description

Le développement de l'urbanisation préconisé par le PA4 prévoit que la croissance démographique projetée soit réalisée par une densification importante des zones à bâtir. Au sens de la stratégie U1 du PA4, la mobilisation de la zone à bâtir existante revêt ainsi une importance capitale tout particulièrement dans l'étape 1 d'urbanisation (d'ici 2032), étant donné que de nouvelles mises en zone à bâtir ne seront possibles qu'à partir de 2032. Il est donc fondamental que les communes puissent mobiliser avec succès les importantes capacités d'accueil résiduelles des zones à bâtir déjà légalisées sises sur leur territoire. Un développement vers l'intérieur réussi ne peut toutefois se focaliser uniquement sur la simple mobilisation quantitative des droits à bâtir résiduels. Celui-ci doit également être accompagné par une préservation, voire une amélioration de la qualité des espaces de vie.

Via le prisme de la sensibilisation, la présente mesure aborde la problématique du développement vers l'intérieur en mettant l'accent sur deux aspects interdépendants : la mobilisation du potentiel des zones à bâtir légalisées et la qualité urbaine. Dans ce sens, l'Agglomération pilote et conceptualise des actions de sensibilisation ainsi que des réalisations concrètes « in situ ».

*Sensibilisation à la mobilisation du potentiel des zones à bâtir légalisées*

Le développement vers l'intérieur implique des efforts considérables de la part des communes en vue d'une mobilisation quantitative des droits à bâtir résiduels qui sont en veille sur leur territoire. Les communes sont en effet appelées à exercer un rôle majeur et proactif dans le cadre de l'activation, du montage et du pilotage de démarches de densification sur leur territoire. Ceci nécessite d'avoir une bonne vision d'ensemble des enjeux et des déterminants de la densification ainsi que des outils et des leviers d'action disponibles pour la mise en œuvre du développement vers l'intérieur. Via la présente mesure, l'Agglomération souhaite renforcer les connaissances et le savoir-faire opérationnel de ses communes membres en matière de mise en œuvre du développement vers l'intérieur. Cet objectif sera atteint en mettant en place un processus d'échange avec les élus et les techniciens des communes membres sous des formes variées (ateliers de travail, conférences-débats permettant la transmission de bonnes pratiques, journées de formation, présentations d'études de cas et de projets pilotes). Les thématiques suivantes guideront notamment ces échanges :

- Aspects contextuels de la densification : dynamiques foncières, économique-financières et sociodémographiques
- Outils et leviers d'action à disposition des communes
- Instruments légaux et réglementaires
- Equilibre entre densification quantitative et qualité de l'espace bâti

*Sensibilisation à la qualité urbaine*

Le développement vers l'intérieur doit être accompagné par une préservation, voire une amélioration de la qualité des espaces de vie. Dans ce sens, le levier de la qualité urbaine est essentiel afin de renforcer l'acceptabilité de la densification auprès de la population et des élus locaux. Via la présente mesure, l'Agglomération souhaite promouvoir une prise de conscience auprès de la population et des politiques de l'importance de la qualité urbaine et des possibilités de valorisation du cadre bâti lors des processus de développement vers l'intérieur. Cet objectif sera atteint en se focalisant sur la problématique de la qualité de l'espace public et en proposant des actions et des réalisations concrètes « in situ ». Les éléments suivants pourront notamment être proposés en partenariat avec les communes membres :

- Réalisations d'aménagements temporaires « test »
- Installations de panneaux explicatifs et/ou illustratifs

Par le prisme d'une sensibilisation active fondée sur des actions concrètes et pragmatiques, cette mesure contribue à promouvoir la mise en œuvre et l'acceptabilité d'un développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (CE2). En fournissant des outils théoriques et pratiques ciblés, cette mesure permet aux élus et techniciens communaux d'acquérir une maîtrise des processus et des dynamiques sous-jacents à la densification des zones à bâtir (CE2.1). Via des exemples concrets et tangibles de mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée (CE2.2), la présente mesure contribue également à développer une pédagogie du développement vers l'intérieur axée sur la qualité de l'espace public. La mobilisation des capacités résiduelles des zones à bâtir déjà légalisées, objectif transversal à la présente mesure, permet d'accroître la densité des zones à bâtir (MOCA1) et de mettre en œuvre les étapes d'urbanisation prévues par le PA4.

**Eligibles au subventionnement**

-

*Mesure mise en œuvre par l'Agglomération***Dossier de demande de subvention**

-

*Mesure mise en œuvre par l'Agglomération***Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

# 4U.04

**Qualité urbaine : Commission qualité**

Coûts: CHF 15'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Urbanisation**

Priorité: A



## Objectif et conditions

La Commission qualité est une commission consultative, composée d'experts indépendants, à disposition des communes et sans forme d'engagement. Elle a pour but de fournir un appui technique aux communes dans l'élaboration et l'évaluation de leurs projets d'aménagements (principalement plans d'aménagement de détail - PAD). La commission offre un appui technique et des conseils d'experts sur les aspects liés à la mobilité ainsi que sur les questions relatives à la qualité des formes architecturales et des aménagements extérieurs. La commission est déjà sur pied. Son intégration dans le PA4 a pour objectif d'offrir un soutien financier aux communes pour les encourager à recourir à cette ressource ainsi qu'à lui donner une certaine visibilité. A noter que tout projet d'installations générant un trafic important (IGT) au sens de la stratégie U6 doit faire l'objet d'un examen de la part de la Commission qualité.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- Recours à la commission le plus en amont possible des projets (au stade d'avant-projet) et en priorité pour des projets d'aménagements
- La commune soumet à l'Agglomération le dossier pour lequel elle souhaite faire appel à la Commission qualité
- Subventionnement des coûts de la soumission du dossier à la Commission qualité à charge de la commune avec un plafond de CHF 1'500. Seules les communes peuvent bénéficier d'un soutien financier de l'Agglomération
- Limitation à deux recours à la Commission qualité par commune et par année
- Subventionnement dans les limites du budget affecté à la mesure

## Description

La mesure répond à la stratégie U4 Qualité de l'urbanisation qui vise notamment à assurer des espaces de vie de qualité qui favorisent le bien être des habitants, tout particulièrement dans le cadre des opérations de densification ou de requalification.

La Commission qualité permet d'offrir un regard critique sur les projets de densification en donnant une attention particulière aux aspects qualitatifs de l'urbanisme, de la mobilité et du paysage. La Commission qualité est une commission consultative à disposition des communes et sans forme d'engagement. Elle a pour but de fournir un appui technique aux communes dans l'élaboration et l'évaluation de leurs plans d'aménagement de détail (PAD) pour lesquels elles sont compétentes. La Commission peut être consultée durant la procédure d'approbation des projets, parallèlement à la consultation des services internes. Sur la base de l'avis consultatif, la commune a ensuite la possibilité de modifier l'avant-projet afin d'y intégrer les remarques de la Commission. A la demande spécifique des communes, la Commission peut être consultée sur d'autres types de projets et dans une phase plus avancée.

La Commission est composée d'experts sur les aspects liés à la mobilité (ingénieur en transport) ainsi que sur les questions relatives à la qualité des formes architecturales (architecte-urbaniste) et des aménagements extérieurs (architecte-paysagiste). Les experts qui la composent sont issus de domaines différents et exercent le principal de leurs activités hors du canton de Fribourg, ce qui leur assure complémentarité et objectivité. Régulièrement appelés à être membres de jury ou experts sur divers dossiers, ils sont habitués à émettre des recommandations et à juger des projets d'aménagement. Selon les enjeux du projet des experts supplémentaires peuvent être demandés (patrimoine bâti, environnement, énergie, etc.).

### Eligibles au subventionnement

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

### Dossier de demande de subvention

- Dossier du projet (PAD ou demande de permis de construire)
- En fonction de l'état d'avancement du projet, préavis et/ou dossier des oppositions

### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Directive de subventionnement



# 4U.05

**Sites stratégiques d'agglomération : appui aux procédures qualifiées**

Coûts: CHF 900'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Urbanisation**

Priorité: A



## Objectif et conditions

L'objectif de la présente mesure est d'apporter un soutien technique et financier aux études préliminaires permettant d'assurer une qualité urbaine élevée aux sites stratégiques. Des études préliminaires portées par les communes telles que des concours d'urbanisme, des MEP, des masterplan ou des PAD-cadres sont visées par la présente mesure.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- Subventionnement des études préliminaires portant sur des périmètres compris à l'intérieur des périmètres de réflexion des sites stratégiques au sens de la stratégie U5
- Seules les communes peuvent bénéficier d'un soutien financier de l'Agglomération
- Subventionnement des coûts de l'étude à charge de la commune (subventionnement avec un plafond à CHF 150'000 et limitation à deux études par commune)
- Intégration de l'Agglomération aux groupes de suivi de l'étude

## Description

Le PA4 identifie une série de sites stratégiques (secteurs stratégiques cantonaux et sites à fort potentiel de développement - SFPD) appelés à jouer un rôle moteur et exemplaire dans le cadre du développement vers l'intérieur visé par l'Agglomération. Au sens de la stratégie U5, les sites stratégiques doivent notamment faire l'objet d'un développement axé sur la forte densité et la qualité urbaine.

Bien que l'ensemble des zones à bâtir de l'agglomération méritent un aménagement soigné selon les principes de la stratégie U4, la problématique de la qualité urbaine est capitale pour les sites stratégiques d'agglomération. Via la présente mesure et en appui aux contenus des stratégies U4 et U5, l'Agglomération permet d'accentuer ultérieurement les efforts en matière de développement qualitatif de ses sites de développement prioritaire et d'assurer une coordination avec le volet mobilité et nature et paysage du PA4.

**Eligibles au subventionnement**

- Communes de Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Villars-sur-Glâne

**Dossier de demande de subvention**

- Descriptif de la procédure qualifiée et/ou cahier des charges lorsque disponible
- Périmètre de projet
- Période de réalisation
- Coûts du projet

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

# 4U.06

Mesure reprise : -

**Études de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny**

Coûts : CHF  
2'350'000

Paquet de mesures étude  
Urbanisation

Priorité : A



## Objectifs

- Approfondir l'étude du développement quantitatif et qualitatif des sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny
- Assurer une bonne coordination entre urbanisation et transports en précisant les modalités de desserte fine du secteur
- Permettre la coordination sur le long terme entre le développement du secteur et le projet de couverture de l'autoroute N12
- Préciser les modalités de déploiement (étendue, géométrie, vocation, etc.) d'un dispositif paysager permettant de structurer l'urbanisation et de valoriser la césure verte à proximité
- Coordonner l'urbanisation et la requalification du pôle Jura-Chassotte en affinant sa programmation d'ensemble
- Définir l'urbanisation et la programmation du pôle Santé Activités en localisant le nouvel hôpital cantonal et en veillant à préserver d'importants secteurs dédiés aux activités économiques

## Opportunité

Le PA4 identifie une série de sites stratégiques (secteurs stratégiques cantonaux et sites à fort potentiel de développement - SFPD) appelés à jouer un rôle moteur et exemplaire dans le cadre du développement vers l'intérieur visé par l'Agglomération. Au sens de la stratégie U5, les sites stratégiques doivent notamment faire l'objet d'une priorisation de la croissance démographique en leur sein, d'une coordination fine entre urbanisation et transports et d'un développement axé sur la forte densité et la qualité urbaine.

Dans le cadre du PA4, les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny (secteur compris « à cheval » sur les périmètres de réflexion Givisiez Gare - Corberayes et Sortie d'autoroute Fribourg-Sud - Belle-Croix au sens de la stratégie U5) revêtent une importance particulière par leur potentiel marqué de développement urbain sur une large portion du territoire de l'agglomération située sur les communes de Villars-sur-Glâne, Givisiez, Fribourg et Granges-Paccot.

Via le MEP Chamblieux-Bertigny, le projet de couverture de l'autoroute N12 a permis d'amorcer un projet de valorisation d'ensemble de ce territoire de plusieurs dizaines d'hectares, dont certains secteurs sont actuellement fortement dépréciés par les nuisances autoroutières. La perspective d'enfouissement de l'ouvrage routier offre un changement des possibilités d'aménagement et contribue à poser les bases pour la requalification urbaine et paysagère profonde du secteur Chamblieux-Bertigny. Dans ce sens, le motif de la césure verte à valoriser via un nouveau dispositif paysager structurant de l'urbanisation (cf. NP1.4) permet de guider le développement et la requalification du secteur en rendant compte du caractère singulier de ce site situé entre ville et campagne.

En s'inscrivant dans la continuité des réflexions du MEP Chamblieux-Bertigny, la présente mesure - structurée sous forme de paquet - vise à approfondir les modalités fines de développement sur le secteur.

Le présent paquet de mesures regroupe les études spécifiques suivantes :

- 4U.06A - Chamblieux-Bertigny - Etude paysagère - CHF 750'000
- 4U.06B - Chamblieux-Bertigny - Pôle Jura-Chassotte - CHF 750'000
- 4U.06C - Chamblieux-Bertigny - Pôle Santé Activités - CHF 850'000

De manière générale, le présent paquet de mesures vise à approfondir l'étude de l'urbanisation des sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny en permettant, à terme, de poursuivre la concentration du développement de l'agglomération vers l'intérieur de son tissu bâti (CE2.1). La création d'un nouveau dispositif paysager structurant permettra également la mise en valeur d'une césure verte majeure traversant la zone urbanisée (CE2.2). L'ensemble des études pour le développement des sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny vise également à garantir une bonne coordination entre urbanisation et mobilité et à améliorer les qualités fines du système de transports (CE1) dans cette portion du territoire de l'agglomération.

Le processus de développement, de densification et de requalification du secteur Chamblieux-Bertigny permettra, à terme, de renforcer la densité du périmètre compact de l'agglomération (MOCA5). Une attention particulière en matière de coordination entre urbanisation et transports garantira également une répartition judicieuse des habitants et emplois supplémentaires dans des localisations favorablement desservies par les transports publics (MOCA3, MOCA4).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Etat de Fribourg
- Ville de Fribourg
- Communes de Givisiez, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne
- Régie des copropriétés bourgeoises
- TPF Immo SA
- Hôpital fribourgeois (HFR)

#### Clé de répartition du financement

- À préciser ultérieurement selon convention relative au financement des frais d'études concernant le projet de couverture de l'autoroute N12 et le développement urbain dans le secteur Chamblieux-Bertigny à passer entre les parties

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Convention relative au financement des frais d'études concernant le projet de couverture de l'autoroute N12 et le développement urbain dans le secteur Chamblieux-Bertigny à passer entre les parties

**Mesure référence** : Indirectement liée à la mesure 4M.09.01

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

#### Environnement

-

#### Données quantitatives

-

# Catalogue des mesures

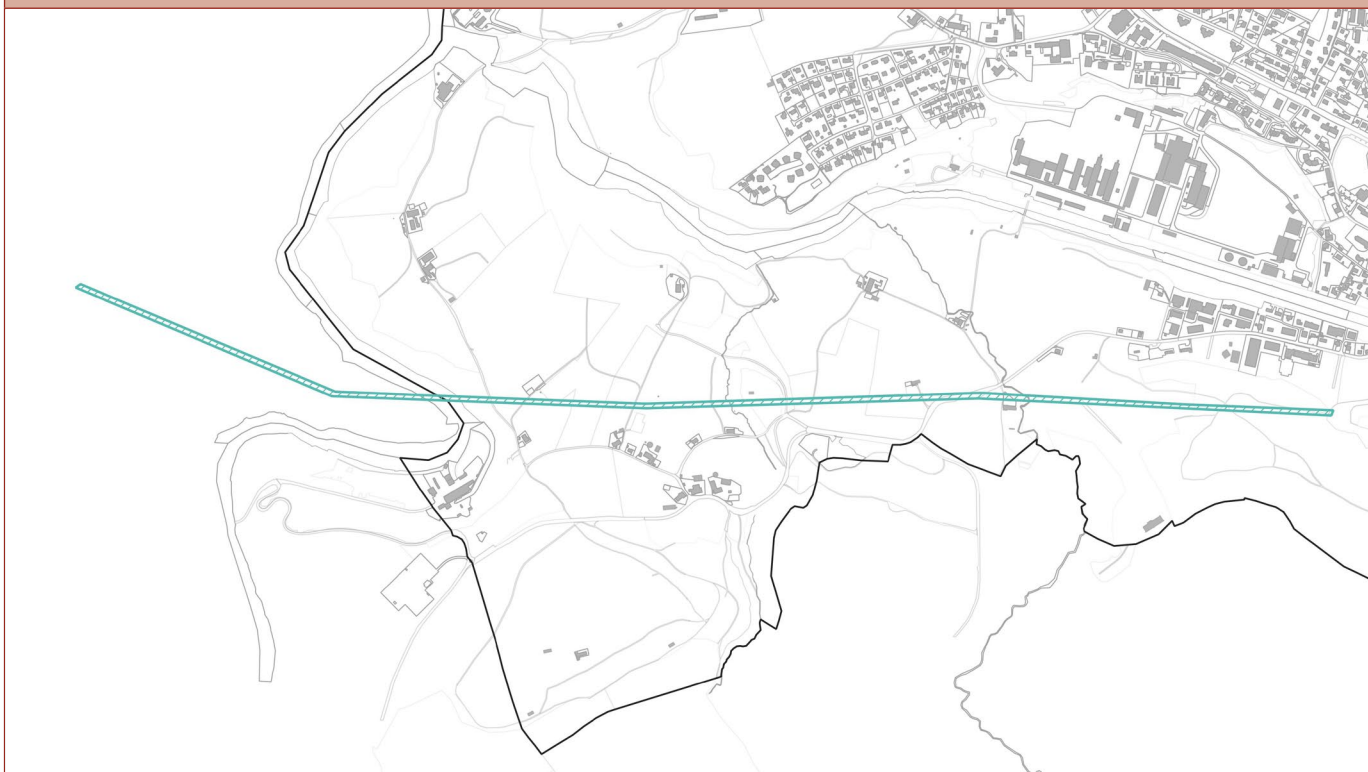
- 01 Localisation cartographique  
des mesures
- 02 Fiches urbanisation
- 03 Fiches mobilité**
- 04 Fiches nature et paysage
- 05 Fiches énergie
- 06 Tableaux synoptiques des mesures  
(générations antérieures et actuelle)



# 4M.01.01

## Route de liaison Marly - Matran

### Fiche de mesures des planifications supérieures Planification cantonale



### Description

La question d'une nouvelle traversée de la Sarine en amont de Fribourg a déjà été abordée au début des années 1990. Parmi les nombreuses variantes étudiées, un nouveau tracé, évitant Marly et permettant le raccordement de plusieurs communes de la rive droite de la Sarine directement à l'autoroute A12, a été analysé. Le projet prévoit la construction d'une nouvelle route à ciel ouvert, d'une longueur totale d'environ 3,5 km. Côté Marly, la nouvelle liaison se raccrochera à l'épingle à cheveux de la route de la Gruyère dans la montée de la Crausaz. Deux ponts, fruits de concours dont les résultats avaient été présentés en mars 2020, sont également prévus. L'un enjambera la Sarine entre les communes de Marly et Hauterive (798 mètres de long), tout en préservant la zone alluviale d'importance nationale qui s'y trouve. Le second franchira le vallon de Chésalles (203 mètres de long). Cette liaison est par ailleurs nécessaire au développement de tout le secteur Pré-aux-Moines.

Cette nouvelle liaison va permettre de compléter la ceinture de distribution du trafic et ainsi délester le trafic de transit au centre de l'agglomération. L'accès à Marly et au bassin du Mouret pourra se faire depuis l'autoroute sans surcharger la circulation dans le périmètre urbanisé. Cette nouvelle liaison ainsi que son impact sur l'ensemble des réseaux situé au sud de l'agglomération a été pris en compte dans une variante de la modélisation de trafic 2032 du présent projet, sur la base de l'étude "liaison Marly-Matran" publiée par le SMO en 2016. Les stratégies et les mesures du projet d'agglomération sont donc compatibles avec cette infrastructure planifiée. Elle permettra notamment d'améliorer les conditions de progression des transports collectifs sur les pénétrantes routières (route de la Glâne, pont de Pérolles) et de développer les mesures en faveur de la mobilité douce (TransAgglo 2 Fribourg - Marly). Des mesures d'accompagnement sont en outre prévues, pour garantir le bon fonctionnement du réseau routier.

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Cette liaison répond à l'intérêt régional d'offrir un accès facilité à l'autoroute depuis le plateau du Mouret, tout en étant susceptible de délester une partie du trafic de transit au sud de l'agglomération. Elle permet de créer une accessibilité au

secteur stratégique cantonal de Pré-aux-Moines. Elle permet de diminuer le trafic en entrée de ville sur le Pont de Pérolles et sur la Route de la Fonderie qui peuvent ainsi plus facilement être requalifiés pour améliorer leur attractivité pour les transports publics, les modes doux et améliorer la sécurité.

Cette nouvelle route reliera les plateformes multimodales de la Gérine et dans une moindre mesure celle de Villars-sur-Glâne et d'Avry-Matran. Les réflexions sur ces plateformes prennent donc en compte cette nouvelle route pour les dimensionnements des P+R et offre bus à terme, et ce afin de créer les conditions optimales pour la multimodalité. Ainsi le réseau central de l'Agglomération pourra être déchargé d'une partie de son trafic.

Cette liaison n'offre pas à court et moyen terme un potentiel suffisant pour la création d'une ligne de bus. Les réseaux de transports publics seront toutefois adaptés pour s'adapter à la modification du trafic que créera cette liaison.

Cette liaison n'offre également pas un fort potentiel pour la mobilité douce. L'important ici est donc de connecter de manière optimale les plateformes multimodales concernées au reste du réseau de mobilité. Les deux plateformes concernées bénéficieront donc d'un accès direct par les TransAgglos.



# 4M.01.02

## Pont sur la Gérine, accès Marly Innovation Center (MIC) - Ancienne-Papeterie

### Fiche de mesures des planifications supérieures Planification cantonale



### Description

La commune de Marly fait face à d'importants développements qui vont engendrer notamment des besoins en nouvelles infrastructures routières. Le MIC, le quartier de l'Ancienne-Papeterie ainsi que le secteur stratégique d'activités d'importance cantonale du Pré-aux-Moines, tous trois situés de part et d'autre de la Gérine, concentrent une grande part de ces développements (+2'700 emplois et +2'160 habitants environ à l'horizon 2030). A terme, le développement de l'entier du site (Pré-aux-Moines, MIC, Ancienne-Papeterie) est conditionné à la création d'un second accès au sud, connecté à la future route Marly-Matran. Il deviendra l'accès privilégié, sinon unique, pour les transports individuels motorisés et les poids-lourds. Les objectifs de cette mesure sont de :

- Créer une infrastructure routière de desserte pérenne, qui s'insère dans la hiérarchie du réseau ;
- Limiter le transit dans Marly, dans l'agglomération fribourgeoise, ainsi que le transit nord-sud ;
- Favoriser la dynamisation du tissu économique, particulièrement des zones d'activités existantes ;
- Assurer un accès optimal pour les transports publics, piétons et cyclistes ;
- Assurer une intégration optimale de l'infrastructure dans un environnement sensible.

Le "MIC - Pré-aux-Moines" est l'un des secteurs stratégiques d'importance cantonale inscrit au Plan directeur cantonal, intégré en tant que site stratégique d'agglomération, situé en limite de territoire urbanisé et faisant partie de l'agglomération. Son développement doit contribuer à renforcer le tissu économique du canton, par des activités secondaires et tertiaires. La présente mesure est l'une des conditions de son développement. Elle contribue à la réorganisation générale des TIM, en faveur d'une diminution du trafic de transit à travers le coeur de l'agglomération, d'une orientation vers l'utilisation de parkings relais et du rabattement sur les transports publics. Une étude de variantes a été menée afin de définir la meilleure localisation possible de l'accès mais également de fédérer les acteurs concernés, de garantir la prise en compte de l'ensemble des enjeux en présence et d'assurer l'intégration des objectifs du PAL de Marly en matière d'environnement, de paysage, d'urbanisme et de mobilité.

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Ce pont constitue un accès direct au secteur stratégique d'activité d'importance régionale du Pré-aux-Moines, qui ne sera raccordé au réseau routier que par ce pont. En terme de mobilité, ce pont permet d'assurer l'accès des véhicules lourds en préservant les habitants des nuisances et dessert le stationnement sur le site stratégique de Pré-aux-Moines. Le pont permettra l'accès au site stratégique de Pré-aux-Moines et évitera un accès par le nord qui encombrerait la traversée de Marly.

Une ligne de bus urbain pourra toutefois traverser le quartier du MIC et utiliser cette infrastructure afin de desservir tant le quartier du MIC que les activités situées au sud de la Gérine. Cette ligne est intégrée dans le plan de développement du réseau de bus et pourra être opérationnelle dès la mise en service du pont.

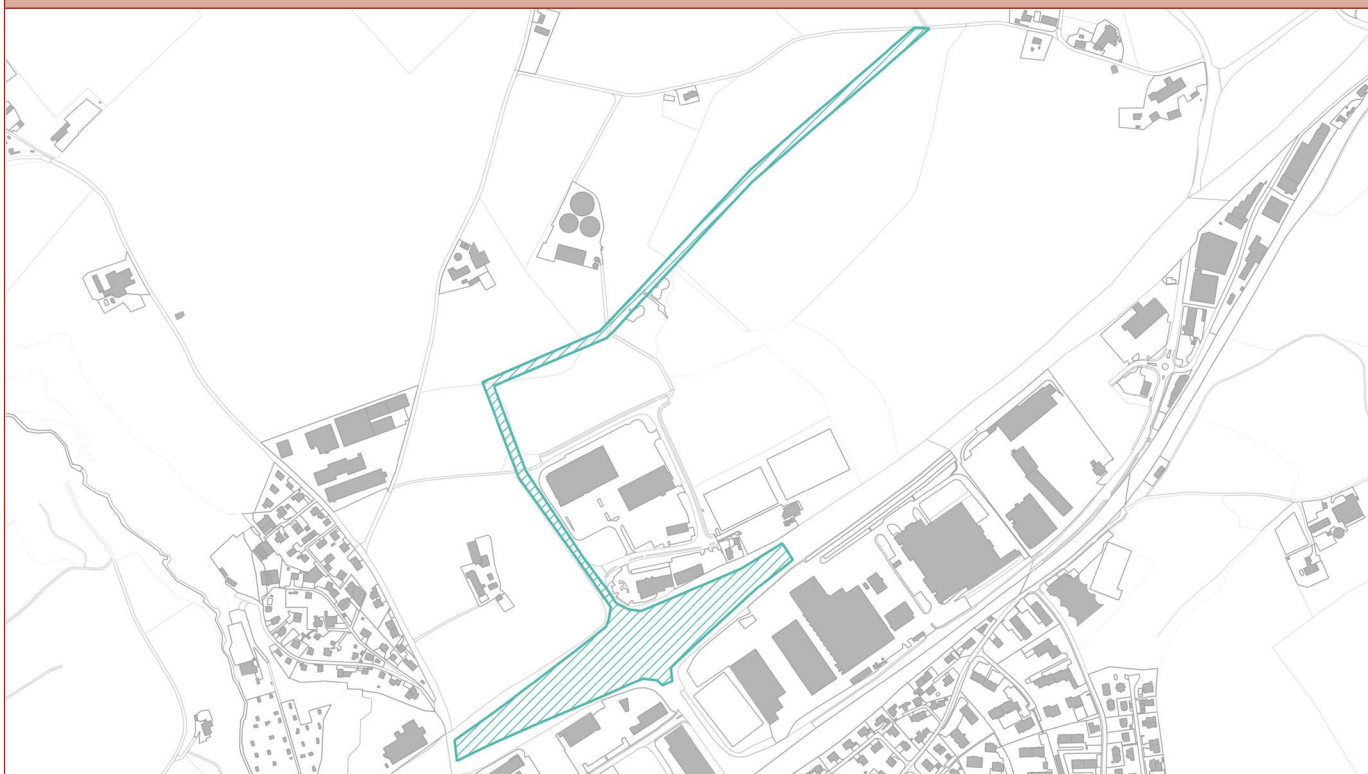
La TransAgglo desservira également le site stratégique de Pré-aux-Moines et les vélos pourront également utiliser ce pont pour franchir l'obstacle naturel que constitue la Gérine en offrant un lien supplémentaire intéressant avec le plateau du Mouret.

Le pont permettra l'accès au site stratégique de Pré-aux-Moines et évitera un accès par le nord qui encombrerait la traversée de Marly.

# 4M.01.03

## Route de liaison Birch - Luggiwil

### Fiche de mesures des planifications supérieures Planification nationale



### Description

Depuis sa construction dans le cadre de l'autoroute N12 durant les années 1970, la jonction autoroutière de Düdingen n'a jamais été achevée. Avec l'entrée en vigueur de la réforme de la péréquation financière nationale et de la répartition des tâches et la reprise des routes nationales par la Confédération, l'Office fédéral des routes (OFROU) a repris le projet de construction d'une nouvelle route de raccordement entre la jonction autoroutière et la route Düdingen Morat au lieu-dit Luggiwil, un projet qui avait été initié par le Service des autoroutes en 2005 dans le but d'achever la jonction. Cette liaison vise à résoudre une grande partie des problèmes de sécurité et de rétention à l'endroit de la jonction autoroutière au moyen d'une meilleure répartition des flux de circulation de part et d'autre de la jonction. Par ailleurs, elle constituera le principal accès au secteur stratégique « Birch et gare », mentionné dans le PDCant et le présent projet.

Si la stabilisation du TIM est un objectif de l'Agglomération de Fribourg à l'échelle globale, l'axe autoroutier est appelé à assurer une plus grande partie des flux automobiles à l'intérieur de l'agglomération (principe de report du trafic du centre sur la ceinture de distribution du trafic). Les jonctions constituent en ce sens des points névralgiques qui doivent assurer le bon fonctionnement de cette ceinture de distribution, tout en évitant d'augmenter l'attractivité routière des pénétrantes vers le centre. Le réaménagement de cette jonction est donc fortement lié au projet de VALTRALOC sur la Hauptstrasse de Düdingen (mesure 3M.09.01) en vue de gérer au mieux les flux traversant le boulevard de Düdingen.

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Un P+R (mesure 4M.08.04), lié à la plateforme multimodale de la gare de Düdingen, permettra à terme de capter le trafic pendulaire entrant par cette jonction d'autoroute. Son déplacement dépend également du concept VALTRALOC (mesure 3M.09.01) et de l'aménagement de la plateforme multimodale de Düdingen (mesure 4M.08.02) dont les études sont en cours.

Cette jonction n'est pas utilisée à l'heure actuelle par les transports publics, il est en effet prévu que le bus urbain de Dürdingen emprunte à terme le PI du Warpel (mesure 4M.05.06) pour desservir la partie sud du site stratégique de Birch. Toutefois elle aura un rôle de gestion des accès permettant une circulation fluide sur le boulevard urbain de Dürdingen et l'ensemble de l'axe.

La TransAgglo traversera sous la jonction autoroutière pour rejoindre le site de Birch (mesures 22.25, 22.23 et 4M.06.07C) ce qui permettra une liaison directe et sécurisée avec le site stratégique. Cela permettra à la mobilité douce d'éviter ce noeud au fort caractère routier.

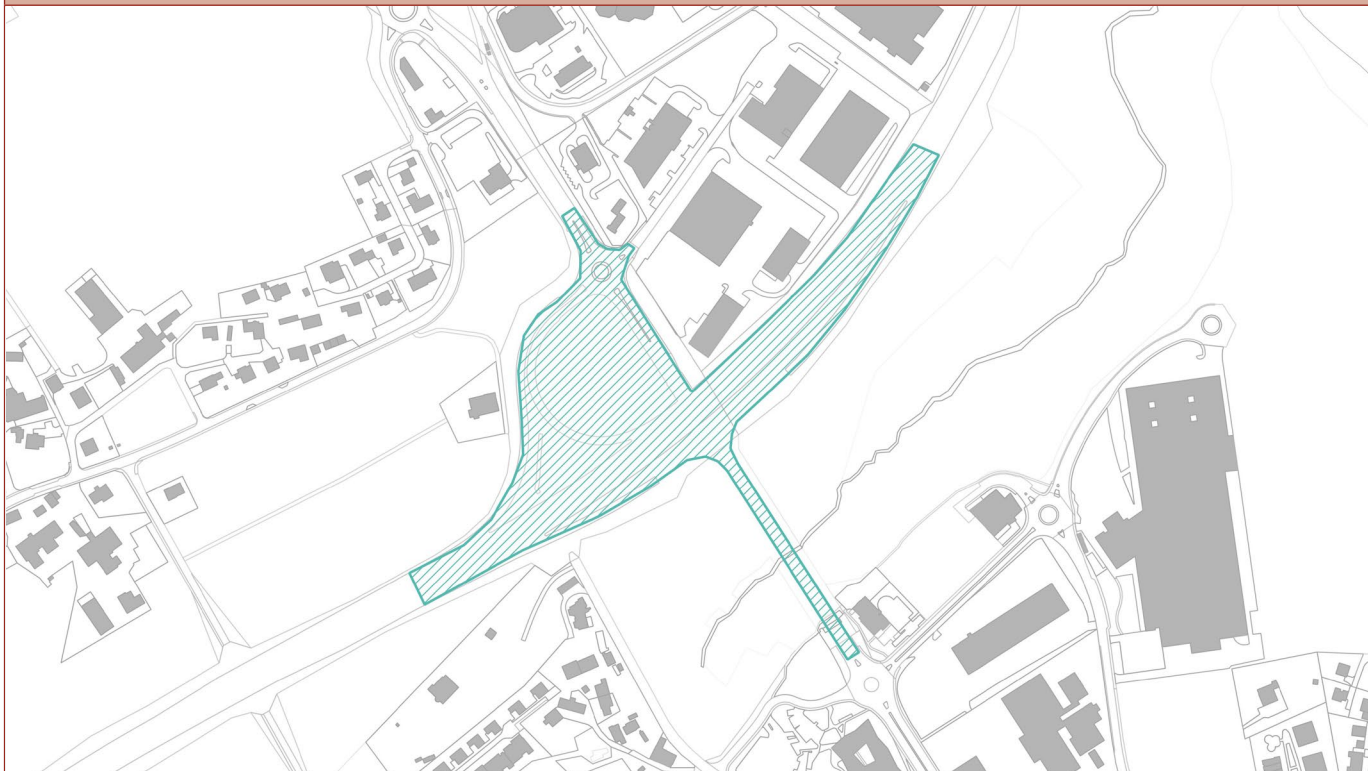
La liaison constituera le principal accès au secteur stratégique cantonal « Birch et gare ».

Cette liaison vise à résoudre une grande part des problèmes de sécurité et de rétention à l'endroit de la jonction autoroutière au moyen d'une meilleure répartition des flux de circulation de part et d'autre de la jonction.

# 4M.01.04

## Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-nord

Fiche de mesures des planifications supérieures  
Planification nationale



### Description

L'étude de circulation sur le plateau d'Agy a confirmé la nécessité d'un réaménagement de la jonction de Fribourg-Nord. Cette jonction constitue la principale desserte de l'axe Granges-Paccot - Agy et doit être entièrement intégrée au système de gestion des flux entrant dans l'agglomération via la centrale de régulation de trafic ce que ne permettent pas les giratoires actuels. La rénovation de cette jonction sera accompagnée par la création d'une passerelle pour la mobilité douce (mesure 4M.07.04) permettant la traversée de l'autoroute et du Lavapesson.

Si la stabilisation du TIM est un objectif de l'Agglomération de Fribourg à l'échelle globale, l'axe autoroutier est appelé à assurer une plus grande partie des flux automobiles à l'intérieur de l'agglomération (principe de report du trafic du centre sur la ceinture de distribution du trafic). Les jonctions constituent en ce sens des points névralgiques qui doivent assurer le bon fonctionnement de cette ceinture de distribution, tout en évitant d'augmenter l'attractivité routière des pénétrantes vers le centre. Ceci est ici permis grâce à la transformation des giratoires en carrefours permettant la gestion des accès et l'intégration de ces carrefours dans le système constitué par le carrefour d'Englisberg (mesure 4M.01.08) et la gestion du trafic sur la route de Morat (mesures 3M.01.06 et 3M.02.10)

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Un P+R provisoire à forum Fribourg (mesure 4M.08.03) permettra de capter le trafic pendulaire entrant sur l'axe Granges-Paccot - Agy, avant la création d'une plateforme multimodale définitive au nord de la jonction. Le déplacement de ce P+R permettra de sortir complètement le trafic ces voitures du système du plateau d'Agy mais nécessite une amélioration du franchissement de la jonction.

Le réaménagement de la jonction autoroutière conjugué avec la gestion du trafic sur l'entier du boulevard urbain d'Agy, doit permettre une amélioration significative de la vitesse commerciale de la ligne 1, actuellement fortement pénalisée par le trafic sur cet axe. La priorisation des bus en traversée du Lavapesson et de l'A12 est également nécessaire pour la desserte du futur P+R au nord de l'autoroute.

La place n'étant pas suffisante sur les infrastructures actuelles de franchissement du Lavapesson et de l'autoroute, une passerelle est en étude pour permettre un cheminement de qualité et sécurité pour la mobilité douce (mesure 4M.07.04). Celle-ci permettra de connecter tant les itinéraires MD du plateau d'Agy (mesure 22.04) que la route de Chantemerle et ses connexions avec le nord-est de l'agglomération.

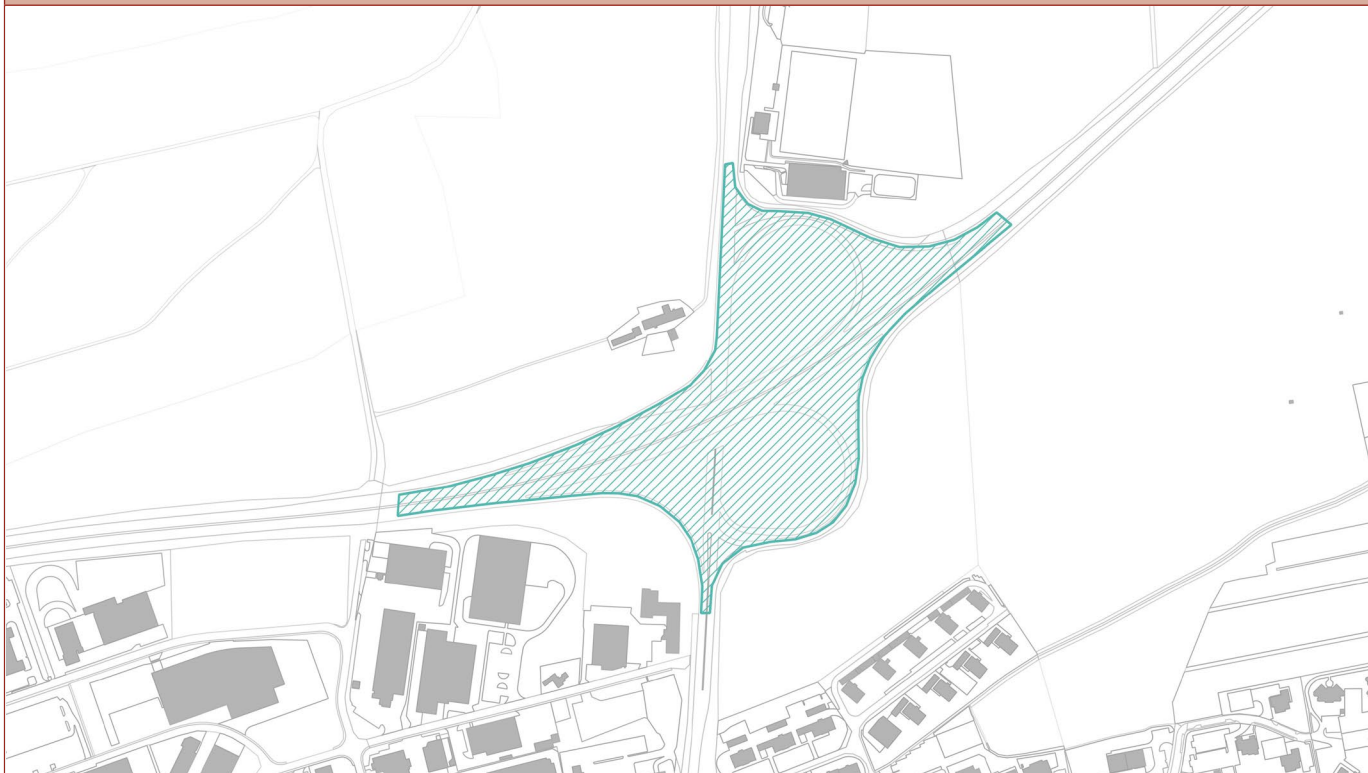
La jonction est un point nodal important intégré à la ceinture de distribution du trafic de l'agglomération. Le régime de circulation sur la jonction autoroutière et la restriction de certains mouvements conduits à des allers-retours qui amplifient le problème de saturation de la jonction et de ses alentours. Une nouvelle gestion par feux de circulation doit permettre de nouveaux mouvements (par exemple tourner à gauche) et une priorisation des transports publics.

La gestion des flux permettra d'éviter des situations conflictuelles entre les différents flux de véhicules et améliorera ainsi la sécurité. Cette gestion évitera également des phénomènes de rétention sur l'autoroute qui constituent un problème de sécurité.

# 4M.01.05

## Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-Sud/Centre

Fiche de mesures des planifications supérieures  
Planification nationale



### Description

La jonction autoroutière existante de Fribourg Sud / Centre ne remplit actuellement pas les exigences en termes de capacité et de sécurité du trafic. Son réaménagement doit permettre de lui permettre de remplir pleinement et de manière sécurisée son rôle de jonction autoroutière, mais également de rendre possible une amélioration de la desserte en transport public, et notamment de la vitesse commerciale aux heures de pointe (le long du boulevard Avry - Villars - Belfaux). La modification de cette jonction est toutefois liée à l'urbanisation du site stratégique Chamblieux-Bertigny et au déplacement de l'Hôpital. Elle a également un rôle clé dans la desserte des axes d'Avry - Villars-sur-Glâne et Belfaux - Givisiez et donc des secteurs stratégiques de Moncor et Givisiez prévus dans le PDCant et le PA. Elle doit donc garantir un accès fluide à ces zones.

Si la stabilisation du TIM est un objectif de l'Agglomération de Fribourg à l'échelle globale, l'axe autoroutier est appelé à assurer une plus grande partie des flux automobile à l'intérieur de l'agglomération (principe de report du trafic du centre sur la ceinture de distribution du trafic). Les jonctions constituent en ce sens des points névralgiques qui doivent assurer le bon fonctionnement de cette ceinture de distribution, tout en évitant d'augmenter l'attractivité routière des pénétrantes vers le centre. Ceci sera fait via la gestion des accès des carrefours de Belle-Croix au sud et de la Chassotte au nord, et permettra grâce à la centrale de régulation du trafic, une gestion des flux entrant dans le réseau routier interne de l'agglomération.

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La jonction autoroutière de Fribourg-Sud est directement liée au P+R de Fribourg-Sud et indirectement liée à la plateforme multimodale de Givisiez. Le trafic pendulaire résiduel entrant par cette jonction d'autoroute est donc appelé à être capté principalement par le P+R de Fribourg-Sud.

Dès le carrefour de Belle-Croix, les transports publics sont priorités en direction du centre de Fribourg. La jonction autoroutière en elle-même n'est empruntée que partiellement et par une seule ligne de bus urbain. Si elle n'est pas stratégique pour les transports publics, le bon avancement des bus devra être pris en compte dans les réflexions, notamment en vue du développement de la ligne tangentielle entre Villars-sur-Glâne en direction de la plateforme multimodale de Givisiez.

La mobilité douce évite cet environnement très routier. Elle emprunte le chemin parallèle du Recoulet et la mesure 4M.07.05A prévoit une amélioration du franchissement de la semi-autoroute pour la mobilité douce.

La jonction est un point nodal important intégré à la ceinture de distribution du trafic de l'agglomération. Le réaménagement doit permettre s'assurer le fonctionnement de la jonction et l'accès notamment au site hospitalier cantonal et des zones de Moncor et Bertigny. Le trafic entrant en ville est capté par les plateformes multimodales et géré via la gestion d'accès à l'agglomération avec priorisation des bus.

Le réaménagement vise à assurer à long terme la sécurité de la jonction en évitant les reflux sur l'autoroute.



# 4M.01.06

## Réaménagement de la jonction autoroutière de Matran

Fiche de mesures des planifications supérieures  
Planification nationale



### Description

La jonction autoroutière de Matran est actuellement sollicitée par quelques 20'000 véhicules par jour et son rôle est principalement lié à la desserte du secteur Sud de l'agglomération et à l'accessibilité aux zones d'activités et commerciales (Avry Centre, Champs Fleuris). Désireux d'améliorer les conditions de fonctionnement de cette jonction, notamment pour faciliter le passage des TP et de la mobilité douce, et d'assainir son caractère accidentogène, l'Office fédéral des routes (OFROU) prévoit de la réaménager pour satisfaire aux objectifs de fluidité et de sécurité du trafic. La création d'un arrêt de bus à proximité de la zone commerciale de Champs Fleuris est intégrée dans le projet. Une amélioration des conditions de circulation des modes doux sur la route cantonale est également prévue. Cette jonction présente des dysfonctionnements importants, notamment sur le plan de la sécurité et par rapport aux conditions d'écoulement de certains flux de trafic. En effet, des phénomènes de saturation du réseau routier sont régulièrement observés sur les carrefours adjacents, notamment au niveau des giratoires du Bois des Morts et de Pueblo.

Si la stabilisation du TIM est un objectif de l'Agglomération de Fribourg à l'échelle globale, l'axe autoroutier est appelé à assurer une plus grande partie des flux automobile à l'intérieur de l'agglomération (principe de report du trafic du centre sur la ceinture de distribution du trafic). Les jonctions constituent en ce sens des points névralgiques qui doivent et assurer le bon fonctionnement de cette ceinture de distribution, tout en évitant d'augmenter l'attractivité routière des pénétrantes vers le centre. Cette jonction située dans la couronne de l'axe Villars-sur-Glâne - Avry est toutefois trop éloignée du centre-ville pour le desservir, mais une gestion des flux par feux est toutefois prévue au carrefour du Bois et du Pueblo afin de gérer le trafic entrant dans l'agglomération.

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La jonction autoroutière de Matran dessert principalement la zone industrielle de Matran ainsi qu'Avry-Centre. En direction du centre-ville ce sont les plateformes multimodales d'Avry-Centre et de la gare de Villars-sur-Glâne qui permettront la collecte des pendulaires entrants dans l'agglomération. Ces deux plateformes multimodales bénéficiant d'une excellente connexion vers le centre avec à une desserte à court terme de 15 minutes dans les deux sens.

Le réaménagement de la jonction prend en compte la nouvelle ligne de bus en direction de la plateforme multimodale d'Avry, qui permettra de desservir la zone industrielle de Matran ainsi que le village de Matran, tant dans la priorisation des bus que dans la création d'arrêts pour desservir la zone industrielle de Matran.

La mobilité douce est également intégrée aux réflexions, avec des itinéraires sûrs, majoritairement séparés du trafic automobile et connectés au réseau de mobilité douce principal d'agglomération qui permettront notamment de relier le village de Matran à sa zone d'activités en supprimant un obstacle majeur.

La jonction permet d'accéder aux zones commerciales et d'activité à proximité immédiate. Des phénomènes de saturation sont présents et s'étendent aux carrefours voisins. En lien avec la liaison Marly-Matran (4M.01.01) il est important d'assurer un écoulement des flux de trafic prévus.

La jonction de Matran est un point noir du réseau routier de l'agglomération en termes de sécurité et nécessite d'être assainie.

# 4M.01.07

Mesure reprise : 3M.01.02

**Aménagement de gestion d'accès (court terme)**

Coûts : CHF  
1'660'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Gestion du trafic**

Priorité : A



## Objectifs

- Priorisation des bus
- Gestion de la circulation entrant dans l'agglomération

## Opportunité

L'aménagement du carrefour formé par les routes de la Glâne, de Condoz et des Vieux-Moulin en gestion d'accès permet la régulation des flux entrant par le sud de l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne.

Cette mesure fait partie intégrante du projet de centrale de régulation de trafic en cours de développement sur le territoire de l'Agglomération (M3.5). Toutefois sa priorisation en A se justifie principalement par la construction d'une route de liaison entre Marly et Matran dans ce même horizon, avec un impact significatif sur les charges de trafic entrant dans la commune de Villars-sur-Glâne si rien n'est entrepris. Elle devra également prendre en compte l'itinéraire de mobilité douce en direction de l'Agroscope (mesures 3M.02.03, 4M.06.08C et 4M.06.08D).

Cet aménagement permettra tant l'amélioration du système global de transport (CE1.1) que la priorisation des transports publics entrant dans l'agglomération (CE1.3). Il sera également plus favorable à la mobilité douce (CE1.5) en relation avec l'axe important entre la gare de Fribourg et l'Agroscope également priorisé en A dans le PA4 et contribuera à accroître la sécurité sur l'ensemble de cet itinéraire (CE 3.1).

Cette gestion par feu de carrefour s'inscrit donc dans la réflexion globale de centrale de régulation du trafic en vue d'obtenir un report modal (MOCA1). Cette modification va de plus avoir un impact positif sur la sécurité dans le carrefour (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.01.07A - Aménagement d'une gestion d'accès des routes Glâne / Condoz - CHF 1'660'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg</li> <li>• Commune de Villars-sur-Glâne</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes de Villars-sur-Glâne et Matran, Agglomération de Fribourg</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude de la route de liaison Marly-Matran (4M.01.08A)</li> </ul>				<p><b>Mesure référence</b> : • 4M.01.07A : dépend de la mesure 4M.01.01 avec laquelle elle doit être coordonnée. A coordonner également avec le centrale de régulation de trafic (M-A PA2)</p>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2022</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2026</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2021	2022	2022	2024	2025	2026	2026
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2021	2022	2022	2024	2025	2026	2026																
<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorisation des bus</li> <li>• Gestion du trafic entrant dans l'agglomération</li> </ul>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion des accès dans un carrefour d'entrée de l'agglomération</li> </ul>																							

# 4M.01.08

Mesure reprise : 3M.01.02

**Aménagement de gestion d'accès (moyen terme)**

Coûts : CHF  
1'500'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Gestion du trafic**

Priorité : B



## Objectifs

- Priorisation des bus
- Gestion de la circulation entrant dans l'agglomération

## Opportunité

L'aménagement du carrefour formé par les routes de Morat et d'Englisberg en gestion des accès est le premier élément de la gestion du trafic sur le plateau d'Agy. Il constituera la véritable porte d'entrée de l'axe fonctionnel Granges-Paccot - Agy et de son boulevard central et devra être coordonné, via la centrale de régulation du trafic, avec l'ensemble des carrefours du plateau d'Agy (mesures 3M.01.06, 3M.02.10 et 4M.01.04).

L'étude sur le plateau d'Agy a identifié la nécessité de transformer ce giratoire actuel en gestion des accès avec priorisation aux bus. Dans le cadre des projets d'agglomération ce carrefour sera intégré au dispositif de centrale de régulation du trafic (M3.5). Il doit toutefois être coordonné avec le projet de régulation des sorties d'autoroutes d'où sa priorisation en B. A plus long terme, la réflexion du réaménagement du carrefour doit prendre en compte le P+R (4M.08.04A) qui sera situé dans le secteur.

Cet aménagement fait partie d'une réflexion globale sur le plateau d'Agy. En lien avec le P+R qui sera construit à terme dans le secteur il améliorera le transfert modal à l'entrée de l'agglomération (CE1.2), puis permettra une meilleure circulation de bus sur la route de Morat (CE1.3). Dans le projet plus large de centrale de régulation du trafic il contribuera à améliorer la gestion du réseau routier (CE1.4) et le système global de transport (CE1.1)

Cette gestion par feu de carrefour s'inscrit donc dans la réflexion globale de centrale de régulation du trafic en vue d'obtenir un report modal (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.01.08B - Aménagement d'une gestion d'accès des routes Morat / Englisberg - CHF 1'500'000

**Responsable de la mise en œuvre**

- Etat de Fribourg

**Clé de répartition du financement**

- Etat de Fribourg
- Commune de Granges-Paccot
- Agglomération de Fribourg
- Confédération

**Coordination nécessaire**

- Commune de Granges-Paccot, Agglomération de Fribourg

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Etude du plateau d'Agy

**Mesure référence** : • 4M.01.08B : liée et à coordonner avec la mesure M-A du PA2

**Calendrier**

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2025	2026	2027	2028	2028	2028	2029

**Environnement**

- Priorisation des bus
- Gestion du trafic entrant dans l'agglomération

**Données quantitatives**

- Gestion des accès dans un carrefour d'entrée de l'agglomération

# 4M.02.01

Mesure reprise : 11.15 du PA2

## Requalification des axes d'entrée (court terme)

Coûts : CHF  
10'632'050

### Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : A



### Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Abaissement de la vitesse du trafic motorisé
- Amélioration de la progression des TP et gestion du trafic (4M.02.01B, 4M.02.01C)
- Valorisation et végétalisation de l'espace public (4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D)

### Opportunité

L'aménagement de l'entrée de l'axe Belfaux - Givisiez permet de marquer une porte d'entrée dans l'agglomération et de repenser la répartition de l'espace rue. La route de la Rosière verra son trottoir prolongé jusqu'au secteur du Château-du-Bois et son arrêt de bus via un concept VALTRLOC qui permettra également de déplacer l'entrée du village et son 50 km/h. La route Jo Siffert sera également reprise pour être limitée à 60 km/h et faciliter les traversées piétonnes. Cet aménagement s'inscrit dans la continuité du boulevard de l'axe Belfaux - Givisiez. De la place sera faite pour le passage de la TransAgglo à son aval. Enfin une voie bus permettra de prioriser les nombreux bus sortant du G7 au carrefour avec les routes de Belfaux et Taconnets.

La requalification de cet axe d'entrée est maintenant nécessaire au vu de la transformation de ce secteur au nord de l'agglomération, et suite à la construction du pont du Tiguellet. La valorisation de l'espace rue de la route collectrice des axes fonctionnels s'inscrit tant dans les stratégies modales (M0.3, M1.3, M2.2 et M3.2, M3.4) que dans les stratégies d'urbanisation (U2.2, U4.2 et U5.2) du projet d'agglomération. Le développement de la zone industrielle de Givisiez nécessite une requalification rapide de la route afin d'améliorer son attractivité pour les modes doux et les transports publics. A la route de la Rosière, le projet permettra de connecter des îlots urbains au réseau de mobilité douce et d'en améliorer l'accessibilité aux transports publics.

L'effet principal de ces requalifications, en coordination avec la centrale de régulation de trafic, se trouve dans l'amélioration du système global de transport (CE1.1). L'espace dévolu à la mobilité douce est augmenté (CE1.5), la vitesse est tranquilisée (CE3.1) ce qui a un effet bénéfique sur les nuisances sonores (CE4.2) et la réduction des émissions polluantes (CE4.1). Enfin, pour la route Jo Siffert, il y a un impact net sur le système de transports publics dans son ensemble (CE 1.3)

C'est donc la répartition modale (MOCA1) qui est directement impactée par ces projets, mais ils ont également un impact positif sur la sécurité (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.02.01A - Requalification de la route de la Rosière - CHF 1'429'000
- 4M.02.01B - Requalification de la route Jo Siffert (Etat de Fribourg), avant 2024 - CHF 3'334'000
- 4M.02.01C - Requalification de la route Jo Siffert (Commune de Givisiez) - CHF 3'842'050
- 4M.02.01D - Requalification de la route Jo Siffert (Commune de Corminboeuf) - CHF 2'027'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Belfaux, Etat de Fribourg (4M.02.01A)
- Etat de Fribourg (4M.02.01B)
- Commune de Givisiez (4M.02.01C)
- Commune de Corminboeuf (4M.02.01D)

#### Clé de répartition du financement

- Commune de Belfaux (4M.02.01A)
- Commune de Givisiez (4M.02.01C)
- Commune de Corminboeuf (4M.02.01D)
- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- Confédération

#### Coordination nécessaire

- Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg
- Commune de Corminboeuf (4M.02.01B)

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- études PA 4M.02.01A, 4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D
- Engagement des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence** : • 4M.02.01A : suite de la mesure 43.9 du PA2  
• 4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D : liées à l'ouverture du pont du Tiguellet (mesure cantonale)

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2018	2019	2021	2022	2022	2023	2024

#### Environnement

- 4M.02.01A : abaissement de la vitesse à 50 km/h - pose d'un revêtement phono-absorbant - 1'500 vélos / jour attendus à l'horizon 2032
- 4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D : abaissement de la vitesse à 50 km/h - végétalisation - gestion du trafic - 2'100 vélos / jour attendus à l'horizon 2032

#### Données quantitatives

- 4M.02.01A : aménagement de 630 m. d'une piste mixte en amont (2,5 m. de large) et d'un trottoir en aval (1,65 m. de large). 21'000 dépl. TIM et 1'500 en vélos / jour attendus à l'horizon 2032
- 4M.02.01B, 4M.02.01C, 4M.02.01D : redistribution de l'espace rue sur respectivement 430, 630 et 390 mètres, aménagement d'un site propre bus d'accès au giratoire de 400 mètres. 25'800 dépl. TIM et 2'100 en vélos / jour attendus à l'horizon 2032



# 4M.02.02

Meures reprises : 3M.02.02, 3M.03.05 et 3M.02.07

**Requalification des axes d'entrée (long terme)**

Coûts : CHF  
63'496'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

Priorité : C



## Objectifs

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Abaissement de la vitesse du trafic motorisé
- Amélioration de la progression des TP

## Opportunité

Ces boulevards d'axe fonctionnel ont un caractère routier qui n'est plus en phase avec leur réalité actuelle et leur rôle futur. Une nouvelle répartition de l'espace rue devra permettre de mettre en valeur ces espaces ouverts de la zone urbanisée et de redonner une place plus importante à la mobilité douce. Au vu du caractère stratégique de ces axes, la vitesse commerciale des bus devra également y être améliorée. La circulation automobile devra elle être apaisée.

La valorisation de l'espace rue du boulevard d'entrée s'inscrit tant dans les stratégies modales (M0.3, M1.3, M2.2 et M3.2, M3.4) que dans les stratégies d'urbanisation (U2.2, U4.2 et U5.2) du projet d'agglomération. Toutefois chacune de ces sous-mesures est contrainte par une planification tierce (étude de mode lourd pour la route du Jura, étude du plateau d'Agy pour le secteur des Abattoirs de la route de Morat, etc.) et est donc planifiée à long terme, lorsque les projets liés auront été clarifiés.

L'effet principal de ces requalifications, en coordination avec la centrale de régulation du trafic, se trouve dans l'amélioration du système global de transport (CE1.1). L'espace dévolu à la mobilité douce est augmenté (CE1.5), les transports publics sont prioritaires (CE1.3) et la vitesse est tranquilisée (CE3.1), ce qui a un effet bénéfique sur les nuisances sonores (CE4.2) et la réduction des émissions polluantes (CE4.1).

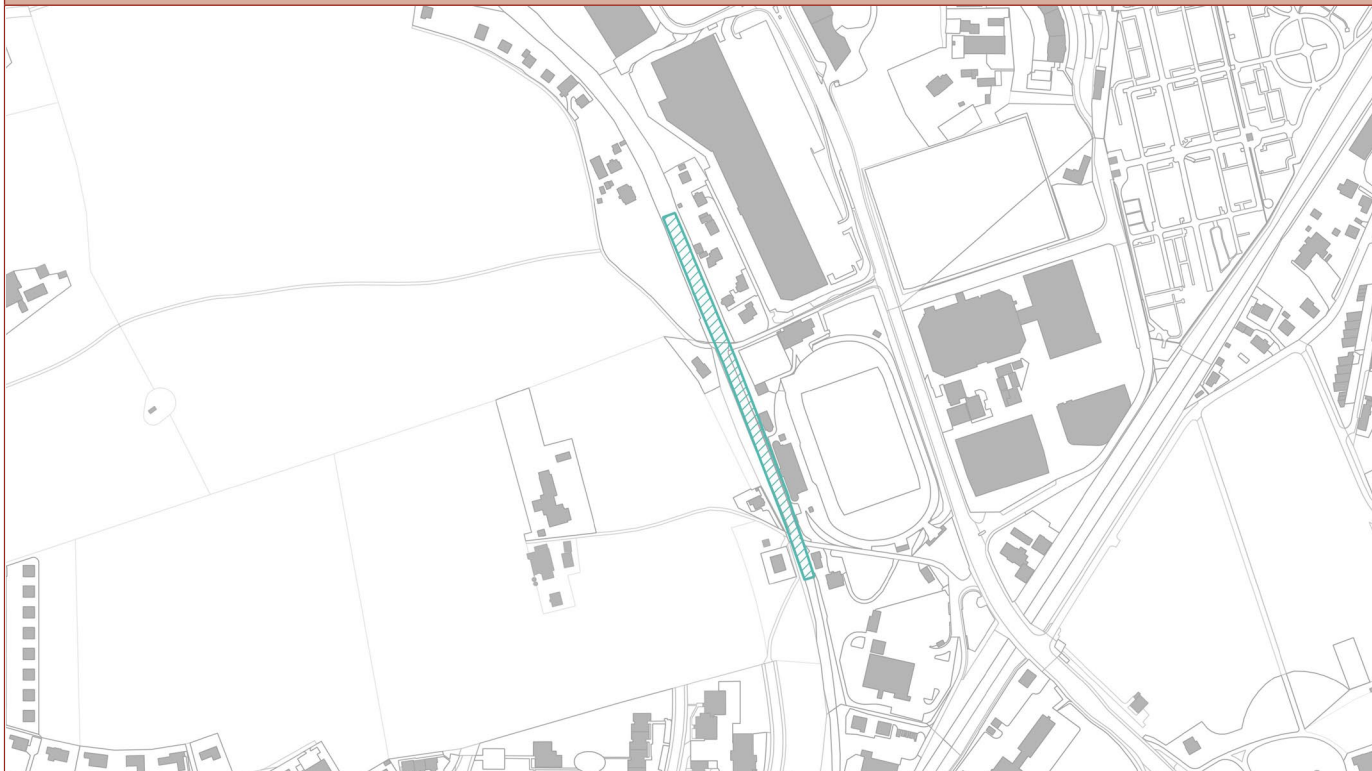
C'est donc la répartition modale (MOCA1) qui est directement impacté par ces projets mais ils ont également un impact positif sur la sécurité (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.02.02A - Requalification de la route de Villars : Carrefours HFR - secteur Fribourg (Fribourg) - CHF 8'570'000</li> <li>• 4M.02.02B - Requalification de l'avenue du Général Guisan (Fribourg) - CHF 17'110'000</li> <li>• 4M.02.02C - Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg - CHF 11'560'000</li> <li>• 4M.02.02D - Requalification de la place des Anciens Abattoirs - secteur Saint-Léonard - CHF 5'720'000</li> <li>• 4M.02.02E - Requalification de la route du Jura - CHF 20'536'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville de Fribourg (4M.02.04A, 4M.02.04B, 4M.02.04C, 4M.02.02E)</li> <li>• Etat de Fribourg (4M.02.04D)</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville de Fribourg</li> <li>• Etat de Fribourg</li> <li>• Confédération</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg, Ville de Fribourg</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <p>-</p>				<p><b>Mesure référence :</b> -</p>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2031	2032	2033	2033	2034	2035
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2030	2031	2032	2033	2033	2034	2035																
<p><b>Environnement</b></p> <p>-</p>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <p>-</p>																							

# 4M.04.01

## Nouvelle halte ferroviaire du plateau d'Agy

### Fiche de mesures des planifications supérieures Planification nationale



#### Description

La nouvelle halte du Plateau d'Agy, construite sur l'axe Fribourg - Payerne / Fribourg - Neuchâtel offrira une desserte au quart d'heure du site stratégique du plateau d'Agy. Elle permettra de relier deux bassins versants importants à l'entier de l'axe Granges-Paccot - Agy, qui est une zone à fort potentiel de développement en termes d'habitants et d'emplois.

Suite à une étude de faisabilité de l'Etat de Fribourg, cette halte a été inscrite au programme national pour le rail, PRODES 2035. La planification actuelle des CFF table sur un début de chantier en 2028 et une mise en service entre 2026 et 2030. Cette infrastructure permet une meilleure répartition des flux des voyageurs RER à destination du nord-ouest de l'agglomération qui n'auront plus à transiter par la gare centrale de Fribourg.

Le lien de cette halte avec les réseaux existants de l'agglomération fait l'objet d'une étude visant à dimensionner la future plateforme multimodale du plateau d'Agy (mesure 4M.08.01). Elle devrait permettre notamment de décharger la jonction Fribourg-nord et avoir un impact sur la mobilité de l'ensemble du boulevard Granges-Paccot - Agy.

#### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La future plateforme multimodale du plateau d'Agy (mesure 4M.08.01) devra permettre principalement de bonnes interfaces entre le rail et le bus et entre le rail et la mobilité douce. Elle aura une fonction centrale, similaire à la halte de la Poya et offrira également une connexion directe aux grands générateurs de trafic du plateau d'Agy.

La connexion des trains en provenance de Neuchâtel ou Yverdon devra être assurée avec les bus de la ligne 1 et ceux de la future ligne tangentielle, grâce à la plateforme multimodale. Cette halte bénéficiera d'une desserte au quart d'heure et constituera donc une alternative attractive pour l'ensemble des utilisateurs du plateau d'Agy.

Le principal enjeu sera la connexion avec la TransAgglo Avry-Düdingen, située à proximité directe. Ainsi la liaison avec les réseaux de mobilité douce de l'agglomération sera assurée.

La localisation centrale de la future plateforme multimodale n'appelle pas à un développement des flux TIM. Le P+R actuel de Saint-Léonard sera déplacé à proximité de la jonction Fribourg-Nord. Des places de dépose-minutes seront étudiées.

# 4M.04.02

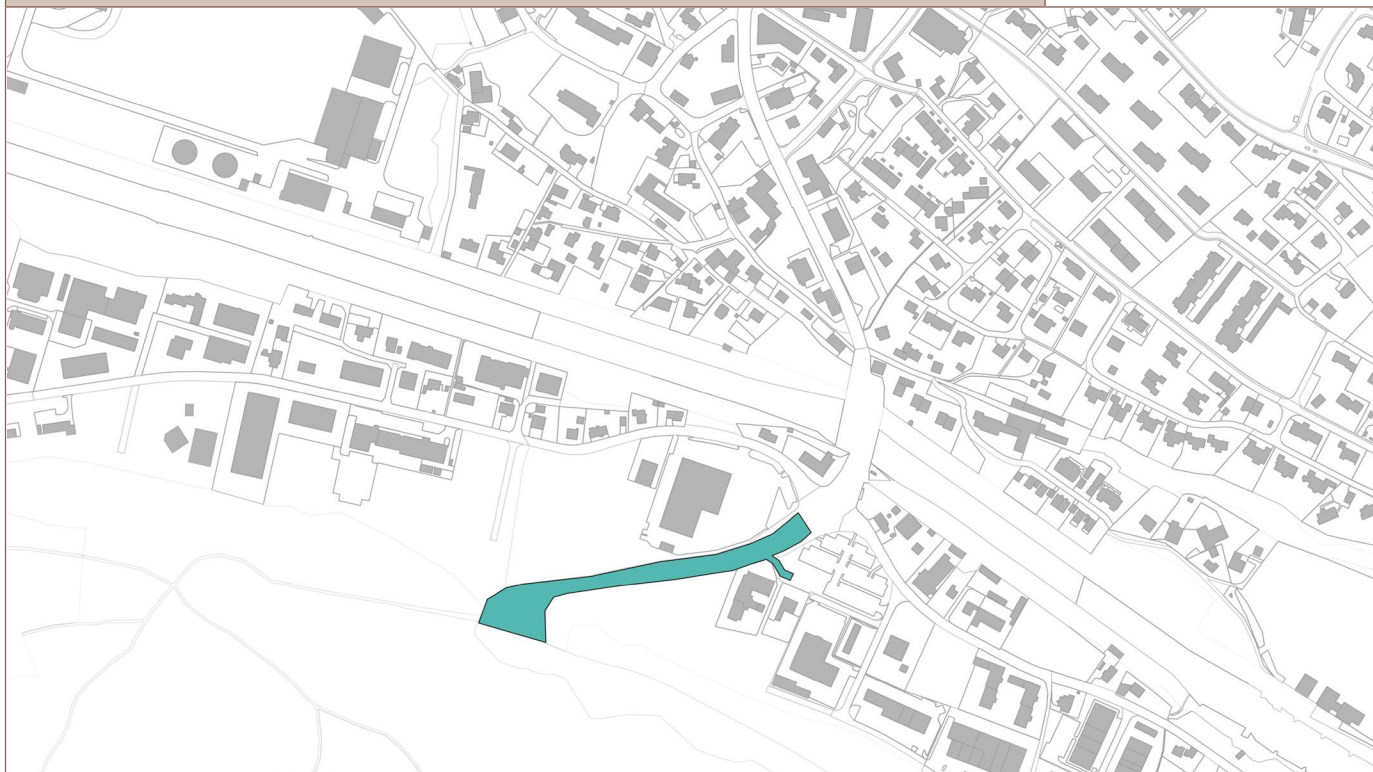
Mesure reprise : -

**Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine**

Coûts : CHF  
2'634'500

Fiche de mesure du domaine des transports  
Infrastructures bus / TP

Priorité : B



## Objectifs

- Favoriser la progression des bus en entrée d'agglomération
- Assurer un accès optimal au P+R pour les pendulaires
- Orienter les usagers TIM vers la route Marly-Matran
- Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier des piétons et cyclistes
- Aménager un espace public de qualité dans une topographie contrainte en porte d'entrée d'agglomération

## Opportunité

La route de la Gruyère constitue la porte d'entrée de l'Agglomération de Fribourg, et sur l'axe Marly - Péroilles. Afin que la plateforme multimodale de la Gérine prenne pleinement son rôle, il est primordial que les bus soient priorités au giratoire de la Gérine et sur l'ensemble du boulevard Marly - Péroilles. Ce site propre bus fera également office d'accès à cette plateforme multimodale. Le projet de liaison routière entre Marly et Matran renforce la nécessité d'une telle infrastructure.

Cette infrastructure a une utilité tant de priorisation bus (M1.3) que de valorisation de la plateforme multimodale de la Gérine (M3.8). Il est toutefois nécessaire de mieux comprendre les impacts de la route de liaison Marly-Matran pour son dimensionnement, d'où sa priorisation en B.

Son effet se développe tant dans l'amélioration du système des transports publics (CE1.3) que dans l'amélioration de l'intermodalité (CE1.2). L'ensemble contribue à l'amélioration du système global des transports (CE1.1).

La priorisation des bus et l'amélioration de l'accès au P+R auront donc un impact positif sur la répartition modale dans l'agglomération (MOCA1). L'ensemble du concept de gestion des accès à cette entrée sud permettra de diminuer et gérer le trafic TIM entrant dans l'agglomération.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Marly</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Marly</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes de la liaison Marly-Matran</li> <li>• Engagement de la commune à réaliser la mesure</li> </ul>	<b>Mesure référence</b> : Liée et à coordonner avec la gestion d'accès (3M.01.01) et au P+R (3M.08.04) de la Gérine. A coordonner également avec la liaison Marly-Matran (4M.01.01)																
<b>Calendrier</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">SIA</th> <th style="text-align: center;">10</th> <th style="text-align: center;">20</th> <th style="text-align: center;">30</th> <th style="text-align: center;">Crédit</th> <th style="text-align: center;">Permis</th> <th style="text-align: center;">40</th> <th style="text-align: center;">50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Année</td> <td style="text-align: center;">2020</td> <td style="text-align: center;">2021</td> <td style="text-align: center;">2024</td> <td style="text-align: center;">2026</td> <td style="text-align: center;">2026</td> <td style="text-align: center;">2027</td> <td style="text-align: center;">2028</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2020	2021	2024	2026	2026	2027	2028
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2020	2021	2024	2026	2026	2027	2028										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorisation des bus sur un axe à 14'600 véhicules / jour</li> <li>• Accès à un P+R de 300 places</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Piste d'accès en site propre de 200 mètres de longueur, 3,5 mètres de large</li> <li>• 3'900 déplacements en TP modélisés pour 2032 sur cet axe</li> </ul>																	

# 4M.04.03

Mesure reprise : 3M.04.01

## Requalification du boulevard de Pérolles

Coûts : CHF  
10'040'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Infrastructures bus / TP

Priorité : C



### Objectifs

- Amélioration des conditions de circulation des transports publics
- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de MD

### Opportunité

Avec la fermeture du secteur de l'avenue de la Gare à la circulation TIM, les véhicules qui circulent sur le boulevard de Pérolles auront exclusivement pour destination le plateau de Pérolles. Les charges de trafic devant donc diminuer, cela constitue une opportunité pour réorganiser l'espace. La sécurité et le confort des modes doux seront améliorés et les transports publics auront un meilleur espace à disposition.

La valorisation de l'espace rue de ce tronçon du boulevard de l'axe Marly - Pérolles s'inscrit tant dans les stratégies de sécurisation (M2.2, M3.4 et M0.3) que dans les stratégies d'urbanisation (U2, U4 et U5) du projet d'agglomération. Les charges de trafic du boulevard de Pérolles vont fortement évoluer suite au compartimentage du centre ville. En plus des simulations de trafic existantes, il est attendu une évaluation concrète de l'évolution des charges de trafic et des fréquences des transports publics sur cet axe principal, afin de planifier la mue de ce boulevard.

L'effet principal de cette requalification, en coordination avec le compartimentage, se trouve dans l'amélioration du système global de transport (CE1.1). L'espace dévolu à la mobilité douce est augmenté (CE1.5), les transports publics prioritaires (CE1.3) la vitesse est tranquillisée (CE3.1), ce qui a un effet bénéfique sur les nuisances sonores (CE4.2) et la réduction des émissions polluantes (CE4.1).

C'est donc la répartition modale (MOCA1) qui est directement impactée par ces projets, mais ils ont également un impact positif sur la sécurité (MOCA2).

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> • Ville de Fribourg	<b>Clé de répartition du financement</b> • Ville de Fribourg • Confédération • Agglomération de Fribourg																
<b>Coordination nécessaire</b> • Agglomération de Fribourg, TPF																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> -	<b>Mesure référence :</b> -																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <tr> <td>SIA</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>Crédit</td> <td>Permis</td> <td>40</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Année</td> <td>2029</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035										
<b>Environnement</b> -																	
<b>Données quantitatives</b> -																	



# 4M.05.01

Mesure reprise : -

**Aménagement définitif (chaussée et quai) des arrêts pour l'extension du réseau TP urbain dans l'agglomération**

Coûts : CHF  
9'930'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Valorisation des arrêts de bus et de tram**

Priorité : A



## Objectifs

- Favoriser le report modal en encourageant l'utilisation du réseau TP
- Valoriser le réseau TP par un traitement qualitatif des arrêts
- Améliorer l'accessibilité et la commodité des arrêts

## Opportunité

Cette mesure consiste en l'aménagement constructif définitif des arrêts et terminus découlant de l'extension du réseau de bus urbain. Sont compris les arrêts qui ne sont inclus ni dans une génération précédente ni dans une autre mesure de cette génération des projets d'agglomération. Les coûts usuels pour les rampes d'accès, traversées piétonnes, fondations d'abris, abris-bus, équipement de base, éclairage, évacuation des eaux, emprises et impacts éventuels sur le voisinage sont compris dans cette mesure.

Elle s'inscrit dans la stratégie du développement de bus 2022-2026 de l'agglomération de Fribourg (M1.3), et permet d'accompagner les créations et modifications de lignes. Elle concerne principalement le périmètre compact d'urbanisation.

Elle développe donc ses effets principalement dans l'amélioration du système des transports publics (CE1.3). Les créations et modification de lignes permettront une meilleure attractivité du réseau et donc une amélioration de l'intermodalité (CE1.2). Avec l'augmentation de l'importance relative des déplacements en bus prévus c'est au final l'ensemble du système de transport qui sera amélioré (CE1.1).

Outre le report modal (MOCA1), l'amélioration de l'offre TP impactera favorablement les répartitions des habitants (MOCA3) et d'emploi (MOCA4) selon les classes de desserte en transports publics.

Sous-mesures du paquet :

- 4M.05.01A - Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain dans l'Agglomération (excepté Düdigen, tangentielle ouest et Marly nord)) - CHF 3'030'000
- 4M.05.01B - Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain à Düdigen - CHF 2'700'000
- 4M.05.01C - Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain (nouvelle ligne tangentielle ouest) - CHF 2'940'000
- 4M.05.01D - Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain (Ligne haut de Marly) - CHF 1'260'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg (4M.05.01A)
- Commune de Düdigen, Etat de Fribourg (4M.05.01B)
- Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg (4M.05.01C)
- Commune de Marly (4M.05.01D)

#### Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération
- Etat de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg, TPF

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes développement réseau 2026 et 2032
- Directive de subventionnement
- Engagement à réaliser les mesures

**Mesure référence** : A coordonner avec les diverses mesures des PA2, PA3 et PA4, en fonction de la mise en oeuvre de la stratégie TP

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2021	2022	2023	2024	2024	2024	2025

#### Environnement

- Amélioration de la qualité d'accueil
- Amélioration de l'attractivité des TP

#### Données quantitatives

- 4M.05.01A : 17 nouveaux quais aménagés et 9 nouveaux abri-bus installés
- 4M.05.01B : 20 nouveaux quais aménagés et 9 nouveaux abris-bus installés
- 4M.05.01C : 17 nouveaux quais aménagés et 9 nouveaux abri-bus installés
- 4M.05.01D : 8 nouveaux quais aménagés et 4 nouveaux abri-bus installés

# 4M.05.02

Mesure reprise : 3M.05.01

**Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP**

**Coûts : CHF  
840'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Gestion du trafic (transport public)**

**Priorité : A**



## Objectifs

- Améliorer la circulation des bus
- Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers
- Desservir le nouveau site scolaire de “Château d’Eau” et les quartiers nord de la commune de Marly (4M.05.02A)
- Permettre la création de première ligne tangentielle du réseau TP urbain Villars-sur-Glâne - Givisiez - Granges-Paccot (4M.05.02B)

## Opportunité

Des adaptations du réseau routier sont nécessaires aux passages de nouvelles lignes : le chemin du Chêne devra être élargi à Marly afin de rendre possible le passage des bus, en vue de la création d’une nouvelle ligne de bus dans le secteur ; la route d’Alcantara à Givisiez devra également être élargie sur 80 m. et 120 m. afin de rendre possible le passage des bus pour le passage de la future ligne tangentielle.

Ces adaptations s’inscrivent dans la stratégie du développement de bus 2022-2026 de l’Agglomération de Fribourg (M1.3), et permettent d’accompagner les créations et modifications de lignes.

Elles développent donc leurs effets principalement dans l’amélioration du système des transports publics (CE1.3). Les créations et modification de lignes permettront une meilleure attractivité du réseau et donc une amélioration de l’intermodalité (CE1.2). Avec l’augmentation de l’importance relative des déplacements en bus prévus c’est au final l’ensemble du système de transport qui sera amélioré (CE1.1).

Outre le report modal (MOCA1), l’amélioration de l’offre TP impactera favorablement les répartitions des habitants (MOCA3) et d’emploi (MOCA4) selon les classes de desserte en transports publics.

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.05.02A - Aménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP à Marly (chemin du Chêne et rebroussement) - CHF 240'000</li> <li>• 4M.05.02B - Aménagement de la route d'Alcantara en faveur des TP - CHF 600'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Marly (4M.05.02A)</li> <li>• Commune de Givisiez (4M.05.02B)</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Marly</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• TPF</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan réseau 2024 et 2026</li> <li>• Engagement de la commune à réaliser les mesures</li> </ul>				<p><b>Mesure référence :</b> • 4M.05.02A : liée et à coordonner avec la mesure 4M.05.01 pour la création des arrêts. A coordonner avec l'ouverture de l'école de Marly (2023).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.05.02B : à coordonner avec les arrêts de la nouvelle ligne tangentielle (4M.05.01C)</li> </ul>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2014</td> <td>2015</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2023</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2014	2015	2021	2022	2022	2023	2023
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2014	2015	2021	2022	2022	2023	2023																
<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.05.02A : • Nouvelle desserte des quartiers dense de Marly</li> <li>• Desserte du site scolaire «Château d'eau» dès son ouverture</li> <li>• 4M.05.02B : • Permet le passage d'une première ligne tangentielle qui dessert de nouveaux quartiers et offre de nouvelles connexions</li> </ul>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.05.02A : Elargissement du chemin du Chêne et aménagement en site propre (130 m.) et création d'un rebroussement bus permettant la remise horaire</li> <li>• 4M.05.02B : Elargissement de la chaussée à 5,60 mètres, 200 mètres de chaussée rendue compatible avec le passage d'un bus</li> </ul>																							

# 4M.05.03

Mesure reprise : -

## Surcoûts pour la décarbonisation du matériel roulant

Coûts

Priorité A :

CHF 24'000'000 /

Priorité B :

CHF 9'800'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Infrastructure pour bus / TP

Priorité : A/B



### Objectifs

- Acquérir des bus décarbonés
- Migrer vers une flotte propre, pour les lignes ne bénéficiant pas de caténaire

## Opportunité

Conformément à la stratégie énergétique 2050 de la Confédération, les TPF et l'Agglomération de Fribourg visent une décarbonisation de la flotte urbaine de transport public dans les meilleurs délais. Ils remplaceront ainsi les bus thermiques existant par des trolleybus à batterie sur les lignes qui bénéficient de caténares et par des bus électriques sur les autres lignes jusqu'ici exploitées au moyen de véhicules diesel. Le calendrier de commande ainsi que les modalités exactes d'implémentation de ces nouveaux véhicules font encore l'objet de clarification avec l'exploitant.

Le surcoût à l'achat de ces bus par rapport aux bus thermique diesel est important. Il est estimé à CHF 700'000 par véhicule. Le plan de renouvellement des bus urbains actifs sur l'agglomération de fribourg a pour ambition un renouvellement complet de la flotte actuelle sur deux générations de projet d'agglomération :

- Entre 2024-2028 : Remplacement de 32 véhicules
- Entre 2028-2032 : Remplacement de 14 véhicules

La décarbonisation des transports publics s'inscrit principalement dans la stratégie énergétique des projets d'agglomération (E1.1). L'effet principal de cette migration vers les énergies propres est la réduction des émissions de polluant et gaz à effets de serre (CE4.1) et la réduction des nuisances sonores (CE4.2).

La décarbonisation des transports publics à un impact favorable sur la qualité de vie et l'attractivité des zones urbanisées. Il sera ainsi possible de développer le réseau de transports publics dans des quartiers résidentiels, sensibles aux émissions.

### Responsable de la mise en œuvre

- TPF

### Clé de répartition du financement

- Commanditaires (Etat/Agglomération)
- Exploitant (TPF)
- Confédération

### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes TPF
- Engagement des TPF à réaliser les mesures

Mesure référence : -

### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2024

### Environnement

- Transition vers une propulsion propre, pour l'ensemble de la flotte urbaine
- Economie de plus de 110 tonnes de CO2 par bus et par an

### Données quantitatives

- Remplacement de 32 véhicules thermiques par des bus décarbonés en priorité A
- Remplacement de 14 véhicules thermiques par des bus décarbonés en priorité B

# 4M.05.04

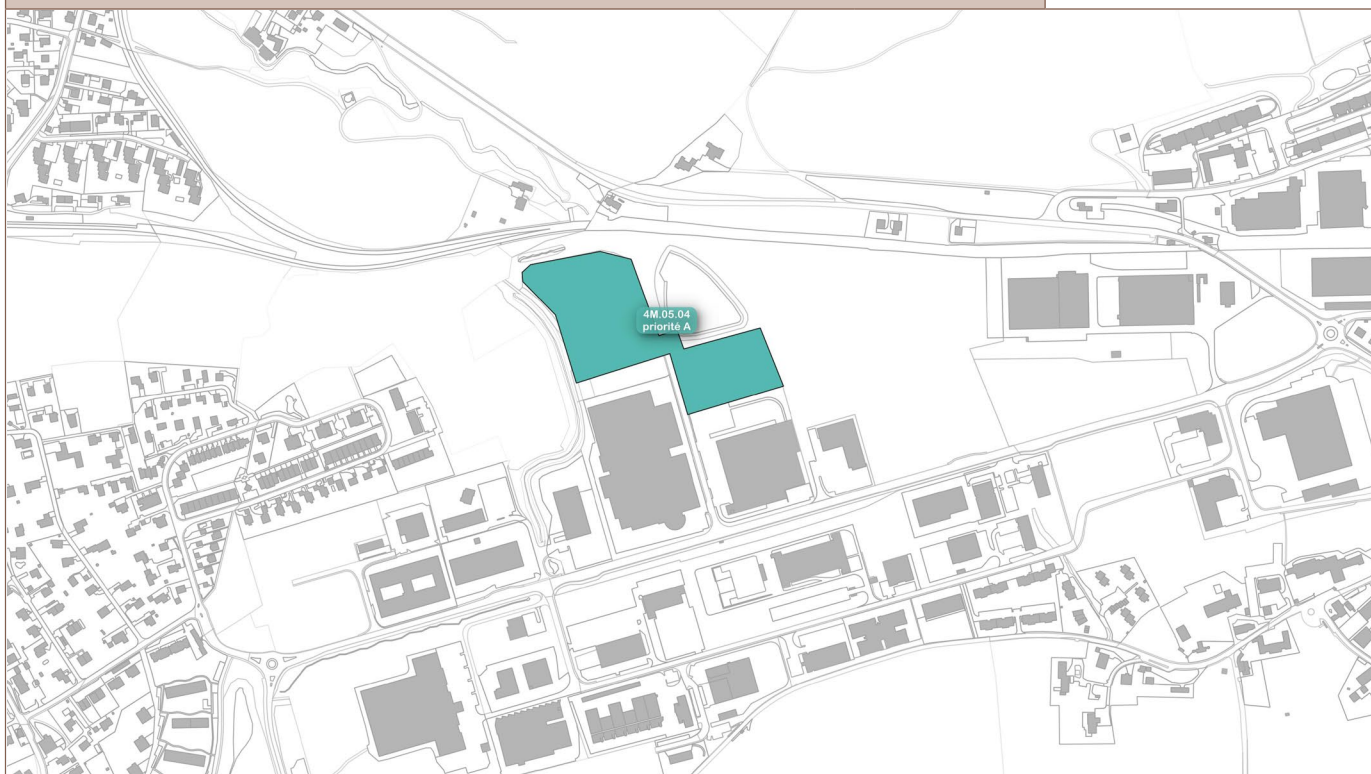
Mesure reprise : -

**Modifications à apporter aux infrastructures pour la décarbonisation**

Coûts : CHF  
8'130'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Infrastructure pour bus / TP

Priorité : A



## Objectifs

- Mettre à niveau les infrastructures en vue du passage à une flotte électrique
- Migrer vers une flotte propre, pour les lignes ne bénéficiant pas de caténaire

## Opportunité

Conformément à la stratégie énergétique 2050 de la Confédération, les TPF et l'Agglomération de Fribourg visent une décarbonisation de la flotte urbaine de transport public dans les meilleurs délais. Ils remplaceront ainsi les bus thermiques existant par des trolleybus à batterie sur les lignes qui bénéficient de caténaies et par des bus électriques sur les autres lignes jusqu'ici exploitées au moyen de véhicules diesel. Le calendrier de commande ainsi que les modalités exactes d'implémentation de ces nouveaux véhicules font encore l'objet de clarification avec l'exploitant.

En fonction de la technologie choisie, certaines mises à niveau sont nécessaires tant au centre d'exploitation que sur le parcours ou au terminus des lignes. Dans le détail, cette mesure se décompose plus spécifiquement en :

- La mise à niveau du centre d'exploitation pour une importante flotte de véhicules décarbonés (électriques) pour un montant de 3'150'000
- Les adaptations sur les sous-stations et les liens de contact du réseau pour ce type de véhicules pour un montant de 2'930'000

Parallèlement, l'entreprise exploitante et les commanditaires entendent mettre sur pied un test relatif aux véhicules à hydrogènes, notamment sur le réseau de l'agglomération. Cette technologie requiert des installations spécifiques (sol anti-statique, système de ventilation, parois coupe-feu, détecteur d'hydrogène,...) pour un montant de 2'930'000 CHF.

La décarbonisation des transports publics s'inscrit principalement dans la stratégie énergétique des projets d'agglomération (E1.1). L'effet principal de cette migration vers les énergies propres est la réduction des émissions de polluant et gaz à effets de serre (CE4.1) et la réduction des nuisances sonores (CE4.2).

La décarbonisation des transports publics a un impact favorable sur la qualité de vie et l'attractivité des zones urbanisées. Il sera ainsi possible de développer le réseau de transports publics dans des quartiers résidentiels, sensibles aux émissions.

### Responsable de la mise en œuvre

- TPF

### Clé de répartition du financement

- Commanditaires (Etat/Agglomération)
- Exploitant (TPF)
- Confédération

### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etude de Faisabilité
- Engagement des TPF à réaliser les mesures

Mesure référence : -

### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2024

### Environnement

- Transition vers une propulsion propre, pour les bus ne bénéficiant pas de ligne de contact
- Economie de plus de 110 tonnes de CO2 par bus et par an

### Données quantitatives

- Infrastructures nécessaires pour l'acquisition de 46 véhicules décarbonés



# 4M.05.05

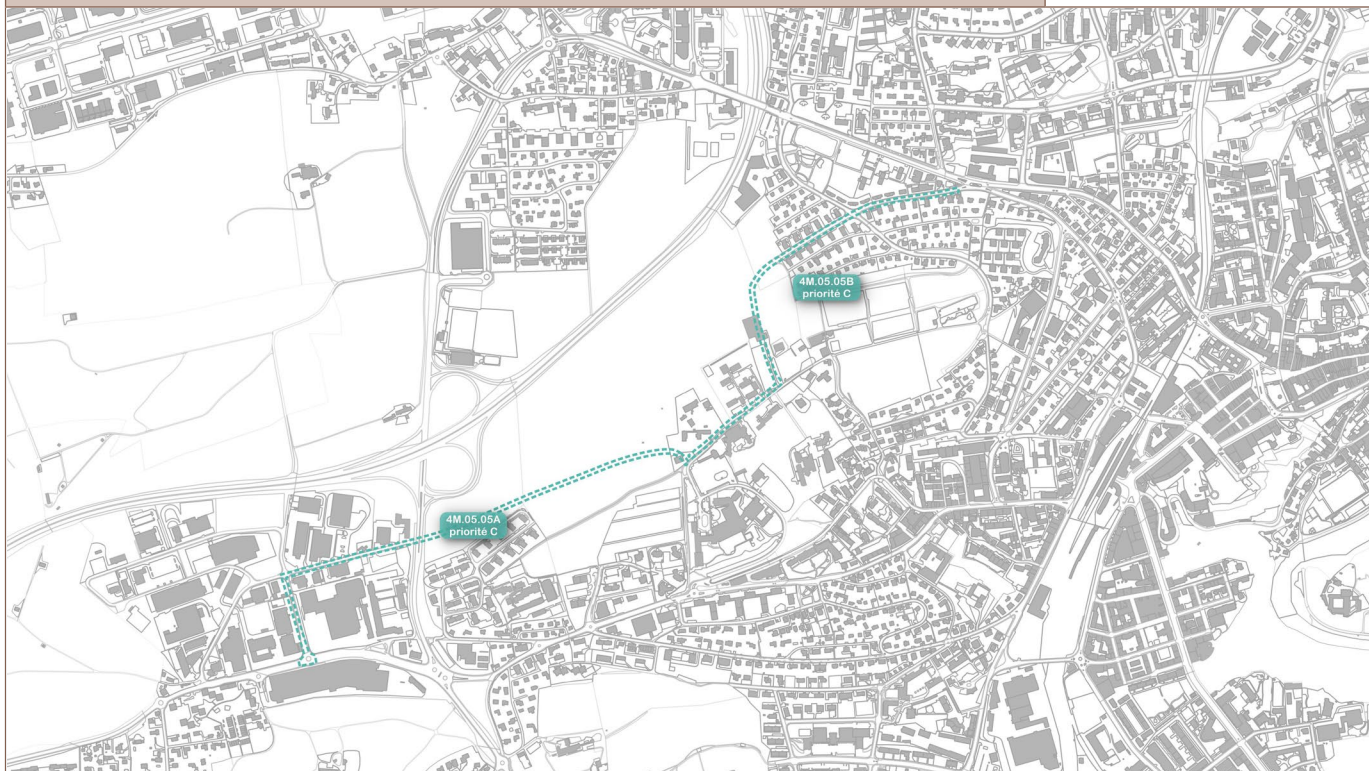
Mesures reprises : 3M.05.05, 3M.05.06

**Création d'infrastructures d'accès au futur hôpital cantonal pour les transports publics**

Coûts : CHF  
25'200'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Gestion du trafic**

Priorité : C



## Objectifs

- Desserte en TP en lien avec l'urbanisation
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce
- Limiter le TIM

## Opportunité

La structure actuelle de l'Hôpital Fribourgeois n'est plus efficace et l'ensemble du complexe doit être repensé.

L'avancement des études sur le site stratégique de Chamblieu-Bertigny ouvre la porte aux réflexions sur un potentiel déplacement de l'hôpital, qui devra toutefois rester sur l'axe fonctionnel d'Avry - Villars-sur-Glâne. Ces réflexions doivent aboutir avant que les accès de dessertes en transports publics de ce grand générateur de trafic puissent être optimisés.

L'Hôpital Fribourgeois est un grand générateur de trafic (U62, U6.3) qui se trouve dans un site stratégique d'agglomération (U5.3). Sa desserte en transports publics (M1.3) doit être optimale pour soulager l'ensemble du système de transport dans le secteur (MO.2). Toutefois la planification du site stratégique doit être clarifiée (mesure 4U.06) afin d'optimiser les synergies de transport sur l'ensemble du site.

Il s'agit donc d'optimiser le réseau routier (CE1.4) et la desserte en transports publics (CE1.3) du site stratégique de Chamblieu-Bertigny. Ceci en veillant à l'utilisation des ressources (CE4.3).

L'objectif est de penser ce nouveau site stratégique pour les transports publics et la mobilité douce dès sa construction afin de limiter l'impact du TIM (MOCA1) et favoriser la sécurité du secteur (MOCA2).

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etat de Fribourg, Ville de Fribourg et commune de Villars-sur-Glâne</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etat de Fribourg</li> <li>Agglomération de Fribourg</li> <li>Confédération Suisse</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Commune de Villars-sur-Glâne, Agglomération de Fribourg, HFR (4M.05.05A)</li> <li>Ville de Fribourg (4M.05.05B)</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> -	<b>Mesure référence :</b> -																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <tr> <td>SIA</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>Crédit</td> <td>Permis</td> <td>40</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2034</td> <td>2034</td> </tr> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2031	2032	2033	2034	2034	2034
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2030	2031	2032	2033	2034	2034	2034										
<b>Environnement</b> -																	
<b>Données quantitatives</b> -																	

# 4M.05.06

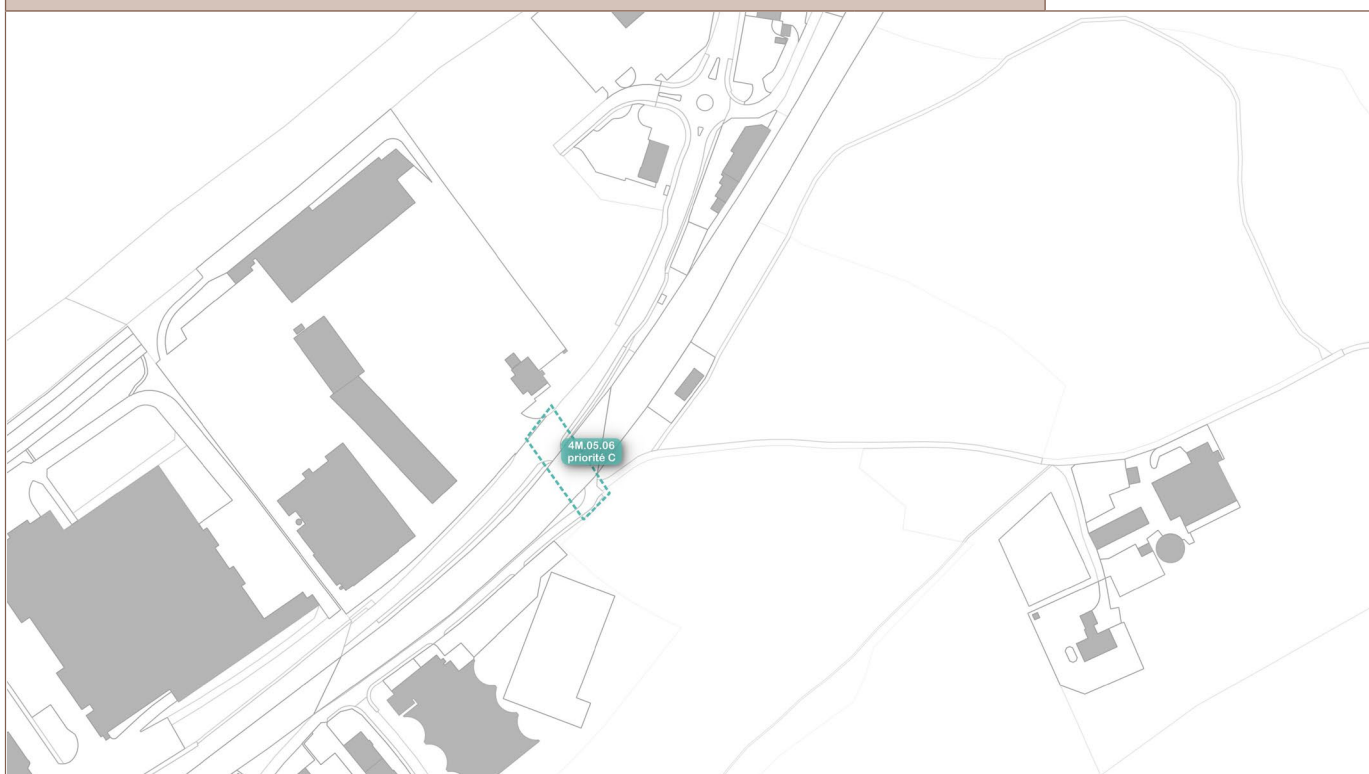
Mesure reprise : -

## Agrandissement du PI ferroviaire de Warpel

Coûts : CHF  
6'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Infrastructure pour bus / TP

Priorité : C



### Objectifs

- Accompagner le développement du réseau TP
- Améliorer l'accessibilité et la commodité des infrastructures TP
- Sécuriser la mobilité douce

### Opportunité

Le développement planifié du système de bus au nord de l'Agglomération ainsi que le développement du site stratégique de Birch et sa zone d'activité nécessiteront à terme un agrandissement du passage inférieur au lieu-dit "Warpel".

La desserte du site de Birch concerne tant les transports publics (M1.3) que la desserte des sites stratégiques (U5.8) et l'ensemble de l'axe fonctionnel de Düdingen (U2.2). Cette infrastructure n'est toutefois pas encore prise en compte dans les planifications supérieures (PRODES 2035) et nécessitera le développement du site stratégique de Birch.

Ce passage inférieur permettra de mettre en oeuvre la planification bus à long terme (CE1.3) et améliorera ainsi le système global de transport (CE1.1).

Il aura donc un impact sur le mix modal à Birch (MOCA1) et donc dans l'Agglomération.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Düdingen</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Düdingen</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération Suisse</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg, TPF, CFF, BLS</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> -	<b>Mesure référence :</b> -																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <tr> <td>SIA</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>Crédit</td> <td>Permis</td> <td>40</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2035</td> <td>2035</td> <td>2036</td> <td>2037</td> </tr> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2031	2032	2035	2035	2036	2037
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2030	2031	2032	2035	2035	2036	2037										
<b>Environnement</b> -																	
<b>Données quantitatives</b> -																	

# 4M.06.01

Mesure reprise : 43.07 du PA2

**Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)**

Coûts : CHF  
7'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Mobilité douce

Priorité : A



## Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-est et le nord-ouest de l'agglomération
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de MD
- Améliorer la sécurité et la circulation des mobilités douces au croisement des routes de Rosé, des Fontanettes et du Praly
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Relier l'ancienne halte de Rosé, ainsi que le village d'Avry, en offrant un accès sécurisé à la halte d'Avry-Matran
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement de la TransAgglo

## Opportunité

Le tronçon de TransAgglo entre la halte de Rosé et le CO d'Avry est une mesure de compensation de la fermeture de la halte d'Avry. Il permettra autant de relier l'ouest du village d'Avry à la future halte d'Avry-Matran que de relier l'ensemble du village à la TransAgglo. Il reliera également le futur CO d'Avry à cet axe fort de mobilité douce. Ce segment est toutefois compliqué puisqu'il nécessite deux traversées des voies de chemin de fer. Il nécessitera également une réflexion sur le carrefour des routes de Rosé et des Fontanettes à des fins de connexions avec le tissu bâti. Cette réflexion devra également permettre la priorisation des transports publics.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction du tronçon Rosé - Gare de Fribourg. Il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO) sur l'entier de l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne (U2.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.7). Au vu de son lien avec la suppression de la halte de Rosé, sa construction est nécessaire dès 2024.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglo ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentalité (MOCA2).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune d'Avry

#### Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg
- Confédération Suisse

#### Coordination nécessaire

- Commune d'Avry, Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etude PA 4M.06.01
- Engagement de la commune à réaliser les mesures

**Mesure référence** : Coordination impérative avec la nouvelle halte d'Avry-Matran. Complémentaire à la mesure 20.13 du PA2, qui sera mise en oeuvre en parallèle

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2019	2020	2021	2021	2023	2024	2025

#### Environnement

- 2'500 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- Accès à la gare d'Avry-Matran
- Accès au CO d'Avry

#### Données quantitatives

- 1'300 m. de TransAgglo aménagés
- Construction / agrandissement de deux traversées des voies de chemin de fer
- Largeur de 3,6 m.

# 4M.06.02

Mesure reprise : 3M.06.03

**Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen  
(Tunnelstrasse - Zelg -Garmiswil - Balliswil -  
Grandfeybrücke)**

Coûts : CHF  
9'633'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Mobilité douce

Priorité : A



## Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-ouest et le nord-est de l'agglomération
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement de la TransAgglo

## Opportunité

Afin d'optimiser l'utilisation du sol, le tronçon de la TransAgglo entre la Tunnelstrasse et le pont de Grandfey empruntera les voiries existantes sur lesquelles le faible trafic sera tranquillisé. Ces voiries seront toutefois requalifiées afin de satisfaire aux exigences du passage de l'axe fort de mobilité douce. Ce tronçon constitue le "maillon manquant" de la branche nord de la TransAgglo et permettra de prolonger le tronçon Tunnelstrasse - Gare de Düdingen inauguré au printemps 2020.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction du tronçon Düdingen - Gare de Fribourg, il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (M0.2) entre l'axe de Düdingen et le reste de l'agglomération. Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.3). L'axe dans son ensemble est une priorité des projets d'agglomération et une des bases du système futur de transport de l'agglomération.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale avec notamment le déploiement des VLS (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglo ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, de réduire l'accidentologie (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.06.02A - Aménagement de la TransAgglo Tunnelstrasse-Zelg - CHF 4'118'000
- 4M.06.02B - Aménagement de la TransAgglo Zelg - Garmiswil - CHF 2'753'000
- 4M.06.02C - Aménagement de la TransAgglo Baliswil - Grandfeybrücke - CHF 2'762'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Düdingen (4M.06.02A)
- Commune de Düdingen (4M.06.02B)
- Commune de Düdingen (4M.06.02C)

#### Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes PA 4M.06.02A, 4M.06.02B, 4M.06.02C,
- Engagement des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence** : Suite de la mesure 20.14 du PA2. Travaux à coordonner avec les passerelles d'accès du pont de Grandfey (21.13 du PA2) mais pas de nécessité de réalisation simultanée

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2020	2022	2021	2023	2024	2024

#### Environnement

- 4M.06.02A : 2'200 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 -SDA à compenser
- 4M.06.02B : 2'200 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 -SDA à compenser
- 4M.06.02C : 2'200 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - SDA à compenser

#### Données quantitatives

- 4M.06.02A : 490 m. de TransAgglo aménagés sur des SDA, 3,6 m. de large, pente maximale de 8%
- 4M.06.02B : 500 m. de TransAgglo aménagés en bordure de chaussée, 3,6 m. de large, pente quasi nulle, retrécissement de la chaussée en vue de sa tranquillisation
- 4M.06.02C : 450 m. de TransAgglo aménagés sur un chemin existant, 3,6 m. de largeur, pente maximale de 5%



# 4M.06.03

Mesure reprise : 3M.07.12

**Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen  
(Villars-sur-Glâne, Fribourg)**

**Coûts : CHF  
4'330'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce**

**Priorité : A**



## Objectifs

- Création d'une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-ouest et le nord-est de l'agglomération
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement de la TransAgglo

## Opportunité

Outre les mesures 4M.06.01 et 4M.06.02, trois tronçons restent encore à aménager pour finaliser la TransAgglo dans l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne. La section "centre sportif - route du Coulat" à Villars-sur-Glâne sera aménagée en site propre, de manière cohérente avec les mesure 41.17 et 20.08 qu'elle relie. Sur la route de Beaumont à Fribourg et les compléments sur l'axe Midi - Affry - Europe la TransAgglo prendra la forme de trottoirs larges, conformément à l'étude pour le passage de la TransAgglo au centre-ville et la charte d'aménagement de la TransAgglo.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction du tronçon Rosé - Gare de Fribourg, Il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO.2) sur l'entier de l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne (U4.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.7). L'axe dans son ensemble est une priorité des projets d'agglomération et une des bases du système futur de transport de l'Agglomération.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractives (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglos ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentalité (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.06.03A - Aménagement de la TransAgglo sur la route de Beaumont - CHF 1'100'000
- 4M.06.03B - Aménagement de la TransAgglo entre la route du Coulat et la route du Centre sportif - CHF 890'000
- 4M.06.03C - Compléments à l'aménagement de la TransAgglo Midi - Affry - Europe - CHF 2'340'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Ville de Fribourg (4M.06.03A)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4M.06.03B)
- Ville de Fribourg (4M.06.03C)

#### Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes PA 4M.06.03A, 4M.06.03B, 4M.06.03C,
- Engagement des communes à réaliser les mesures

#### Mesure référence :

- 4M.06.03A : à coordonner avec la mesure 3M.02.04 du PA3
- 4M.06.03B : à coordonner avec les mesures 20.08 et 41.17 du PA2
- 4M.06.03C : à coordonner avec les mesures 11.07, 21.02 et 22.02 du PA2 et 3M.02.04 et 3M.03.01

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025

#### Environnement

- 4M.06.03A : 4'500 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- 4M.06.03B : 4'500 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- 4M.06.03C : 4'500 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032

#### Données quantitatives

- 4M.06.03A : 430 m. de voirie existante mise au gabarit TransAgglo sous forme de trottoir large (2 \* 3,5 mètres)
- 4M.06.03B : 500 m. de cheminement existant mis aux normes TransAgglo, 3,6 m. de large
- 4M.06.03C : 515 m. de TransAgglo aménagés sous forme de trottoir large (sur les 800 m. du tronçon)

# 4M.06.04

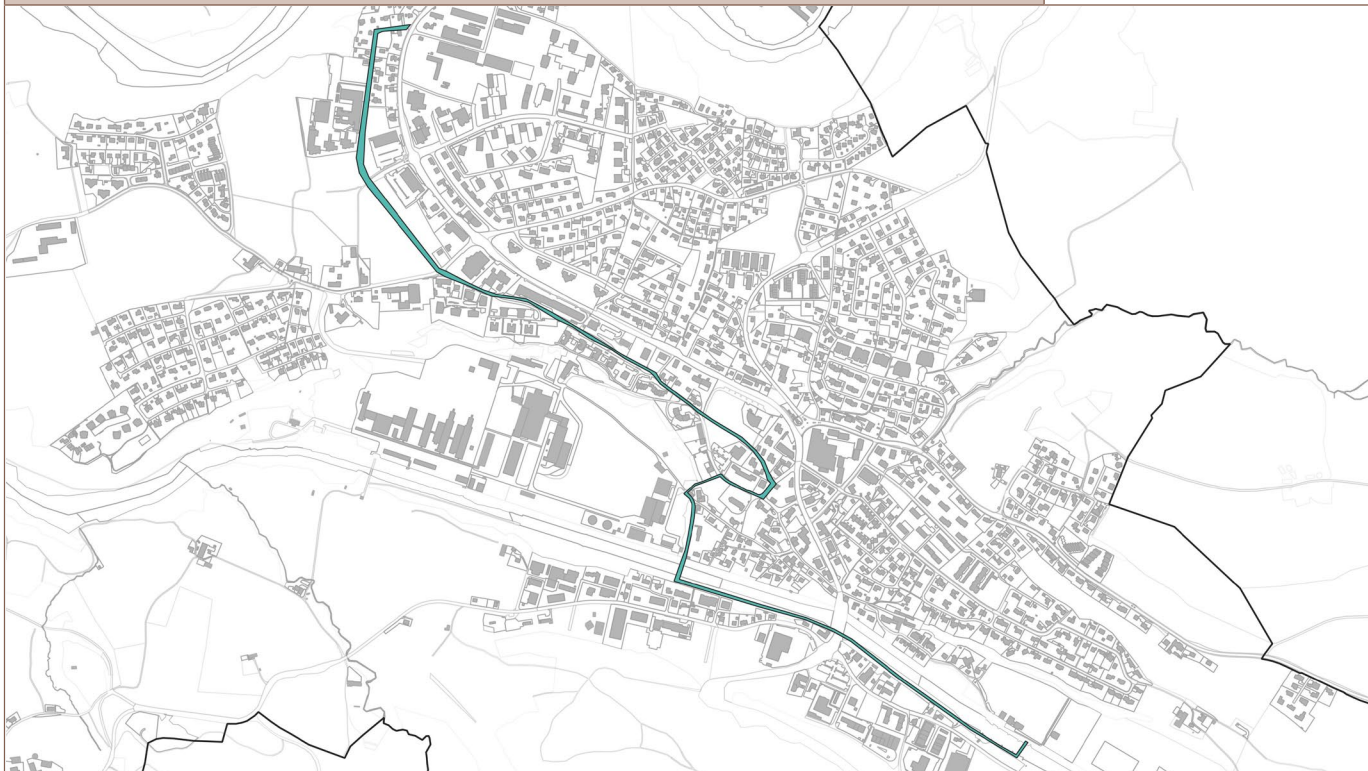
Mesure reprise : -

**Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)**

Coûts : CHF  
5'335'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Mobilité douce

Priorité : A



## Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-est et le nord-ouest de l'agglomération
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement pour la TransAgglo

## Opportunité

Le PA4 a permis de préciser le tracé et débiter la mise en oeuvre de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf. Ce premier tronçon sur Marly traverse l'entier du tissu bâti de la commune en parallèle au boulevard de l'axe Marly - Péroilles et permet de relier au centre de la Ville de Fribourg tant le site stratégique du MIC, l'école de Marly que la plateforme multimodale de la Gérine. Requalifiant en majorité des tronçons existants, la construction d'un barreau supplémentaire est toutefois nécessaire au Pré de la Croix.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction du tronçon Marly - Gare de Fribourg, il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO) de l'entier de l'axe fonctionnel Marly - Péroilles (U2.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.4). L'axe dans son ensemble est une priorité des projets d'agglomération et une des bases du système futur de transport de l'Agglomération.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglo sont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentalité (MOCA2).

**Responsable de la mise en œuvre**

- Commune de Marly

**Clé de répartition du financement**

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

**Coordination nécessaire**

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Etude PA 4M.06.03
- Engagement de la commune à réaliser les mesures

**Mesure référence** : Coordination nécessaire avec la mesure 11.10 pour le raccordement en direction de Fribourg

**Calendrier**

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2025

**Environnement**

- 1'600 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- SDA à compenser

**Données quantitatives**

- 2 km de voiries existantes requalifiée en TransAgglo
- 270 mètres de nouveau cheminement aménagé
- 900 mètres de berge de la Gérine rendu compatible à la pratique du vélo

# 4M.06.05

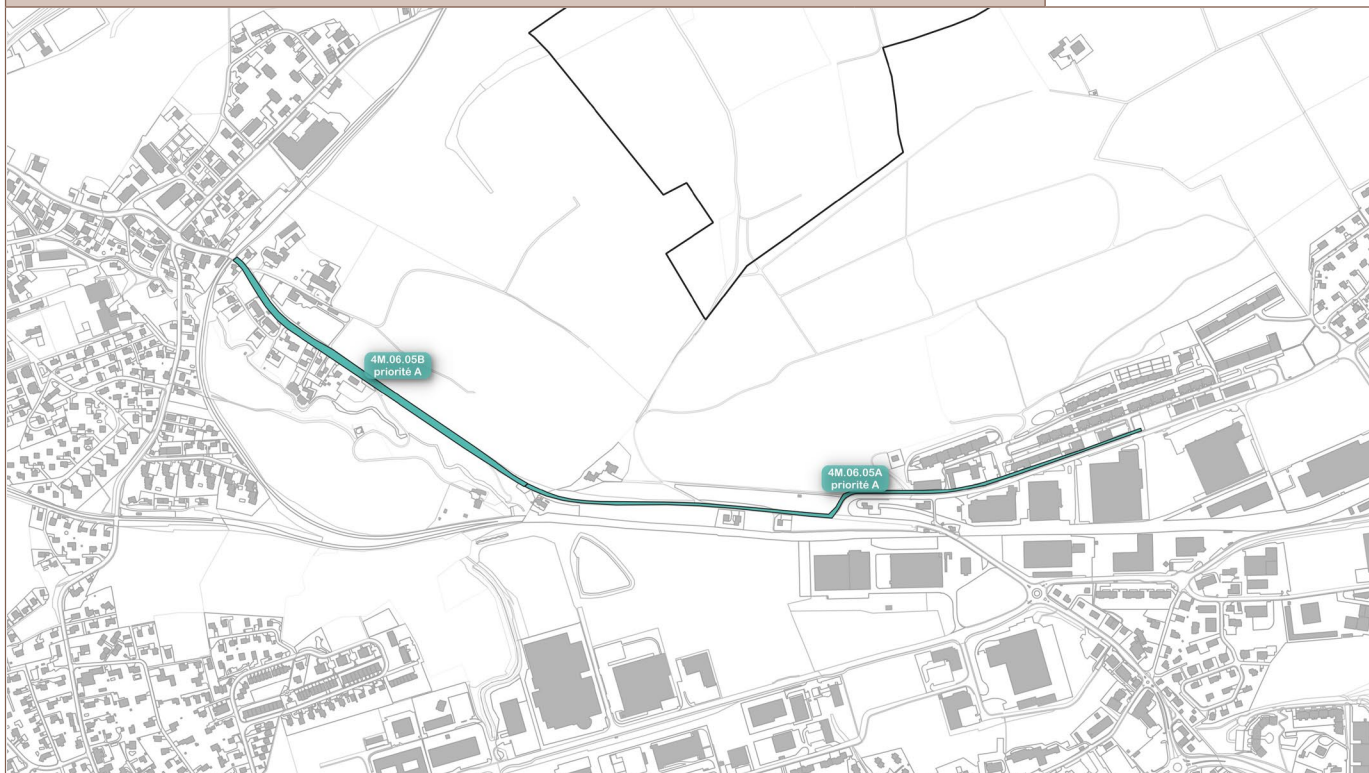
Mesure reprise : 22.16 du PA2

**Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Belfaux)**

Coûts : CHF  
5'377'980

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce**

Priorité : A



## Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-est et le nord-ouest de l'agglomération
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement pour la TransAgglo

## Opportunité

Le PA4 a permis de préciser et débiter la mise en oeuvre de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf. La branche reliant Belfaux utilise la passerelle récemment construite de la halte de Givisiez puis le réseau routier déclassé suite à la construction du pont du Tiguellet, avant de rejoindre Belfaux par le sud de la route cantonale. Cet itinéraire traverse les communes de Givisiez et Belfaux.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction de la TransAgglo entre Belfaux et la gare de Fribourg, il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO) de l'entier de l'axe Belfaux - Givisiez (U2.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3). La liaison de mobilité douce entre Belfaux et Givisiez est également liée à la création d'un CO à Givisiez en 2025, le long de la TransAgglo.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglos ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentalité (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.06.05A - Aménagement de la TransAgglo sur la routes de Belfaux et du Tir-Fédéral - CHF 2'831'940
- 4M.06.05B - Aménagement de la TransAgglo sur la route de Fribourg - CHF 2'546'040

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Givisiez (4M.06.05A)
- Commune de Belfaux (4M.06.05B)

#### Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg (4M.06.05B)

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- études PA 4M.06.05A, 4M.06.05B
- Engagement des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence** : • 4M.06.05A : suite de la mesure 21.09 du PA2 à coordonner avec la réalisation de la mesure 3M.07.01  
• 4M.06.05B : coordination fine nécessaire avec la mesure 4M.06.05A

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2025	2025	2026	2026

#### Environnement

- 4M.06.05A : 2'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - Accès à la gare de Givisiez - Accès au CO de Givisiez
- 4M.06.05B : 2'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - Accès à la gare de Givisiez - Accès au CO de Givisiez

#### Données quantitatives

- 4M.06.05A : 1150 m. de TransAgglo aménagés, 3,6 m. de large au minimum, pente quasi nulle
- 4M.06.05B : 490 m. de TransAgglo aménagés, 3,6 m. de large au minimum, pente quasi nulle

# 4M.06.06

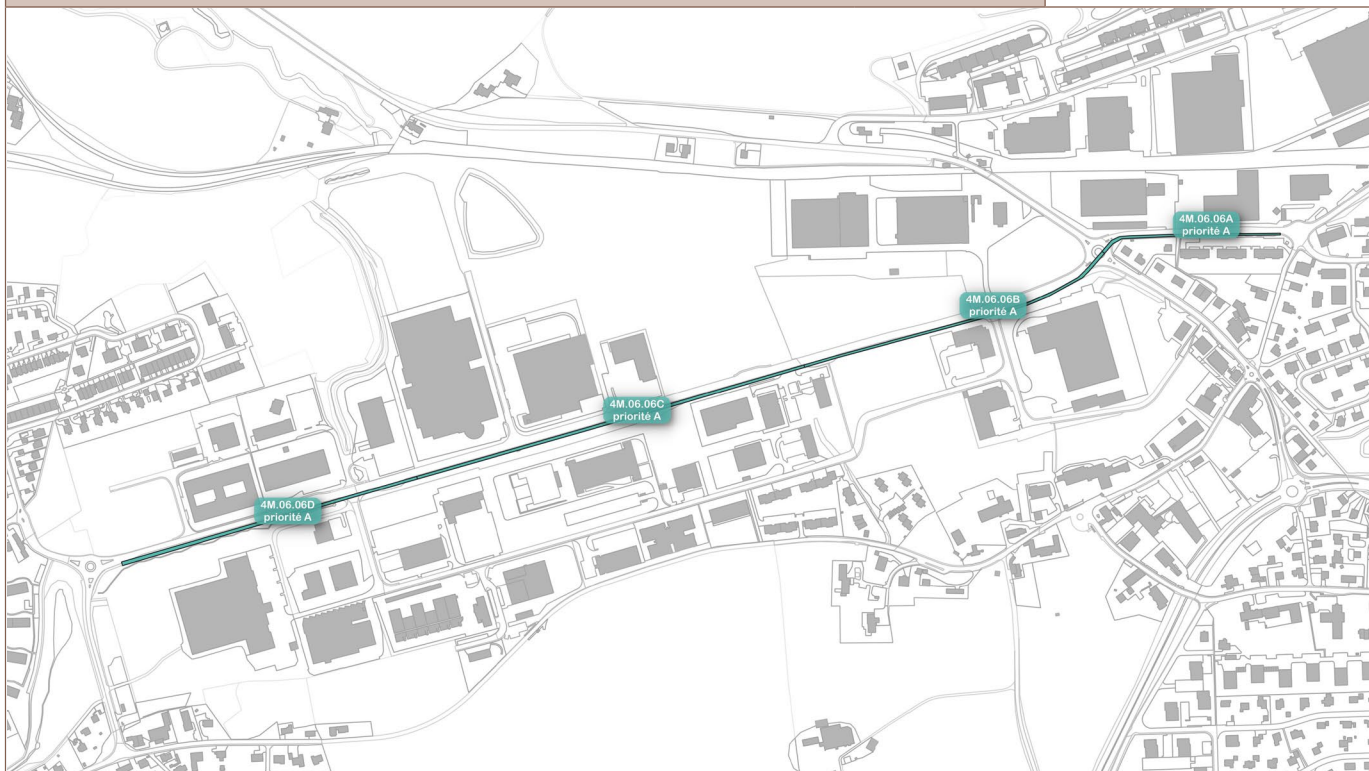
Mesure reprise : 11.15 du PA2

**Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Corminboeuf)**

**Coûts : CHF  
3'700'710**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce**

**Priorité : A**



## Objectifs

- Créer une liaison continue structurante de mobilité douce (MD) entre le sud-est et le nord-ouest de l'agglomération
- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de MD
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques
- Respecter l'esprit de la charte d'aménagement pour la TransAgglo

## Opportunité

Le PA4 a permis de préciser et débiter la mise en oeuvre de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf. La requalification des routes Jo Siffert et des Taconnets constitue l'opportunité d'aménager la TransAgglo le long de ces routes structurantes de l'axe fonctionnel Belfaux - Givisiez. De l'espace sera libéré pour construire la TransAgglo au sud de la route Jo Siffert et viendra se raccorder au futur PAD des Taconnets avec la branche qui arrive de Belfaux.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec la construction de la TransAgglo entre Corminboeuf et la gare de Fribourg, il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (MO) de l'entier de l'axe Belfaux - Givisiez (U2.2). Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3.5). Les travaux sur les routes des Taconnets et Jo Siffert sont une opportunité de réaliser ce tronçon à court terme.

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglos ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentalité (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.06.06A - Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Taconnets) - CHF 188'490
- 4M.06.06B - Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Etat de Fribourg) - CHF 1'084'700
- 4M.06.06C - Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Jo-Siffert - Givisiez) - CHF 1'547'520
- 4M.06.06D - Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Corminboeuf) - CHF 880'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Givisiez (4M.06.06A)
- Etat de Fribourg (4M.06.06B)
- Commune de Givisiez (4M.06.06C)
- Commune de Corminboeuf (4M.06.06D)

#### Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

#### Coordination nécessaire

- Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg, commune de Corminboeuf

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes PA 4M.06.06A, 4M.06.06B, 4M.06.06C, 4M.06.06D
- Engagement des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence** : • 4M.06.06A : Liée et coordination nécessaire avec la mesure 4M.09.02A. Coordination avec les mesures 4M.06.06B, 4M.02.01B du PA4 et 43.05 du PA2

• 4M.06.06B, 4M.06.06C, 4M.06.06D : Coordination nécessaire avec les mesures 4M.09.02A et 4M.06.06A du PA4 et 43.05 du PA2

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2018	2019	2021	2022	2022	2023	2024

#### Environnement

- 4M.06.06A : 2'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - Accès à la gare de Givisiez - Accès au CO de Givisiez
- 4M.06.06B, 4M.06.06C, 4M.06.06D : 2'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - liaison des centralités de Corminboeuf et Belfaux - desserte MD de la ZI de Givisiez

#### Données quantitatives

- 4M.06.06A : 240 m. de TransAgglo aménagés, 3,6 m. au minimum, pente quasi nulle
- 4M.06.06B, 4M.06.06C, 4M.06.06D : respectivement 430 m., 630 m. et 390 m. de TransAgglo aménagés, 3,6 m. au minimum, pente quasi nulle



# 4M.06.07

Mesures reprises : 3M.06.03, 3M.07.05

**Aménagement de tronçons de liaison des TransAgglos (moyen terme)**

Coûts : CHF  
5'739'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce**

Priorité : B



## Objectifs

- Finaliser les TransAgglos
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Offrir une bonne accessibilité aux zones naturelles (forêts, cours d'eau) et aux principales infrastructures publiques

## Opportunité

Dans les réflexions sur la mise en oeuvre de la TransAgglo, trois tronçons n'ont pas été priorisés à court terme parce que leur utilité à court terme était moins importante que les autres ou parce que leur mise en oeuvre avant 2028 aurait été problématique. La desserte de la zone d'activité et du site stratégique de Birch est conditionnée tant au développement du site qu'au projet de la jonction d'autoroute de Dürdingen. La route existante entre Garmiswil et Balliswil a de faibles charges de trafic, la priorité a donc été mise sur les trois tronçons voisins qui nécessitent un aménagement important. Certaines incertitudes demeurent dans le secteur des Taconnets, expliquant la priorisation à moyen terme du tronçon entre la route Fin-de-la-Croix et le giratoire du Crochet. Par ailleurs, les infrastructures existantes sur ces trois tronçons sont viables pour la mobilité douce et ne nécessitent donc pas une priorisation à court terme.

La TransAgglo constitue la colonne vertébrale de la stratégie de mobilité douce (M2.2). Avec leur construction, il est attendu un impact significatif sur la répartition modale (M0.2) des axes fonctionnels concernés. Elle concerne également des stratégies de Nature & Paysage (NP2.2, NP3).

Les TransAgglos développent leur effet principal dans l'amélioration du système de transport (CE1.1). Ces itinéraires directs et majoritairement en site propre offrent des conditions de sécurité objective et subjective très attractive (CE 1.5, CE3.1) et sont un pilier pour le report modal. Par leur desserte des principales plateformes multimodales, elles jouent également un rôle majeur dans la chaîne multimodale (avec le déploiement des VLS notamment) (CE1.2). Enfin la charte d'aménagement de ces axes prévoit une végétalisation et des contraintes qualitatives pour améliorer de manière générale la qualité de vie (CE4.1, CE4.3).

Les TransAgglo ont un rôle majeur dans le transfert modal prévu par la modélisation de trafic, à ce titre elles permettent de diminuer la prédominance du TIM dans l'agglomération (MOCA1) et par la réduction du conflit TIM / MD, réduire l'accidentalité (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.06.07A - Aménagement de la TransAgglo entre la route Fin-de-la-Croix et le giratoire du Crochet - CHF 1'500'000
- 4M.06.07B - Aménagement de la TransAgglo Garmiswil - Balliswil - CHF 1'639'000
- 4M.06.07C - Aménagement de la TransAgglo entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil - CHF 2'600'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Givisiez (4M.06.07A)
- Commune de Düdingen (4M.06.07B)
- (4M.06.07C)

#### Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Projet route des Taconnets, étude PA 4M.06.02B, Projet de liaison Birch - Luggiwil

#### Mesure référence

- 4M.06.07A : coordination nécessaire avec la mesure 4M.09.02A du PA4 et la mesure 22.11 du PA2
- 4M.06.07B : coordination nécessaire avec les mesures 4M.06.02B et 4M.06.02C
- 4M.06.07C : coordination avec la mesure 4M.01.03 du PA4 et la mesure 22.23 du PA2

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2025	2025	2026	2028	2028	2029	2030

#### Environnement

- 4M.06.07A : entre 2'100 et 3'400 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - accès à la gare de Givisiez - accès au CO de Givisiez
- 4M.06.07B : 2'200 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032
- 4M.06.07C : desserte de la zone d'activités de Birch - desserte des terrains de football de Birch

#### Données quantitatives

- 4M.06.07A : 120 mètres de voiries réaménagés et un carrefour rendu compatible avec la TransAgglo
- 4M.06.07B : 950 m. de TransAgglo aménagés
- 4M.06.07C : 1000 m. de TransAgglo à aménager, 3,6 m. de large

# 4M.06.08

Mesure reprise : 3M.02.05

**Aménagement du réseau principal d'agglomération (court terme)**

Coûts : CHF  
5'558'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce**

Priorité : A



## Objectifs

- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de MD
- Améliorer les connexions et continuités
- Respecter l'esprit des principes types d'aménagements cyclables du plan sectoriel vélo

## Opportunité

Le service de la mobilité de l'Etat de Fribourg a développé des principes types d'aménagement du plan sectoriel vélo ainsi qu'une priorisation des tronçons en fonction de leur rapport coût / utilité. Plusieurs tronçons se trouvent donc en priorité A et font l'objet d'études d'avant-projet. Deux sous-mesures concernent le projet de liaison MD entre la gare de Fribourg et l'Agroscope. Les trois autres sous-mesures concernent des tronçons fortement fréquentés, avec un report modal estimé important.

Le Plan Sectoriel Vélo (2019) de l'Etat de Fribourg est parfaitement coordonné avec la stratégie de mobilité douce de l'Agglomération de Fribourg (2012) (M2.2). Sa mise en oeuvre à fait l'objet d'une priorisation temporelle et seules les mesures avec le meilleur rapport coût / utilité figurent en priorité A de ce projet.

La création de ces différentes infrastructures vient améliorer et compléter les infrastructures de mobilité douce (CE1.5). En favorisant le report modal elles participent à améliorer le système global de transport (CE1.1). Enfin elles permettent une circulation sécurisée des cycles (CE3.1)

Ces aménagements cyclables développent principalement leur effet sur la répartition modale (MOCA1), mais ont également un impact favorable sur l'accidentologie (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.06.08A - Aménagement en faveur des cycles, route de Cormanon (mesure 2210-1a, PSV) - CHF 600'000</li> <li>• 4M.06.08B - Aménagement en faveur des cycles, route des Préalpes (mesure 3150-1a, PSV) - CHF 500'000</li> <li>• 4M.06.08C - Aménagement en faveur des cycles, route de la Glâne (Fribourg) - CHF 684'000</li> <li>• 4M.06.08D - Aménagement en faveur des cycles, route de la Glâne (Villars-sur-Glâne) - CHF 824'000</li> <li>• 4M.06.08E - Sanierung Heitiwilstrasse - CHF 2'950'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg (4M.06.08A)</li> <li>• Etat de Fribourg (4M.06.08B)</li> <li>• Etat de Fribourg (4M.06.08C)</li> <li>• Etat de Fribourg (4M.06.08D)</li> <li>• Gemeinde Düringen (4M.06.08E)</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg (4M.06.08A, 4M.06.08B, 4M.06.08C, 4M.06.08D)</li> <li>• Commune de Düringen (4M.06.08E)</li> <li>• Commune de Villars-sur-Glâne (4M.06.08A, 4M.06.08C)</li> <li>• Commune de Marly (4M.06.08B)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.06.08D)</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération Suisse</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Commune de Villars-sur-Glâne (4M.06.08A, 4M.06.08C)</li> <li>• Commune de Marly (4M.06.08B)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.06.08D)</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes PA 4M.06.09A, 4M.06.09B, 4M.06.09C, 4M.06.09D, 4M.06.09E</li> <li>• Engagement des communes à réaliser les mesures</li> </ul>				<p><b>Mesure référence</b> : Mise en oeuvre de la mesure T204 du PDCant. Coordination nécessaire avec la mesure 3M.02.03 du PA3</p>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2016</td> <td>2018</td> <td>2020</td> <td>2022</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2016	2018	2020	2022	2022	2023	2024
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2016	2018	2020	2022	2022	2023	2024																
<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.06.08A : 1'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032</li> <li>• 4M.06.08B : 400 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032</li> <li>• 4M.06.08C : 1'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032</li> <li>• 4M.06.08D : 1'100 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032</li> <li>• 4M.06.08E : 1'400 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032</li> </ul>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.06.08A : 600 m. réaménagés selon les exigences du plan sectoriel vélo</li> <li>• 4M.06.08B : 500 m. réaménagés selon les exigences du plan sectoriel vélo</li> <li>• 4M.06.08C : 430 m. réaménagés selon les exigences du plan sectoriel vélo</li> <li>• 4M.06.08D : 470 m. réaménagés selon les exigences du plan sectoriel vélo</li> <li>• 4M.06.08E : 2'550 mètres de réseau routier aménagés en faveur des mobilités douces</li> </ul>																							

# 4M.06.09

Mesure reprise : 22.22 du PA2

**Aménagement du réseau principal d'agglomération (moyen terme)**

**Coûts : CHF  
3'575'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce**

**Priorité : B**



## Objectifs

- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Améliorer les connexions et continuités
- Respecter l'esprit des principes types d'aménagements cyclables du plan sectoriel vélo

## Opportunité

Le service de la mobilité de l'Etat de Fribourg a développé des principes types d'aménagement du plan sectoriel vélo ainsi qu'une priorisation des tronçons en fonction de leur rapport coût / utilité. Les différents projets de cette sous-mesure se trouvent en seconde priorité en fonction, soit de leur utilité, soit de leurs coûts.

Le Plan Sectoriel Vélo (2019) de l'Etat de Fribourg est parfaitement coordonné avec la stratégie de mobilité douce de l'Agglomération de Fribourg (2012) (M2.2). Sa mise en oeuvre a fait l'objet d'une priorisation temporelle et les présentes sous-mesures sont à considérer pour l'horizon 2028-2032.

La création de ces différentes infrastructures viennent améliorer et compléter les infrastructures de mobilité douce (CE1.5). En favorisant le report modal elles participent à améliorer le système global de transport (CE1.1). Enfin elles permettent une circulation sécurisées des cycles (CE3.1)

Ces aménagements cyclables développent principalement leur effet sur la répartition modale (MOCA1), mais ont également un impact favorable sur l'accidentologie (MOCA 2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.06.09A - Aménagement en faveur des cycles, tronçon Düdingen - Tifers - CHF 2'000'000</li> <li>• 4M.06.09B - Pacification des voies, secteur des Neigles - CHF 875'000</li> <li>• 4M.06.09C - Aménagement en faveur des piétons, Bundtels - Murtenstrasse - CHF 500'000</li> <li>• 4M.06.09D - Aménagement en faveur de la mobilité douce, route de la Pala - CHF '200'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Düdingen (4M.06.09A)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.06.09B)</li> <li>• Gemeinde Düdingen (4M.06.09C)</li> <li>• Commune de Matran (4M.06.09D)</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Düdingen (4M.06.09A, 4M.06.09C)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.06.09B)</li> <li>• Commune de Matran (4M.06.09D)</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Etat de Fribourg (4M.06.09A, 4M.06.09C, 4M.06.09D)</li> <li>• Confédération Suisse</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg</li> <li>• OFROU (4M.06.09D)</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan sectoriel vélo, étude de revitalisation des berges de la Sarine</li> <li>• Engagement des communes à réaliser les mesures</li> </ul>				<p><b>Mesure référence : -</b></p>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2028</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2024	2025	2026	2027	2027	2028	2028
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2024	2025	2026	2027	2027	2028	2028																
<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.06.09A : liaison MD entre le centre régional et la capitale régionale de la Singine</li> <li>• 4M.06.09B : accès au futur générateur de trafic des Neigles</li> <li>• 4M.06.09C : liaison d'un hameau au réseau de mobilité douce régional</li> <li>• 4M.06.09D : chaînon manquant entre le projet de jonction autoroutière et la TransAgglo</li> </ul>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.06.09A : 2'200 m. réaménagés selon les exigences du plan sectoriel vélo</li> <li>• 4M.06.09B : 600 m. de cheminement réaménagés en faveur de la mobilité douce</li> <li>• 4M.06.09C : 670 m. de cheminement réaménagés en faveur de la mobilité douce</li> <li>• 4M.06.09D : 450 m. réaménagés selon les exigences du plan sectoriel vélo</li> </ul>																							

# 4M.07.01

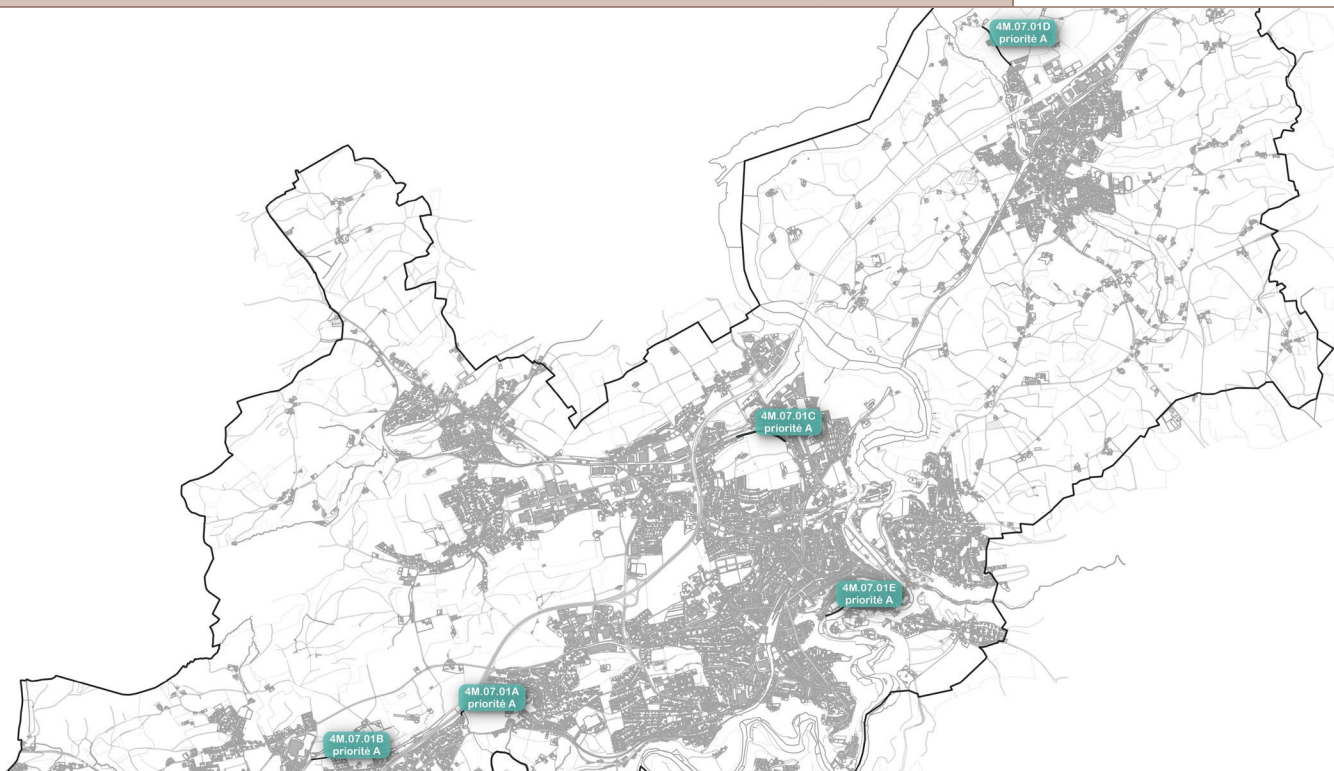
Mesure reprise : 3M.07.06

**Création de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (court terme)**

**Coûts : CHF  
2'305'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce**

**Priorité : A**



## Objectifs

- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Amélioration / créer des connexions et continuités avec les réseaux de mobilité douce d'agglomération à proximité directe

## Opportunité

Afin d'optimiser l'utilité des réseaux de mobilité douce, certains raccordement / rabattement sont indispensables. Le village de Matran est séparé de la TransAgglo par l'autoroute et une voie de chemin de fer, ainsi deux raccordements sont prévus pour rejoindre en de bonnes conditions des traversées existantes de ces infrastructures. Des accès aux haltes à venir et gares existantes sont améliorés ou créés à Granges-Paccot et Düdingen pour relier tantôt un quartier d'habitation tantôt un générateur de trafic. Le générateur de trafic de la Motta bénéficie également d'une connexion améliorée aux réseaux de mobilité douce.

Ces raccordements sont capitales dans la stratégie de mobilité douce de l'Agglomération (M2.2). Leur priorisation est justifiée soit par l'importance des générateurs de trafic concernés, soit par la création d'infrastructure de mobilité (halte d'Agy, TransAgglo Avry - Villars-sur-Glâne).

Les sous-mesures développent leur effet principal dans l'amélioration de la mobilité douce (CE1.5). Certaines ont trait à l'intermodalité (CE1.2) et les raccordements au système des transports publics (CE1.3).

L'impact sur le transport se fera donc principalement au niveau de la répartition modale (MOCA1) et dans une moindre mesure de l'accidentologie (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.01A - Rabattement sur la TransAgglo, pour la partie est de Matran - CHF 825'000</li> <li>• 4M.07.01B - Rabattement sur la TransAgglo, pour la partie ouest de Matran - CHF 150'000</li> <li>• 4M.07.01C - Rabattement sur la future halte d'Agy, pour le quartier du Coteau - CHF 100'000</li> <li>• 4M.07.01D - Rabattement sur la gare de Düdingen du générateur de trafic Bad Bonn - CHF 930'000</li> <li>• 4M.07.01E - Rabattement sur le réseau principale du générateur de trafic de la Motta - CHF 300'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Matran (4M.07.01A)</li> <li>• Commune de Matran (4M.07.01B)</li> <li>• Commune de Granges-Paccot (4M.07.01C)</li> <li>• Gemeinde Düdingen (4M.07.01D)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.07.01E)</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Matran (4M.07.01A, 4M.07.01B)</li> <li>• Commune de Granges-Paccot (4M.07.01C)</li> <li>• Commune de Düdingen (4M.07.01D)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.07.01E)</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération Suisse</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Commune de Villars-sur-Glâne (4M.07.01A)</li> <li>• CFF (4M.07.01B)</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes PA 4M.07.01A, 4M.07.01B, 4M.07.01C, 4M.07.01D, 4M.07.01E</li> <li>• Engagement des communes à réaliser les mesures</li> </ul>				<p><b>Mesure référence :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.01A : coordination avec la mesure 3M.06.02</li> <li>• 4M.07.01B : coordination nécessaire avec les travaux de la halte d'Avry - Matran</li> <li>• 4M.07.01C : coordination nécessaire avec la halte d'Agy</li> <li>• 4M.07.01D : -</li> <li>• 4M.07.01E : coordination nécessaire avec les berges de la Sarine (4NP.04.01B)</li> </ul>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2018	2019	2021	2022	2022	2023	2024
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2018	2019	2021	2022	2022	2023	2024																
<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.01A : Raccordement au réseau TransAgglo de toute la partie est du village de Matran</li> <li>• 4M.07.01B : Raccordement au réseau TransAgglo de toute la partie ouest du village de Matran</li> <li>• 4M.07.01C : Raccordement d'un quartier à la future halte d'Agy</li> <li>• 4M.07.01D : impact SDA : 2'100 m<sup>2</sup></li> <li>• 4M.07.01E : Raccordement d'un générateur de trafic au réseau de mobilité douce</li> </ul>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.01A : 150 m. de nouvelle liaison entre le réseau routier de la commune de Matran et la TransAgglo</li> <li>• 4M.07.01B : 230 m. de nouvelle liaison aménagée entre le PAD la Pala et la TransAgglo / future gare d'Avry / Matran</li> <li>• 4M.07.01C : 350 m. de nouvelle liaison en faveur de la mobilité douce</li> <li>• 4M.07.01D : 500 m. de nouveau cheminement en faveur de la mobilité douce</li> <li>• 4M.07.01E : 300 m. de voirie existante sécurisées pour la mobilité douce</li> </ul>																							



# 4M.07.02

Mesures reprises : 3M.07.09, 3M.07.19, 3M.07.06

**Création de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (long terme)**

Coûts : CHF  
21'500'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Mobilité douce**

Priorité : C



## Objectifs

- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Améliorer / créer des connexions et continuités avec les réseaux de mobilité douce d'agglomération à proximité directe

## Opportunité

Les liaisons entre le plateau de Pérolles et la Sarine (4M.07.02A, 4M.07.02B) permettent de relier deux secteurs différents de la Sarine, qui sont séparés par la topographie de la rivière et qui ne peuvent donc pas être connectés entre eux. A Granges-Paccot, il s'agit de raccorder le futur quartier du petit Torry à la route de Chantemerle.

Ces raccordements sont capitales dans la stratégie de mobilité douce de l'Agglomération (M2.2). Ces trois connexions doivent être coordonnées avec des projets à venir (PAD pisciculture, projet des berges de la Sarine, Urbanisation du Torry) et sont donc priorisés à long terme.

Les sous-mesures développent leur effet principal dans l'amélioration de la mobilité douce (CE1.5). Certaines ont trait à l'intermodalité (CE1.2) et les raccordements au système des transports publics (CE1.3).

L'impact sur le transport se fera donc principalement au niveau de la répartition modale (MOCA1) et dans une moindre mesure de l'accidentologie (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.02A - Aménagement d'une liaisons MD entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture - CHF 10'640'000</li> <li>• 4M.07.02B - Aménagement d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine - CHF 7'360'000</li> <li>• 4M.07.02C - Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Chantemerle - secteur Granges-Paccot - CHF 3'500'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes de Fribourg (4M.07.02A, 4M.07.02B)</li> <li>• Communes de Granges-Paccot (4M.07.02C)</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville de Fribourg (4M.07.02A, 4M.07.02B)</li> <li>• Commune de Granges-Paccot (4M.07.02C)</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération suisse</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg, CFF (4M.07.02C)</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <p>-</p>				<p><b>Mesure référence :</b> -</p>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2034</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2031	2032	2032	2033	2034	2034
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2030	2031	2032	2032	2033	2034	2034																
<p><b>Environnement</b></p> <p>-</p>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <p>-</p>																							

# 4M.07.03

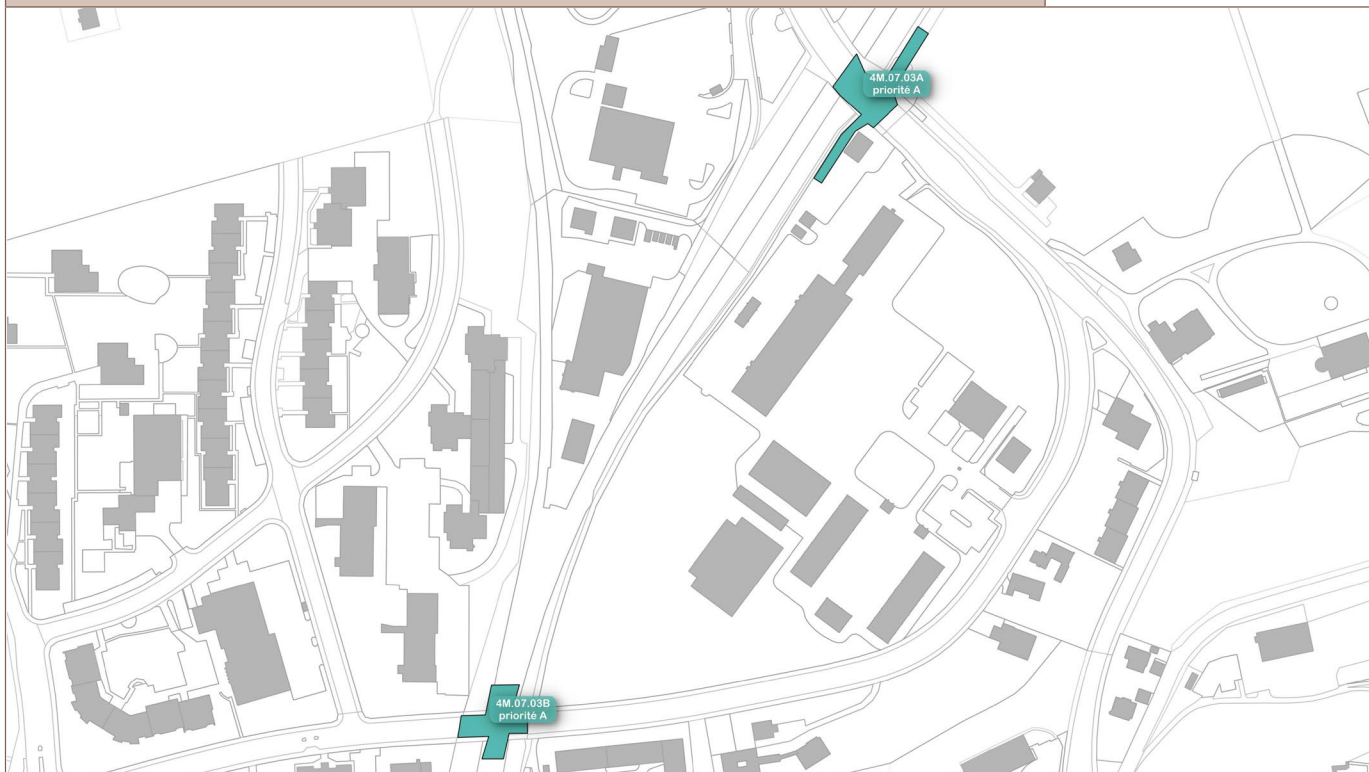
Mesure reprise : -

## Sécurisation des carrefours de la TransAgglo

Coûts : CHF  
160'000

Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce

Priorité : A



### Objectifs

- Améliorer les conditions de sécurité pour les usagers de la TransAgglo dans les carrefours traversés par la TransAgglo
- Prioriser, dans la mesure du possible, la TransAgglo

### Opportunité

Une analyse de carrefours de la TransAgglo a pu déterminer qu'une amélioration des conditions de sécurité était possible lors du croisement de l'avenue du Général-Guisan et celui de la rue de Morat. Dans le premier cas, une clarification des priorités et une adaptation de la signalisation sera opérée, dans le deuxième cas une gestion du carrefour plus poussée sera entreprise.

La sécurisation de la TransAgglo a un impact général sur son attractivité et se place dans la stratégie de mobilité douce (M2.2). Elle ne doit toutefois pas entraver les transports publics (M0.2, M0.3, M1.3) et doit être intégrée à la gestion globale du trafic (M3.5). La TransAgglo est l'une des priorités du projet d'agglomération.

Ces interventions impactent principalement la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1). L'impact favorable sur la mobilité douce (CE1.5) est également à noter.

Les conséquences se trouvent donc principalement sur le risque d'accident (MOCA2) même si cela va également dans le sens du report modal (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

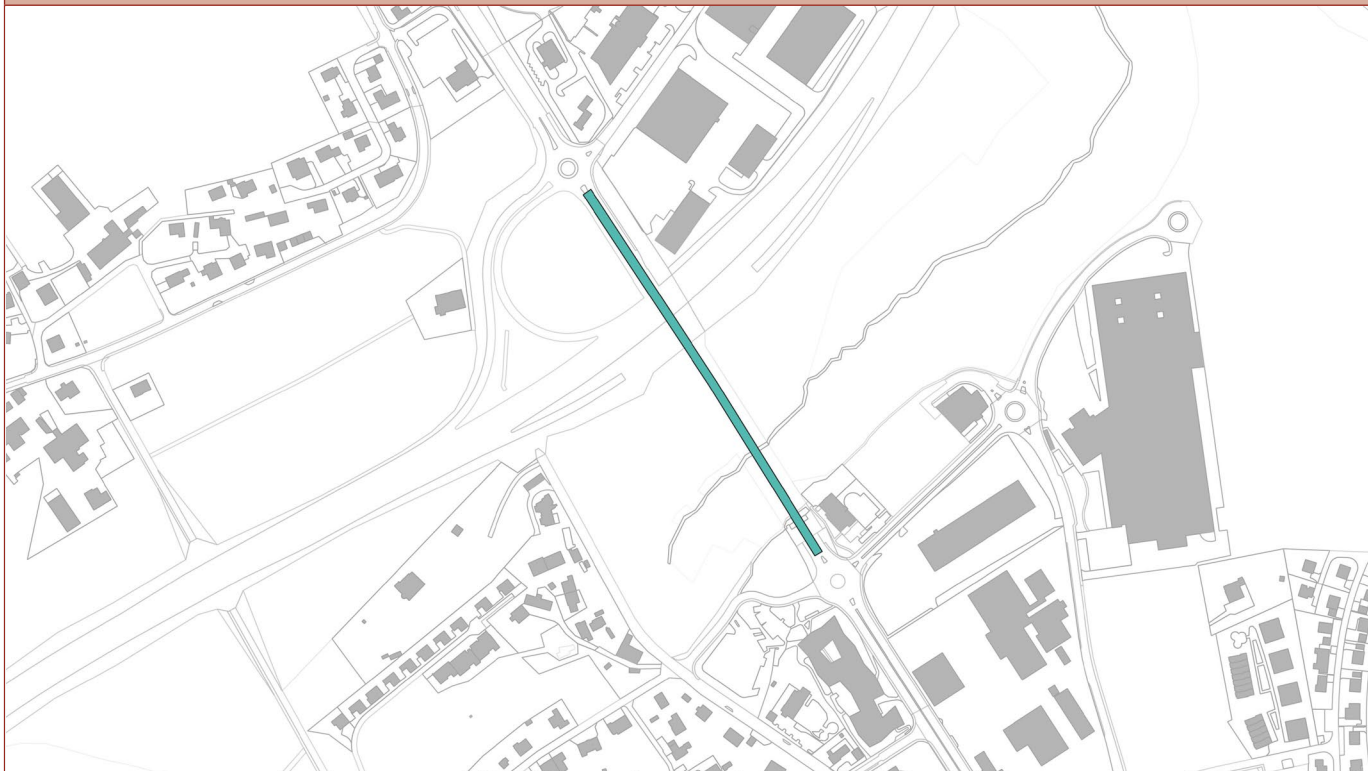
- 4M.07.03A - Sécurisation de la TransAgglo au carrefour avec la rue de Morat - CHF 150'000
- 4M.07.03B - Sécurisation de la TransAgglo au carrefour avec l'avenue du Général-Guisan - CHF 10'000

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg (4M.07.03A)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.07.03B)</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg (4M.07.02A)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.07.02B)</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.07.03A)</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisé avant 2024</li> </ul>	<b>Mesure référence : -</b>																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2020</td> <td>2020</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2021</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2019	2020	2020	2020	2020	2021	2021
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2019	2020	2020	2020	2020	2021	2021										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.03A : 3'400 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - amélioration de l'attractivité des modes doux - sécurisation de carrefours avec une forte fréquentation MD</li> <li>• 4M.07.03B : 3'400 déplacements / jour en vélo attendus à l'horizon 2032 - amélioration de l'attractivité des modes doux - sécurisation de carrefours avec une forte fréquentation MD</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.03A : • 1 noeud sécurisé</li> <li>• 4M.07.03B : • 1 noeud sécurisé</li> </ul>																	

# 4M.07.04

## Franchissement MD du Lavapesson et de l'A12

Fiche de mesures des planifications supérieures  
Planification nationale



### Description

L'étude de circulation sur le plateau d'Agy a mis en évidence la nécessité d'un aménagement en faveur de la mobilité douce pour la traversée du ruisseau du Lavapesson ainsi que de l'A12. Le pont existant, qui vient d'être rénové, n'offre pas la largeur suffisante pour accueillir de manière qualitative la mobilité douce. Une étude de variante a été initiée pour déterminer la meilleure solution pour la traversée de la mobilité douce. Les contraintes sont multiples, avec notamment des espaces de nature protégés.

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Cette passerelle de mobilité douce est nécessaire pour relier à terme le P+R qui sera construit au nord de l'autoroute (mesure 4M.08.04). Elle offrira un site propre attractif pour relier la zone au nord de l'autoroute au boulevard Granges-Paccot - Agy et à l'entier de son site stratégique.

La soustraction de la mobilité douce du pont existant permettra une meilleure optimisation des flux routiers et des transports publics. Cette optimisation est nécessaire pour la desserte du futur P+R au nord des voies par la ligne 1.

Pour la mobilité douce, l'autoroute ainsi que le pont du Lavapesson constituent un obstacle important. Il est par ailleurs nécessaire d'offrir une bonne connexion de l'axe Granges-Paccot - Agy aux vélos en provenance du nord (Cormagens, La Sonnaz, etc.). Les cyclistes venant de ces communes pourront rejoindre en sécurité le réseau principal d'agglomération par les itinéraires de mobilité douce du plateau d'Agy (mesure 22.04 du PA2) et la route de Chantemerle qui sera également réaménagée pour les mobilités douces (mesure 4M.11.05A)

La création d'un franchissement dédié à la mobilité douce présente un gain significatif en matière de sécurité. Les utilisateurs n'ont plus besoin d'utiliser l'axe routier très fortement chargé traversant la jonction autoroutière.



# 4M.07.05

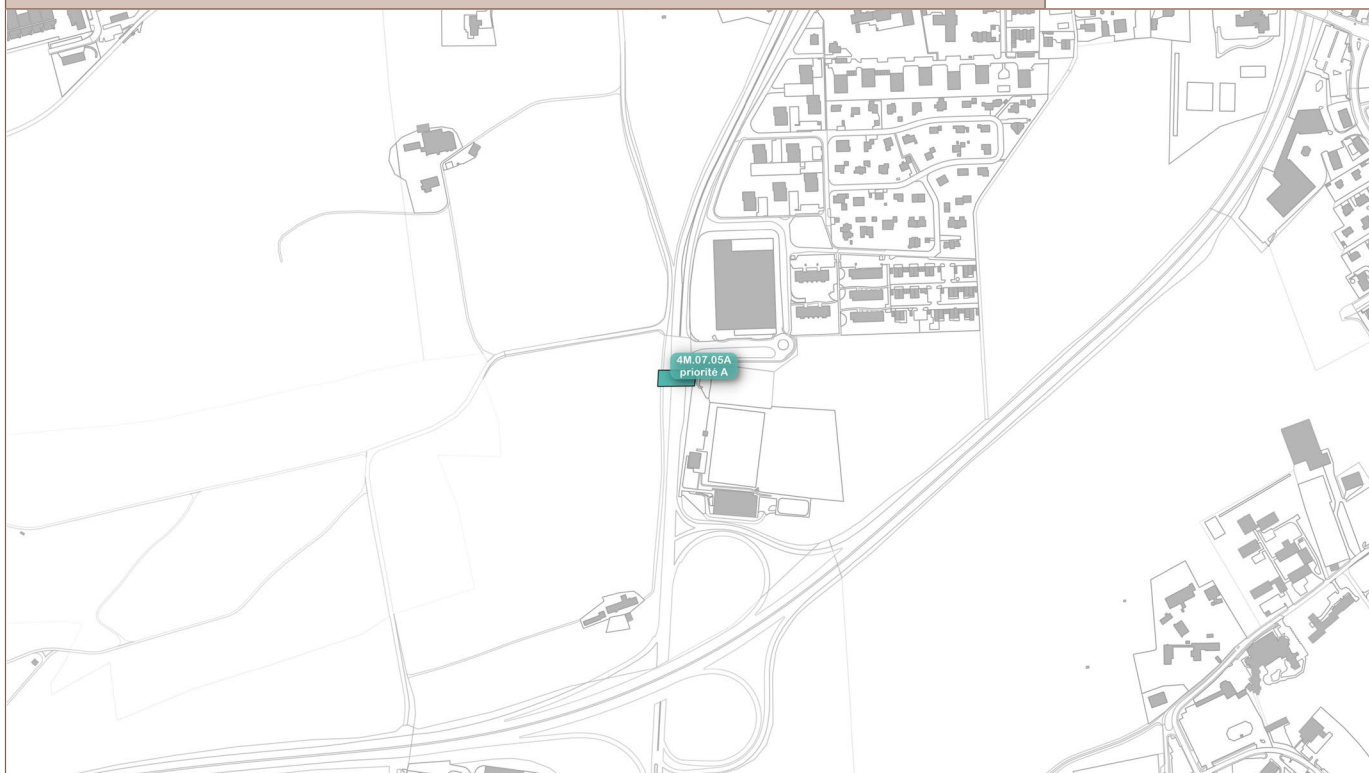
Mesure reprise : -

**Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (court terme)**

**Coûts : CHF  
1'300'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Mobilité douce**

**Priorité : A**



## Objectifs

- Atténuer les césures urbaines et les césures avec les espaces de délasserement de proximité
- Créer / améliorer les franchissements pour la mobilité douce
- Garantir les gabarits suffisants pour le passage de piétons / cyclistes
- Soigner les connexions avec le réseau de mobilité douce existant

## Opportunité

La passerelle actuelle de "Chandolan" permettant le franchissement de la semi-autoroute à Givisiez, et ainsi la liaison piétonne entre la zone de loisirs de "Moncor" depuis le secteur en développement de Chambliou-Bertigny, est étroite et ne permet pas le passage des cycles. Dans le cadre de la densification à l'est de la passerelle (PAD parc des sports), la passerelle doit être élargie pour permettre le transit des vélos et la connexion au réseau primaire de mobilité douce.

Ces franchissements s'inscrivent dans la stratégie de mobilité douce (M2.2) développée dans ce projet, bien que le PI de la gare de Fribourg soit également lié aux stratégies TP (M1.3) et multimodales (M0.2). La passerelle de Chandolan est liée à la densification du parc des sports et fait le lien avec le parc de Moncor (NP3.5)

Ces franchissements améliorent le réseau de mobilité douce (CE1.5) et dans le cas du PI Richemond, le système global de transport (CE1.1). Dans les deux cas, ces sites propres améliorent la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les conséquences en terme de transport se trouvent dans l'attractivité de la mobilité douce et donc du report modal (MOCA1) et de la sécurité (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.05A - Elargissement de la passerelle de mobilité douce enjambant la semi-autoroute (Givisiez) - CHF 1'300'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Givisiez (4M.07.05A)</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Givisiez</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg, OFROU</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes PA 4M.07.05A</li> <li>• Engagement des communes à réaliser les mesures</li> </ul>				<p><b>Mesure référence</b> : • 4M.07.05A : coordination nécessaire avec le PAD «parc des sports»</p>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2018	2019	2020	2022	2023	2024	2025
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2018	2019	2020	2022	2023	2024	2025																
<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.05A : franchissement de la semi-autoroute - permet une liaison en quasi site propre MD entre le parc des sports et un espace de détente de proximité du tissu urbanisé</li> </ul>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.05A : 30 m. de longueur, 3,6 m. de largeur, 2% de pente</li> </ul>																							



# 4M.07.06

Mesures reprises : 3M.07.02, 3M.07.07, 3M.07.08, 3M.07.11, 3M.07.16

**Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (long terme)**

Coûts : CHF  
17'840'000

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Mobilité douce**

Priorité : C



## Objectifs

- Atténuer les césures urbaines
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Mettre en valeur les lieux de promenade

## Opportunité

Ces franchissements sont liés à des planifications à venir et auront un impact favorable sur l'ensemble du réseau de mobilité douce. Le nouvel accès au site Bluefactory est lié à l'évolution du site, le passage entre la Tour Henri et la Poste centrale est lié au PAD de la poste, l'accès au Petit Torry dépend du PAD du secteur, la passerelle du Windig est en lien avec le projet immobilier des Hauts de Schiffenen et la passerelle sur l'autoroute à la mise en oeuvre du site stratégique de Chamblieux-Bertigny. Tous ces franchissements sont donc prévus à long terme et dépendent des projets auxquels ils sont liés.

Ces franchissements s'inscrivent dans la stratégie de mobilité douce (M2.2) développée dans ce projet et pour plusieurs d'entre eux ont un lien avec les sites stratégiques (U5.5, U5.4, ...) ou les installations à forte fréquentation (U6.3).

Ces franchissements améliorent le réseau de mobilité douce (CE1.5) et le système global de transport (CE1.1). En tant que site propre dédiés à la mobilité douce, ces infrastructures améliorent la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les conséquences en terme de transport se trouvent dans l'attractivité de la mobilité douce et donc du report modal (MOCA1) et de la sécurité (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.07.06A - Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Morat - secteur Fribourg - CHF 4'800'000</li> <li>• 4M.07.06B - Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny - CHF 4'600'000</li> <li>• 4M.07.06C - Franchissement MD des voies CFF - secteur Bluefactory-Arsenaux - CHF 920'000</li> <li>• 4M.07.06D - Aménagement d'une passerelle MD entre Tour-Henri et la Poste du Criblet - CHF 5'520'000</li> <li>• 4M.07.06E - Connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schönberg avec une passerelle - CHF 2'000'000</li> </ul>																	
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg (4M.07.06A)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.07.06B, 4M.07.06C, 4M.07.06D, 4M.07.06E)</li> </ul>	<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat de Fribourg (4M.07.06A)</li> <li>• Ville de Fribourg (4M.07.06B, 4M.07.06C, 4M.07.06D, 4M.07.06E)</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération Suisse</li> </ul>																
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OFROU, Communes de Givisiez et Villars-sur-Glâne (4M.07.04A)</li> <li>• CFF (4M.07.06B, 4M.07.06D)</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																	
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <p>-</p>	<p><b>Mesure référence : -</b></p>																
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2028	2029	2031	2032	2033	2034	2035
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2028	2029	2031	2032	2033	2034	2035										
<p><b>Environnement</b></p> <p>-</p>																	
<p><b>Données quantitatives</b></p> <p>-</p>																	

# 4M.07.07

**Système de vélos en libre-service (VLS) performant**

Coûts: CHF 169'050

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération  
Mesure axée sur les comportements**

Priorité: A



## Objectif et conditions

Déploiement du système de vélos en libre-service sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg, en tant que maillon de la chaîne multimodale de déplacement. Ce service, existant depuis 2010, doit se développer de manière à desservir tant les principales plateformes multimodales que les principaux centres d'intérêts / générateurs de trafic.

La concession actuelle porte sur cinq ans :

- 07.18 - 06.19 : 25 stations, CHF 112'500 de subvention annuelle maximum
- 07.09 - 06.20 : 35 stations, CHF 157'500 de subvention annuelle maximum
- 07.20 - 06.21 : 40 stations, CHF 140'000 de subvention annuelle maximum
- 07.21 - 06.22 : 50 stations, CHF 169'050 de subvention annuelle maximum
- 07.21 - 06.23 : 50 stations, CHF 169'050 de subvention annuelle maximum

## Description

Le service de vélos en libre-service peut être utilisé en tant que moyen de transport propre ou en tant que maillon de la chaîne multimodale. Il vient dans ce cas en complément des bus desservir les zones moins denses ou moins fréquemment desservies. Le déploiement du service a permis d'accroître son utilisation et sa crédibilité et d'entrer dans les habitudes des habitants de l'agglomération.

Le service de vélos en libre-service fait partie de la stratégie de mobilité douce de l'Agglomération (M2.4) et permet le développement d'une réelle stratégie multimodale (M0.1). Le déploiement du service se fait en priorité dans les secteurs denses d'urbanisation (U3.1) et aux nœuds importants avec la TransAgglo (M.2).

Il va contribuer à améliorer l'intermodalité et la demande active de mobilité (CE1.2) et ainsi l'amélioration du système global de transport (CE1.1). L'utilisation de ce service va augmenter la visibilité de la mobilité douce contribuant ainsi à son amélioration (CE1.5).

C'est donc le mix modal de l'Agglomération qui va être amélioré par cette mesure (MOCA1), en améliorant l'attractivité et la couverture de la multimodalité.

**Eligibles au subventionnement**

- Service de vélos en libre-service

**Dossier de demande de subvention**

- Sur appel d'offre, concession d'usage du domaine public

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Contrat de concession Agglomération de Fribourg - Publibike (2018)

# 4M.07.08

Mesure reprise : 3M.07.15

**Mise en place d'une stratégie de jalonnement vélos au niveau de l'agglomération**

Coûts : CHF  
100'000

**Etude : prestation assumée par l'Agglomération**  
**Mesure axée sur les comportements**

Priorité : B



## Objectifs

- Communication aux cyclistes, dans toute l'agglomération, des itinéraires les plus favorables en termes de rapidité, de confort et de sécurité.

## Opportunité

L'Agglomération fait un effort important de définition et mise en oeuvre d'un réseau de mobilité douce. Afin d'optimiser son utilisation, et l'attractivité du vélo, il est nécessaire qu'il soit compréhensible, intuitif et simple d'utilisation. Un jalonnement spécifique à la TransAgglo a déjà été défini et sa mise en oeuvre a débuté en 2021. Il y a lieu d'étudier et de mettre en oeuvre un jalonnement pour le reste du réseau cyclable, principalement lorsque celui-ci diffère du réseau routier dédié aux automobiles.

Le jalonnement cyclable est essentiellement lié à la stratégie de mobilité douce (M2.2). Sa mise en oeuvre nécessite toutefois la création de certains tronçons clé, notamment de TransAgglo, d'où sa priorisation à moyen terme.

L'impact d'un tel système se trouve principalement dans l'amélioration de la mobilité douce (CE1.5). En indiquant aux cyclistes les itinéraires les plus sûrs, il contribue également à l'accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

En plus de fluidifier le trafic, un système de jalonnement aura un impact bénéfique sur l'accidentologie cycliste (MOCA2).

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Etat de Fribourg</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes d'agglomération</li> <li>• Etat de Fribourg</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Charte d'aménagement de la TransAgglo</li> <li>• Plan sectoriel vélo</li> </ul>	<b>Mesure référence</b> : A coordonner avec le plan sectoriel vélo cantonal et la charte d'aménagement de la TransAgglo																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <tr> <td>SIA</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>Crédit</td> <td>Permis</td> <td>40</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Année</td> <td>2022</td> <td>2024</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2022	2024	2026	2027	2027	2028	2029
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2022	2024	2026	2027	2027	2028	2029										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'attractivité et la notoriété de la pratique du vélo</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indication des itinéraires directs</li> <li>• Indication des itinéraires sécurisés</li> </ul>																	

# 4M.08.01

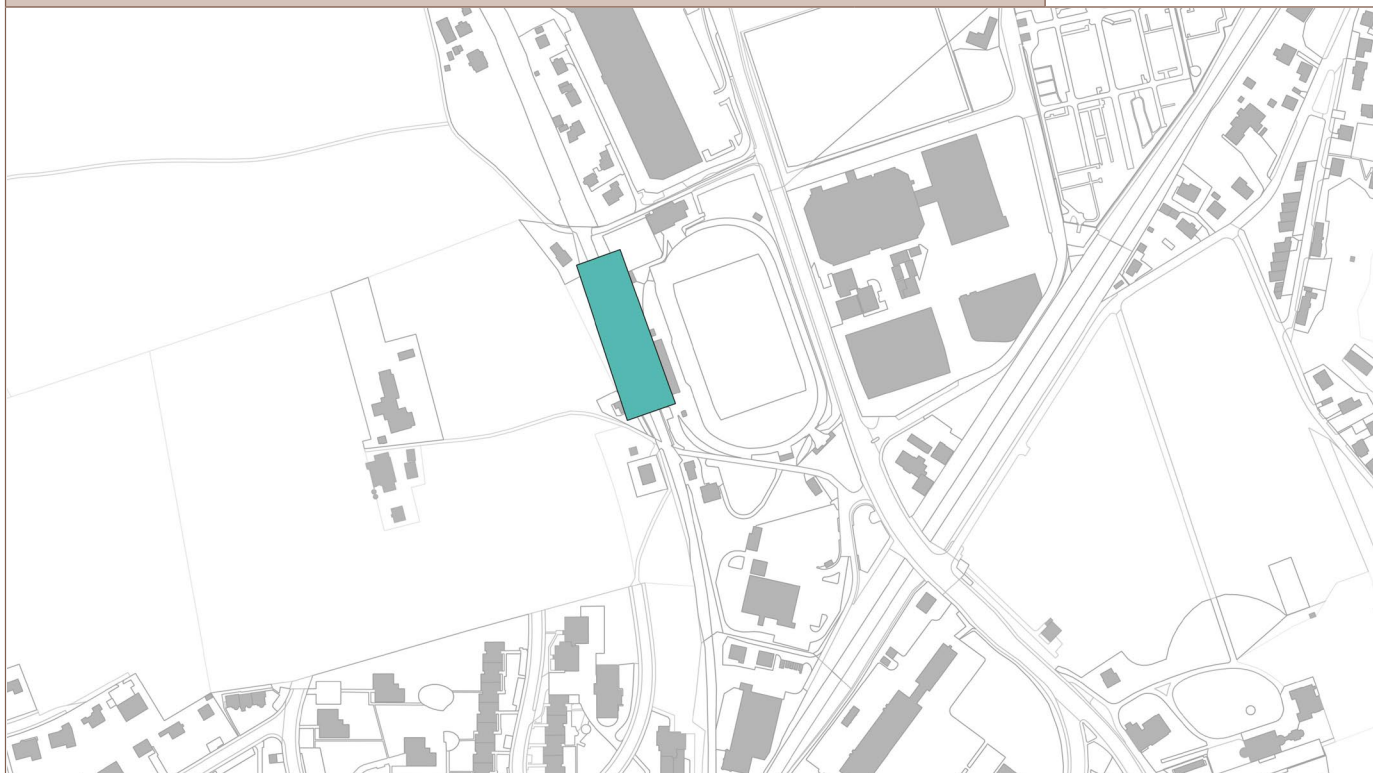
Mesure reprise : 3M.08.03

## Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy

Coûts : CHF  
9'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Plateformes multimodales

Priorité : A



### Objectifs

- Créer l'interface train / bus à la future halte d'Agy
- Garantir et améliorer les liaisons de la halte d'Agy au réseau de cheminement MD existant
- Définir l'interconnexion TIM / RER

### Opportunité

La future halte d'Agy est un élément capital pour le développement du site stratégique d'agglomération du plateau d'Agy et pour le développement de l'axe Grange-Paccot / Agy dans son ensemble. Les CFF ont annoncé une mise en service de cette future halte en 2030. Celle-ci se situera sur le tronçon commune des lignes "Fribourg - Yverdon - Lausanne" et "Fribourg - Morat - Bienne" et bénéficiera ainsi d'une desserte au quart d'heure. Il y a donc lieu de prévoir son interconnexion avec les différents réseaux de mobilité et son intégration dans le tissu bâti. L'Agglomération de Fribourg, l'Etat de Fribourg, les communes de Fribourg et Granges-Paccot ont donc démarré une réflexion sur les différents éléments de mobilité (connexion avec les réseaux de bus, les réseaux de mobilité douce) et d'accessibilité (stationnement vélo, accès tous mode) afin de maximiser l'utilisation de cette future infrastructure. Cette réflexion s'insère dans la réflexion plus générale du développement du plateau d'Agy.

Cette future interface de transport publique s'inscrit dans la stratégie des plateformes d'échanges multimodales (M0.2) et trouve ainsi un écho dans chacune des stratégies sectorielle (M1.2, M2.4, M3.8). Cette plateforme multimodale est au centre du périmètre de réflexion du site stratégique "Agy - Torry Est" (U5.4) et est un élément important du développement de l'axe Granges-Paccot - Agy (U2.2).

Cette plateforme multimodale est un élément central pour améliorer le système global de transport (CE1.1) et l'attractivité de l'intermodalité (CE1.2). Elle contribue principalement à améliorer le système des transports publics (CE1.3) mais à des impacts directs et indirects sur les réseaux routiers (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5)

Cette infrastructure aura un impact direct sur la répartition des habitants selon les classes de desserte en transport public (MOCA3) et celle des emplois selon les classes de desserte en transports publics (MOCA4). Il est également attendu un impact sur la répartition modale (MOCA1) dans le secteur et ses accès.

**Responsable de la mise en œuvre**

- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- TPF
- Communes de Fribourg et Granges-Paccot

**Clé de répartition du financement**

- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- TPF
- Communes de Fribourg et Granges-Paccot
- Confédération Suisse

**Coordination nécessaire**

- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- TPF
- Communes de Fribourg et Granges-Paccot

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Etude PA 4M.09.01

Mesure référence : -

**Calendrier**

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2021	2021	2023	2024	2025	2026	2027

**Environnement**

- Interface d'une nouvelle halte desservie au quart d'heure
- Nouvelles connexions train / bus à satisfaire

**Données quantitatives**

- RER au 1/4 d'heure
- 3 lignes de bus concernées



# 4M.08.02

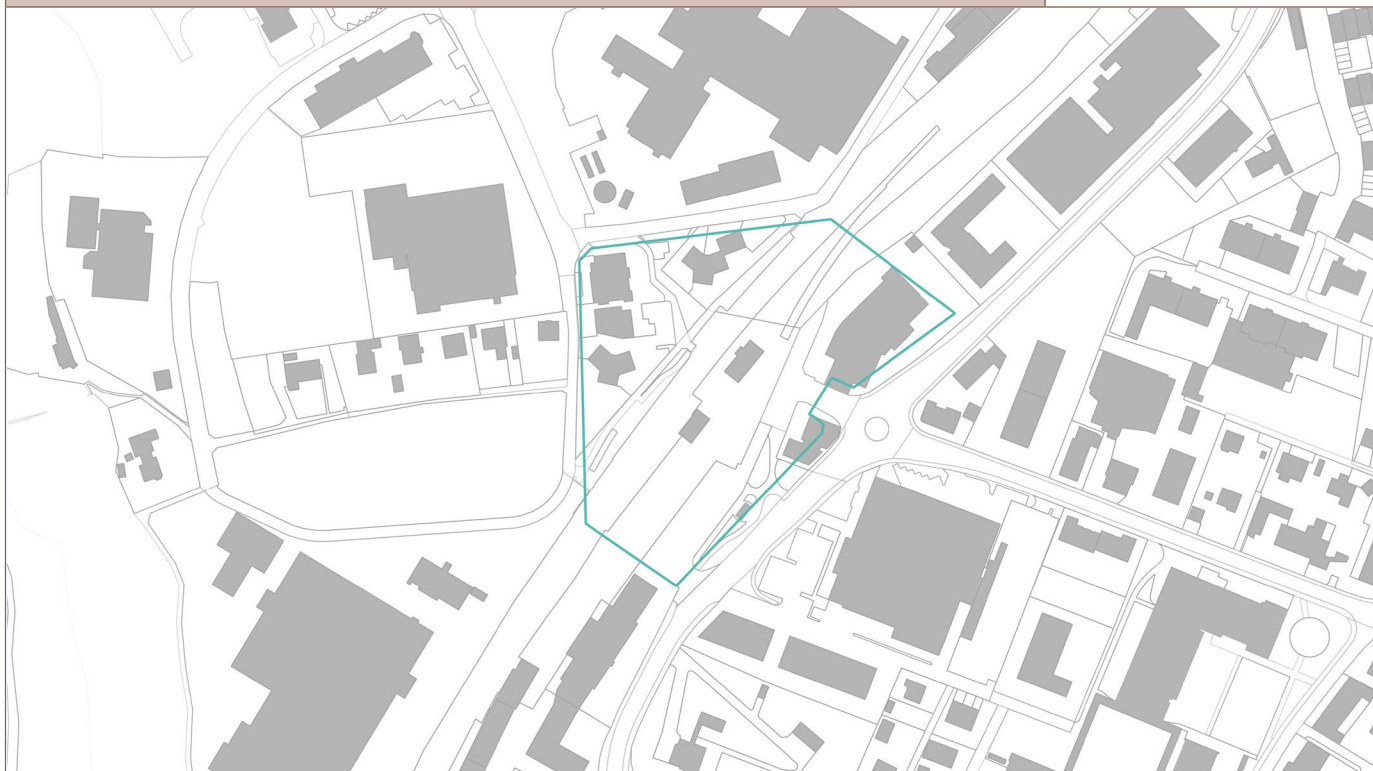
Mesure reprise : 3M.08.01

## Aménagement de la plateforme multimodale - halte RER de Düdingen

Coûts : CHF  
3'900'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Plateformes multimodales

Priorité : B



### Objectifs

- Améliorer l'interface trains/bus à la gare de Düdingen
- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce
- Valoriser de la centralité autour de la gare de Düdingen

### Opportunité

La gare de Düdingen est la principale gare de l'axe fonctionnel de Düdingen et de la région de la Singine. Desservie au quart d'heure, elle constitue le principal lien en direction de Fribourg, mais offre également un accès rapide à la région de Berne. Une étude conjointe de l'Etat de Fribourg et de la commune de Düdingen, débutée en 2021, a pour but la transformation de l'actuelle gare en plateforme multimodale d'importance régionale. Celle-ci devra intégrer le trafic de bus urbain nouvellement mis en service en 2020, ainsi que l'offre en trafic régional existante. La qualité d'accueil des piétons et le transfert intermodal devra également offrir une bonne qualité. Cette étude prend également en compte le concept VALTRALOC en cours sur la Hauptstrasse afin de garantir la meilleure interface entre la plateforme multimodale et le principal axe de transit motorisé de la commune de Düdingen.

L'aménagement de cette plateforme multimodale est au centre de la stratégie globale de mobilité (M0.2), et touche donc toutes les stratégies sectorielles de mobilité (M1.2, M2.4 et M3.8). Le site stratégique de Birch et celui de la gare de Düdingen (U5.8) à proximité doivent également être pris en compte dans la réflexion et la notion de qualité (U4.2) est primordiale dans un projet aussi central pour l'entier de l'axe fonctionnel de Düdingen. Le calendrier de projet actuel prévoit un début des travaux au début de la période 2028 - 2032.

Il s'agit ici d'améliorer le système global de transport (CE1.1). Cela passe par l'amélioration de la gare routière (CE1.3), la connexion à l'axe fort de mobilité douce (CE1.5) et un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Le but est d'avoir un impact significatif sur le report modal (MOCA1) et d'améliorer la sécurité entre les infrastructures TP et TIM qui se trouvent à proximité l'une de l'autre dans le secteur (MOCA2).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Düdingen

#### Clé de répartition du financement

- Commune de Düdingen
- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

#### Coordination nécessaire

- Etat de Fribourg, CFF, BLS, TPF, Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes centralité de Düdingen en cours

**Mesure référence** : Coordination nécessaire avec la mesure 3M.09.01 du PA3 et la mesure 21.16 du PA2

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2021	2023	2026	2027	2028	2029	2029

#### Environnement

- Valorisation de l'attractivité des transports publics
- Augmentation des capacités d'accueil de la gare de Düdingen

#### Données quantitatives

- 7'000 m2 de surface concernée
- Interface de transbordement régionale

# 4M.08.03

Mesure reprise : -

**Aménagement de P+R d'agglomération provisoires à court terme**

**Coûts : CHF  
200'000**

**Paquet de mesures sans demande de cofinancement forfaitaire  
Plateformes multimodales**

**Priorité : A**



## Objectifs

- Capturer les usagers TIM entrant dans l'agglomération pour les reporter sur les transports publics en leur offrant à court terme des lieux de transbordement dans l'attente d'ouvrages définitifs
- Inciter les usagers n'ayant pas de desserte satisfaisante à leur domicile à utiliser les transports publics
- Favoriser la complémentarité des modes de déplacements et la diminution du trafic en centre-ville.
- Repositionner les P+R existants trop proches de la ville.

## Opportunité

Les P+R existants captent une partie du TIM entrant dans l'agglomération fribourgeoise. Les emplacements de certains P+R sont à l'heure actuelle peu opportuns car situés trop proche du centre de l'agglomération. Une restructuration de l'offre P+R est ainsi nécessaire. L'installation de P+R provisoires en entrée d'agglomération, au plus près des axes routiers importants et bien desservis par les transports publics, est une des différentes solutions envisagées pour atteindre l'objectif de report modal. Les PA2 et PA3 ayant déjà mis en avant l'importance de la mise en oeuvre de P+R en pourtour d'agglomération, cette mesure s'inscrit pleinement dans cette continuité et cette volonté. Dans l'idée d'une utilisation rationnelle du territoire, des complémentarités d'usages avec des objets déjà existants disposant de places de stationnement sont exploitées. L'avantage de ce procédé est multiple, au-delà d'une meilleure utilisation de terrain déjà construit, les coûts sont nettement plus faibles qu'une nouvelle construction, la durée de mise en oeuvre est largement réduite et de nouvelles synergies inexploitées peuvent être utilisées. Avec la fermeture des P+R de Saint-Léonard et de Chassotte, une offre à court terme est prévue dans le secteur de Forum-Fribourg (4M.08.03C) pour l'axe fonctionnel de Granges-Paccot - Agy, du centre commercial Fribourg-Sud (4M.08.03B) et de la gare de Villars-sur-Glâne (4M.08.03A) pour l'axe fonctionnel Avry - Villars-sur-Glâne.

La politique de multimodalité est au centre des projets d'agglomération (MO). Il s'agit de capturer le trafic entrant (M3.8) et de le réorienter vers des modes plus efficaces en contexte urbain (M1.3, M2.4). Celle-ci peut être liée avec les installations générant un trafic important (U6.3) et les zones d'activités (U7.2) en fonction des synergies possibles.

Les P+R d'agglomération inscrivent leur effet dans l'amélioration du système de transport (CE1.1) en soulageant les charges de trafics principalement aux heures de pointes. Ils créent un report vers les transports publics et la mobilité douce qui a un impact positif sur l'utilisation des ressources (CE4.1) et la diminution des nuisances sonores (CE4.2).

Il s'agit donc d'installation clé dans la multimodalité et la part du TIM dans l'Agglomération (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.08.03A - Aménagement d'une extension provisoire au P+R d'agglomération existant (P+R La Grange) à proximité de la gare de Villars-sur-Glâne - CHF 100'000
- 4M.08.03B - Aménagement d'un P+R d'agglomération provisoire au sein du parking extérieur du centre commercial Fribourg-Sud - CHF 50'000
- 4M.08.03C - Aménagement d'un P+R d'agglomération provisoire au sein du parking de Forum-Fribourg. - CHF 50'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Communes de Granges-Paccot et de Villars-sur-Glâne

#### Clé de répartition du financement

- Agglomération de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Canton de Fribourg
- Propriétaires des installations

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Études PA 4M.08.03A, 4M.08.03B, 4M.08.03C,
- Engagement des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence** : • 4M.08.03A : à coordonner avec les mesures 20.07, 20.08 et 12.03 du PA2

- 4M.08.03B : à intégrer dans les réflexions de la mesure 3M.01.03 du PA3
- 4M.08.03C : à coordonner avec les mesures 41.21 et 22.15 du PA2

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2019	2020	2021	2022	2022	2022	2023

#### Environnement

- Diminution du trafic dans l'agglomération, report modal vers les TP

#### Données quantitatives

- 4M.08.03A : • environ 90 places P+R sur une surface de 2200 m<sup>2</sup>
- 4M.08.03B : • environ 40 places P+R au départ avec des adaptations en fonction de la satisfaction des parties et de la demande effective.
- 4M.08.03C : • environ 50 places P+R au départ avec des adaptations en fonction de la satisfaction des parties et de la demande effective.

# 4M.08.04

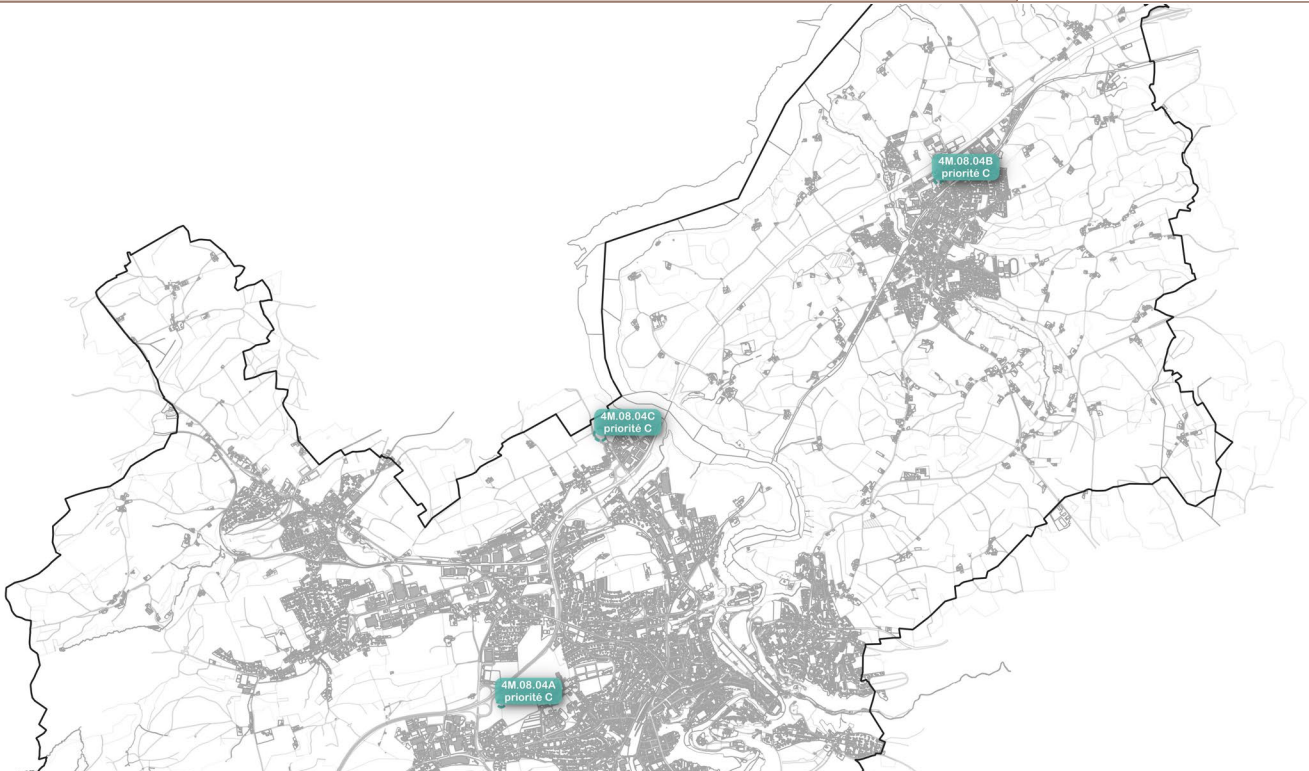
Mesure reprise : -

## Aménagement de P+R d'agglomération à long terme

Coûts : CHF  
25'580'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Plateformes multimodales

Priorité : C



### Objectifs

- Capturer les usagers TIM entrant dans l'agglomération pour les reporter sur les transports publics en leur offrant des lieux de transbordement
- Inciter les usagers n'ayant pas de desserte satisfaisante à leur domicile à utiliser les transports publics
- Favoriser la complémentarité des modes de déplacement et la diminution du trafic en centre-ville.

### Opportunité

A long terme, les P+R devront être relocalisés hors du tissu bâti de l'Agglomération et être constitué en véritables plateformes multimodales. Cela nécessite la modification de plan d'affectation, la connaissance parfaite de la planification du secteur et des concepts viables pour des infrastructures d'échanges de mode de transport afin de faire un usage parcimonieux des surfaces de développement.

La politique de multimodalité est au centre des projets d'agglomération (M0.2). Il s'agit de capturer le trafic entrant (M3.8) et de le réorienter vers des modes plus efficaces en contexte urbain (M1.3, M2.4). Celle-ci peut être liée avec les installations générant un trafic important (U6.3) et les zones d'activités (U7) en fonction des synergies possibles.

Les P+R d'agglomération inscrivent leur effet dans l'amélioration du système de transport (CE1.1) en soulageant les charges de trafics principalement aux heures de pointes. Ils créent un report vers les transports publics et la mobilité douce qui a un impact positif sur l'utilisation des ressources (CE4.1) et la diminution des nuisances sonores (CE4.2).

Il s'agit donc d'installation clé dans la multimodalité et la part du TIM dans l'agglomération (MOCA1).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.08.04A - Création d'un P+R à la jonction aut oroutière de Fribourg-Sud - CHF 12'880'000</li> <li>• 4M.08.04B - Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Düdingen - CHF 12'700'000</li> <li>• 4M.08.04C - Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Fribourg-Nord - CHF 10'000'000</li> </ul>																	
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes de Düdingen, Granges-Paccot et Villars-sur-Glâne</li> </ul>	<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Canton de Fribourg</li> </ul>																	
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <p>-</p>	<p><b>Mesure référence : -</b></p>																
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	-	-	-	-	-	-	-										
<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du trafic dans l'agglomération, report modal vers les TP</li> </ul>																	
<p><b>Données quantitatives</b></p> <p>-</p>																	

# 4M.09.01

Mesure reprise : 3M.11.03

## Couverture de la N12

Coûts : CHF  
150'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Densification en vue du report modal

Priorité : C



### Objectifs

- Couvrir l'autoroute N12 sur 1100 à 1250 mètres: amélioration de la qualité de vie et potentiels de requalification de tout un secteur au cœur même de l'agglomération
- Valoriser la césure verte à proximité
- Densifier les franges pour permettre d'atteindre une masse critique suffisante pour le report modal
- Améliorer la MD et les TP, ainsi que la création des liens importants avec les plateformes d'échange à proximité du site

### Opportunité

Cette mesure précise la mise en œuvre du projet de couverture autoroutière déjà inscrit aux PA2 et PA3. La variante développée dans le cadre du PA2 prévoyait la réalisation d'une tranchée couverte d'une longueur de 620 mètres, parée de murs antibruit à ses extrémités. Des études complémentaires engagées par l'Etat de Fribourg ont entre-temps démontré l'opportunité de prolonger la couverture plus au sud-ouest vers la jonction Fribourg-Sud, voire plus au nord vers le pont de chemin de fer, étendant l'ouvrage à une longueur d'environ 1100 à 1250 mètres.

Ce nouveau développement permet d'envisager la valorisation d'un territoire de plusieurs dizaines d'hectares, au revers de quatre communes (Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot et Villars-sur-Glâne), actuellement fortement dépréciées par les nuisances autoroutières. Le projet représente également l'opportunité de recoudre un territoire scindé en deux par l'autoroute, en retrouvant des continuités tant fonctionnelles que paysagères et donnant un caractère structurant à la césure verte existante au sens de la stratégie NP1 du PA4.

L'enfouissement de l'ouvrage routier va constituer un changement radical des possibilités d'aménagement, en améliorant les conditions d'une requalification urbaine et paysagère profondes de ce secteur, englobées au sein de deux périmètres de réflexion des sites stratégiques d'agglomération au sens de la stratégie U5 du PA4. L'étude du développement urbanistique et paysager de ce secteur fait également l'objet d'un paquet de mesures urbanisation du PA4. Il s'agit du paquet de mesures 4U.06 Etudes de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny. Ce paquet de mesures regroupe la mesure 4U.06A Chamblieux-Bertigny - Etude paysagère, la mesure 4U.06B Chamblieux-Bertigny - Pôle Jura-Chassotte et la mesure 4U.06C Chamblieux-Bertigny - Pôle Santé activités.

Outre le renforcement des axes de mobilité douce entre les quartiers reconnectés (CE 1.5), ce nouvel aménagement pourra instaurer une base d'amélioration des conditions de mobilité pour tout le secteur (CE1.1), notamment les relations vers et depuis les gares de Fribourg et de Givisiez (CE 1.3). Non seulement ce dispositif d'enfouissement permettra de répondre à l'obligation légale d'assainissement au bruit routier sur le tronçon nord (CE4.2), mais il constitue le vecteur d'une importante amélioration de la qualité de vie des riverains par la suppression des nuisances sonores et forte diminution de la pollution de l'air (CE4.1). Une entreprise de réparation urbaine à même de redessiner les relations de proximité entre des quartiers aujourd'hui divisés par la brèche autoroutière.

Il est attendu que cette couverture ait un fort impact sur le report modal dans l'ensemble du nord-ouest de l'agglomération (MOCA 1). Le centre de gravité du secteur va s'éloigner de la route ce qui aura de fait un impact positif sur l'accidentologie (MOCA2). Les densités d'emplois (MOCA4) et de population (MOCA3) à proximité des transports publics vont également significativement évoluer. Ceci sera principalement dû à la densification du secteur en habitation et en emploi (MOCA5).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Etat de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Confédération (OFROU)
- Communes de Givisiez, Granges-Paccot, Fribourg et Villars-sur-Glâne
- Bourgeoisie de Fribourg
- Transports publics fribourgeois
- Agglomération de Fribourg

#### Clé de répartition du financement

- Etat de Fribourg
- Confédération Suisse (33 mio au titre de la protection contre le bruit)
- Membres de la clé de répartition au niveau local

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Étude d'avant-projet pour la couverture d'autoroute

**Mesure référence** : Fiche du plan directeur cantonal approuvé par la Confédération le 1er mai 2019 :  
PO708 Couverture de Chamblieux

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2018	2019	2023	2027	2029	2030	2032

#### Environnement

- Réduction des nuisances sonores
- Réduction de la pollution de l'air
- Valorisation d'une césure urbaine et paysagère

#### Données quantitatives

- 1'100 à 1250 mètres de couverture autoroutière



# 4M.09.02

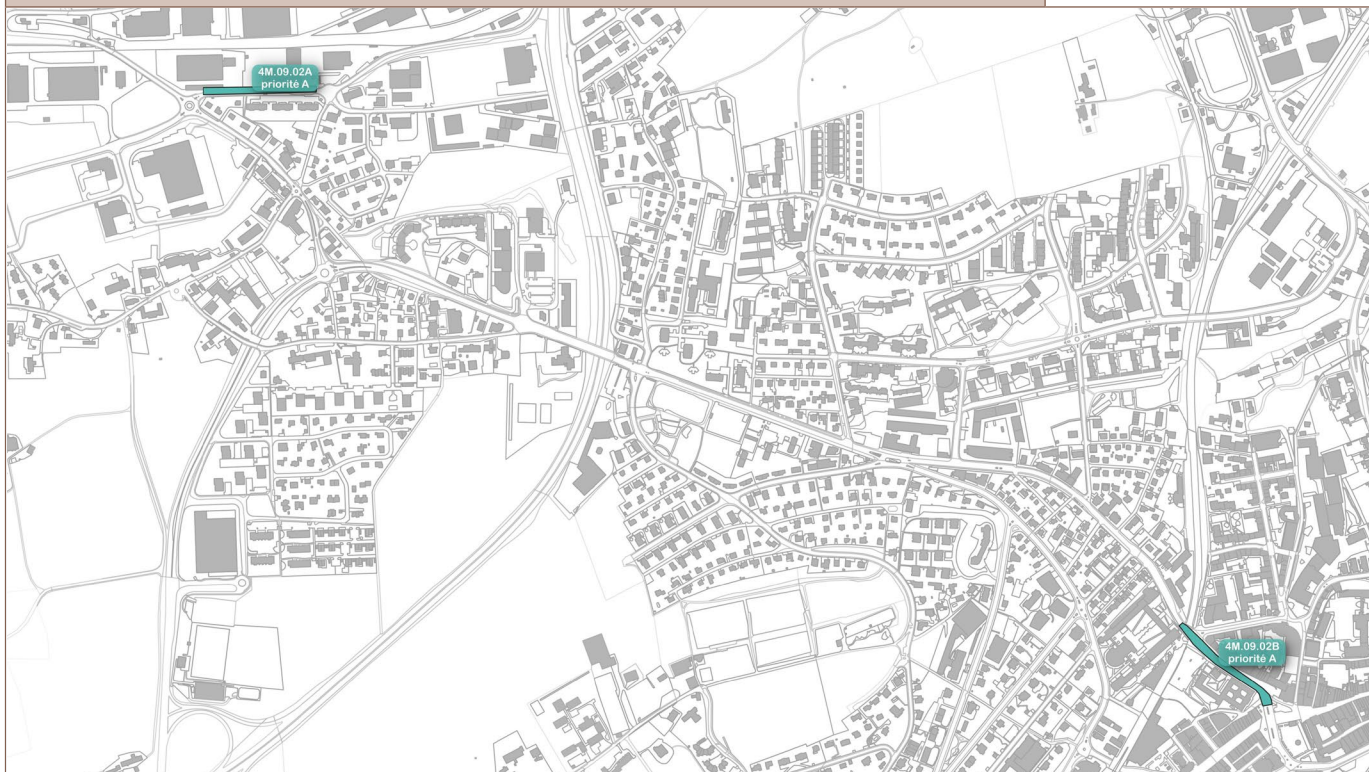
Mesure reprise :-

**Aménagement de centralités / traversées (court terme)**

Coûts : CHF  
4'835'214

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

Priorité : A



## Objectifs

- Améliorer les conditions de circulation des bus
- Améliorer le confort et de la sécurité des mobilités douces
- Apaiser la circulation
- Améliorer l'accès TP à la future gare routière de Givisiez (4M.09.02A)
- Sécuriser la TransAgglo au carrefour (4M.09.02B)
- Améliorer de la qualité de l'espace public

## Opportunité

Le réaménagement de la route des Taconnets est nécessaire pour le fonctionnement du projet de densification et plateforme multimodale retenu sur le site des Taconnets, au centre de l'axe fonctionnel Belfaux - Givisiez. La nouvelle infrastructure sera libérée des pentes actuelles et offrira un plateau favorable aux mobilités douces. Ce plateau fera la jonction entre les TransAgglos venant de Corminboeuf et Belfaux et fera le lien, à niveau, avec la plateforme multimodale en cours de développement à Givisiez. A la rue de l'Hôpital, interface entre le pivot fonctionnel et le boulevard de l'axe Belfaux - Givisiez, les travaux du chauffage à distance offrent la possibilité de réorganiser l'espace rue. Le giratoire sera supprimé et les routes collectrices déclassées au moyen de trottoirs traversant. La traversée de la TransAgglo sera elle valorisée et sécurisée par ce nouvel aménagement. La vitesse commerciale des bus bénéficiera également de la suppression du giratoire.

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de partage de l'espace rue (M0.3). Au vu de leur situation centrale, ils touchent également les stratégies de qualité de l'urbanisation (U4.2), de boulevard d'axe (U2.2) pour la rue de l'Hôpital et pour la route des Taconnets les sites stratégiques (U5.2). Etant lié à d'autres planifications (PAD des Taconnets pour la route des Taconnets, chauffage à distance pour la rue de l'Hôpital) il est impératif que les travaux puissent débuter entre 2024 et 2026.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

La sécurisation (MOCA2) et valorisation de la traversée de la TransAgglo, ainsi que l'accroissement ponctuel de la vitesse commerciale contribuent au report modal (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.09.02A - Réaménagement de la route des Taconnets - CHF 1'010'214
- 4M.09.02B - Réaménagement de la rue de l'Hôpital - CHF 3'825'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Givisiez, Transports publics fribourgeois (4M.09.02A)
- Ville de Fribourg (4M.09.02B)

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Études PA 4M.09.02A, 4M.09.02B
- Engagement des communes à réaliser les mesures

#### Clé de répartition du financement

- Commune de Givisiez, TPF (4M.09.02A)
- Ville de Fribourg (4M.09.02B)
- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

**Mesure référence :** • 4M.09.02A : lié et à coordonner avec la mesure 4M.06.06A. A coordonner également avec la mesure 43.05 du PA2 et les mesures 4M.02.01B et 4M.06.06B  
• 4M.09.02B : à coordonner avec la mesure 22.02 du PA2

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2020	2022	2022	2023	2024	2024

#### Environnement

- 4M.09.02A : amélioration des conditions TP et MD d'accès à la plateforme multimodale - sécurisation d'un accès au future CO - apaisement du transit - végétalisation et valorisation de l'espace public
- 4M.09.02B : amélioration des condition de circulation TP - sécurisation d'un carrefour avec la TransAgglo - pacification d'un chemin d'accès à l'université

#### Données quantitatives

- 4M.09.02A : 2'200 m2 de route réaménagées
- 4M.09.02B : 6'800 m2 de voirie réaménagées

# 4M.09.03

Mesure reprise : 3M.02.02

**Aménagement de centralités / traversées (moyen terme)**

**Coûts : CHF  
6'025'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

**Priorité : B**



## Objectifs

- Améliorer la qualité de l'espace public
- Améliorer la qualité de vie des riverains
- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Si existant, amélioration de la circulation des TP

## Opportunité

Le centre fonctionnel de Belfaux s'est déplacé avec le temps sur la route de Lossy. L'aménagement de cette route doit permettre de répartir l'espace rue conformément au nouveau statut de cette centralité, et d'apporter de la qualité à l'espace public existant. L'aménagement du carrefour Pérolles - Fonderie sur le boulevard de l'axe Marly - Pérolles se place dans cette même logique, et doit passer de l'aménagement routier périurbain qui était sa réalité à l'époque, à un réel espace de croisement des flux à proximité de cette centralité qu'est devenue l'université. La route du centre à Belfaux doit devenir une véritable porte d'entrée de la commune de Belfaux et un accès à la gare tant à pied qu'en bus.

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de partage de l'espace rue (M0.3). Au vu de leur situation centrale, ils touchent également les stratégies de qualité de l'urbanisation (U4.2). Ces travaux sont moins stratégiques que ceux de la mesure 4M.09.02 et dépendent d'autres projets pour lesquels il existe une incertitude (route de contournement à Belfaux, voie verte à Fribourg), ils sont donc prévus à moyen terme.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les aménagements contribuent à une plus grande attractivité des modes doux (MOCA1) et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.09.03A - Réaménagement de la route de Lossy - CHF 1'500'000
- 4M.09.03B - Réaménagement du centre de Belfaux - CHF 700'000
- 4M.09.03C - Réaménagement du carrefour Pérolles - Fonderie - CHF 3'825'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Belfaux (4M.09.03A)
- Commune de Belfaux (4M.09.03B)
- Ville de Fribourg (4M.09.03C)

#### Clé de répartition du financement

- Commune de Belfaux (4M.09.03A, 4M.09.03B)
- Ville de Fribourg (4M.09.03C)
- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Étude PA 4M.09.03A, base de concept VALTRALC Belfaux I, étude voie vert Pérolles
- Engagement des communes à réaliser les mesures

#### Mesure référence : • 4M.09.03A : à coordonner avec la mesure 4M.09.03B

- 4M.09.03B : à coordonner avec la mesure 4M.09.03A
- 4M.09.03C : à coordonner avec la voie verte de Pérolles (3M.06.01)

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2019	2020	2024	2026	2026	2027	2028

#### Environnement

- 4M.09.03A : Sécurisation et valorisation de la nouvelle centralité de Belfaux
- 4M.09.03B : Insertion de la traversée de la TransAgglo dans la centralité historique de Belfaux
- 4M.09.03C : Sécurisation d'un carrefour majeur entre un axe cantonal routier, un axe cantonal de mobilité douce et un axe fort des transports publics urbains

#### Données quantitatives

- 4M.09.03A : 3'900 m2 réaménagés en faveur des transports publics, de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public
- 4M.09.03B : 2'100 m2 réaménagés en faveur de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public
- 4M.09.03C : 4'500 m2 réaménagés en faveur de la mobilité douce, des transports publics et de la qualité de l'espace public

# 4M.09.04

Mesures reprises : 3M.04.04, 3M.09.08

**Aménagement de centralités / traversées historiques  
(moyen terme)**

Coûts : CHF  
18'050'020

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

Priorité : B



## Objectifs

- Améliorer la qualité de l'espace public
- Valoriser le centre historique
- Améliorer la qualité de vie des riverains
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la mobilité douce
- Si existant, amélioration de la circulation des TP
- Dissuader le trafic en limitant le trafic de transit entre la route Morat et la route du Jura (4M.09.04B)

## Opportunité

Avec la fermeture du pont de Zaehringen à la circulation automobile, le réaménagement du quartier du Bourg constitue une opportunité de poursuivre la valorisation et de renforcer l'attractivité de ce secteur historique de la ville. Les aménagements doivent tenir compte de la forte identité historique du Bourg et de l'inérêt touristique et culturel que ce quartier constitue. A Bourguillon, le réaménagement est indispensable pour améliorer la qualité de vie des habitants (confort, sécurité) et pour favoriser le recours à la mobilité douce et aux transports publics. Ces deux projets sont essentiels pour le renouveau de l'axe Schönberg - Vieille-Ville

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de partage de l'espace rue (M0.3). Dans ce cas particulier, la qualité (U4.2) est primordiale et peut avoir un impact sur l'arbitrage technique entre les modes. Au vu du fort lien avec l'environnement historique, ces projets sont complexes et nécessitent des compétences et coordinations supplémentaires. De ce fait ils sont planifiés à moyen terme.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les aménagements contribuent à une plus grande attractivité des modes doux (MOCA1) et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.09.04A - Réaménagement de la traversée du Bourguillon - CHF 2'715'720
- 4M.09.04B - Réaménagement du quartier du Bourg (secteur Grand-Rue) - CHF 15'334'300

#### Responsable de la mise en œuvre

- Ville de Fribourg (4M.09.04A)
- Ville de Fribourg (4M.09.04B)

#### Clé de répartition du financement

- Ville de Fribourg
- Confédération Suisse
- Agglomération de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- études de trafic Bourguillon, étude requalification quartier du Bourg
- Engagement des communes à réaliser les mesures

#### Mesure référence : • 4M.09.04A : -

- 4M.09.04B : à coordonner avec les mesures 41.01 et 41.02 du PA2 et 3M.04.03 du PA3

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2016	2020	2024	2026	2026	2027	2028

#### Environnement

- 4M.09.04A : Qualité des centres et attractivité des zones urbanisées - redynamisation du tourisme local - 400 déplacements / jours à vélo attendus à l'horizon 2032
- 4M.09.04B : Qualité des centres et attractivité des zones urbanisées - redynamisation du tourisme local

#### Données quantitatives

- 4M.09.04A : 5'500 m2 réaménagés en faveur de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public
- 4M.09.04B : 8'900 m2 réaménagés en faveur de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public

# 4M.09.05

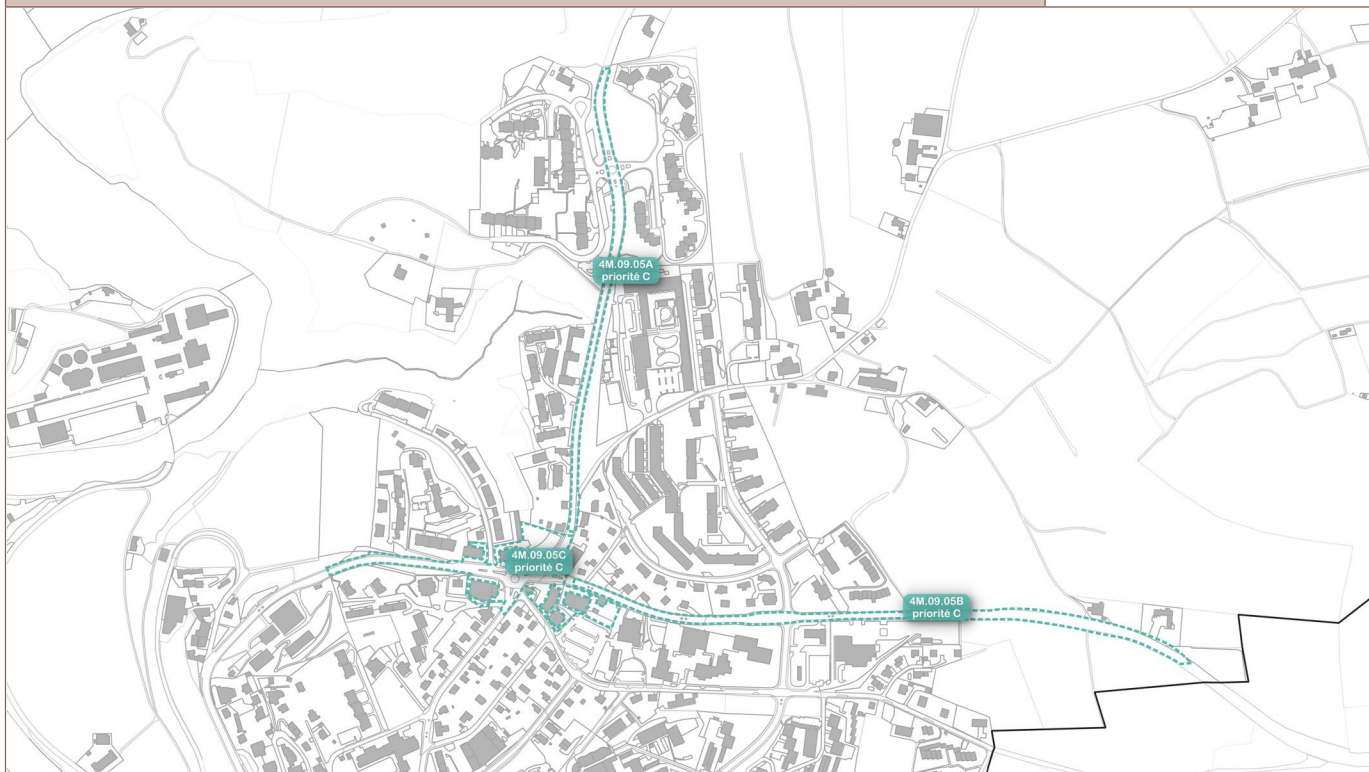
Mesures reprises : 3M.09.05, 3M.09.06, 3M.09.07

## Aménagement des centralités / traversées (long terme)

Coûts : CHF  
19'570'000

### Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : C



### Objectifs

- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de MD
- Améliorer les connexions et continuités
- Améliorer l'intégration des transports publics et leur évolution

### Opportunité

Les accès à l'Agglomération par le Schönberg présentent actuellement une forte prédominance du TIM et ne sont pas favorables à des mobilités plus durables. La répartition de l'espace rue devra également à terme être repensée afin d'offrir plus de qualité et d'attractivité au secteur, centrale de cet axe fonctionnel Schönberg - Vieille-Ville.

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de partage de l'espace rue (M0.3). Au vu de leur situation centrale, ils touchent également les stratégies de qualité de l'urbanisation (U4.2). Ces travaux sont liés à des planifications incertaines qui doivent encore être précisées. Ils sont donc priorisés à long terme.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les aménagements contribuent à une plus grande attractivité des modes doux (MOCA1) et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (MOCA2).

<p>Sous-mesures du paquet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4M.09.05A - Réaménagement de la route de Berne - CHF 4'800'000</li> <li>• 4M.09.05B - Réaménagement de la route de Tavel - CHF 2'900'000</li> <li>• 4M.09.05C - Réaménagement de la centralité du Schönberg - CHF 11'870'000</li> </ul>																							
<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville de Fribourg</li> </ul>				<p><b>Clé de répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville de Fribourg</li> <li>• Etat de Fribourg</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération Suisse</li> </ul>																			
<p><b>Coordination nécessaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg, Etat de Fribourg</li> </ul>																							
<p><b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b></p> <p>-</p>				<p><b>Mesure référence : -</b></p>																			
<p><b>Calendrier</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2030</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2034</td> <td>2035</td> <td>2036</td> </tr> </tbody> </table>								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2030	2032	2033	2034	2034	2035	2036
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																
Année	2030	2032	2033	2034	2034	2035	2036																
<p><b>Environnement</b></p> <p>-</p>																							
<p><b>Données quantitatives</b></p> <p>-</p>																							



# 4M.09.06

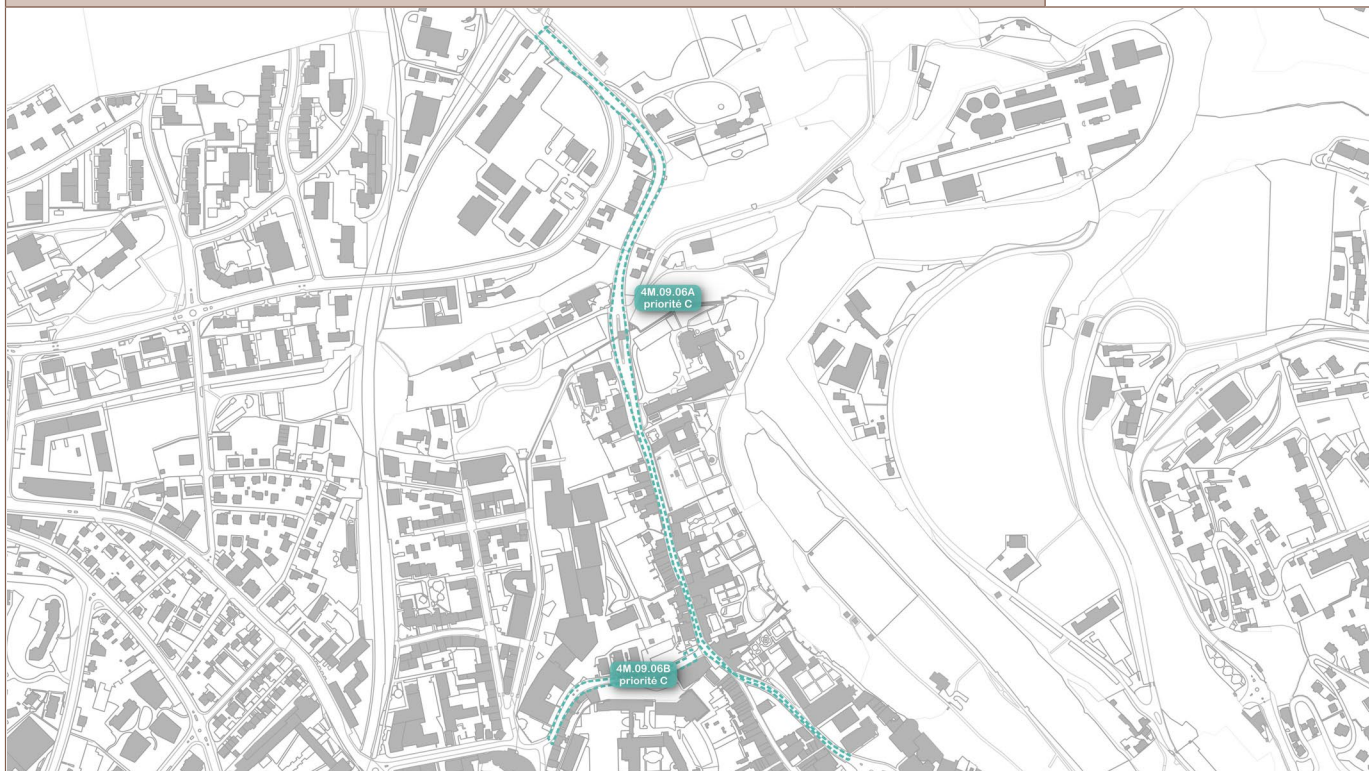
Mesures reprises : 3M.02.06, 3M.02.11

**Aménagement de centralités / traversées historiques  
(long terme)**

**Coûts : CHF  
6'610'000**

**Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

**Priorité : C**



## Objectifs

- Améliorer la qualité de l'espace public
- Valorisation du centre historique
- Améliorer la qualité de vie des riverains
- Améliorer le confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce
- Si existant, amélioration de la circulation des TP
- Dissuader le trafic en limitant le trafic de transit entre la route de Morat et la route du Jura (4M.09.06B)

## Opportunité

Le réaménagement de la rue de Morat est important pour développer les accès aux nouvelles haltes de Fribourg Poya et d'Agy à venir. La construction du pont de la Poya a permis de désengorger l'axe fonctionnel comprenant la Vieille Ville. Il apparaît donc opportun de proposer des aménagements compatibles avec une valorisation de cette rue, en continuité avec les alentours de la Cathédrale. Le réaménagement du Varis fait également suite au désengorgement du centre par la fermeture du pont de Poya. L'aménagement de cette rue devra permettre de diminuer la perméabilité entre les poches séparées par le compartimentage du centre-ville.

Ces aménagements touchent donc tous les modes et impactent tant les stratégies de transports publics (M1.3), de mobilité douce (M2.2) que de transport individuel motorisé (M3.4) dans un objectif de répartition de l'espace rue (M0.3). Dans ce cas particulier, la qualité (U4.2) est primordiale et peut avoir un impact sur l'arbitrage technique entre les modes. Ces travaux se placent dans la continuation des mesures 41.02 du PA2, 3M.04.03 du PA3 et 4M.09.04B du PA4 et sont donc planifiés dans un horizon correspondant aux mesures C du PA4.

L'effet de ces aménagements est général sur le système global de transport (CE1.1), avec un impact positif sur les transports publics (CE1.3), la cohérence du réseau (CE1.4) et la mobilité douce (CE1.5). Ils mettent également en valeur des espaces ouverts importants dans la zone urbanisée (CE2.2) avec une sensibilité aux nuisances sonores (CE 4.2). Enfin, du fait de leur meilleure lisibilité, ils contribuent à un accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1).

Les aménagements contribuent à une plus grande attractivité des modes doux (MOCA1) et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (MOCA2).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.09.06A - Réaménagement de la rue de Morat (Pl. Notre-Dame - Halte Poya) - CHF 5'450'000
- 4M.09.06B - Réaménagement du Varis (partie basse) - CHF 1'160'000

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> • Ville de Fribourg	<b>Clé de répartition du financement</b> • Ville de Fribourg • Agglomération de Fribourg • Confédération Suisse						
<b>Coordination nécessaire</b> • Agglomération de Fribourg							
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> -	<b>Mesure référence :</b> -						
<b>Calendrier</b>							
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2030	2031	2032	2033	2033	2034	2035
<b>Environnement</b> -							
<b>Données quantitatives</b> -							

# 4M.10.01

Mesure reprise : -

## Analyse des besoins en stationnement vélo

Coûts : CHF 40'000

Etude : prestation assumée par l'Agglomération  
Gestion du stationnement

Priorité : A



### Objectifs

- Diagnostiquer le stationnement existant
- Sur la base de la modélisation 2032, définir les besoins futurs
- Localiser et quantifier ces besoins par secteurs

### Opportunité

La modélisation du trafic 2032 inclut les parts modales cyclistes. Sur cette base, l'analyse des besoins en stationnement devra permettre d'élaborer une stratégie pour la création de places vélos sur l'Agglomération, ainsi que le dimensionnement de ces installations.

La nécessité de cette étude est établie par la stratégie de mobilité douce (M2.2 et M2.4). Mais elle fait également écho à la chaîne multimodale développée dans la stratégie globale (MO).

Cette étude va permettre une amélioration de la mobilité douce (CE1.5) et de l'intermodalité (CE1.2)

En favorisant la multimodalité, cette étude aura un impact sur la prédominance du TIM (MOCA1) dans le mix modal de l'agglomération de Fribourg.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> • Agglomération de Fribourg	<b>Clé de répartition du financement</b> • Agglomération de Fribourg																
<b>Coordination nécessaire</b> • Communes d'agglomération																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> -	<b>Mesure référence : -</b>																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2023</td> <td>-</td> <td>2024</td> <td>2024</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2021	2022	2023	2023	-	2024	2024
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2021	2022	2023	2023	-	2024	2024										
<b>Environnement</b> • Promotion de l'usage de la mobilité douce																	
<b>Données quantitatives</b> -																	

# 4M.11.01

Mesure reprise : -

## Assainissement des points noirs du réseau routier

Coûts : CHF  
1'000'000

Paquet de mesures avec demande de cofinancement forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : A



### Objectifs

- Améliorer la sécurité en assainissant les endroits les plus accidentogènes de l'agglomération

### Opportunité

Les données des accidents ont été traitées avec les outils proposés par la Confédération. Il s'agit désormais d'assainir les zones qui se sont révélées être des points noirs. L'analyse des données des accidents est un processus continu qui devra à terme supprimer tous les points de conflits objectifs du réseau routier.

Cette mesure est la concrétisation de la stratégie de sécurité routière du PA4 (M4.3). Elle complète ponctuellement les stratégies sectorielles de transport publics (M.31), mobilité douce (M2.2) et trafic individuel motorisé (M3.4). Les points noirs identifiés seront assainis à court terme (priorité A) également.

L'impact principal de ces aménagements porte sur la sécurité objectif du réseau routier (CE3.1), mais impact favorablement la mobilité douce (CE1.5), les transports publics (CE1.3) et le réseau routier (CE1.4).

C'est donc le risque d'accident (MOCA2) qui est favorablement impacté par un tel processus.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etat de Fribourg, commune d'agglomération</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etat de Fribourg</li> <li>Communes d'agglomération</li> <li>Agglomération de Fribourg</li> <li>Confédération Suisse</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Agglomération de Fribourg, communes d'agglomération</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Carrefours identifiés selon outils de l'OFROU</li> </ul>	<b>Mesure référence : -</b>																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2024</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2024
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2020	2021	2022	2023	2023	2024	2024										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression de freins à l'utilisation des MD</li> <li>Sécurisation du réseau routier</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 carrefours sécurisés</li> </ul>																	

# 4M.11.02

**Soutien aux services de promotion / d'accompagnement à la mobilité douce sur le chemin de l'école**

Coûts: CHF 21'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération  
Valorisation / sécurisation de l'espace routier**

Priorité: A



## Objectif et conditions

Les barrières à la mobilité douce sur le chemin de l'école sont tant objectives que subjectives. Si les plans de mobilité scolaires permettent d'assainir certains risques objectifs, il est également nécessaire de palier aux risques objectifs qui ne peuvent être assainis et aux risques subjectifs. Les services de mobilité douce sur le chemin de l'école remplissent ces deux fonctions et doivent permettre une transition du parent-taxi, vers une mobilité plus durable.

L'habitude de la marche à pieds sur le chemin de l'école développe également des effets à long terme sur les habitudes de déplacement de l'individu. Les services de mobilité répondent également aux souhaits de la majorité des enfants de pouvoir de se rendre en groupe en mobilité douce à l'école.

Le soutien de l'Agglomération vise à développer le réseau existant. Il se présente et se conditionne de la manière suivante :

- un montant de base relatif à la promotion et à l'administration générale du service en charge de l'organisation des déplacements (CHF 6'000 de 0 à 20 lignes, CHF 7'000 de 20 à 40 lignes, CHF 8'000 de 40 à 60 lignes, CHF 9'000 dès 61 lignes)
- un montant de CHF 200 / ligne active (calculé sur la moyenne des 5 dernières années)

## Description

Le principal service de mobilité douce actif sur l'Agglomération de Fribourg est Pédibus avec 37 lignes actives en 2020. Avec une moyenne de 7,7 enfants par ligne et 11,52 kilomètres par trajet, ces lignes déchargent déjà significativement le trafic en heure de pointe et bénéficient de longue date du soutien financier de l'Agglomération. Elles ont également un impact environnemental favorable mais également sur la santé des élèves.

Cette mesure s'inscrit dans la stratégie de sécurité (M4.2) du PA4. Elle compose un ensemble avec les mesures d'assainissement du chemin de l'école, et la stratégie du chemin de l'école. L'entier de cette stratégie contribue à l'apaisement du trafic dans les quartiers (M3.4) ainsi qu'à l'accroissement de la qualité de vie des quartiers (U4.2) en les repensants pour les déplacements des enfants. Enfin ils contribuent à mettre en œuvre la stratégie des zones à fort potentiel piéton (M2.3).

L'impact de cette stratégie se situe à court terme au niveau de l'accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1). A long terme, elle a un impact sur les habitudes de déplacement et donc sur la demande active de mobilité (CE1.2). En s'attaquant à la problématique des parents taxi, elle contribue à l'amélioration de la gestion du réseau routier (CE1.3) et à l'amélioration de la mobilité douce (CE1.5) et contribue à la diminution des pollutions sonores (CE4.2) et atmosphériques (CE4.1).

C'est l'accidentologie (MOCA2) le critère principalement impacté par cette mesure, bien qu'elle développe également des effets sur la répartition modale (MOCA1)

**Eligibles au subventionnement**

- Les services organisant la mobilité douce sur le chemin de l'école

**Dossier de demande de subvention**

- Nombre de lignes actives sur chacune des cinq dernières années
- Rapport d'activité de l'année précédente

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement



# 4M.11.03

**Soutien aux plans de mobilité scolaires**

Coûts: CHF 200'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération**  
**Mesure axée sur les comportements**

Priorité: A



## Objectif et conditions

Les barrières à la mobilité douce sur le chemin de l'école sont tant objectives que subjectives. Les plans de mobilité proposent une approche participative, multimodale et à l'échelle de l'établissement pour diagnostiquer les itinéraires existants et leurs points faibles. Une expertise d'un professionnel de la sécurité permet ensuite une approche objective des dangers révélés par le diagnostic, permettant une priorisation de leur assainissement. Les itinéraires les plus sûrs sont ensuite recommandés.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- le plafond pour un plan de mobilité scolaire est fixé à CHF 20'000
- l'Agglomération subventionne 50% du plan jusqu'au montant plafond de CHF 20'000

## Description

La réalisation de des plans de mobilité scolaire nécessite des ressources internes importantes en temps pour collecter et traiter les données collectées. Au vu du nombre d'établissement scolaires existants sur le territoire de l'Agglomération, un nombre de dix plans de mobilité scolaire est estimé sur le territoire de l'Agglomération à l'horizon A du PA4.

Cette mesure s'inscrit dans la stratégie de sécurité (M4.2) du PA4. Elle compose un ensemble avec la mesure de soutien au service de mobilité sur le chemin de l'école, la stratégie du chemin de l'école. L'entier de cette stratégie contribue à l'apaisement du trafic dans les quartiers (M3.4) ainsi qu'à l'accroissement de la qualité de vie des quartiers (U4.2) en les repensants pour les déplacements des enfants. Enfin, il contribue à mettre en œuvre la stratégie des zones à fort potentiel piéton (M2.3).

L'impact de cette stratégie se situe à court terme au niveau de l'accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic (CE3.1). A long terme elle a un impact sur les habitudes de déplacement et donc sur la demande active de mobilité (CE1.2). En s'attaquant à la problématique des parents taxi, elle contribue à l'amélioration de la gestion du réseau routier (CE1.3), à l'amélioration de la mobilité douce (CE1.5) et contribue à la diminution des pollutions sonores (CE4.2) et atmosphériques (CE4.1).

C'est l'accidentologie (MOCA2) qui est le critère principalement impacté par cette mesure, bien qu'elle développe également des effets sur la répartition modale (MOCA1).

**Eligibles au subventionnement**

- Les communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

**Dossier de demande de subvention**

- Nom de l'école concernée
- Bureau mandaté
- Année de réalisation
- Cahier des charges

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

# 4M.11.04

Mesure reprise : -

**Assainissement des obstacles à la mobilité douce sur le chemin de l'école**

Coûts : CHF  
1'000'000

Paquet de mesures avec demande de cofinancement forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : A



## Objectifs

- Soutenir l'assainissement des points faibles recensés sur les différents chemins de l'école, par une analyse systématique globale réalisée au minimum au niveau de l'établissement scolaire
- Un plafond de CHF 100'000 pour les assainissements est fixé par le plan des chemins de l'école

## Opportunité

Cette mesure est directement liée à la mesure 4M.11.02. Lors d'une analyse des chemins de l'école, réalisée de manière participative et au niveau de l'établissement, une série de points noirs peuvent être identifiés. Afin de faciliter leur assainissement, un montant subventionnable de CHF 100'000 par plan de mobilité scolaire est prévu par cette mesure. Il est dévolu aux assainissements d'infrastructures qui favorisent le recours aux modes doux sur le chemin de l'école. L'assainissement du chemin de l'école est bénéfique à l'entier du fonctionnement d'un quartier.

Cette mesure est issue de la stratégie de sécurité routière du PA4 (M4.2). Elle impacte également favorablement la stratégie de mobilité douce (M2.3). Les assainissements sont prévus dans la foulée dans les plans réalisés, son horizon est donc à court terme.

Le but des assainissements ainsi soutenus est d'accroître la sécurité de trafic (CE3.1). Ceci contribue donc également à l'amélioration de la mobilité douce dans son ensemble (CE1.5).

C'est le risque d'accident qui est visé par ce soutien financier (MOCA2). En favorisant des chemins de l'école sûrs pour la mobilité on tend à diminuer le recours aux parents taxis. Il y a donc un impact positif pour l'ensemble du système (MOCA1).

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes d'agglomération</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes d'agglomération</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération Suisse</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes en cours sur trois établissements</li> </ul>	<b>Mesure référence :</b> -																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2024</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2019	2020	2022	2023	2023	2024	2024
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2019	2020	2022	2023	2023	2024	2024										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suppression des freins à l'utilisation de la mobilité douce sur le chemin de l'école</li> <li>• Assainissement sécuritaire d'un quartier sous l'angle des usagers les plus jeunes</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 paquets de mesures résultants d'un plan de mobilité soutenu (le plan de mobilité doit satisfaire les exigences de la stratégie M4.2).</li> </ul>																	

# 4M.11.05

Mesure reprise : 40.06 du PA2

## Sécurisation d'accès majeurs à l'école

Coûts : CHF  
4'370'000

Paquet de mesures avec demande de cofinancement forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier

Priorité : A



### Objectifs

- Sécuriser le chemin de l'école (attention particulière à la mobilité douce)
- Soigner les connexions avec le réseau MD existant
- Dimensionner confortablement par rapport au trafic futur attendu

### Opportunité

Le réaménagement de la partie inférieure de la route de Chantemerle et du pont de Chantemerle va permettre de créer des cheminements attractifs et sûrs tant pour les écoliers qui se rendent à pieds à l'école que ceux venant en vélo. Cet axe permet de collecter la majorité des écoliers du centre scolaire de Chavully et sera donc requalifier pour ces usagers. Le trafic automobile sera ralenti, et les zones de déposes minutes éloignées du complexe scolaire. La connexion avec la plateforme multimodale de Givisiez sera également améliorée grâce à la modification sur le pont de Chantemerle. La situation à la route du Bugnon est passablement similaire. Les trottoirs seront élargis et l'accès des bus scolaires améliorés. Cet axe structurant du quartier des Dailles termine également l'axe de mobilité douce communal. En plus de son rôle collectrice pour l'école des Rochettes cette requalification aura un impact pour favorable sur la mobilité de l'ensemble de la commune. A Matran, le sentier de la gare sert de colonne vertébrale aux différentes routes collectrices en direction de l'école de Matran. Ce sentier sera rendu plus attractif par son élargissement et sa végétalisation.

Ces projets s'inscrivent dans la mise en oeuvre de la stratégie de sécurité (M4.2) du PA4. Ils permettent d'apporter de la qualité dans les quartiers (U4.2) et contribuent à mettre en oeuvre les stratégies de mobilité douce (M2.3), de transport publics (M1.3) et de compartimentage (M3.4). Ces projets importants peuvent être réalisés dès 2024.

Ces projets accroissent la sécurité objective et subjective sur le chemin de l'école (CE3.1). Ils contribuent donc à l'amélioration du réseau de mobilité douce (CE1.5) et la clarification de la hiérarchie des réseaux (CE1.4). Au centre de quartier, ces projets doivent mettre en valeur les espaces ouverts (CE2.2) en végétalisant et redistribuant l'espace rue. En diminuant le nombre de parents taxi, ils ont un impact positif sur l'émission de gaz à effet de serre (CE4.1) et d'émissions sonores (CE4.2).

Ces projets de sécurité de l'espace public (MOCA2) vont avoir un impact bénéfique sur l'ensemble du système en diminuant le nombre de parents-Taxis en heure de pointe (MOCA1).

Sous-mesures du paquet :

- 4M.11.05A - Requalification de la rte de Chantemerle « inférieure » - CHF 2'250'000
- 4M.11.05B - Requalification du pont de Chantemerle - CHF 300'000
- 4M.11.05C - Requalification du sentier de la gare - CHF 240'000
- 4M.11.05D - Requalification de la route du Bugnon - CHF 1'580'000

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Granges-Paccot (4M.11.05A)
- Commune de Granges-Paccot (4M.11.05B)
- Commune de Matran (4M.11.05C)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4M.11.05D)

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg (4M.11.05A, 4M.11.05B)
- OFROU (4M.11.05B)

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etudes PA 4M.11.05A, 4M.11.05B, 4M.11.05C, 4M.11.05D
- Engagement des communes à réaliser les mesures

#### Clé de répartition du financement

- Commune de Granges-Paccot (4M.11.05A, 4M.11.05B)
- Commune de Matran (4M.11.05C)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4M.11.05D)
- Etat de Fribourg (4M.11.05A, 4M.11.05B)
- Agglomération de Fribourg
- Confédération Suisse

- Mesure référence :**
- 4M.11.05A : à coordonner avec la mesure 4M.11.05B
  - 4M.11.05B : à coordonner avec la mesure 4M.11.05A
  - 4M.11.05C : -
  - 4M.11.05D : à coordonner avec les mesures 22.08 et 22.09 du PA2

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2018	2019	2020	2020	2022	2023	2024

#### Environnement

- 4M.11.05A : principale liaison entre l'école et la zone urbanisée de Granges-Paccot - végétalisation - incitation à la mobilité douce sur le chemin de l'école
- 4M.11.05B : principale liaison entre le complexe scolaire de Granges-Paccot et la commune de Givisiez
- 4M.11.05C : liaison en site propre entre le haut de la commune et l'école de Matran
- 4M.11.05D : cheminement principal pour l'école des Rochettes

#### Données quantitatives

- 4M.11.05A : 900 m. de tronçon routier sécurisés, trois carrefours sécurisés
- 4M.11.05B : un franchissement MD d'autoroute sécurisé
- 4M.11.05C : Valorsiation d'un tronçon de 170 m.
- 4M.11.05D : Sécurisation d'un tronçon de 820 m.

# 4M.11.06

Mesure reprise : -

**Aménagement d'un sentier de mobilité douce (MD)  
secteur En Là**

**Coûts : CHF  
100'000**

**Paquet de mesures avec demande de cofinancement forfaitaire  
Valorisation / sécurité de l'espace routier**

**Priorité : C**



## Objectifs

- Sécuriser le chemin de l'école (attention particulière à la mobilité douce)
- Soigner les connexions avec le réseau MD existant
- Dimensionner confortablement par rapport au trafic futur attendu

## Opportunité

La mesure a pour objectif de relier le secteur sud-est de Belfaux (quartier de Pra-Novv, route de Fribourg, etc.) au secteur de l'école en évitant les routes cantonales du Centre et de Corminboeuf. Cet itinéraire permettra d'améliorer la sécurité des déplacements en particulier sur le chemin de l'école et de renforcer l'attractivité de la mobilité douce. D'importantes questions foncières restent toutefois en suspens, ainsi que l'évolution du secteur d'en Là.

Ce projet s'inscrit dans la mise en oeuvre de la stratégie de sécurité (M4.2) du PA4. Il contribue également à mettre en oeuvre la stratégies de mobilité douce (M2.3) du PA4.

Ce cheminement accroît la sécurité objective et subjective sur le chemin de l'école (CE3.1). Il contribue donc à l'amélioration du réseau de mobilité douce (CE1.5).

Ces projets de sécurité de l'espace public (MOCA2) vont avoir un impact bénéfique sur l'ensemble du système en diminuant le nombre de parents-Taxis en heure de pointe (MOCA1).

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> • Commune de Belfaux	<b>Clé de répartition du financement</b> • Commune de Belfaux • Agglomération de Fribourg • Confédération Suisse																
<b>Coordination nécessaire</b> • Agglomération de Fribourg																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> -	<b>Mesure référence :</b> -																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2032</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2028	2029	2030	2030	2031	2032	2032
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	2028	2029	2030	2030	2031	2032	2032										
<b>Environnement</b> -																	
<b>Données quantitatives</b> -																	



# 4M.12.01

**Soutien aux plans de mobilité entreprise**

Coûts: CHF 1'800

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération**  
**Mesure axée sur les comportements**

Priorité: A



## Objectif et conditions

Les plans de mobilité entreprise ont pour but une réflexion globale de la mobilité au sein d'une entreprise afin d'optimiser les besoins en surface de l'entreprise et son impact sur l'ensemble du système de transport. Il peut s'agir de l'impact des employés, mais également celle de la logistique, puisque l'Agglomération de Fribourg bénéficie de nombreuses entreprises actives dans le secondaire.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- un soutien de CHF 1'800 est prévu par plan répondant aux critères de la directive de l'Agglomération.

## Description

L'Agglomération de Fribourg comprend plusieurs zones d'activités importantes, générant un trafic pendulaire considérable aux heures de pointes. Afin d'agir sur cette mobilité pendulaire, l'Agglomération a développé un programme d'information et de soutien au transfert modal dans les entreprises. Composé d'ateliers réunissant les entreprises d'une même zone et d'un soutien financier à l'élaboration des plans de mobilité entreprise et aux abonnements TP des employés, il a pour vocation de développer la notoriété de ces plans, leur utilité pour les entreprises et de faciliter le passage à l'acte.

Les plans de mobilité découlent de la stratégie d'amélioration du système global de transport (M0.1) et touchent l'ensemble des stratégies sectorielles de mobilité (M1.3, M2.2, M3.9) conformément à leurs préceptes. Ils répondent également aux besoins d'actions identifiés dans les stratégies d'installations générant un trafic important (U6.4) et des sites stratégiques d'agglomération (U5.1).

Ils contribuent ainsi à améliorer le système global de transport (CE1.1) et agissent activement sur la demande de mobilité (CE1.2). Ils répondent au besoin de la concentration de l'urbanisation et des développements à l'intérieur du tissu bâti (CE2.1) en limitant la place dédiée au stationnement.

Ils ont donc un impact favorable sur la répartition modale (MOCA1) et permettent à terme, en augmentant le demande en transport publics dans les zones industrielles, une meilleure répartition des emplois selon les classes de dessertes en transports publics (MOCA4).

**Eligibles au subventionnement**

- Les entreprises situées sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg

**Dossier de demande de subvention**

- Nom de la / des entreprises concernées
- Bureau mandaté pour le plan de mobilité entreprise
- Satisfaction des critères établis par dans la directive établie par l'Agglomération
- Année du plan
- Nombre d'employés

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

# 4M.12.02

**Soutien complémentaire à l'abonnement «JobAbo»**

Coûts: CHF -

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération  
Mesure axée sur les comportements**

Priorité: A



## Objectif et conditions

Le soutien financier de l'Agglomération à l'acquisition de titres de transports publics pour les employés vient renforcer le soutien au plan de mobilité d'entreprise, en tentant de susciter l'adhésion du plus grand nombre et de pérenniser leurs effets dans le temps.

Les Transports publics fribourgeois (TPF) ont lancé l'abonnement "JobAbo" qui permet aux employés de bénéficier d'un rabais de 20% minimum sur le tarif d'un abonnement annuel, si l'employeur est partie prenante au programme "JobAbo". L'Agglomération souhaite amplifier ce levier et propose 10% de rabais supplémentaire aux employés, dont les employeurs participent au programme et dont l'entreprise est au bénéfice d'un plan de mobilité répondant aux critères de l'Agglomération. Ainsi les employés peuvent bénéficier d'un rabais de total 30% sur leur titre de transport annuel. La possession d'un tel titre de transport est également un incitatif au recours aux transports publics pour les autres raisons de déplacements (loisirs, achats, etc.).

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- l'employeur participe au programme "JobAbo" et est localisé sur le territoire de l'Agglomération
- l'employé est au bénéfice d'un titre de transport annuel
- les TPF octroient un rabais de 20% sur le tarif de l'abonnement annuel
- l'Agglomération octroie un rabais de 10% supplémentaire sur le tarif de l'abonnement annuel

## Description

L'Agglomération de Fribourg comprend plusieurs zones d'activités importantes, générant un trafic pendulaire considérable aux heures de pointes. Afin d'agir sur cette mobilité pendulaire, l'Agglomération a développé un programme d'information et de soutien au transfert modal dans les entreprises. Composé d'ateliers réunissant les entreprises d'une même zone industrielle et d'un soutien financier à l'élaboration des plans de mobilité entreprise et aux abonnements des employés, il a pour vocation de développer la notoriété de ces plans, leur utilité pour les entreprises et de faciliter le passage.

Ce soutien supplémentaire au programme «JobAbo» va permettre un développement à long terme de la stratégie de transport publics (M1.3) en augmentant la demande dans les zones à fortes densité d'emplois (U6.4) et les sites stratégiques (U5.1). Il contribue à l'effort général d'amélioration du système de transport (M0.1).

En complément des plans de mobilité entreprise, il contribue à la régulation active de la demande de mobilité (CE1.2) et permet une amélioration du système global de transport (CE1.1).

Le soutien à «JobAbo» a donc un impact favorable sur la répartition modale (MOCA1) et permet à terme, en augmentant la demande en transport publics dans les zones industrielles, une meilleure répartition des emplois selon les classes de dessertes en transports publics (MOCA4).

## Eligibles au subventionnement

- Les entreprises situées sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg

## Dossier de demande de subvention

- Nom de l'entreprise
- Nombre d'employés concernés
- Satisfaction des critères établis par dans la directive établie par l'Agglomération
- Participation de l'entreprise à "JobAbo"

## Prêt à être réalisé et cofinancé

- Directive de subventionnement

# 4M.13.01

## Création d'un forum logistique

Coûts: CHF 5000 par an

Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Logistique

Priorité: A



### Objectif et conditions

- Institutionnaliser un dialogue et favoriser l'échange d'informations entre les pouvoirs publics et les acteurs privés du domaine de la logistique
- Disposer d'une plateforme pour proposer des mesures d'amélioration dans le domaine logistique

### Description

Le thème de la logistique gagne en visibilité et en importance. Une coordination et des échanges sont nécessaires pour trouver les meilleures solutions. Cette coopération se matérialise dans un premier temps par un forum d'échange sur le sujet de la logistique avec la participation d'acteurs publics et privés. Ainsi, la thématique est traitée activement de manière régulière et coordonnée et des solutions sont recherchées avec l'ensemble des parties prenantes ce qui renforce leur coopération.

Le forum logistique permet une action sur CE1. Il améliore la qualité du système de transport en faisant le lien entre les gestionnaires des réseaux de transport et les utilisateurs.

**Eligibles au subventionnement**

-

*Mesure mise en œuvre par l'Agglomération***Dossier de demande de subvention**

-

*Mesure mise en œuvre par l'Agglomération***Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

# 4M.13.02

Mesure reprise : -

**Elaboration d'un concept logistique global pour l'agglomération fribourgeoise**

Coûts : CHF  
200'000

**Etude : prestation assumée par l'Agglomération Logistique**

Priorité : A



## Objectifs

- Identifier et sécuriser la disponibilité des emplacements pour la logistique urbaine
- Disposer d'un concept logistique global pour l'Agglomération de Fribourg

## Opportunité

L'approvisionnement des entreprises et des ménages doit être garanti à long terme de manière efficace, sûre et durable. Suite à l'étude de base sur la logistique urbaine dans l'agglomération, un concept logistique complet doit être élaboré.

L'acquisition de données sur l'utilisation des sites de transbordement existant doit servir de base pour l'identification des zones et emplacements pertinents de ces installations et des gares de fret. Elles comprennent non seulement le transbordement rail/route mais aussi le transbordement route/route. De nouveaux potentiels pourront être identifiés et les potentiels existants consolidés.

Cette étude permet une action sur CE1, CE2 et CE4. En identifiant et en sécurisant l'utilisation des sites propices à la logistique, il est possible d'éviter une dispersion de ces activités à travers le territoire, une intégration au tissu bâti existant et d'améliorer le fonctionnement du système de transport en évitant des déplacements inutiles, évitant par la même occasion des émissions polluantes et à effet de serre.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes de l'Agglomération</li> <li>• Canton de Fribourg</li> <li>• CFF, TPF</li> <li>• Acteurs économiques du domaine logistique</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude de base logistique urbaine</li> </ul>	<b>Mesure référence : -</b>																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	-	-	-	-	-	-	-										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une implantation judicieuse des sites logistiques évite des déplacements superflus</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> <p>-</p>																	



# 4M.13.03

Mesure reprise : -

## Développement d'un City Hub logistique

Coûts : CHF  
10'000'000

Fiche de mesure du domaine des transports  
Logistique Urbaine

Priorité : C



### Objectifs

- Créer une plateforme logistique reliée au rail permettant une arrivée groupée des marchandises destinées à l'agglomération ou en sortant
- Rendre l'approvisionnement en marchandises plus durable

### Opportunité

Un concept logistique permet de caractériser les besoins en matière d'approvisionnement de biens ou d'élimination de déchets. Les études prévues par la mesure 4M.13.02 permettront de dimensionner les infrastructures de logistique urbaine sur le territoire de l'agglomération de Fribourg, ainsi que de déterminer l'emplacement de ces infrastructures. Le City Hub dépend donc du processus de détermination de l'importance de la logistique urbaine pertinente sur l'agglomération, processus initié par le PA4, d'où sa priorisation à long terme

Cette mesure contribue à une action positive sur CE1 par l'optimisation des transports lourds au sein de l'agglomération et aide ainsi à diminuer la pression des poids lourds sur le trafic. La mise en place du projet contribue à l'amélioration de la sécurité et du confort sur le réseau routier dans son ensemble. Il contribue à l'amélioration de CE4 en rationalisant et en optimisant les déplacements de marchandises.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes de l'Agglomération</li> <li>• Canton de Fribourg</li> <li>• Acteurs économiques et associatifs du domaine logistique</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude de base logistique urbaine</li> </ul>	<b>Mesure référence : -</b>																
<b>Calendrier</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">SIA</th> <th style="text-align: center;">10</th> <th style="text-align: center;">20</th> <th style="text-align: center;">30</th> <th style="text-align: center;">Crédit</th> <th style="text-align: center;">Permis</th> <th style="text-align: center;">40</th> <th style="text-align: center;">50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Année</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	-	-	-	-	-	-	-										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du trafic lourd dans l'agglomération, optimisation des déplacements</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> <p>-</p>																	

# Catalogue des mesures

- 01 Localisation cartographique  
des mesures
- 02 Fiches urbanisation
- 03 Fiches mobilité
- 04 Fiches nature et paysage**
- 05 Fiches énergie
- 06 Tableaux synoptiques des mesures  
(générations antérieures et actuelle)



# 4NP.01.01

Mesure reprise : dans la continuité de 3NP.10.00

**Revitalisation de cours d'eau et berges (court terme)**

Coûts : CHF  
21'965'000

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

Priorité : A



## Objectifs

- Encourager les revitalisations de cours d'eau et de leurs berges
- Redonner de l'espace aux cours d'eau afin de mieux absorber les fluctuations des niveaux des rivières
- Préserver et renforcer les fonctions naturelles aquatiques et terrestres (migrations, habitats)
- Favoriser les plantations indigènes et variées lorsque des arbres ou des haies sont plantés
- Offrir une accessibilité et/ou des aménagements ponctuels et définis aux cours d'eau ou aux rives en prenant garde à ne pas perturber les secteurs sensibles
- Mettre en place une signalétique adaptée au projet, dans un but d'information et/ou de sensibilisation

## Opportunité

Le paquet de mesures de revitalisation des cours d'eau et des berges est composé de projets qui visent à rétablir, par des travaux de construction, des fonctions naturelles d'eaux superficielles endiguées, corrigées, couvertes ou mises sous terre. Il vise à redonner de l'espace aux cours d'eau afin de mieux absorber les fluctuations des volumes d'eau et ainsi réduire le risque d'inondations. Les cours d'eau renaturés retrouvent une dynamique naturelle donnant les conditions-cadres favorables à la faune et à la flore.

Des cours d'eau proches d'un état naturel sont également plus intéressants du point de vue paysager. Les aspects de détente et de loisirs doux gagnent à être intégrés au projet afin de permettre à la population de (re)découvrir les cours d'eau. Les accès aux cours d'eau ou aux berges sont néanmoins pensés pour canaliser la population et ne pas déranger les secteurs sensibles. Lorsque des accès ou des aménagements en faveur de l'accueil de la population sont mis en place, il est important de juger de l'intérêt de proposer une signalétique afin d'informer et de sensibiliser la population aux enjeux du site.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.01.01A - Revitalisation de la plaine de Seedorf (Avry) - CHF 3'200'000
- 4NP.01.01B - Revitalisation des berges de la Sonnaz (Belfaux) - CHF 20'000
- 4NP.01.01C - Revitalisation de la Gérine (Marly) - CHF 12'100'000
- 4NP.01.01D - Revitalisation du ruisseau de l'Ile (Villars-sur-Glâne) - CHF 1'020'000
- 4NP.01.01E - Revitalisation du cours d'eau et des berges de la Sarine (Fribourg) - CHF 5'625'000

Ce paquet de mesures s'inscrit dans la continuité de la mesure 3NP.10.00 Promotion de la revitalisation de cours d'eau du PA3. Le PA4 poursuit et approfondit ses stratégies Nature et Paysage par rapport au PA3 et prête une attention particulière à la préservation de la biodiversité à différentes échelles et selon les contextes. La revitalisation des cours d'eau a un rôle majeur à jouer tant pour les aspects environnementaux et de promotion de la biodiversité que par leur impact positif sur la qualité du paysage. Les projets de revitalisation permettent également de renforcer la valeur des « Continuum verts et bleus » et, dans certains cas, des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » identifiés dans le PA4. Plusieurs interventions regroupées sous ce paquet de mesures vont être menées par les communes en parallèle à des projets de promotion d'espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.04.01) ou de promotion de la mobilité douce au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.05.01).

Les aspects de détente et de loisirs doux intégrés aux projets de revitalisation permettent à la population de se réapproprier les cours d'eau et de les valoriser en tant qu'espaces verts et naturels (CE4.3). Dans certains cas, le projet permet de mettre en valeur les espaces ouverts dans la zone urbanisée, c'est par exemple le cas du projet de revitalisation de la Sarine ou des berges de la Sonnaz (CE2.2).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. Les cours d'eau proches de l'état naturel offrent des espaces de nature et de loisirs pour la population et jouent, dans ce sens, un rôle d'accompagnement essentiel à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

#### Responsable de la mise en œuvre

- 4NP.01.01A Avry
- 4NP.01.01B Belfaux
- 4NP.01.01C Marly
- 4NP.01.01D Villars-sur-Glâne
- 4NP.01.01E Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Confédération
- Etat de Fribourg
- Propriétaires fonciers

#### Clé de répartition du financement

- 4NP.01.01A Avry
- 4NP.01.01B Belfaux
- 4NP.01.01C Marly
- 4NP.01.01D Villars-sur-Glâne
- 4NP.01.01E Fribourg
- Confédération
- Etat de Fribourg
- Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence :** Fortement liée aux mesures 4NP.04.01 et 4NP.05.01

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2025	2025

#### Environnement

-

#### Données quantitatives

-

# 4NP.01.02

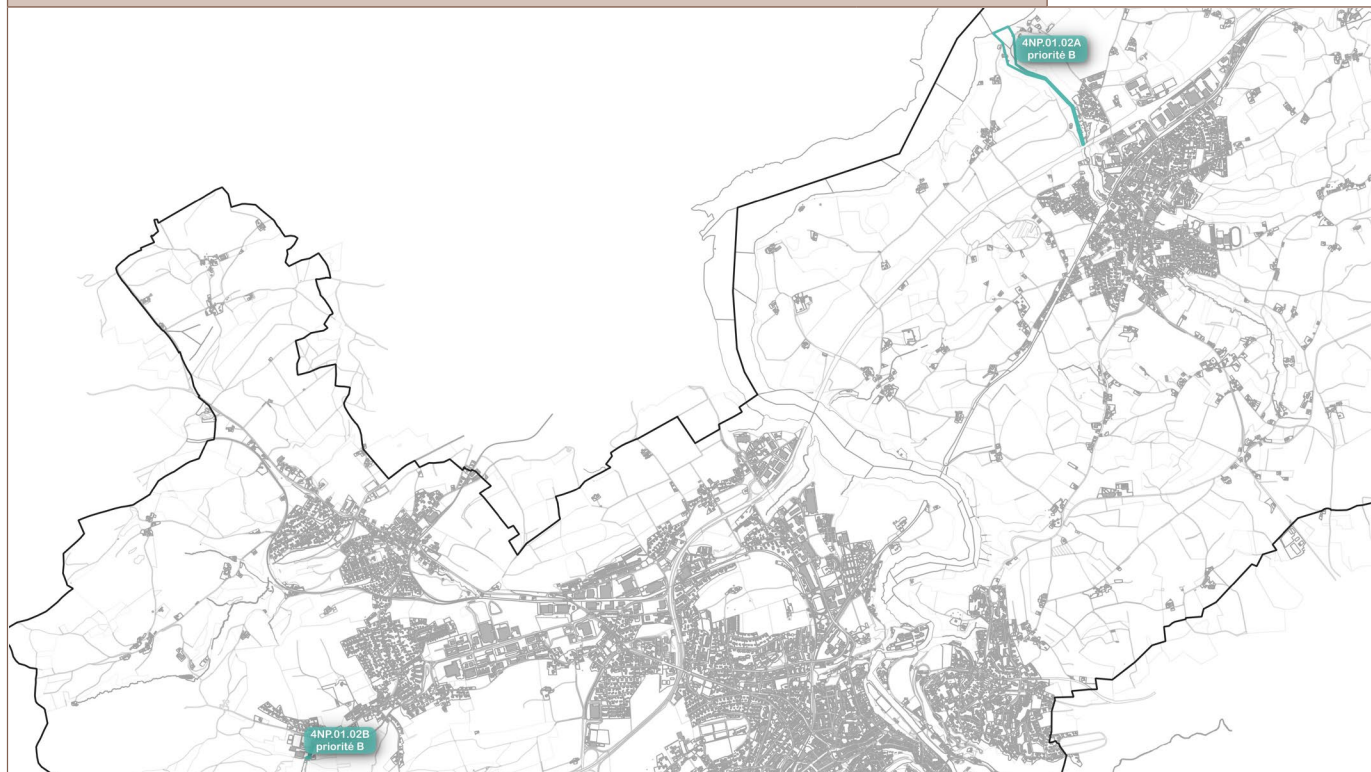
Mesure reprise : dans la continuité de 3NP.10.00

**Revitalisation de cours d'eau et berges (moyen terme)**

Coûts : CHF  
2'575'000

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

Priorité : B



## Objectifs

- Encourager les revitalisations de cours d'eau et de leurs berges
- Redonner de l'espace aux cours d'eau afin de mieux absorber les fluctuations des niveaux des rivières
- Préserver et renforcer les fonctions naturelles aquatiques et terrestres (migration, habitats)
- Favoriser les plantations indigènes et variées lorsque des arbres ou des haies sont plantés
- Offrir une accessibilité et/ou des aménagements ponctuels et définis aux cours d'eaux ou aux rives en prenant garde à ne pas perturber les secteurs sensibles
- Mettre en place une signalétique adaptée au projet, dans un but d'information et/ou de sensibilisation

## Opportunité

Le paquet de mesures de revitalisation des cours d'eau et des berges est composé de projets qui visent à rétablir, par des travaux de construction, des fonctions naturelles d'eaux superficielles endiguées, corrigées, couvertes ou mises sous terre. Il vise à redonner de l'espace aux cours d'eau afin de mieux absorber les fluctuations des volumes d'eau et ainsi réduire le risque d'inondations. Les cours d'eau renaturés retrouvent une dynamique naturelle donnant les conditions cadres favorables à la faune et à la flore.

Des cours d'eau proches d'un état naturel sont également plus intéressants du point de vue paysager. Les aspects de détente et de loisirs doux gagnent à être intégrés au projet afin de permettre à la population de (re)découvrir les cours d'eau. Les accès aux cours d'eau ou aux berges sont néanmoins pensés pour canaliser la population et ne pas déranger les secteurs sensibles. Lorsque des accès ou des aménagements en faveur de l'accueil de la population sont mis en place, il est important de juger de l'intérêt de proposer une signalétique afin d'informer et de sensibiliser la population aux enjeux du site.

Le présent paquet de mesures comprend les projets concrets suivants :

- 4NP.01.02A - Revitalisierung des Düdingerbachs (Düdingen) – CHF 2'000'000
- 4NP.01.02B - Revitalisation du Tiguellet accompagnée de la création d'un chemin piéton (Corminboeuf) – CHF 575'000

Ce paquet de mesures s'inscrit dans la continuité de la mesure 3NP.10.00 Promotion de la revitalisation de cours d'eau du PA3. Le PA4 poursuit et approfondit ses stratégies nature et paysage par rapport au PA3 et prête une attention particulière à la préservation de la biodiversité à différentes échelles et selon les contextes. La revitalisation des cours d'eau a un rôle majeur à jouer tant pour les aspects environnementaux et de promotion de la biodiversité que par leur impact positif sur la qualité du paysage. Les projets de revitalisation permettent également de renforcer la valeur des « Continuum verts et bleus » et, dans certains cas, des « Espaces naturels et de loisirs d'Agglomération » identifiés dans le PA4.

Les aspects de détente et de loisirs doux intégrés aux projets de revitalisation permettent à la population de se réapproprier les cours d'eau et de les valoriser en tant qu'espaces verts et naturels (CE4.3). Dans certains cas, le projet permet de mettre en valeur les espaces ouverts dans la zone urbanisée ou à proximité immédiate (CE2.2).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. Les cours d'eau proches de l'état naturel offrent des espaces de nature et de loisirs pour la population et jouent, dans ce sens, un rôle d'accompagnement essentiel à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4NP.01.02A Düdingen</li> <li>• 4NP.01.02B Corminboeuf</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4NP.01.02A Düdingen</li> <li>• 4NP.01.02B Corminboeuf</li> <li>• Confédération</li> <li>• Etat de Fribourg</li> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																								
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Confédération</li> <li>• Etat de Fribourg</li> <li>• Propriétaires fonciers</li> </ul>																									
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> -	<b>Mesure référence :</b> -																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="8">Calendrier</th> </tr> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>2020</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2028</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> </tbody> </table>		Calendrier								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2020	2026	2027	2028	2028	2028	2029
Calendrier																									
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																		
Année	2020	2026	2027	2028	2028	2028	2029																		
<b>Environnement</b> -																									
<b>Données quantitatives</b> -																									



# 4NP.02

**Etudes visant à améliorer la biodiversité au sein des espaces naturels**

Coûts: CHF 35'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Nature & paysage**

Priorité: A



## Objectif et conditions

L'objectif de la présente mesure est de soutenir les démarches de promotion de la biodiversité portées par les communes au sein de leurs espaces naturels, voir agricoles. Dans ce sens, un soutien financier est offert par l'Agglomération pour les études qui visent à définir un plan d'action ou un programme d'entretien des espaces à destination de la biodiversité, en particulier pour les biotopes d'importance locale et les projets de mise en réseau.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- subventionnement des coûts de la démarche à charge de la commune avec un plafond de CHF 3'500
- limitation à deux projets par commune dans la période de référence
- subventionnement dans les limites du budget affecté à la mesure
- intégration de l'Agglomération au suivi du processus (définition des modalités, suivi des résultats)

## Description

Face au constat de la pression croissante exercée sur le sol et l'environnement, le PA4 se dote de stratégies et de mesures de promotion visant à encourager les communes à mener des actions en faveur de la biodiversité au sein de leurs espaces naturels, voir agricoles.

### *Plan d'action pour les biotopes d'importance locale*

Dans le canton de Fribourg, les communes doivent réaliser un inventaire des biotopes d'importance locale sis sur leur territoire et mettre sous protection les milieux naturels qui sont particulièrement favorables à la faune et à la flore. Dans ce cas, la mesure vise à encourager les communes à réaliser un plan d'action ou un programme d'entretien de ces espaces.

*Projet de mise en réseau des surfaces de promotion de la biodiversité*

Les projets de mise en réseau ont pour but de fournir aux espèces cibles retenues les ressources nécessaires (nourriture, abri, site de reproduction), de faciliter la dispersion de la faune et de la flore et de leur permettre de coloniser de nouveaux territoires afin notamment d'assurer le brassage génétique nécessaire à la survie à long terme des populations. Les communes peuvent être des moteurs pour agir en faveur de la mise en place de ce type de projets. Des études devant alors être lancées avec des bureaux spécialisés, la mesure vise à soutenir financièrement cette démarche.

Ces mesures ont un intérêt indéniable pour la biodiversité et permettent de compenser certains effets négatifs du développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (les friches et autres espaces de respiration intéressants pour la biodiversité sont construits). Ce type d'interventions est donc complémentaire aux mesures de densification (CE2.1). Par leurs fonctions écologiques et aménitaires, des espaces riches en biodiversité et proches de l'état naturel participent au bien-être de la population (CE 4.3).

La préservation des espaces naturels et leur mise en réseau, essentiel pour la biodiversité, peut être considérée comme une mesure d'accompagnement à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

**Eligibles au subventionnement**

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düringen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

**Dossier de demande de subvention**

- Plan de localisation de l'espace concerné
- Descriptif du projet et/ou cahier des charges lorsque disponible
- Bureau mandaté
- Période de réalisation
- Coûts du projet

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

# 4NP.03

Mesure reprise : -

**Amélioration de la biodiversité au sein des espaces naturels**

Coûts : CHF 137'000

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

Priorité : A



## Objectifs

- Agir en faveur de la biodiversité en préservant et améliorant une infrastructure écologique fonctionnelle
- Améliorer et/ou créer des espaces et des éléments de mise en réseau
- Préserver et/ou créer des biotopes naturels
- Fournir aux espèces cibles les ressources nécessaires (nourriture, abri, site de reproduction)
- Assurer la dispersion de la faune et de la flore, leur permettre de coloniser de nouveaux territoires et de favoriser le brassage génétique nécessaire à la survie à long terme des populations

## Opportunité

Ce paquet de mesures vise à favoriser la biodiversité au sein de l'agglomération. Le projet de mise en réseau sis sur la commune de Düdingen a pour objectif le maintien et la promotion de la diversité naturelle des espèces sur la surface agricole utile. Dans ce but, des surfaces de promotion de la biodiversité (SPB) sont créées et entretenues de manière à offrir des conditions favorables pour le développement et la dispersion des animaux et plantes. La réalisation d'un biotope à proximité de la Sonnaz revitalisée (cf. paquet de mesures 4NP.01.01), doit permettre de créer une zone humide favorable à la biodiversité. La zone humide aurait en outre également un objectif de sensibilisation avec l'installation d'un poste didactique (signalétique explicative).

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.03A Vernetzungsprojekt (Düdingen) - CHF 7'000
- 4NP.03B Réalisation d'un biotope (Avry) - CHF 130'000

Ce paquet de mesures répond au besoin d'améliorer les qualités écologiques des « Continuum verts et bleus » et des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération », en améliorant leur fonction de mise en réseau ou en créant de nouveaux biotopes. Il est complémentaire à la mesure 4NP.02 de promotion qui vise à soutenir les communes dans l'établissement d'un inventaire des biotopes d'importance locale, à la mise en œuvre des mesures de protection nécessaires pour ces objets ainsi qu'à la protection des biotopes de manière plus générale. Ce paquet de mesures est également complémentaire au paquet de mesure 4NP.01.01 qui concerne la revitalisation de cours d'eau et berges.

Ces mesures ont un intérêt indéniable pour la biodiversité et permettent de compenser certains effets négatifs du développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (les friches et autres espaces de respiration intéressants pour la biodiversité sont construits). Ce type d'intervention est donc complémentaire aux mesures de densification (CE2.1). Par leurs fonctions écologiques et aménitaires, des espaces riches en biodiversité et proches de l'état naturel participent au bien-être de la population (CE 4.3).

La préservation des espaces naturels et leur mise en réseau, essentiel pour la biodiversité, peut être considérée comme une mesure d'accompagnement à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Düdingen (4NP.03A)
- Commune d'Avry (4NP.03B)

#### Clé de répartition du financement

- Commune de Düdingen (4NP.03A)
- Commune d'Avry (4NP.03B)
- Etat de Fribourg (4NP.03A)
- Agglomération de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg
- Propriétaires fonciers concernés et exploitants agricoles

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence** : Fortement liée aux mesures 4NP.01.01 et 4NP.02

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

#### Environnement

-

#### Données quantitatives

-

# 4NP.04.01

Mesure reprise : -

**Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (court terme)**

**Coûts : CHF  
5'725'000**

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

**Priorité : A**



## Objectifs

- Améliorer les qualités d'accueil de la population via la réalisation de structures adaptées et en fonction de la sensibilité au dérangement des espaces naturels
- Limiter les perturbations des activités de loisirs sur les milieux sensibles en orientant et en canalisant celles-ci sur des espaces adéquats
- Renforcer la valeur naturelle et écosystémique ainsi que la biodiversité
- Renforcer l'aspect pédagogique de la découverte des espaces naturels via la réalisation de supports de sensibilisation adaptés (4NP.06.01C, 4NP.06.01E)

## Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir des sites d'accueil de la population au sein des espaces naturels de l'agglomération définis dans le PA4. Cette mesure permet la mise à disposition du public de structures à vocation de loisirs et de découverte adaptées (salons extérieurs et placettes, mobiliers, biotopes accessibles au public, itinéraires didactiques, etc.). Ces aménagements qui se veulent ciblés et ponctuels, visent des espaces ouverts qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuums verts et bleus » au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.04.01A - Aménagement d'un espace naturel en lien avec la Sonnaz (Belfaux) - CHF 70'000
- 4NP.04.01B - Amélioration de la qualité d'accueil au sein des espaces naturels de la Sarine (Fribourg) - CHF 4'775'000
- 4NP.04.01C - Création d'un sentier didactique sur la promenade du jardin des sculptures (Matran) - CHF 30'000
- 4NP.04.01D - Revitalisation du parc boisé du Vallon de Villars (Villars-sur-Glâne) - CHF 450'000
- 4NP.04.01E - Renouvellement des aménagements du site d'accueil et des boucles pédagogiques du Bois de Mon Cœur (Villars-sur-Glâne) - CHF 400'000

Cette mesure répond au besoin d'action de concilier les valeurs d'usages et les valeurs naturelles au sein des espaces ouverts. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. Plusieurs interventions regroupées sous cette mesure vont être menées par les communes en parallèle à des projets de revitalisation de cours d'eau et berges (cf. mesure 4NP.01.01) et de promotion de la mobilité douce au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.05.01), ce qui justifie la priorisation temporelle retenue pour ces interventions.

Par une amélioration ponctuelle et ciblée de la qualité d'accueil et de la valeur naturelle des sites paysagers de l'agglomération, cette mesure contribue à valoriser des espaces ouverts qui se trouvent à proximité directe des zones urbanisées (CE2.2). Cette mesure permet également de promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de la qualité d'accueil d'espaces naturels sis à proximité des territoires urbanisés est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Belfaux (4NP.04.01A)
- Commune de Fribourg (4NP.04.01B)
- Commune de Matran (4NP.04.01C)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.01D)
- Communes de Corminboeuf, Givisiez et Villars-sur-Glâne (4NP.04.01E)

#### Clé de répartition du financement

- Commune de Belfaux (4NP.04.01A)
- Commune de Fribourg (4NP.04.01B)
- Commune de Matran (4NP.04.01C)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.01D)
- Communes de Corminboeuf, Givisiez et Villars-sur-Glâne (4NP.04.01E)
- Agglomération de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg (ensemble des projets)
- Etat de Fribourg (ensemble des projets)
- Commission de gestion du Bois de Mon Cœur
- Propriétaires fonciers concernés
- Bourgeoisie de Fribourg
- Corporation Forêts-Sarine (4NP.06.01E)

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence :** Fortement liée aux mesures 4NP.01.01 et 4NP.05.01

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

#### Environnement

-

#### Données quantitatives

-

# 4NP.04.02

Mesure reprise : -

**Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (long terme)**

Coûts : -

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

Priorité : C



## Objectifs

- Améliorer les qualités d'accueil de la population via la réalisation de structures adaptées et en fonction de la sensibilité au dérangement des espaces naturels
- Limiter les perturbations des activités de loisirs sur les milieux sensibles en orientant et en canalisant celles-ci sur des espaces adéquats
- Renforcer la valeur naturelle et écosystémique ainsi que la biodiversité (4NP.04.02A)
- Faciliter, valoriser et sécuriser plusieurs points d'accès à la Gérine (4NP.04.02B)

## Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir des sites d'accueil de la population au sein des espaces naturels de l'agglomération définis dans le PA4. Cette mesure permet la mise à disposition du public de structures adaptées à vocation de loisirs et de découverte (salons extérieurs et placettes, mobiliers, biotopes accessibles au public, itinéraires didactiques, etc.). Ces aménagements qui se veulent ciblés et ponctuels, visent des espaces ouverts qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.04.02A – Valorisation des rives de la Glâne (Villars-sur-Glâne)
- 4NP.04.02B – Amélioration de l'accès à la Gérine (Marly)

Cette mesure répond au besoin d'action de concilier les valeurs d'usages et les valeurs naturelles au sein des espaces ouverts. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. Plusieurs interventions regroupées sous cette mesure vont être menées par les communes en parallèle à des projets de promotion de la mobilité douce au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.05.02), ce qui justifie la priorisation temporelle retenue pour ces interventions.

Par une amélioration ponctuelle et ciblée de la qualité d'accueil et de la valeur naturelle des sites paysagers de l'agglomération, cette mesure contribue à valoriser des espaces ouverts qui se trouvent à proximité directe des zones urbanisées (CE2.2). Cette mesure permet également de promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de la qualité d'accueil d'espaces naturels sis à proximité des territoires urbanisés est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.02A)
- Commune de Marly (4NP.04.02B)

#### Clé de répartition du financement

- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.02A)
- Commune de Marly (4NP.04.02B)
- Agglomération de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg (ensemble des projets)
- Etat de Fribourg (ensemble des projets)

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

-

**Mesure référence** : Fortement liée à la mesure 4NP.05.02

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2030	2031	2032	2032	2033	2034	2034

#### Environnement

-

#### Données quantitatives

-



# 4NP.05.01

Mesure reprise : -

**Mobilité douce au sein des espaces naturels (court terme)**

Coûts : CHF  
2'630'000

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

Priorité : A



## Objectifs

- Offrir une bonne accessibilité MD aux zones naturelles et assurer une connexion optimale avec les liaisons de mobilité douce régionales existantes ou planifiées
- Développer et/ou améliorer des itinéraires de loisirs au sein des espaces naturels
- Canaliser les mouvements de population au sein des espaces naturels par la mise à disposition de structures adaptées
- Cibler les usages et adapter le type de revêtement en fonction de la sensibilité des milieux
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers
- Veiller à limiter les conflits d'intérêts (préservation milieu naturel – accès au public, agriculture – promeneurs, VTT – promeneurs, etc.) en ciblant les usages et en intégrant une signalétique adaptée si nécessaire, dans un but d'information et/ou de sensibilisation

## Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir la mobilité douce au sein des espaces naturels de l'agglomération par un développement et/ou une amélioration ponctuelle et ciblée des infrastructures MD qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.05.01A - Création d'un cheminement de mobilité douce pour relier la plaine de Seedorf (Avry) - CHF 1'800'000
- 4NP.05.01B - Création d'un chemin le long de la Sonnaz, secteur terrain de foot – stand de tir (Belfaux) - CHF 100'000
- 4NP.05.01C - Pacification de la promenade de la Maigrauge (Fribourg) - CHF 580'000
- 4NP.05.01D - Amélioration du sentier du Lavapesson (Granges-Paccot) - CHF 50'000
- 4NP.05.01E - Amélioration du sentier de Chantemerle (Granges-Paccot) - CHF 50'000
- 4NP.05.01F - Amélioration du sentier Firmin-Jacquet (Granges-Paccot) - CHF 50'000

Cette mesure répond au besoin d'action de mise en réseau des espaces ouverts de l'agglomération par la mobilité douce. Elle permet également de développer les loisirs doux et de proximité. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. La définition des usages et des usagers cibles pour l'itinéraire de MD est en ce sens primordiale. Elle doit permettre de définir les gabarits et les revêtements des cheminements ainsi que l'éventuel mobilier (bancs, tables de pique-nique). De manière générale, les aménagements sont plutôt destinés à un usage de loisirs de proximité et de délasserment. Des aménagements légers et peu impactants pour la faune sont privilégiés. Les interventions proposées par cette mesure viennent se greffer sur le réseau d'« Axes structurants d'espaces ouverts » identifié dans les stratégies PA4, en renforçant le maillage fin qui permet d'irriguer les principaux espaces naturels de l'agglomération. Plusieurs interventions regroupées sous ce paquet de mesures vont être menées par les communes en parallèle à des projets de promotion d'espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (cf. mesure 4NP.04.01). Certains projets (4NP.05.01A/B/C) sont également directement ou indirectement liés à un projet de revitalisation de cours d'eau (cf. mesure 4NP.01.01).

Par le développement et/ou l'amélioration des infrastructures de mobilité douce au sein des espaces naturels, cette mesure contribue de façon significative à promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4). En s'imbriquant de manière cohérente avec les autres améliorations projetées du réseau de mobilité douce (CE1.5), cette mesure contribue à œuvrer en faveur d'un report modal et d'une régulation de la demande de mobilité (CE1.2), en permettant à la population et aux touristes d'accéder à pied ou à vélo à des espaces naturels voués au ressourcement et au délasserment quotidien (CE4.3).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de l'accessibilité MD des espaces naturels est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5). Aussi, la promotion d'un réseau MD capillaire et attractif permet, de manière générale, de diminuer la prédominance TIM dans l'agglomération (MOCA1).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Commune d'Avry (4NP.05.01A)
- Commune de Belfaux (4NP.05.01B)
- Commune de Fribourg (4NP.05.01C)
- Commune de Granges-Paccot (4NP.05.01D/E/F)

#### Clé de répartition du financement

- Commune d'Avry (4NP.05.01A)
- Commune de Belfaux (4NP.05.01B)
- Commune de Fribourg (4NP.05.01C)
- Commune de Granges-Paccot (4NP.05.01D/E/F)
- Agglomération de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Etat de Fribourg
- Propriétaires fonciers concernés

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence** : Fortement liée aux mesures 4NP.01.01 et 4NP.04.01

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

#### Environnement

-

#### Données quantitatives

-

# 4NP.05.02

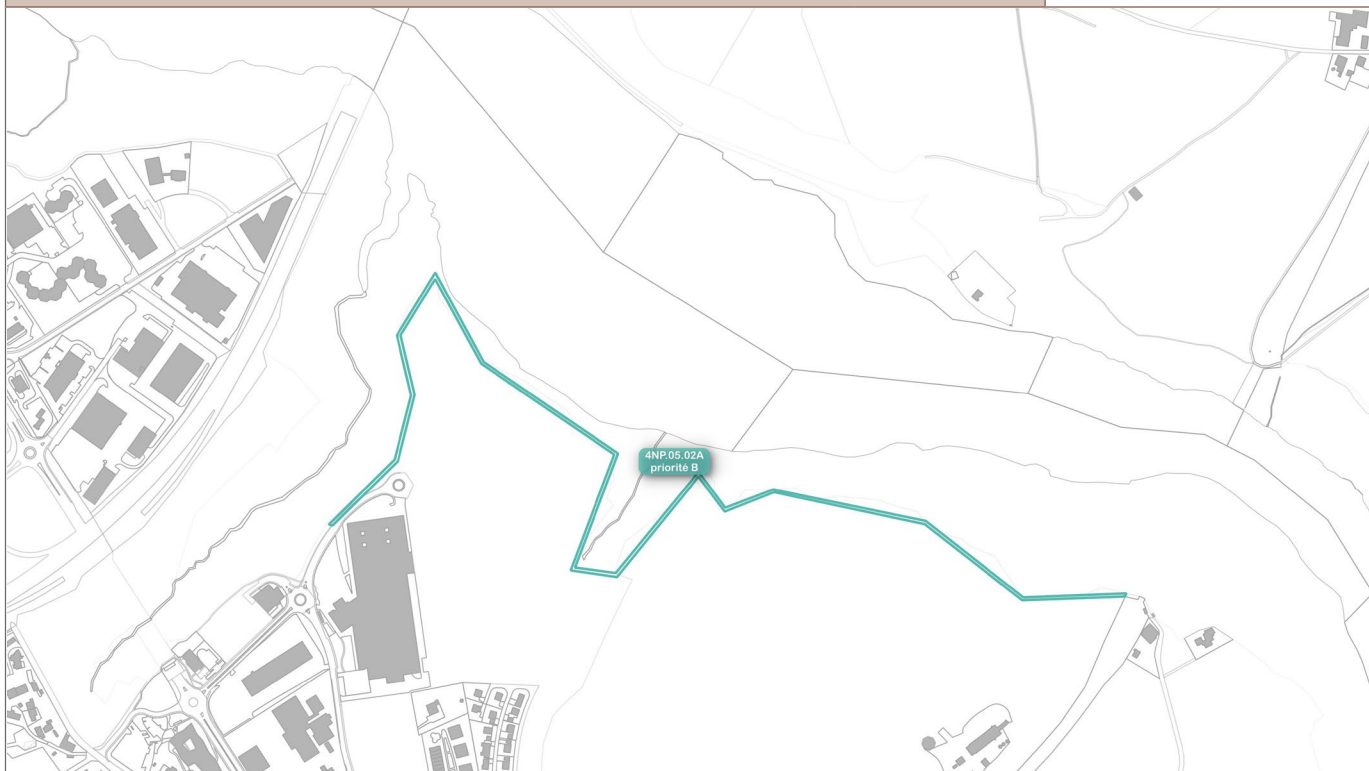
Mesure reprise : -

**Mobilité douce au sein des espaces naturels (moyen terme)**

**Coûts : CHF  
300'000**

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

**Priorité : B**



## Objectifs

- Offrir une bonne accessibilité MD aux zones naturelles et assurer une connexion optimale avec les liaisons de mobilité douce régionales existantes ou planifiées
- Développer et/ou améliorer des itinéraires de loisirs au sein des espaces naturels
- Canaliser les mouvements de population au sein des espaces naturels par la mise à disposition de structures adaptées
- Cibler les usages et adapter le type de revêtement en fonction de la sensibilité des milieux
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers
- Veiller à limiter les conflits d'intérêts (préservation milieu naturel – accès au public, agriculture – promeneurs, VTT – promeneurs, etc.) en ciblant les usages et en intégrant une signalétique adaptée si nécessaire, dans un but d'information et/ou de sensibilisation

## Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir la mobilité douce au sein des espaces naturels de l'agglomération par un développement et/ou une amélioration ponctuelle et ciblée des infrastructures MD qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures comprend le projet concret suivant :

- 4NP.05.02A - Création du sentier du lac (Granges-Paccot) - CHF 300'000

Cette mesure répond au besoin d'action de mise en réseau des espaces ouverts de l'Agglomération par la mobilité douce. Elle permet également de développer les loisirs doux et de proximité. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. La définition des usages et des usagers cibles pour l'itinéraire de MD est en ce sens primordiale. Elle doit permettre de définir les gabarits et les revêtements des cheminements ainsi que l'éventuel mobilier (bancs, tables de pique-nique). De manière générale, les aménagements sont plutôt destinés à un usage de loisirs de proximité et de délasserment. Des aménagements légers et peu impactants pour la faune sont privilégiés. Les interventions proposées par cette mesure viennent se greffer sur le réseau d'« Axes structurants d'espaces ouverts » identifié dans les stratégies PA4, en renforçant le maillage fin qui permet d'irriguer les principaux espaces naturels de l'agglomération.

Par le développement et/ou l'amélioration des infrastructures de mobilité douce au sein des espaces naturels, cette mesure contribue de façon significative à promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4). En s'imbriquant de manière cohérente avec les autres améliorations projetées du réseau de mobilité douce (CE1.5), cette mesure contribue à œuvrer en faveur d'un report modal et d'une régulation de la demande de mobilité (CE1.2), en permettant à la population et aux touristes d'accéder à pied ou à vélo à des espaces naturels voués au ressourcement et au délasserment quotidien (CE4.3).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de l'accessibilité MD des espaces naturels est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5). Aussi, la promotion d'un réseau MD capillaire et attractif permet, de manière générale, de diminuer la prédominance TIM dans l'agglomération (MOCA1).

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Commune de Granges-Paccot</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Commune de Granges-Paccot</li> <li>Agglomération de Fribourg</li> </ul>																																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Agglomération de Fribourg</li> <li>Etat de Fribourg</li> </ul>																																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> -	<b>Mesure référence :</b> -																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="8">Calendrier</th> </tr> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> <tr> <th>Année</th> <th>2020</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2028</th> <th>2028</th> <th>2029</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Calendrier								SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	2020	2026	2027	2028	2028	2028	2029								
Calendrier																																	
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50																										
Année	2020	2026	2027	2028	2028	2028	2029																										
<b>Environnement</b> -																																	
<b>Données quantitatives</b> -																																	

# 4NP.05.03

Mesure reprise : -

**Mobilité douce au sein des espaces naturels (long terme)**

Coûts : -

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire Nature et paysage**

Priorité : C



## Objectifs

- Offrir une bonne accessibilité MD aux zones naturelles et assurer une connexion optimale avec les liaisons de mobilité douce régionales existantes ou planifiées
- Développer et/ou améliorer des itinéraires de loisirs au sein des espaces naturels
- Canaliser les mouvements de population au sein des espaces naturels par la mise à disposition de structures adaptées
- Cibler les usages et adapter le type de revêtement en fonction de la sensibilité des milieux
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers
- Veiller à limiter les conflits d'intérêts (préservation milieu naturel – accès au public, agriculture – promeneurs, VTT – promeneurs, etc.) en ciblant les usages et en intégrant une signalétique adaptée si nécessaire, dans un but d'information et/ou de sensibilisation

## Opportunité

Cette mesure vise à promouvoir la mobilité douce au sein des espaces naturels de l'agglomération par un développement et/ou une amélioration ponctuelle et ciblée des infrastructures MD qui se trouvent à l'intérieur des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4.

Le présent paquet de mesures comprend le projet concret suivant :

- 4NP.05.03A - Ergänzen der Wanderwegroute entlang dem Schifflensee (Düdingen)

Cette mesure répond au besoin d'action de mise en réseau des espaces ouverts de l'agglomération par la mobilité douce. Elle permet également de développer les loisirs doux et de proximité. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, celle-ci s'inscrit dans la volonté d'améliorer l'accessibilité et la capacité d'accueil du public des « Espaces naturels et de loisirs d'agglomération » et des « Continuum verts et bleus », tout en garantissant la protection et la sensibilité de ces espaces. La définition des usages et des usagers cibles pour l'itinéraire de MD est en ce sens primordiale. Elle doit permettre de définir les gabarits et les revêtements des cheminements ainsi que l'éventuel mobilier (bancs, tables de pique-nique). De manière générale, les aménagements sont plutôt destinés à un usage de loisirs de proximité et de délasserment. Des aménagements légers et peu impactants pour la faune sont privilégiés. Les interventions proposées par cette mesure viennent se greffer sur le réseau d'« Axes structurants d'espaces ouverts » identifié dans les stratégies PA4, en renforçant le maillage fin qui permet d'irriguer les principaux espaces naturels de l'agglomération.

Par le développement et/ou l'amélioration des infrastructures de mobilité douce au sein des espaces naturels, cette mesure contribue de façon significative à promouvoir des loisirs doux de proximité en maîtrisant l'atteinte à l'environnement de ces derniers (CE4). En s'imbriquant de manière cohérente avec les autres améliorations projetées du réseau de mobilité douce (CE1.5), cette mesure contribue à œuvrer en faveur d'un report modal et d'une régulation de la demande de mobilité (CE1.2), en permettant à la population et aux touristes d'accéder à pied ou à vélo à des espaces naturels voués au ressourcement et au délasserment quotidien (CE4.3).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration de l'accessibilité MD des espaces naturels est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5). Aussi, la promotion d'un réseau MD capillaire et attractif permet, de manière générale, de diminuer la prédominance TIM dans l'agglomération (MOCA1).

**Responsable de la mise en œuvre**

- Commune de Düdingen

**Clé de répartition du financement**

- Commune de Düdingen
- Agglomération de Fribourg

**Coordination nécessaire**

- Agglomération de Fribourg

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

-

**Mesure référence : -**
**Calendrier**

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2030	2031	2032	2032	2033	2034	2034

**Environnement**

-

**Données quantitatives**

-

# 4NP.06

Mesure reprise : -

**Mise en service d'un bateau sur le lac de Schiffenen**

Coûts : CHF  
120'000

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

Priorité : A



## Objectifs

- Développer un itinéraire lacustre permettant de relier les espaces naturels et de loisirs d'agglomération de la Sarine et des marais de Düdingen / Schiffenen
- Améliorer l'offre touristique en mettant en valeur les atouts culturels et patrimoniaux dans le périmètre de la liaison d'environ 12 km, à cheval entre trois districts : centre médiéval de la Vieille-Ville de Fribourg (Sarine), l'Ermitage de la Madeleine (Singine), le Château de Barberêche (Lac), barrage de Schiffenen (Singine/Lac)
- Sensibiliser la population et les touristes aux qualités paysagères et naturelles dans l'écosystème le long de l'itinéraire

## Opportunité

Conformément au volet Nature et Paysage du PA4, cette mesure vise à affirmer les sites d'intérêt touristique et à les valoriser dans le cadre d'une stratégie paysagère intégrée. Ainsi, la mise en service d'un bateau électrique sur le lac de Schiffenen contribue à structurer l'offre en matière d'activités touristiques et de loisirs en développant un parcours expérimental entre les espaces naturels et de loisirs d'agglomération de la Sarine et des marais de Düdingen / Schiffenen.

Cette mesure vise à développer une nouvelle offre touristique en reliant les principaux sites concentrant une richesse importante de patrimoine historique, culturel et industriel. C'est une manière de valoriser le centre médiéval qui correspond au périmètre du site touristique de la Vieille-Ville de Fribourg ainsi que le périmètre urbain de l'agglomération de Fribourg défini par le PDCant en tant que pôle touristiques cantonal.

Cette mesure permet de constituer une première infrastructure dans l'agglomération dans le domaine du tourisme lacustre. En traversant trois districts du canton de Fribourg, cette mesure offre une liaison par un moyen de transport durable, ludique et innovant.

Cette mesure permettra également de sensibiliser la population aux aspects directement liés aux valeurs naturelles et paysagères.

Par un renforcement des liaisons entre deux espaces naturels et de loisirs à intérêt touristique au sens de la stratégie Nature et Paysage du PA4, cette mesure contribue à valoriser les espaces ouverts qui se trouvent à proximité des zones urbanisées (CE2.2). Cette mesure permet également d'améliorer la qualité du système de transport (CE1) en diversifiant les possibilités de déplacement au sein du territoire de l'agglomération.

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. L'amélioration et la diversification de l'accessibilité des espaces ouverts sis à proximité des territoires urbanisés est ainsi une mesure d'accompagnement à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Fribourg Tourisme et Région
- Düdingen Tourismus

#### Clé de répartition du financement

- Fribourg Tourisme et Région
- Agglomération de Fribourg
- Groupe E

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg
- Groupe E
- Commune de Fribourg
- Commune de Düdingen

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Etude de faisabilité (en annexe)
- Engagements des communes à réaliser les mesures

**Mesure référence** : Indirectement liée à liée à la mesure 4NP.04.01

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2023	2023	2024	2024

#### Environnement

-

#### Données quantitatives

-



# 4NP.07

Mesure reprise : dans la continuité de 3NP.03.00

**Renforcement du lien entre mobilité douce, nature et paysage**

Coûts : CHF  
1'000'000

Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage

Priorité : A



## Objectifs

L'objectif de la présente mesure est de valoriser la qualité paysagère et naturelle des axes de mobilité douce de l'agglomération via l'arborisation, la végétalisation et la mise à disposition de la population de microstructures d'accueil.

La mesure vise à inciter les communes à exécuter des projets de réalisations paysagères permettant de renforcer l'attractivité du réseau de mobilité douce. Ces projets, non identifiés à ce jour, peuvent survenir au gré des opportunités (travaux routiers, assainissement de canalisations, etc). Dans ce cadre, un soutien technique et financier est offert par l'Agglomération aux communes membres.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- Prioritairement, subventionnement de projets paysagers sur les axes forts de mobilité douce et sur les boulevards urbains au sens des stratégies du PA4. Subsidièrement, projets qui s'intègrent dans le cadre de concepts paysagers d'ensemble ou qui proposent l'aménagement de séquences cohérentes de l'espace rue
- Subventionnement du 50% des coûts d'étude et/ou de réalisation à charge de la commune avec un plafond de CHF 100'000 par projet
- Limitation à deux projets par commune
- Subventionnement dans les limites du budget affecté à la mesure

## Opportunité

Au-delà de leur caractère de supports fonctionnels des déplacements, les axes de mobilité douce sont également considérés par les stratégies nature et paysage du PA4 comme des axes structurants d'espaces ouverts. Les liaisons de mobilité douce irriguent les espaces ouverts et sont donc à concevoir comme une partie intégrante du réseau paysager de l'agglomération pour lequel l'amélioration s'opère aussi bien sur l'attractivité des itinéraires que sur les différents sites d'intérêt mis en relation.

La réalisation d'interventions paysagères le long des liaisons de mobilité douce contribue non seulement à rendre les tronçons plus attractifs pour les usagers, mais aussi à la création d'habitats pour la petite faune et la flore permettant de favoriser les espèces cibles. Les axes de mobilité douce sont dans ce sens un levier d'action intéressant pour améliorer la biodiversité et la mise en réseau des milieux au sein du territoire de l'agglomération.

En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, cette mesure s'inscrit dans une perspective de valorisation intégrée de l'espace ouvert en conciliant des valeurs d'usage fonctionnelles et récréatives avec des valeurs paysagères et naturelles. Dans une perspective de nature en ville, la mesure permet également d'augmenter la présence quantitative et qualitative d'espaces végétalisés et/ou favorables à la biodiversité en milieu urbain.

Via une végétalisation et une mise en paysage des axes de déplacement, cette mesure contribue à renforcer l'attractivité du réseau de mobilité douce de l'agglomération (CE1.5). Par une offre en petits espaces de respiration clippés aux voies de communication, cette mesure permet également de valoriser et mettre en lien les espaces ouverts dans la zone urbanisée (CE2.2). La présente mesure contribue à favoriser le report modal (CE1.2) dans le cadre des déplacements à la fois fonctionnels et de loisirs (MOCA1).

### Responsable de la mise en œuvre

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

### Clé de répartition du financement

- Communes membres
- Agglomération de Fribourg

### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

### Prêt à être réalisé et cofinancé

- L'Agglomération de Fribourg et ses communes membres se coordonnent annuellement afin de garantir la mise en œuvre des projets concrets qui répondent aux objectifs de cette mesure

**Mesure référence** : Fortement liée à la mesure 4NP.09

### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

### Environnement

-

### Données quantitatives

-

# 4NP.08

Mesure reprise : dans la continuité de 3NP.01

**Valorisation des parcs urbains**

Coûts : CHF  
8'260'000

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

Priorité : A



## Objectifs

- Améliorer l'aménagement des parcs urbains en renforçant la qualité de séjour et le confort pour les usagers
- Augmenter la valeur naturelle et la biodiversité des parcs urbains
- Valoriser les perméabilités et les connectivités entre les parcs urbains et les axes forts de mobilité douce
- Assainir l'étang du parc du Jura (4NP.01A)
- Réaménager le secteur ouest du parc urbain de Cormanon par la valorisation d'une place arborée et d'une place minérale (4NP.01B)

## Opportunité

La mesure 3NP.01 du PA3 a débouché sur la planification du projet des Grand-Places qui se réalisera à l'horizon A PA3. Elle a également permis de mener l'étude de base "Etude réseau espaces verts" qui dresse un diagnostic exhaustif de l'aménagement des parcs urbains de l'Agglomération et formule les principes inscrits dans la stratégie NP4. Deux projets concrets de valorisation de parcs urbains, suffisamment aboutit pour être inscrits à l'horizon A du PA4, alimentent et renforcent la mise en œuvre de la stratégie NP4.

Le présent paquet de mesures regroupe les projets concrets suivants :

- 4NP.08A – Réaménagement du parc du Jura (Fribourg) – CHF 7'650'000
- 4NP.08B – Valorisation de la place arborée et de la place minérale à Cormanon (Villars-sur-Glâne) – CHF 610'000

Cette mesure s'inscrit dans une perspective de valorisation intégrée de la polyvalence des espaces ouverts en conciliant des valeurs d'usage fonctionnelles et récréatives avec des valeurs paysagères et naturelles. Dans une perspective de nature en ville, elle permet également d'augmenter la présence quantitative et qualitative d'espaces végétalisés et de points d'eau en milieu urbain dense.

Plus particulièrement, le réaménagement du parc du Jura en Ville de Fribourg prévoit un décroisement des différents sous-espaces afin d'améliorer l'accessibilité du parc par la population, d'augmenter la qualité d'accueil et de confort pour les usagers, de renforcer la biodiversité ainsi que d'assainir le plan d'eau de l'étang du Jura. Le projet de place arborée et de place minérale à Villars-sur-Glâne permet d'offrir une nouvelle « porte d'entrée » sur la frange ouest du parc urbain de Cormanon en proposant une végétalisation et une qualité d'accueil accrues via l'aménagement d'un espace paysagé greffé à la TransAgglo qui traverse le secteur.

Par une amélioration ponctuelle et ciblée de la qualité d'accueil et de la valeur naturelle du réseau des parcs urbains de l'agglomération, cette mesure contribue à valoriser les espaces ouverts dans la zone urbanisée (CE2.2). Par leur interdépendance et proximité directe au réseau TransAgglo, la valorisation des parcs urbains du Jura et de Cormanon contribue également à renforcer l'attractivité de la mobilité douce (CE1.5). De plus, l'assainissement des eaux de l'étang du Jura permettra, à terme, de réduire les atteintes à l'environnement (CE4). Une offre en espaces ouverts de qualité est une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5). Aussi, la promotion d'un réseau MD attractif et agrémenté d'espaces verts de qualité permet, de manière générale, de promouvoir une mobilité durable et non-motorisée (MOCA1).

### Responsable de la mise en œuvre

- Commune de Fribourg (4NP.08A)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.08B)

### Clé de répartition du financement

- Commune de Fribourg (4NP.08A)
- Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.08B)
- Agglomération de Fribourg

### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg (ensemble des projets)
- Etat de Fribourg (ensemble des projets)

### Prêt à être réalisé et cofinancé

- Engagements des communes à réaliser les mesures

Mesure référence : -

### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	2020	2021	2023	2024	2024	2024	2025

### Environnement

-

### Données quantitatives

-

# 4NP.09

**Sensibilisation à la nature en ville**

Coûts: CHF 150'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération  
Nature et paysage**

Priorité: A



## Objectif et conditions

- Sensibiliser les élus et techniciens communaux et la population à des problématiques d'actualité en matière de gestion durable des espaces ouverts sis en milieu urbain
- Renforcer quantitativement la présence de la nature en milieu urbain et améliorer sa qualité

## Description

À l'intérieur des tissus bâtis de l'Agglomération, les espaces verts se résument encore souvent à des surfaces résiduelles peu attrayantes pour les citoyens, la faune et la flore. Ces espaces sont également souvent traités et gérés de manière intensive, n'accordant que peu de place à la nature. Le stress anthropique (pollution lumineuse, bruit, etc.) et climatique (hausse des précipitations extrêmes, augmentation des situations d'îlot de chaleur, etc.) menace également de plus en plus la nature urbaine.

Conformément aux principes de la stratégie NP5, le renforcement de la présence quantitative et qualitative de la nature en ville apparaît aujourd'hui incontournable en vue de co-construire des territoires résilients et capables de s'adapter aux prévisions climatiques.

À l'échelle de l'agglomération, les nouveaux projets urbanistiques ainsi que de nouvelles pratiques de gestion adoptées par les collectivités publiques tendent progressivement à une meilleure prise en compte des enjeux liés à la problématique de la nature en ville. Via la présente mesure, l'Agglomération souhaite contribuer à renforcer et à accélérer cette tendance positive par une série d'actions concrètes de sensibilisation.

Cet objectif sera atteint en mettant en place un processus d'échange avec les élus, les techniciens et la population des communes membres sous des formes variées (ateliers de travail, conférences-débats permettant la transmission de bonnes pratiques, journées de formation, présentations d'études de cas et de projets pilotes, publication d'un guide de bonnes pratiques). Les thématiques suivantes guideront notamment ces échanges :

- Planification et gestion des plantations en milieu urbain
- Valorisation et mise en réseau d'espaces résiduels
- Gestion des surfaces herbeuses favorables à la biodiversité : entretien extensif des espaces et interventions contre les néophytes envahissantes
- Mitigation de la pollution lumineuse

Par le prisme d'une sensibilisation active fondée sur des actions concrètes et pragmatiques, cette mesure contribue à promouvoir la mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée (CE2.2). En fournissant des outils théoriques et pratiques ciblés, cette mesure permet aux élus et techniciens ainsi qu'à la population des communes membres d'acquérir des savoir-faire permettant de réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources (CE4).

Une offre en espaces ouverts de qualité joue un rôle majeur dans la viabilité du processus de développement vers l'intérieur. Un renforcement de la présence de la nature en milieu urbain par une approche alliant quantité et qualité est ainsi une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

#### **Eligibles au subventionnement**

-

*Mesure mise en oeuvre par l'Agglomération*

#### **Dossier de demande de subvention**

-

*Mesure mise en oeuvre par l'Agglomération*

#### **Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

# 4NP.10

Mesure reprise : dans la continuité de 3NP.15

**Un arbre pour votre enfant**

Coûts : CHF 80'000

Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage

Priorité : A



## Objectifs

L'objectif de la présente mesure est d'encourager la plantation d'arbres majeurs et indigènes au sein du territoire densément bâti, par la plantation d'arbres symbolisant les naissances de l'année écoulée. Cette mesure vise également à sensibiliser la population sur l'importance de l'arborisation en milieu urbain et à favoriser l'appropriation collective des espaces ouverts. Dans ce sens, l'Agglomération souhaite offrir un soutien technique et financier aux communes membres pour mettre en œuvre ces plantations.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- Subventionnement du 50 % des coûts de l'arbre et de plantation à charge de la commune avec un plafond de CHF 1'000 lorsque la commune opte pour la plantation d'un arbre majeur représentant l'ensemble des naissances de l'année écoulée, respectivement de CHF 100 par arbre lorsque la commune opte pour la plantation d'un arbre par enfant né durant l'année écoulée
- Utilisation de la signalétique mise à disposition par l'Agglomération (totem d'informations de la mesure)
- Organisation d'un événement autour de la plantation et invitation des familles qui ont accueilli un/des enfants dans l'année écoulée
- Choix judicieux du lieu de plantation (accessible au public, lieu symbolique, etc.)
- Les communes s'engagent à participer sur plusieurs années consécutives et chaque commune peut participer une fois par année

## Opportunité

Au sein des territoires urbanisés, le renforcement de la présence du végétal apparaît aujourd'hui incontournable pour s'adapter aux prévisions climatiques et pour le bien être de la population. Cette mesure poursuit la mesure 3NP.15 Action : un arbre - un enfant du PA3 qui, mise en œuvre depuis 2019 rencontre un succès important auprès des communes et des familles.

La mesure encourage les communes à réaliser une plantation symbolisant la naissance des enfants de l'année écoulée. Les communes ont le choix de planter un arbre majeur pour l'ensemble des naissances ou de planter un arbre par naissance. Un événement à destination des familles est organisé autour de la plantation afin de communiquer sur la démarche et de sensibiliser la population. Une signalétique spécifique (totem) est à installer lors de la plantation.

Cette mesure répond aux besoins d'action de promotion quantitative et qualitative d'espaces végétalisés à toutes les échelles de l'agglomération. En application des stratégies Nature et Paysage du PA4, la présente mesure s'inscrit dans la volonté de renforcer l'attractivité des espaces ouverts de proximité sis en milieu urbain en agissant sur leur qualité paysagère. Dans une perspective de nature en ville, cette mesure contribue également à contrer l'effet d'« îlot de chaleur ».

Par la végétalisation de l'espace urbain, cette mesure vise à favoriser l'appropriation collective des espaces ouverts urbains et contribue à la mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée (CE2.2). Par sa fonction symbolique, cette mesure permet de créer un but de promenade ou un lieu de rassemblement, mettant en valeur les espaces ouverts de proximité (CE4.3).

Le travail de végétalisation s'intègre dans une stratégie Nature et Paysage plus large qui aura un rôle important à jouer dans la viabilité du processus de densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

### Responsable de la mise en œuvre

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düringen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

### Clé de répartition du financement

- Communes membres
- Agglomération de Fribourg

### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

### Prêt à être réalisé et cofinancé

- L'Agglomération de Fribourg et ses communes membres se coordonnent annuellement afin de garantir la mise en œuvre des projets concrets qui répondent aux objectifs de cette mesure

**Mesure référence** : Fortement liée à la mesure 4NP.09

### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

### Environnement

-

### Données quantitatives

-



# 4NP.11

Mesure reprise : -

**Qualification et mise en réseau d'espaces résiduels**

Coûts : CHF  
1'000'000

**Paquet de mesures sans demande de contribution forfaitaire  
Nature et paysage**

Priorité : A



## Objectifs

L'objectif de la présente mesure est d'améliorer les qualités écosystémiques et d'accueil de la population à l'intérieur des tissus et/ou des franges bâties de l'agglomération par une valorisation des espaces dit « résiduels ». La mesure vise à inciter les communes à réaliser des projets permettant de renforcer l'attractivité naturelle et paysagère de l'agglomération. Dans le cadre de ces projets, non identifiés à ce jour, un soutien technique et financier est offert par l'Agglomération aux communes membres.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- Subventionnement des projets présentant un concept d'aménagement paysager d'ensemble cohérent et appliqué à plusieurs espaces
- Subventionnement de 50% des coûts d'étude et/ou de réalisation à charge de la commune avec un plafond de CHF 100'000
- Limitation à deux projets par commune
- Subventionnement dans les limites du budget affecté à la mesure

## Opportunité

Au sein des zones à bâtir ou des domaines publics, de nombreux espaces ouverts sans fonction précise existent comme par exemple les surfaces bordant les chemins, les routes ou les îlots de circulation. Ces éléments se résument souvent à des surfaces imperméables sans valeur écosystémique ni de séjour. Ils sont ainsi peu attrayants pour la faune, la flore ou encore la population. Ces espaces, qu'il est possible de qualifier de « résiduels » au sens de la présente mesure, offrent des potentiels de valorisation naturelle et paysagère particulièrement importants et intéressants s'ils répondent à un concept d'aménagement paysager cohérent.

Dans le contexte actuel de changement climatique, le manque d'une infrastructure verte, forte et de qualité à l'intérieur des tissus bâtis de l'agglomération constitue un risque du point de vue de l'aménagement du territoire (incapacité à retenir les eaux pluviales, augmentation des situations d'îlot de chaleur, etc.). Par une valorisation ciblée et une mise en réseau des espaces résiduels, il est possible de renforcer et de relayer l'infrastructure verte au sein des tissus bâtis de l'agglomération et de créer de nouveaux biotopes servant de refuge à une multitude d'espèces. En convertissant les espaces résiduels, il est également possible d'augmenter l'attractivité des paysages urbains pour l'homme.

En application des stratégies Nature et Paysage du PA4 cette mesure s'inscrit dans une perspective de valorisation intégrée des espaces ouverts en conciliant des valeurs d'usage fonctionnelles et récréatives avec des valeurs paysagères et naturelles. Dans une perspective de nature en ville, la mesure permet également d'augmenter la présence quantitative et qualitative d'espaces végétalisés et/ou favorables à la biodiversité en milieu urbain dense.

Les objectifs de la présente mesure peuvent être atteints par la mise à contribution de dispositifs paysagers simples et peu coûteux, comme l'aménagement de microstructures végétales bénéfiques aux espèces cibles, la suppression de clôtures, le déploiement de mobilier urbain ou encore l'installation de pierriers ou d'hôtels à insectes.

Par une amélioration ciblée et une mise en réseau des surfaces résiduelles sises à l'intérieur des tissus bâtis, cette mesure contribue à valoriser les espaces ouverts dans la zone urbanisée (CE2.2). De plus, en réduisant les surfaces imperméables et en augmentant la valeur écologique et environnementale des espaces ouverts via l'implantation de nouveaux éléments végétaux, cette mesure contribue à capter les polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre (CE4.1) ainsi qu'à réduire les nuisances sonores (CE4.2) en milieu urbain.

De manière générale, la mesure contribue également à enrichir l'attractivité des paysages urbains pour l'homme. Dans ce sens, une offre en espaces ouverts de qualité est une mesure d'accompagnement essentielle à la densification de la zone à bâtir promue par le PA4 (MOCA5).

#### Responsable de la mise en œuvre

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

#### Clé de répartition du financement

- Communes membres
- Agglomération de Fribourg

#### Coordination nécessaire

- Agglomération de Fribourg

#### Prêt à être réalisé et cofinancé

- L'Agglomération de Fribourg et ses communes membres se coordonnent annuellement afin de garantir la mise en œuvre des projets concrets qui répondent aux objectifs de cette mesure

**Mesure référence** : Fortement liée à la mesure 4NP.09

#### Calendrier

SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50
Année	-	-	-	-	-	-	-

#### Environnement

-

#### Données quantitatives

-

# 4NP.12

**Participation dans les projets nature et paysage**

Coûts: CHF 125'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Nature et paysage**

Priorité: A



## Objectif et conditions

L'objectif de la présente mesure est de promouvoir les démarches participatives dans les projets du domaine nature et paysage. Dans ce sens, un soutien technique et financier est offert par l'Agglomération pour intégrer des démarches participatives dans les projets portés par les communes membres qui s'inscrivent dans l'esprit général des stratégies du volet nature et paysage du PA4.

Le soutien de l'Agglomération se présente et se conditionne de la manière suivante :

- subventionnement des coûts de la démarche participative à charge de la commune avec un plafond de CHF 25'000
- limitation à deux démarches participatives par commune
- subventionnement dans les limites du budget affecté à la mesure
- intégration de l'Agglomération au suivi du processus

## Description

Les démarches participatives offrent une opportunité de renforcer la pertinence, le sens et l'acceptation des projets d'aménagement du territoire en général et des projets en matière de nature et paysage en particulier. Les projets en matière de nature et paysage permettent en effet de façonner de manière sensible l'espace ouvert en enrichissant les territoires urbains par un apport quantitatif et qualitatif d'éléments naturels et par un accroissement de la biodiversité. Les projets en matière de nature et paysage, par leur impact sur l'espace public et leur caractère rassembleur, se prêtent ainsi particulièrement bien aux démarches participatives. En réponse à un besoin d'action identifié par le volet nature et paysage du PA4, les processus participatifs offrent également l'opportunité de sensibiliser la population aux différents milieux qui l'entoure et à leur préservation (ainsi qu'à des problématiques d'actualité telles que la biodiversité, le changement climatique ou la nature en ville).

Via la présente mesure, l'Agglomération souhaite mettre à profit de ses communes son expertise récente en matière de démarches participatives intégrées à des projets du domaine nature et paysage (façonnée dans le cadre de projets soutenus par l'Agglomération comme Fribourg (ou)vert, Freiraum Freiburg, etc.).

**Eligibles au subventionnement**

- Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne

**Dossier de demande de subvention**

- Descriptif de la démarche et/ou cahier des charges lorsque disponible
- Période de réalisation
- Coûts du projet

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement

# Catalogue des mesures

- 01 Localisation cartographique  
des mesures
- 02 Fiches urbanisation
- 03 Fiches mobilité
- 04 Fiches nature et paysage
- 05 Fiches énergie**
- 06 Tableaux synoptiques des mesures  
(générations antérieures et actuelle)



# 4E.01

## Création d'une commission de l'énergie

Coûts: CHF -

Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Energie

Priorité: A



### Objectif et conditions

- Disposer d'une structure permettant de soutenir et conseiller les communes dans leurs choix énergétiques en profitant des expériences déjà acquises au sein de l'Agglomération
- Favoriser l'échange d'informations en matière énergétique au sein de l'Agglomération

### Description

Les ressources des communes sont limitées et les informations sont peu échangées. La création d'une structure d'échange entre les communes membres permet de gagner en efficacité grâce à cet échange d'informations et à un dialogue régulier d'environ trois à quatre fois par année. La mise en commun garantit également une coordination à l'échelle régionale.

Cette commission peut, avec le soutien d'experts, permettre aux communes d'obtenir un conseil sur les mesures afin d'uniformiser leur plan d'aménagements locaux et/ou leur règlement communal d'urbanisme visant à régir notamment :

- La politique de rénovation des bâtiments
- Une restriction plus forte du recours aux énergies fossiles
- Le développement de chauffages à distance
- La coordination de développement de l'exploitation photovoltaïque

Ces actions ont des effets positifs sur le CE4 en réduisant les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources. Les bonnes pratiques déjà présentes dans certaines communes peuvent être reprises et de nouvelles idées pour une utilisation rationnelle de l'énergie pourront être discutées et implémentées.

**Eligibles au subventionnement**

-

*Mesure mise en oeuvre par l'Agglomération***Dossier de demande de subvention**

-

*Mesure mise en oeuvre par l'Agglomération***Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg



# 4E.02

Mesure reprise : -

## Suivi de la planification énergétique

Coûts : CHF 40'000

Etude : prestation assumée par l'Agglomération Energie

Priorité : A



### Objectifs

- Disposer de données actualisées pour vérifier l'atteinte des objectifs énergétiques définis dans le cadre du plan régional des énergies et du PA4
- Disposer de données fiables comme base de discussion pour la commission de l'énergie

### Opportunité

L'ajustement des actions en matière énergétique nécessite un suivi périodique régulier avec la récolte et le suivi de ces données pour disposer de bases objectives nécessaires à l'évaluation des objectifs et au pilotage de la planification des actions.

Ce recensement des données permet une actualisation régulière du plan régional des énergies de l'Agglomération. Ce plan régional des énergies a servi de base pour les aspects énergétiques du PA4 et les versions actualisées serviront de base pour les projets d'agglomération suivants.

Ce suivi permet une amélioration du CE4 pour réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources en ayant une vue d'ensemble actualisée permettant une action ciblée.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> • Agglomération de Fribourg	<b>Clé de répartition du financement</b> • Agglomération de Fribourg																
<b>Coordination nécessaire</b> • Communes membres																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> • Plan régional des énergies	<b>Mesure référence :</b> -																
<b>Calendrier</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SIA</th> <th>10</th> <th>20</th> <th>30</th> <th>Crédit</th> <th>Permis</th> <th>40</th> <th>50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	-	-	-	-	-	-	-										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mesure permet le suivi de la situation énergétique et des améliorations par des actions ciblées sur la base des données récoltées</li> <li>• La mesure permet la poursuite des objectifs fixés dans la stratégie énergétique 2050 et dans la loi cantonale sur l'énergie</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> Les données sont actualisées tous les quatre ans permettant une coordination entre la mise à jour du plan régional des énergie et sa coordination avec le projet d'agglomération.																	

# 4E.03

Mesure reprise : -

**Création d'une boîte à outils énergétique pour les communes**

Coûts : CHF 40'000

**Etude : prestation assumée par l'Agglomération Energie**

Priorité : A



## Objectifs

- Mettre à disposition des communes de l'Agglomération des outils et des éléments réglementaires
- Modifier les règlements communaux (RCU) à l'aide des éléments mis à disposition pour l'adaptation de la politique énergétique

## Opportunité

Il est parfois difficile de décider de l'introduction de mesures légales pour influencer la politique énergétique. Souvent, l'incertitude par rapport aux effets positifs ou négatifs des mesures envisagées est un frein. La discussion, les retours d'expériences et la mise en commun dans le cadre de la commission de l'énergie ainsi que la mise à disposition d'outils ayant fait leurs preuves, permettront de franchir le pas.

La boîte à outil se matérialise sous la forme d'un catalogue de modèle de mesures dont les communes peuvent bénéficier. Il comprend une proposition de texte pouvant être reprise dans les RCU ainsi que les procédures pour une introduction en bonne et due forme. Lorsque cela est possible la proposition est accompagnée d'un retour d'expérience des communes ayant déjà introduit la mesure sur leur territoire.

Cette mesure influence positivement le CE4 pour réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources en facilitant les modifications réglementaires des communes avec des éléments ayant fait leurs preuves. Les applications pratiques se situent par exemple dans l'aide à la mise en œuvre d'une politique exemplaire pour les bâtiments communaux, la mise en œuvre d'obligations en matière énergétique, les encouragements à la rénovation et à l'assainissement des bâtiments ou encore à la promotion d'installations photovoltaïques.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> <li>• Communes membres</li> </ul>	<b>Clé de répartition du financement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomération de Fribourg</li> </ul>																
<b>Coordination nécessaire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communes membres</li> </ul>																	
<b>Prêt à être réalisé et cofinancé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan régional des énergies</li> </ul>	<b>Mesure référence :</b> -																
<b>Calendrier</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">SIA</th> <th style="text-align: center;">10</th> <th style="text-align: center;">20</th> <th style="text-align: center;">30</th> <th style="text-align: center;">Crédit</th> <th style="text-align: center;">Permis</th> <th style="text-align: center;">40</th> <th style="text-align: center;">50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Année</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </tbody> </table>		SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50	Année	-	-	-	-	-	-	-
SIA	10	20	30	Crédit	Permis	40	50										
Année	-	-	-	-	-	-	-										
<b>Environnement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La modification des règlements communaux a un effet direct sur les éléments énergétiques visés par les articles modifiés</li> <li>• La mesure permet la poursuite des objectifs fixés dans la stratégie énergétique 2050 et la loi cantonale sur l'énergie</li> </ul>																	
<b>Données quantitatives</b> <p>-</p>																	

# 4E.04

**Prix à l'énergie**

Coûts: CHF 10'000

**Promotion : Prestation assumée par l'Agglomération Energie**

Priorité: A



## Objectif et conditions

- Remettre un prix pour une initiative ou une réalisation concrète en matière d'énergie à des acteurs publics ou privés
- Rendre la thématique de l'énergie visible et concrète
- Sensibiliser aux questions d'économie et d'efficacité énergétique

## Description

La question de la consommation et de la production d'énergie est un élément déterminant à la protection de l'environnement. De nombreuses initiatives ou réalisations passent inaperçues alors qu'elles ont le potentiel d'inspirer d'autres projets ou d'exposer des possibilités inexploitées.

L'organisation d'un concours tous les deux ans permet de valoriser les réalisations effectuées par la remise d'un prix et d'encourager de nouvelles par la sensibilisation créée grâce à la visibilité obtenue.

La remise d'un prix à l'énergie permet une action positive sur le CE4 pour réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources en mettant en avant des exemples positifs et en sensibilisant la population et les communes aux réalisations énergétiques.

**Eligibles au subventionnement**

- Communes membres de l'Agglomération
- Entreprises ou particuliers établis dans l'Agglomération de Fribourg

**Dossier de demande de subvention**

-

Un dossier de demande de subvention contenant un descriptif technique du projet, les impacts et les bénéfices de l'installation, l'origine du projet et la réalisation, un contrôle d'efficacité, les éléments financiers ainsi que des photographies ou éléments illustratifs sera déposé par les participants au concours lors de son organisation. Les modalités et détails exacts seront communiqués lors de chaque édition.

La commission énergie de l'Agglomération fait office de jury et analysera les projets soumis pour décerner le prix à l'énergie de l'Agglomération de Fribourg.

**Prêt à être réalisé et cofinancé**

- Directive de subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg

# Catalogue des mesures

- 01 Localisation cartographique  
des mesures
- 02 Fiches urbanisation
- 03 Fiches mobilité
- 04 Fiches nature et paysage
- 05 Fiches énergie
- 06 Tableaux synoptiques des mesures  
(générations antérieures et actuelle)**





Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût
Mesures des planifications supérieures	4M.01.01	Route de liaison Marly - Matran	Etat de Fribourg	-
	4M.01.02	Pont sur la Gérine, accès Marly Innovation Center (MIC) - Ancienne-Papeterie	Etat de Fribourg	-
	4M.01.03	Route de liaison Birch - Luggiwil	OFROU	-
	4M.01.04	Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-nord	OFROU	-
	4M.01.05	Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-Sud/Centre	OFROU	-
	4M.01.06	Réaménagement de la jonction autoroutière de Matran	OFROU	-
	4M.04.01	Nouvelle halte ferroviaire du plateau d'Agy	CFF	-
	4M.07.04	Franchissement MD du Lavapesson et de l'A12	OFROU	-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Urbanisation	4U.01	Monitoring du territoire	Agglomération de Fribourg	200'000		-
	4U.02	Coordination du développement par axe fonctionnel	Agglomération de Fribourg	60'000		-
	4U.03	Sensibilisation au développement vers l'intérieur	Agglomération de Fribourg	175'000		-
	4U.04	Qualité urbaine: Commission qualité	Agglomération de Fribourg	15'000		-
	4U.05	Sites stratégiques d'agglomération: appui aux procédures qualifiées	Communes de Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Villars-sur-Glâne	900'000		-
	4U.06	Etudes de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny	Etat de Fribourg	2'350'000		-
	4U.06A	Chamblieux-Bertigny - Etude paysagère	Etat de Fribourg		750'000	-
	4U.06B	Chamblieux-Bertigny - Pôle Jura-Chassotte	Etat de Fribourg		750'000	-
	4U.06C	Chamblieux-Bertigny - Pôle Santé Activités	Etat de Fribourg		850'000	-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Mobilité, gestion du trafic	4M.01.07	Aménagement de gestion d'accès (court terme)	Etat de Fribourg	1'660'000		4M.01.01
	4M.01.07A	Aménagement d'une gestion d'accès des routes Glâne / Condoz	Etat de Fribourg	0	1'660'000	4M.01.01

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Mobilité, transports publics	4M.05.01	Aménagement définitif (chaussée et quai) des arrêts pour l'extension du réseau TP urbain dans l'agglomération	Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg (4M.05.01A), Commune de Düdingen, Etat de Fribourg (4M.05.01B), Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg (4M.05.01C), Commune de Marly (4M.05.01D)	9'930'000		-
	4M.05.01A	Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain dans l'Agglomération (excepté Düdingen, tangentielle ouest et Marly nord))	Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg		3'030'000	-
	4M.05.01B	Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain à Düdingen	Commune de Düdingen, Etat de Fribourg		2'700'000	-
	4M.05.01C	Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain (nouvelle ligne tangentielle ouest)	Communes de Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly et Villars-sur-Glâne, Etat de Fribourg		2'940'000	-
	4M.05.01D	Aménagement définitif (chaussée, quai et abri) des arrêts du réseau TP urbain (Ligne haut de Marly)	Commune de Marly		1'260'000	-
	4M.05.02	Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	Commune de Marly (4M.05.02A), Commune de Givisiez (4M.05.02B)	840'000		4M.01.05
	4M.05.02A	Aménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP à Marly (chemin du Chêne et rebroussement)	Commune de Marly		240'000	-
	4M.05.02B	Aménagement de la route d'Alcantara en faveur des TP	Commune de Givisiez		600'000	4M.01.05
	4M.05.03	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène	TPF	32'200'000		-
	4M.05.04	Modifications à apporter au G7 pour la transition vers l'hydrogène	TPF	8'500'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Mobilité, mobilité douce	4M.06.01	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)	Commune d'Avry	7'000'000		-
	4M.06.02	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (Tunnelstrasse - Zelg -Garmiswil - Balliswil - Grandfeybrücke)	Commune de Düdingen (4M.06.02A), Commune de Düdingen (4M.06.02B), Commune de Düdingen (4M.06.02C)	9'633'000		-
	4M.06.02A	Aménagement de la TransAgglo Tunnelstrasse-Zelg	Commune de Düdingen		4'118'000	-
	4M.06.02B	Aménagement de la TransAgglo Zelg - Garmiswil	Commune de Düdingen		2'753'000	-
	4M.06.02C	Aménagement de la TransAgglo Baliswil - Grandfeybrücke	Commune de Düdingen		2'762'000	-
	4M.06.03	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (Villars-sur-Glâne, Fribourg)	Ville de Fribourg (4M.06.03A), Commune de Villars-sur-Glâne (4M.06.03B), Ville de Fribourg (4M.06.03C)	4'330'000		-
	4M.06.03A	Aménagement de la TransAgglo sur la route de Beaumont	Ville de Fribourg		1'100'000	-
	4M.06.03B	Aménagement de la TransAgglo entre la route du Coulat et la route du Centre sportif	Commune de Villars-sur-Glâne		890'000	-
	4M.06.03C	Compléments à l'aménagement de la TransAgglo Midi - Affry - Europe	Ville de Fribourg		2'340'000	-
	4M.06.04	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)	Commune de Marly	5'335'000		-
	4M.06.05	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Givisiez - Belfaux)	Commune de Givisiez (4M.06.05A), Commune de Belfaux (4M.06.05B)	5'377'980		-
	4M.06.05A	Aménagement de la TransAgglo sur la routes de Belfaux et du Tir-Fédéral	Commune de Givisiez		2'831'940	-
	4M.06.05B	Aménagement de la TransAgglo sur la route de Fribourg	Commune de Belfaux		2'546'040	-
	4M.06.06	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf ( Givisiez - Corminboeuf)	Commune de Givisiez (4M.06.06A), Etat de Fribourg (4M.06.06B), Commune de Givisiez (4M.06.06C), Commune de Corminboeuf (4M.06.06D)	3'700'710		-
	4M.06.06A	Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Taconnets)	Commune de Givisiez		188'490	-
	4M.06.06B	Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Etat de Fribourg)	Etat de Fribourg		1'084'700	-
	4M.06.06C	Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Jo-Siffert - Givisiez)	Commune de Givisiez		1'547'520	-
	4M.06.06D	Aménagement de la TransAgglo Marly - Corminboeuf (Corminboeuf)	Commune de Corminboeuf		880'000	-
	4M.06.08	Aménagement du réseau principal d'agglomération (court terme)	Etat de Fribourg (4M.06.08A), Etat de Fribourg (4M.06.08B), Etat de Fribourg (4M.06.08C), Etat de Fribourg (4M.06.08D), Gemeinde Düdingen (4M.06.08E)	5'558'000		-
	4M.06.08A	Aménagement en faveur des cycles, route de Cormanon (mesure 2210-1a, PSV)	Etat de Fribourg		600'000	-
	4M.06.08B	Aménagement en faveur des cycles, route des Préalpes (mesure 3150-1a, PSV)	Etat de Fribourg		500'000	-
	4M.06.08C	Aménagement en faveur des cycles, route de la Glâne (Fribourg)	Etat de Fribourg		684'000	-
	4M.06.08D	Aménagement en faveur des cycles, route de la Glâne (Villars-sur-Glâne)	Etat de Fribourg		824'000	-

Mesures priorité A - Mobilité, mobilité douce	4M.06.08E	Sanierung Heitiwilstrasse	Gemeinde Düringen		2'950'000	-
	4M.07.01	Création de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (court terme)	Commune de Matran (4M.07.01A), Commune de Matran (4M.07.01B), Commune de Granges-Paccot (4M.07.01C), Gemeinde Düringen (4M.07.01D), Ville de Fribourg (4M.07.01E)	2'305'000		-
	4M.07.01A	Rabattement sur la TransAgglo, pour la partie est de Matran	Commune de Matran		825'000	-
	4M.07.01B	Rabattement sur la TransAgglo, pour la partie ouest de Matran	Commune de Matran		150'000	-
	4M.07.01C	Rabattement sur la future halte d'Agy, pour le quartier du Coteau	Commune de Granges-Paccot		100'000	-
	4M.07.01D	Rabattement sur la gare de Düringen du générateur de trafic Bad Bonn	Gemeinde Düringen		930'000	-
	4M.07.01E	Rabattement sur le réseau principale du générateur de trafic de la Motta	Ville de Fribourg		300'000	-
	4M.07.03	Sécurisation des carrefours de la TransAgglo	Etat de Fribourg (4M.07.03A), Ville de Fribourg (4M.07.03B)	160'000		-
	4M.07.03A	Sécurisation de la TransAgglo au carrefour avec la rue de Morat	Etat de Fribourg		150'000	-
	4M.07.03B	Sécurisation de la TransAgglo au carrefour avec l'avenue du Général-Guisan	Ville de Fribourg		10'000	-
	4M.07.05	Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (court terme)	Commune de Givisiez (4M.07.05A)	1'300'000		-
	4M.07.05A	Elargissement de la passerelle de mobilité douce enjambant la semi-autoroute (Givisiez)	Commune de Givisiez		1'300'000	-
	4M.07.07	Système de vélos en libre-service (VLS) performant	Service de vélos en libre-service	160'050		-
	4M.10.01	Analyse des besoins en stationnement vélo	Agglomération de Fribourg	40'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Mobilité, plateformes multimodales	4M.08.01	Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	Etat de Fribourg, Agglomération de Fribourg, TPF, Communes de Fribourg et Granges-Paccot	9'000'000		4M.04.01
	4M.08.03	Aménagement de P+R d'agglomération provisoires à court terme	Communes de Granges-Paccot et de Villars-sur-Glâne	200'000		-
	4M.08.03A	Aménagement d'une extension provisoire au P+R d'agglomération existant (P+R La Grange) à proximité de la gare de Villars-sur-Glâne	Commune de Villars-sur-Glâne		100'000	-
	4M.08.03B	Aménagement d'un P+R d'agglomération provisoire au sein du parking extérieur du centre commercial Fribourg-Sud	Commune de Villars-sur-Glâne		50'000	-
	4M.08.03C	Aménagement d'un P+R d'agglomération provisoire au sein du parking de Forum-Fribourg.	Commune de Granges-Paccot		50'000	-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Mobilité, valorisation / sécurisation de l'espace routier	4M.02.01	Requalification des axes d'entrée (court terme)	Commune de Belfaux, Etat de Fribourg (4M.02.01A), Etat de Fribourg (4M.02.01B), Commune de Givisiez (4M.02.01C), Commune de Corminboeuf (4M.02.01D)	10'632'050		-
	4M.02.01A	Requalification de la route de la Rosière	Commune de Belfaux, Etat de Fribourg		1'429'000	-
	4M.02.01B	Requalification de la route Jo Siffert (Etat de Fribourg), avant 2024	Etat de Fribourg		3'334'000	-
	4M.02.01C	Requalification de la route Jo Siffert (Commune de Givisiez)	Commune de Givisiez		3'842'050	-
	4M.02.01D	Requalification de la route Jo Siffert (Commune de Corminboeuf)	Commune de Corminboeuf		2'027'000	-
	4M.09.02	Aménagement de centralités / traversées (court terme)	Commune de Givisiez, Transports publics fribourgeois (4M.09.02A), Ville de Fribourg (4M.09.02B)	4'835'214		-
	4M.09.02A	Réaménagement de la route des Tacconnets	Commune de Givisiez, Transports publics fribourgeois		1'010'214	-
	4M.09.02B	Réaménagement de la rue de l'Hôpital	Ville de Fribourg		3'825'000	-
	4M.11.01	Assainissement des points noirs du réseau routier	Etat de Fribourg, commune d'agglomération	1'000'000		-
	4M.11.02	Soutien aux services de promotion / d'accompagnement à la mobilité douce sur le chemin de l'école	Les services organisant la mobilité douce sur le chemin de l'école	21'000		-
	4M.11.03	Soutien aux plans de mobilité scolaires	Les communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	200'000		-
	4M.11.04	Assainissement des obstacles à la mobilité douce sur le chemin de l'école	Communes d'agglomération	1'000'000		-
	4M.11.05	Sécurisation d'accès majeurs à l'école	Commune de Granges-Paccot (4M.11.05A), Commune de Granges-Paccot (4M.11.05B), Commune de Matran (4M.11.05C), Commune de Villars-sur-Glâne (4M.11.05D)	4'370'000		-
	4M.11.05A	Requalification de la rte de Chantemerle « inférieure »	Commune de Granges-Paccot		2'250'000	-
	4M.11.05B	Requalification du pont de Chantemerle	Commune de Granges-Paccot		300'000	-
	4M.11.05C	Requalification du sentier de la gare	Commune de Matran		240'000	-
	4M.11.05D	Requalification de la route du Bugnon	Commune de Villars-sur-Glâne		1'580'000	-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Mobilité, mesures axées sur les comportements	4M.12.01	Soutien aux plans de mobilité entreprise	Les entreprises situées sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg	1'800		-
	4M.12.02	Soutien complémentaire à l'abonnement "JobAbo"	Les entreprises situées sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg	100'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Mobilité, logistique urbaine	4M.13.01	Création d'un forum logistique	Agglomération de Fribourg	5'000		-
	4M.13.02	Elaboration d'un concept logistique global pour l'agglomération fribourgeoise	Agglomération de Fribourg	200'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Mobilité, logistique urbaine	4M.13.01	Création d'un forum logistique	Agglomération de Fribourg	5'000		-
	4M.13.02	Elaboration d'un concept logistique global pour l'agglomération fribourgeoise	Agglomération de Fribourg	200'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Nature & Paysage	4NP.01.01	Revitalisation de cours d'eau et berges (court terme)	Commune de Avry (4NP.01.01A), Commune de Belfaux (4NP.01.01B), Commune de Marly (4NP.01.01C), Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.01.01D), Commune de Fribourg (4NP.01.01E)	21'965'000		-
	4NP.01.01A	Revitalisation de la plaine de Seedorf	Communes d'Avry		3'200'000	-
	4NP.01.01B	Revitalisation des berges de la Sonnaz	Commune de Belfaux		20'000	-
	4NP.01.01C	Revitalisation de la Gérine	Commune de Marly		12'100'000	-
	4NP.01.01D	Revitalisation du ruisseau de l'Ile	Commune de Villars-sur-Glâne		1'020'000	-
	4NP.01.01E	Revitalisation du cours d'eau et des berges de la Sarine	Commune de Fribourg		5'625'000	-
	4NP.02	Etudes visant à améliorer la biodiversité au sein des espaces naturels	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	35'000		-
	4NP.03	Amélioration de la biodiversité au sein des espaces naturels	Commune de Düdingen (4NP.03A), Commune d'Avry (4NP.03B)	137'000		-
	4NP.03A	Vernetzungsprojek	Commune de Düdingen		7'000	-
	4NP.03B	Réalisation d'un biotope (Avry)	Commune d'Avry		130'000	-
	4NP.04.01	Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (court terme)	Commune de Belfaux (4NP.04.01A), Commune de Fribourg (4NP.04.01B), Commune de Matran (4NP.04.01C), Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.01D), Communes de Corminboeuf, Givisiez, Villars-sur-Glâne (4NP.04.01E)	5'725'000		-
	4NP.04.01A	Aménagement d'un espace naturel en lien avec la Sonnaz	Commune de Belfaux		70'000	-
	4NP.04.01B	Amélioration de la qualité d'accueil au sein des espaces naturels de la Sarine	Commune de Fribourg		4'775'000	-
	4NP.04.01C	Création d'un sentier didactique sur la promenade du jardin des sculptures	Commune de Matran		30'000	-
	4NP.04.01D	Revitalisation du parc boisé du Vallon de Villars	Commune de Villars-sur-Glâne		450'000	-
	4NP.04.01E	Renouvellement des aménagements du site d'accueil et des boucles pédagogiques du Bois de Mon Coeur	Communes de Corminboeuf, Givisiez, Villars-sur-Glâne		400'000	-
	4NP.05.01	Mobilité douce au sein des espaces naturels (court terme)	Commune d'Avry (4NP.05.01A), Commune de Belfaux (4NP.05.01B), Commune de Fribourg (4NP.05.01C), Commune de Granges-Paccot (4NP.05.01D/E/F),	2'630'000		-
	4NP.05.01A	Création d'un cheminement de mobilité douce pour relier la plaine de Seedorf	Commune d'Avry		1'800'000	-
	4NP.05.01B	Création d'un chemin le long de la Sonnaz, secteur terrain de foot - stand de tir	Commune de Belfaux		100'000	-
	4NP.05.01C	Pacification de la promenade de la Maigrauge	Commune de Fribourg		580'000	-

Mesures priorité A - Nature & Paysage	4NP.05.01D	Amélioration du sentier du Lavapesson	Commune de Granges-Paccot		50'000	-
	4NP.05.01E	Amélioration du sentier de Chantemerle	Commune de Granges-Paccot		50'000	-
	4NP.05.01F	Amélioration du sentier Firmin-Jacquet	Commune de Granges-Paccot		50'000	-
	4NP.06	Mise en service d'un bateau sur le lac de Schiffenen	Commune de Fribourg , Commune de Düdingen	120'000		-
	4NP.07	Renforcement du lien entre mobilité douce, nature et paysage	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	1'000'000		-
	4NP.08	Valorisation des parcs urbains	Commune de Fribourg (4NP.08A), Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.08B)	8'260'000		-
	4NP.08A	Réaménagement du parc du Jura	Commune de Fribourg		7'650'000	-
	4NP.08B	Valorisation de la place arborée et de la place minérale à Cormanon	Commune de Villars-sur-Glâne		610'000	-
	4NP.09	Sensibilisation à la nature en ville	Agglomération de Fribourg	150'000		-
	4NP.10	Un arbre pour votre enfant	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	80'000		-
	4NP.11	Qualification et mise en réseau d'espaces résiduels	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	1'000'000		-
	4NP.12	Participation dans les projets nature et paysage	Communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne	125'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité A - Energie	4E.01	Création d'une commission de l'énergie	Agglomération de Fribourg	-		-
	4E.02	Suivi de la planification énergétique	Agglomération de Fribourg	40'000		-
	4E.03	Création d'une boîte à outils énergétique pour les communes	Agglomération de Fribourg, Communes membres	40'000		-
	4E.04	Prix à l'énergie	Agglomération de Fribourg	10'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité B - Mobilité, gestion du trafic	4M.01.08	Aménagement de gestion d'accès (moyen terme)	Etat de Fribourg	1'500'000		4M.01.04
	4M.01.08B	Aménagement d'une gestion d'accès des routes Morat / Englisberg	Etat de Fribourg		1'500'000	4M.01.04



Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité B - Mobilité, transports publics	4M.04.02	Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	Commune de Marly	2'634'500		4M.01.01

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité B - Mobilité, mobilité douce	4M.06.07	Aménagement de tronçons de liaison des TransAgglos (moyen terme)	Commune de Givisiez (4M.06.07A), Commune de Düdingen (4M.06.07B), (4M.06.07C)	5'739'000		4M.01.03
	4M.06.07A	Aménagement de la TransAgglo entre la route Fin-de-la-Croix et le giratoire du Crochet	Commune de Givisiez		1'500'000	-
	4M.06.07B	Aménagement de la TransAgglo Garmiswil - Balliswil	Commune de Düdingen		1'639'000	-
	4M.06.07C	Aménagement de la TransAgglo entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	Commune de Düdingen		2'600'000	4M.01.03
	4M.06.09	Aménagement du réseau principal d'agglomération (moyen terme)	Gemeinde Düdingen (4M.06.09A), Ville de Fribourg (4M.06.09B), Gemeinde Düdingen (4M.06.09C), Commune de Matran (4M.06.09D)	3'575'000		-
	4M.06.09A	Aménagement en faveur des cycles, tronçon Düdingen - Tafers	Gemeinde Düdingen		2'000'000	-
	4M.06.09B	Pacification des voies, secteur des Neigles	Ville de Fribourg		875'000	-
	4M.06.09C	Aménagement en faveur des piétons, Bundtels - Murtenstrasse	Gemeinde Düdingen		500'000	-
	4M.06.09D	Aménagement en faveur de la mobilité douce, route de la Pala	Commune de Matran		200'000	-
	4M.07.08	Mise en place d'une stratégie de jalonnement vélos au niveau de l'agglomération	Agglomération de Fribourg	100'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité B - Mobilité, plateformes multimodales	4M.08.02	Aménagement de la plateforme multimodale - halte RER de Düdingen	Commune de Düdingen	3'900'000		4M.01.03

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité B - Mobilité, valorisation / sécurisation de l'espace routier	4M.09.03	Aménagement de centralités / traversées (moyen terme)	Commune de Belfaux (4M.09.03A), Commune de Belfaux (4M.09.03B), Ville de Fribourg (4M.09.03C)	6'025'000		-
	4M.09.03A	Réaménagement de la route de Lossy	Commune de Belfaux		1'500'000	-
	4M.09.03B	Réaménagement du centre de Belfaux	Commune de Belfaux		700'000	-
	4M.09.03C	Réaménagement du carrefour Pérolles - Fonderie	Ville de Fribourg		3'850'000	-
	4M.09.04	Aménagement de centralités / traversées historiques (moyen terme)	Ville de Fribourg (4M.09.04A), Ville de Fribourg (4M.09.04B)	18'050'020		-
	4M.09.04A	Réaménagement de la traversée du Bourguillon	Ville de Fribourg		2'715'720	-
	4M.09.04B	Réaménagement du quartier du Bourg (secteur Grand-Rue)	Ville de Fribourg		15'334'300	-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité B - Nature & Paysage	4NP.01.02	Revitalisation de cours d'eau et berges (moyen terme)	Commune de Düdingen (4NP.01.02A), Commune de Corminboeuf (4NP.01.02B)	2'575'000		-
	4NP.01.02A	Revitalisierung des Düdingerbachs	Commune de Düdingen		2'000'000	-
	4NP.01.01B	Revitalisation du Tigulet accompagnée de la création d'un chemin piéton	Commune de Corminboeuf		575'000	-
	4NP.05.02	Mobilité douce au sein des espaces naturels (moyen terme)	Commune de Granges-Paccot	300'000		-
	4NP.05.02A	Création du sentier du lac	Commune de Granges-Paccot		300'000	-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité C - Mobilité	4M.05.05	Création d'infrastructures d'accès au futur hôpital cantonal pour les transports publics	Etat de Fribourg, Ville de Fribourg et commune de Villars-sur-Glâne	25'200'000		-
	4M.05.05A	Création des infrastructures « Moncor-Hôpital » pour la future ligne TP n°6	Etat de Fribourg		20'600'000	-
	4M.05.05B	Création des infrastructures "Hôpital - Jura" pour la future ligne TP n°6	Etat de Fribourg		4'600'000	-
	4M.05.06	Agrandissement du PI ferroviaire de Warpel	Commune de Düdingen	6'000'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité C - Mobilité, mobilité douce	4M.07.02	Création de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (long terme)	Communes de Fribourg (4M.07.02A, 4M.07.02B), Communes de Granges-Paccot (4M.07.02C)	21'500'000		-
	4M.07.02A	Aménagement d'une liaisons MD entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture	Ville de Fribourg		10'640'000	-
	4M.07.02B	Aménagement d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine	Ville de Fribourg		7'360'000	-
	4M.07.02C	Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Chantemerle - secteur Granges-Paccot	Commune de Granges-Paccot		3'500'000	-
	4M.07.06	Nouveaux franchissements en faveur de la mobilité douce (long terme)	Etat de Fribourg (4M.07.06A), Ville de Fribourg (4M.07.06B, 4M.07.06C, 4M.07.06D, 4M.07.06E)	17'840'000		-
	4M.07.06A	Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Morat - secteur Fribourg	Etat de Fribourg		4'800'000	-
	4M.07.06B	Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny	Ville de Fribourg		4'600'000	-
	4M.07.06C	Franchissement MD des voies CFF - secteur Bluefactory-Arsenaux	Ville de Fribourg		920'000	-
	4M.07.06D	Aménagement d'une passerelle MD entre Tour-Henri et la Poste du Criblet	Ville de Fribourg		5'520'000	-
	4M.07.06E	Connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schönberg avec une passerelle	Commune de Granges-Paccot		2'000'000	-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité C - Mobilité, plateformes multimodales	4M.08.04	Aménagement de P+R d'agglomération à long terme	Communes de Düdingen, Granges-Paccot et Villars-sur-Glâne	25'580'000		4M.01.03, 4M.01.04
	4M.08.04A	Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Fribourg-Sud	Commune de Villars-sur-Glâne		12'880'000	4M.01.04
	4M.08.04B	Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Düdingen	Commune de Düdingen		12'700'000	4M.01.03

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité C - Densification en vue d'améliorer le report modal	4M.09.01	Couverture de la N12	Etat de Fribourg	150'000'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité C - Mobilité, valorisation / sécurisation de l'espace routier	4M.02.02	Requalification des axes d'entrée (long terme)	Ville de Fribourg (4M.02.04A, 4M.02.04B, 4M.02.04C, 4M.02.02E), Etat de Fribourg (4M.02.04D)	63'496'000		-
	4M.02.02A	Requalification de la route de Villars : Carrefours HFR - secteur Fribourg (Fribourg)	Ville de Fribourg		8'570'000	-
	4M.02.02B	Requalification de l'avenue du Général Guisan (Fribourg)	Ville de Fribourg		17'110'000	-
	4M.02.02C	Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg	Ville de Fribourg		11'560'000	-
	4M.02.02D	Requalification de la place des Anciens Abattoirs -secteur Saint-Léonard	Etat de Fribourg		5'720'000	-
	4M.02.02E	Requalification de la route du Jura	Ville de Fribourg		20'536'000	-
	4M.04.03	Requalification du boulevard de Pérolles	Ville de Fribourg	10'040'000		-
	4M.09.05	Aménagement des centralités / traversées (long terme)	Ville de Fribourg	19'570'000		-
	4M.09.05A	Réaménagement de la route de Berne	Ville de Fribourg		4'800'000	-
	4M.09.05B	Réaménagement de la route de Tavel	Ville de Fribourg		2'900'000	-
	4M.09.05C	Réaménagement de la centralité du Schönberg	Ville de Fribourg		11'870'000	-
	4M.09.06	Aménagement de centralités / traversées historiques (long terme)	Ville de Fribourg	6'610'000		-
	4M.09.06A	Réaménagement de la rue de Morat (Pl. Notre-Dame - Halte Poya)	Ville de Fribourg		5'450'000	-
	4M.09.06B	Réaménagement du Varis (partie basse)	Ville de Fribourg		1'160'000	-
	4M.11.06	Aménagement d'un sentier de mobilité douce (MD) secteur En Là	Commune de Belfaux	100'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité C - Mobilité, logistique urbaine	4M.13.03	Développement d'un City Hub logistique	Agglomération de Fribourg	10'000'000		-

Catégorie	N° Mesure	Désignation de la mesure	Responsable de la mise en œuvre	Coût	Coût mesure partielle	Dépendance mesures supérieurs
Mesures priorité C - Nature & Paysage	4NP.04.02	Espaces d'accueil de la population au sein des espaces naturels (long terme)	Commune de Villars-sur-Glâne (4NP.04.02A), Commune de Marly (4NP.04.02B),		-	-
	4NP.04.02A	Valorisation des rives de la Glâne	Commune de Villars-sur-Glâne		-	-
	4NP.04.02B	Amélioration de l'accès à la Gérine	Commune de Marly		-	-
	4NP.05.03	Mobilité douce au sein des espaces naturels (long terme)	Commune de Düdingen		-	-
	4NP.05.03A	Ergänzen der Wanderwegroute entlang dem Schiffensee	Commune de Düdingen		-	-

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Mesures de 2e génération, non imputables au fond d'infrastructure - Urbanisme	U-A01	2196.2.139	As2	PA2	Axe de la vie Publique	-
	U-A02	2196.2.140	As2	PA2	Axe urbain majeur	-
	U-A03	2196.2.141	As2	PA2	Axe de la dynamique future	-
	U-A04	2196.2.142	As2	PA2	Site stratégique de l'agglomération Gare Gribourg - Plateau de Péroles - Cardinal	-
	U-A06	2196.2.144	As2	PA2	Site stratégique d'agglomération de Givisiez	-
	U-A07	2196.2.145	As2	PA2	Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg	-
	U-A10	2196.2.148	As2	PA2	Centralité partagé Avry et Matran	-
	U-A13	2196.2.151	As2	PA2	Centralités de Marly	-
	U-B01	2196.2.152	As2	PA2	Intensifier le renouvellement urbain et la densification	-
	P-1	2196.2.153	As2	PA2	Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération	-
	P-2	2196.2.154	As2	PA2	Parc urbain du Torry	-
	P-3	2196.2.155	As2	PA2	Environnement agricole - agriculture urbaine	-
	P-4	2196.2.156	As2	PA2	Développement durable des hameaux	-
	E-1	2196.2.157	As2	PA2	Milieus naturels	-
	E-2	2196.2.158	As2	PA2	Nuisances sonores	-
	E-4	2196.2.160	As2	PA2	Protection des eaux souterraines	-
	E-5	2196.2.161	As2	PA2	Autres thèmes environnementaux	-

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Liste des mesures, priorité A	11.12	2196.2.013	A2	PA2	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	2'035'000
	11.13	2196.2.014	A2	PA2	Aménagement d'arrêts sur la Hauptstrasse à l'entrée Sud de Düringen, pour les lignes régionales	150'000
	11.14	2196.2.015	A2	PA2	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	2'400'000
	12.01	2196.2.017	A2	PA2	Aménagement de l'interface de la gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la Gare	5'932'000
	12.03	2196.2.019	A2	PA2	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1'215'000
	12.04	2196.2.020	A2	PA2	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbains et les circulations MD	3'116'000
	21.02	2196.2.038	A2	PA2	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	850'000
	21.07	2196.2.043	A2	PA2	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	900'000
	21.09	2196.2.045	A2	PA2	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	4'500'000
	21.13	2196.2.049	A2	PA2	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey	2'300'000
	21.16	2196.2.052	A2	PA2	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et la Haltaweg	3'000'000
	41.02	2196.2.081	A2	PA2	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	2'453'000
	41.06	2196.2.206	A2	PA2	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	3'146'000
	41.09	2196.2.088	A2	PA2	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	1'840'000
	41.10	2196.2.089	A2	PA2	Réaménagement de la place Vignettaz-Daler et de ses arrêts	1'135'000
	41.17	2196.2.095	A2	PA2	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-Verte)	1'850'000
	43.05	2196.2.111	A2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	2'671'000
	43.12	2196.2.118	A2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Düringen (VALTRALOC), phase I.a	3'000'000
	45.02	2196.2.130	A2	PA2	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics	1'500'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Liste des mesures, priorité A - Mise en en œuvre d'une centrale de régulation du trafic	A	2196.2.203	Av2	PA2	Mise en oeuvre d'une centrale de régulation du trafic	300'000
	11.04	2196.2.005	A2	PA2	Aménagement d'un arrêt sur chaussée (direction gare) et priorisation par une écluse TP régulée par feux (direction Moncor), à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars	70'000
	11.05	2196.2.006	A2	PA2	Aménagement d'une voie bus sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrefour giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez)	5'000
	11.06	2196.2.007	A2	PA2	Aménagement d'un arrêt sur chaussée à l'arrêt "Miséricorde" (direction Givisiez/Torry) et d'une voie bus (direction gare) sur la route du Jura	132'000
	11.07	2196.2.008	A2	PA2	Aménagement de voies bus, avec priorisation pour les TP, le long de l'avenue du Midi	299'000
	11.08	2196.2.009	A2	PA2	Aménagement d'une voie bus en contresens sur la route des Arsenaux (direction gare)	311'000
	11.09	2196.2.010	A2	PA2	Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire	353'000
	11.10	2196.2.011	A2	PA2	Réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Péroilles (direction gare)	6'223'000
	11.11	2196.2.012	A2	PA2	Aménagement de voies bus sur les routes de Villars et de Moncor, en approche et sortie du carrefour de Belle-Croix (2 directions)	263'000
	41.14	2196.2.203	A2	PA2	Réaménagement de la route de la Chassotte-Jura, franchissement de l'A12 et carrefour Jura-Broye	1'114'000
	42.01	2196.2.203	A2	PA2	Aménagement d'un couloir bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section ouest	1'006'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Liste des mesures, priorité A - Mobilité douce	20.05	2196.2.024	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Cormanon et la route du Fort-St-Jacques - Chemin MD	331'000
	20.06	2196.2.025	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la rue du Marterey et la route de la Glâne, aux Daillettes	100'000
	20.07	2196.2.026	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le Croset et le Platy à Villars-sur-Glâne	1'160'500
	20.08	2196.2.027	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons / vélos entre la halte de Villars-sur-Glâne et le Verger	400'000
	20.09	2196.2.028	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos sur la couverture de l'autoroute A12	459'000
	20.10	2196.2.029	A2	PA2	réalisation d'itinéraires mixtes piétons/vélos dans la Z.I. de Givisiez (rabattement vers les routes Jo-Siffert et Château-d'Affry et leurs arrêts TP )	528'000
	20.13	2196.2.032	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte CFF de Rosé, Avry et le cycle d'orientation de la Sarine-Ouest	328'000
	20.14	2196.2.033	A2	PA2	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons / vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düringen (Transagglo), section Düringen - Zelig	3'680'000
	22.02	2196.2.054	A2	PA2	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	195'000
	22.03	2196.2.055	A2	PA2	Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est	404'000
	22.04	2196.2.056	A2	PA2	Aménagement d'itinéraires mixtes piétons/vélos sur le plateau d'Agy, entre la halte de St-Léonard et Forum Fribourg	1'460'000
	22.07	2196.2.059	A2	PA2	Aménagement pour les cycles (gabarit) sur la liaison Dort-Verte à Villars-sur-Glâne, secteur les Rochettes	300'000
	22.10	2196.2.060	A2	PA2	Réalisation d'un itinéraire piétons et vélos entre la Zone du Bois à Matran et l'entrée de Villars-sur-Glâne	694'000
	22.11	2196.2.061	A2	PA2	Aménagement d'un itinéraire alternatif piéton et vélos entre Jura et Givisiez	343'000
	22.17	2196.2.066	A2	PA2	Aménagement de bandes cyclables à la route de Matran, à Corminboeuf	993'000
	22.20	2196.2.069	A2	PA2	Aménagement piétons et vélos sur la route de la Pala, entre Avry-Matran et la Zone du Bois	233'000
	22.23	2196.2.072	A2	PA2	Aménagement piétons et vélos entre AZ Birch et la Bonnstrasse	300'000
	22.24	2196.2.073	A2	PA2	Aménagement piétons et vélos Briegliweg	669'000
	22.25	2196.2.074	A2	PA2	Réaménagement de la Bonnstrasse, du Hägliweg et du Haltaweg	650'000
	23.01	2196.2.075	A2	PA2	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux gares et haltes du réseau ferroviaire (B+R)	1'000'000
	23.02	2196.2.076	A2	PA2	Aménagement d'abris-vélos (sécurisés et protection contre les intempéries) aux abords des pôles d'enseignements, d'activités, de loisirs et de transports publics urbains	1'000'000
	23.03	2196.2.077	A2	PA2	Réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg	2'500'000



Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Prestation assumées entièrement par l'agglomération, priorité A	11.03	2196.2.004	Ae2	PA2	Aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée sur la rue de Morat au Varis et déplacement de l'arrêt en encoche à la porte de Morat (direction Portes de Fribourg)	210'000
	22.05	2196.2.057	Ae2	PA2	Aménagement de bandes cyclables entre Marly (Le Claruz) et Bourguillon (Fribourg)	7'031'000
	23.04	2196.2.078	Ae2	PA2	Réalisation de stations VLS (vélos en libre service) à différents secteurs stratégiques de l'agglomération	161'000
	41.01	2196.2.080	Ae2	PA2	Réaménagement de la place Notre-Dame	3'241'000
	41.05	2196.2.084	Ae2	PA2	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	1'829'000
	41.21	2196.2.099	Ae2	PA2	Réaménagement de la route d'Agy, entre la Coop et Forum Fribourg	4'158'000
	43.07	2196.2.113	Ae2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	4'750'000
	43.09	2196.2.115	Ae2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I	2'737'000
	43.13	2196.2.119	Ae2	PA2	Réaménagement de la Chännelmatte et du carrefour Chännelmatte - Duenstrassede (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.a)	1'500'000
	44.04	2196.2.127	Ae2	PA2	Réaménagement de la place du Petit St-Jean	2'350'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Mesures de 2 <sup>e</sup> génération non imputables au fond d'infrastructure - Mobilité	11.01	2196.2.173	Av2	PA2	Déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre avant la traversée piétonne (direction Vieille-Ville) et régulation pour les bus	5'000
	22.08	2196.2.177	Av2	PA2	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Soleil	3'000
	22.09	2196.2.178	Av2	PA2	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Coteau, aux Dailles	3'000
	22.14	2196.2.179	Av2	PA2	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route de Chavully, à Granges-Paccot	5'000
	22.15	2196.2.064	Av2	PA2	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Lac, à Granges-Paccot	2'000
	41.16	2196.2.168	Av2	PA2	Réaménagement des arrêts et traversée piétonnes, à l'arrêt Belle-Croix sur la route de Moncor	27'000
	43.18	2196.2.190	Av2	PA2	Réaménagement de la Haslerastrasse	120'000
	44.02	2196.2.191	Av2	PA2	Réaménagement de la Planche Supérieure	1'700'000
	44.03	2196.2.192	Av2	PA2	Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karrweg	1'480'000
	46.01	2196.2.193	Av2	PA2	Création d'un P+R à Belle-Croix	-
	46.02	2196.2.194	Av2	PA2	Création d'un petit P+R à Givisiez, en lien avec l'axe fort TP (max. 30-50 places), réservé aux utilisateurs ne pouvant utiliser le RER depuis Belfaux	-
	46.06	2196.2.198	Av2	PA2	Extension du P+R Corbaroche (50 nouvelles places)	-
	47.01	2196.2.201	Av2	PA2	Démantèlement complet du P+R de Chassotte (pas aux limites de l'urbanisation)	-
	47.02	2196.2.202	Av2	PA2	Démantèlement complet du P+R du Guintzet (pas aux limites de l'urbanisation)	-
	B	2196.2.132	Av2	PA2	Maîtrise du stationnement public	-
	C	2196.2.133	Av2	PA2	Stationnement P+R	-
	D	2196.2.134	Av2	PA2	Maîtrise du stationnement privé	-
	E	2196.2.135	Av2	PA2	Evolution de la politique tarifaire	-
	F	2196.2.136	Av2	PA2	Plan de mobilité	-
	G	2196.2.137	Av2	PA2	Prestations de service	-
H	2196.2.138	Av2	PA2	Marketing pour la mobilité durable	-	

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Liste des mesures, priorité B	11.02	2196.2.003	B2	PA2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	50'000
	41.03	2196.2.082	B2	PA2	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2'752'000
	41.04	2196.2.083	B2	PA2	Réaménagement de la centralité de Schönberg	3'187'000
	41.06	2196.2.207	B2	PA2	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	3'146'000
	41.07	2196.2.086	B2	PA2	Réaménagement du boulevard de Pérolles	4'238'000
	41.15	2196.2.094	B2	PA2	"Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert "	1'510'000
	41.17n	2196.2.095	B2	PA2	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	-
	41.18	2196.2.098	B2	PA2	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	20'000'000
	41.23	2196.2.101	B2	PA2	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y. c. rabattement MD	4'137'000
	41.24	2196.2.102	B2	PA2	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	4'209'000
	43.03	2196.2.109	B2	PA2	Réaménagement de l'avenue du Général-Guisan	3'919'000
	43.11	2196.2.117	B2	PA2	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	1'001'000
	43.15	2196.2.121	B2	PA2	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Dündingen, VALTRALOC, phase I.b)	3'288'000
	46.03	2196.2.195	Bv2	PA2	Création d'un P+R à Portes-de-Fribourg (ou Forum)	-

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Liste des mesures, priorité B - Mobilité douce	20.12	2196.2.031	B2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte d'Avry et Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	2'015'000
	20.16	2196.2.035	B2	PA2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	700'000
	22.12	2196.2.062	B2	PA2	Aménagement piétons et vélos sur la route du Tir-Fédéral, entre Granges-Paccot et Givisiez	158'000
	22.13	2196.2.063	B2	PA2	Aménagement piétons et vélos sur la route des Taconnets, entre Granges-Paccot et Givisiez	148'000
	22.16	2196.2.065	B2	PA2	Aménagement de bandes cyclables sur la route de Belfaux, entre Belfaux et Givisiez	1'256'000
	22.19	2196.2.068	B2	PA2	Aménagement piétons et vélos sur la route du Bugnon, entre Avry et Villars-sur-Glâne	1'903'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Mesures de 3e génération ne pouvant pas être cofinancées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) - Urbanisme	3U.01	2196.3.155	As3	PA3	Coordination du développement urbanistique par axe	760'000
	3U.02.00	2196.3.156	As3	PA3	Renouvellement urbain et densification de la zone à bâtir (hors infra)	700'000
	3U.03	2196.3.157	As3	PA3	Planification et consolidation des sites stratégiques d'agglomération	630'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Mesures de 3 <sup>e</sup> génération cofinancées par la Confédération (Liste A)	3M.01.03	2196.3.080	A3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix	26'680'000
	3M.02.01	2196.3.084	A3	PA3	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	7'500'000
	3M.02.03	2196.3.086	A3	PA3	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Planafaye-Daillettes - secteur Villars-sur-Glâne	5'150'000
	3M.02.04	2196.3.087	A3	PA3	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg	5'590'000
	3M.03.01	2196.3.095	A3	PA3	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c. connexion MD vers la gare)	6'690'000
	3M.03.09	2196.3.103	A3	PA3	Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli	8'850'000
	3M.04.03	2196.3.106	A3	PA3	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux	17'600'000
	3M.05.03	2196.3.110	A3	PA3	Réaménagement de la route de Cormanon pour la ligne TP n°5	3'750'000
	3M.05.04	2196.3.111	A3	PA3	Réaménagement du réseau routier entre Corminboeuf et Belfaux pour les lignes TP régionales	700'000
	3M.05.07	2196.3.114	A3	PA3	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n° 6	460'000
	3M.06.01	2196.3.116	A3	PA3	Aménagement d'une liaison de MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle - secteur Pérolles-gare de Fribourg	5'520'000
	3M.06.02	2196.3.117	A3	PA3	Aménagement de la TransAgglo - secteur Avry-Gare de Villars-sur-Glâne	9'000'000
	3M.08.02	2196.3.136	A3	PA3	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER d'Avry Centre	10'000'000
	3M.08.04	2196.3.138	A3	PA3	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly-Gérine	4'500'000
3M.09.01	2196.3.141	A3	PA3	Aménagement du centre de Düdingen - secteur Hauptstrasse-Duenstrasse	6'150'000	

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Paquet MD Liste A	3M.07.01	2196.3.119	A3	PA3	Réaménagement des routes du Tir-Fédéral et des Tacconnets	1'700'000
	3M.07.03	2196.3.121	A3	PA3	Aménagement d'une liaison MD sur l'actuelle Promenade des Tilleuls	970'000
	3M.07.13	2196.3.131	A3	PA3	Création de 3'000 places de parcs pour les vélos	2'000'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Paquet VSR Liste A	3M.01.01	2196.3.078	A3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de la Gérine	500'000
	3M.01.04	2196.3.081	A3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de l'Escale	100'000
	3M.01.06	2196.3.083	A3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des Grives	100'000
	3M.03.02	2196.3.096	A3	PA3	Compartimentage du quartier Gambach	300'000
	3M.03.04	2196.3.098	A3	PA3	Compartimentage de la Basse-Ville	200'000
	3M.03.08	2196.3.102	A3	PA3	Compartimentage des routes de la Vignettaz et Fort Saint-Jacques	100'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Paquet GT Liste A	3M.02.06	2196.3.089	A3	PA3	Requalification de la route de Villars / Carrefours Belle-Croix-Hôpital cantonal - secteur Villars-sur-Glâne	3'170'000
	3M.02.10	2196.3.093	A3	PA3	Requalification de la route de Morat / Carrefours Vieux-Moulins - Cimetière	800'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Mesures de 3e génération ne pouvant pas être cofinancées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) - Mobilité	3M.10.01	2196.3.149	Av3	PA3	Adaptation des réglemens des constructions pour le stationnement privé (hors infra)	200'000
	3M.10.02	2196.3.150	Av3	PA3	Gestion coordonnée du stationnement public (hors infra)	100'000
	3M.11.02	2196.3.153	Av3	PA3	Mise en place d'une démarche qualité des services TP harmonisée au niveau de l'Agglomération(hors infra)	200'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Mesures de 3e génération, priorité B	3M.02.05	2196.3.088	B3	PA3	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg	5'670'000
	3M.03.07	2196.3.101	B3	PA3	Requalification de la route des Arsenaux	2'890'000
	3M.04.04	2196.3.107	B3	PA3	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue	11'000'000
	3M.05.02	2196.3.109	B3	PA3	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°3 à Marly - secteur ouest	3'000'000
	3M.05.06	2196.3.113	B3	PA3	Création des infrastructures "Hôpital-Jura" pour la future ligne TP n°6	4'600'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Paquet MD Liste B	3M.06.03	2196.3.118	B3	PA3	Aménagement de la TransAgglo- secteur Grandfey-Düdingen	2'100'000
	3M.07.02	2196.3.120	B3	PA3	Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny	4'600'000
	3M.07.04	2196.3.122	B3	PA3	Réaménagement de la route de Bourguillon - secteur Marly	300'000
	3M.07.05	2196.3.123	B3	PA3	Aménagement d'une liaison MD entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	2'600'000
	3M.07.15	2196.3.133	B3	PA3	Mise en place d'une stratégie de jalonnement vélos au niveau de l'Agglomération	100'000
	3M.07.16	2196.3.134	B3	PA3	Connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schoenberg avec une passerelle.	2'000'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Paquet VSR Liste B	3M.02.08	2196.3.091	B3	PA3	Requalification de la route de la Chassotte / Carrefour de la Chassotte - secteur Givisiez	3'510'000
	3M.09.04	2196.3.144	B3	PA3	Réaménagement de la traversée de Belfaux	2'500'000

Catégorie	N° mesure	N° ARE	Priorité	N° Projet Agglo	Désignation de la mesure	Montant fiche Mesure
Paquet GT Liste B	3M.01.02	2196.3.079	B3	PA3	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des routes Glâne / Condoz	1'660'000

