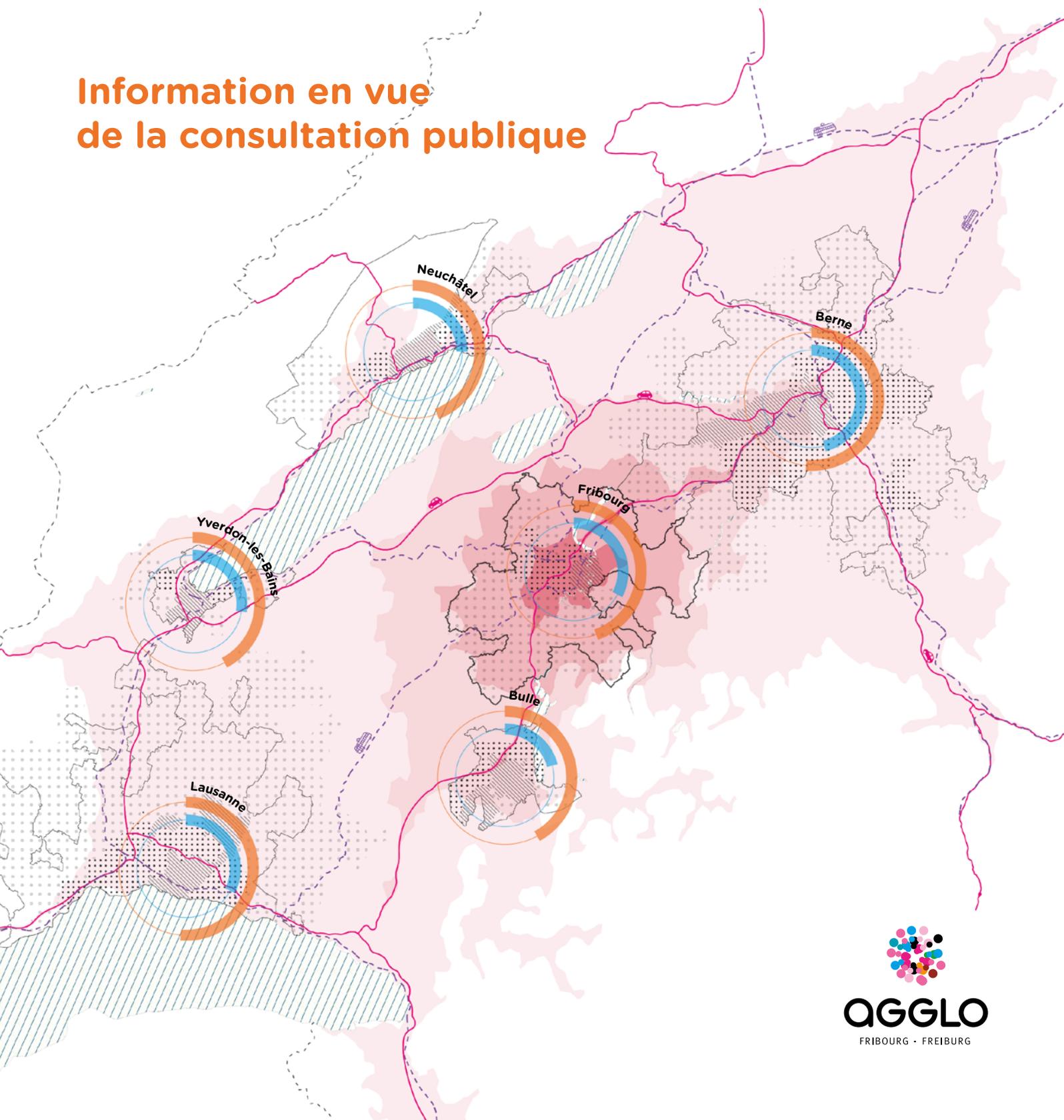


# Projet d'agglomération de Fribourg 4<sup>e</sup> génération - PA4

Information en vue  
de la consultation publique



**AGGLO**  
FRIBOURG · FREIBURG

# LE PROJET D'AGGLOMÉRATION DE QUATRIÈME GÉNÉRATION (PA4)

## UN PROJET PORTÉ PAR L'AGGLOMÉRATION DE FRIBOURG

Comme pour les projets de génération précédente, le PA4 est porté par l'Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération). L'Agglomération est une structure politique composée des communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran et Villars-sur-Glâne. Elle dispose d'un organe exécutif, le Comité d'agglomération, et d'un organe législatif, le Conseil d'agglomération, ainsi que de plusieurs commissions.



## QU'EST-CE QU'UN PROJET D'AGGLOMÉRATION ?

À travers le Programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération participe au financement de projets relatifs aux transports dans les agglomérations. Ces contributions fédérales vont à des projets d'agglomération qui coordonnent efficacement le développement des transports et celui de l'urbanisation au-delà des frontières communales et permettent de financer des infrastructures de mobilité. Les projets d'agglomération constituent un pilier important du développement territorial. Ces planifications sont régies par des directives fédérales et peuvent être déposées tous les quatre ans auprès de la Confédération.

Dans le canton de Fribourg, les Projets d'agglomérations sont également considérés comme des plans directeurs régionaux et lient donc les autorités communales, cantonales et fédérales en matière d'aménagement. Ils doivent de ce point de vue s'inscrire dans le prolongement du Plan directeur cantonal.

## HISTORIQUE DES PROJETS DE L'AGGLOMÉRATION DE FRIBOURG

En septembre 2021 le PA4 sera envoyé à l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Les offices fédéraux analysent des projets déposés dans toute la Suisse et déterminent si les plans et mesures qui sont proposées sont éligibles à un cofinancement fédéral.

Les précédents Projets d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg ont été bien reçus par la Confédération. Ils ont permis de recevoir un important soutien financier fédéral en vue de réaliser des infrastructures indispensables à une mobilité durable. Ainsi, les PA2 et PA3 ont reçu un cofinancement de CHF 60 millions de la part de la Confédération. La TransAgglo (voie de mobilité douce) entre Avry et Düdingen ou encore le réaménagement de la place de la gare de Fribourg sont quelques-uns des projets soutenus dans le cadre des PA précédents.

## SPÉCIFICITÉS DU PROJET DE QUATRIÈME GÉNÉRATION

**Le PA4 s'inscrit en grande partie dans la continuité des PA précédents. Il apporte cependant des réponses à de nouvelles problématiques ou à une modification du contexte.**

**Le PDCant révisé donne un nouveau cadre.** L'Agglomération présente un des taux de croissance démographique les plus élevés parmi les agglomérations suisses au cours des vingt dernières années et le PDCant confirme cette tendance. La stratégie développée à l'échelle régionale permet d'absorber ce développement de manière harmonieuse tout en garantissant une certaine flexibilité quant à la croissance démographique effective.

**Pour la première fois, l'analyse territoriale effectuée dépasse les frontières institutionnelles de l'Agglomération puisqu'elle porte sur le périmètre de l'agglomération statistique, soit près de quarante communes réparties sur trois districts.** Il en résulte une meilleure compréhension des flux entre les différentes polarités du territoire. Une attention particulière a également été portée à la collaboration étroite avec les districts de la Sarine et de la Singine qui sont également en train d'élaborer ou de réviser leur planification directrice régionale (PDR).

La coordination entre le développement de l'urbanisation et des transports reste au cœur des enjeux des PA. Les orientations stratégiques issues des précédentes générations de projets sont maintenues et approfondies. Le PA4 aborde plusieurs **nouvelles thématiques** susceptibles d'exercer une influence sur le territoire et l'environnement, notamment les installations à forte fréquentation, les zones d'activités, la sécurisation du trafic, la logistique urbaine, la biodiversité, l'air et le bruit, ainsi que le tourisme et l'énergie.

## PARTICIPATION

**L'Agglomération a développé son projet en impliquant étroitement les communes et régions voisines et en les associant au sein de ses organes décisionnels.** Une coordination a également été assurée tout au long du projet avec les autorités cantonales en charge de la mise en œuvre de certains projets d'infrastructure.

**L'organisation d'ateliers a également fourni des moments clés d'information et de concertation.** Ces ateliers ont regroupé des représentants des différentes entités de l'Agglomération, des représentants des communes, du canton, des préfectures, des entreprises prestataires des transports publics ainsi que différentes associations actives dans les domaines traités par le PA4 (mobilité, environnement, urbanisation, économie, etc.). Ces démarches ont permis de fédérer les acteurs concernés autour d'une vision de projet commune et partagée.

# ÉLÉMENTS CLÉS DES STRATÉGIES DU PA4

La stratégie poursuit les objectifs du PA3 tout en étant précisée afin de répondre aux objectifs fédéraux et cantonaux en matière de coordination entre urbanisation et transport. Le PDCant révisé attribue notamment un objectif de croissance démographique à l'Agglomération. Le PA4 considère cet objectif démographique comme un plafond maximal. Il propose de donner le cadre nécessaire afin que cette croissance puisse prendre place conformément aux principes d'un développement durable visant une utilisation mesurée du sol. **Le PA4 établit deux étapes suffisamment flexibles pour s'adapter à l'évolution effective de la population:**

- **La première étape constitue une vision à moyen terme, à l'horizon 2032.** A cet horizon, ce sont près de 65'000 nouveaux habitants et emplois qui sont attendus dans l'Agglomération. Durant cette étape, la croissance démographique est rendue possible par la mobilisation des réserves de zones à bâtir existantes. En termes de mobilité, cela implique d'améliorer l'offre en matière de transport public et de mobilité douce de sorte à favoriser un report modal important.
- **La deuxième étape esquisse une vision à long terme, à l'horizon 2040.** Pour cette étape (2032-2040), environ 25'000 habitants et emplois supplémentaires sont prévus. En fonction des besoins effectifs liés à l'évolution démographique, une extension maîtrisée des zones à bâtir est possible en parallèle à la mise en place de nouvelles infrastructures de transport lourdes rendues nécessaires par l'afflux de nouveaux habitants.

Parallèlement à la définition de ces deux étapes, un suivi de l'évolution effective de la population et des emplois est indispensable, afin d'ajuster si nécessaire les stratégies territoriales développées en vue de la prochaine génération de projets. Les projets d'agglomérations sont révisés tous les quatre ans.

## AFIN D'ACCOMPAGNER CE DÉVELOPPEMENT, LE PA4 FIXE UNE SÉRIE DE STRATÉGIES COMPLÉMENTAIRES DONT LES ÉLÉMENTS CLÉS SONT LES SUIVANTS:

### URBANISATION

- **Garantir un développement vers l'intérieur, contenu dans la limite d'urbanisation ( ——— ).**  
Une étude récente menée par l'Agglomération a permis de démontrer que les zones à bâtir existantes permettaient de couvrir les besoins liés à l'accueil de population à l'horizon 2032. Si la croissance attendue devait se confirmer à l'horizon 2040, les extensions nécessaires de la zone à bâtir pourraient théoriquement s'inscrire dans le cadre de la limite d'urbanisation. La définition d'une telle limite permet de restreindre au maximum le mitage du territoire.
- **Viser une densité plus élevée dans les secteurs les plus propices du point de vue du contexte bâti et de la qualité de desserte en transports public.**  
Le périmètre de l'Agglomération compacte se prête à une densité plus élevée que le tissu bâti en *couronne* ( ■■■■ ). Plusieurs projets de haute qualité architecturale et environnementale sont déjà en cours de réalisation comme le site de l'Ancienne-Papeterie à Marly. Plusieurs autres projets de requalification et densification à proximité des haltes ferroviaires (PAD Düdingen +, PAD Boxal, PAD des Taconnets, etc.) sont en construction ou en procédure de validation.

- **Valoriser les *boulevards urbains* ( ——— ) qui centralisent les enjeux de transport et d'urbanité.**  
Des projets de requalification de l'espace rue ont été menés ces dernières années comme la traversée de localité à Belfaux. Le projet de réaménagement de la route de Fribourg à Marly, qui redistribue l'espace rue existant au profit de la végétation, des transports publics et des mobilités douces, est également un chantier soutenu par le projet d'agglomération.

### MOBILITÉ

- **Ancrer la mobilité douce comme un des piliers du système de mobilité en permettant de traverser l'Agglomération de part et d'autre par des voies de mobilité douce en site propre comme les axes de *TransAgglo* ( ——— ).**  
Les premiers tronçons de la TransAgglo, ainsi que les ouvrages liés tels que les passerelles de mobilité douce, ont été inaugurés dans les communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne et Düdingen. Le PA4 prévoit un nouvel axe de mobilité douce nord-sud en plus de l'axe est-ouest actuellement en cours de réalisation. Il s'agira donc du deuxième axe fort de l'Agglomération.
- **Favoriser un report modal en faveur des transports publics en renforçant le rôle des *plateformes d'échanges multimodales* ( □/● ) permettant de passer d'un moyen de transport à l'autre**  
La nouvelle halte ferroviaire ainsi que la gare routière qui va être mise en place à Givisiez dans le cadre du renouvellement urbain du PAD des Taconnets au sud des voies de chemin de fer permettront de profiler ce secteur comme une véritable plateforme d'échange multimodale.
- **Limiter le trafic de transit en poursuivant la mise en place de la gestion des accès en centre-ville en dirigeant en priorité les flux vers la *ceinture de distribution* ( ····· ) et les *pénétrantes* ( ———→ ).**  
Cette stratégie doit permettre de réduire le trafic dans des zones plus sensibles et de retrouver des rues apaisées dans les quartiers. La Basse-Ville de Fribourg fait notamment l'objet de mesures allant dans ce sens.

### Urbanisation

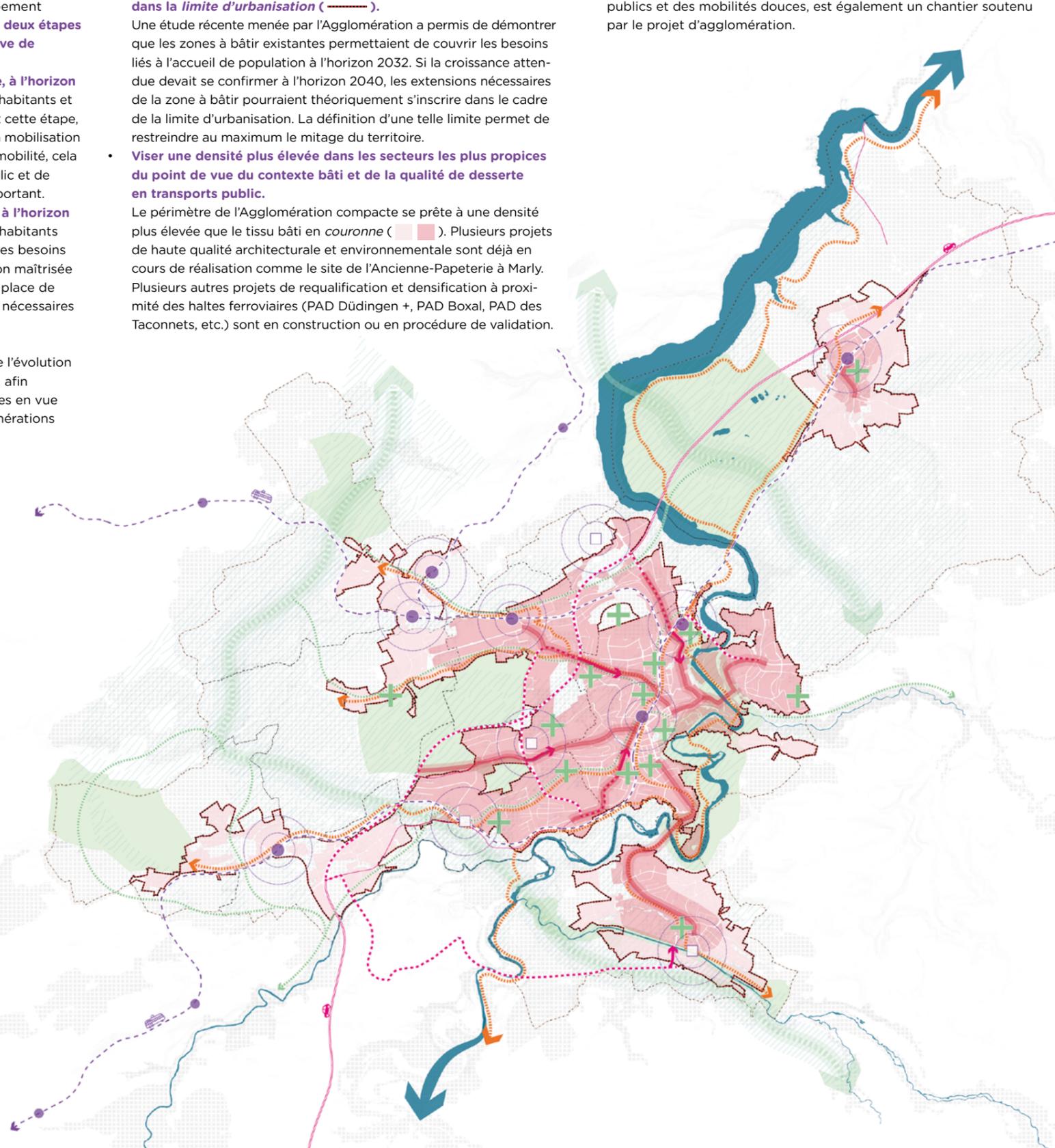
- Couronne - compact
- Limite d'urbanisation
- Boulevards urbains
- /--- Limite communale / d'agglomération

### Mobilité

- Mobilité douce (TransAgglo et Chemin de la Sarine)
- Arrêts de train
- /● Plateformes multimodales : sans / avec gare
- Autoroute
- Ceinture de distribution du trafic
- Pénétrantes
- Chemin de fer

### Nature et paysage

- + Parcs urbains
- Espaces naturels et de loisirs d'agglomération
- Continuum vert et bleu
- Agriculture et forêt



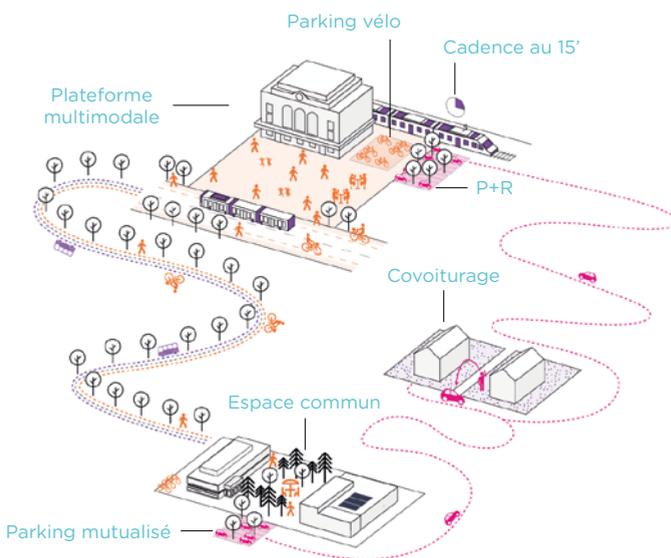
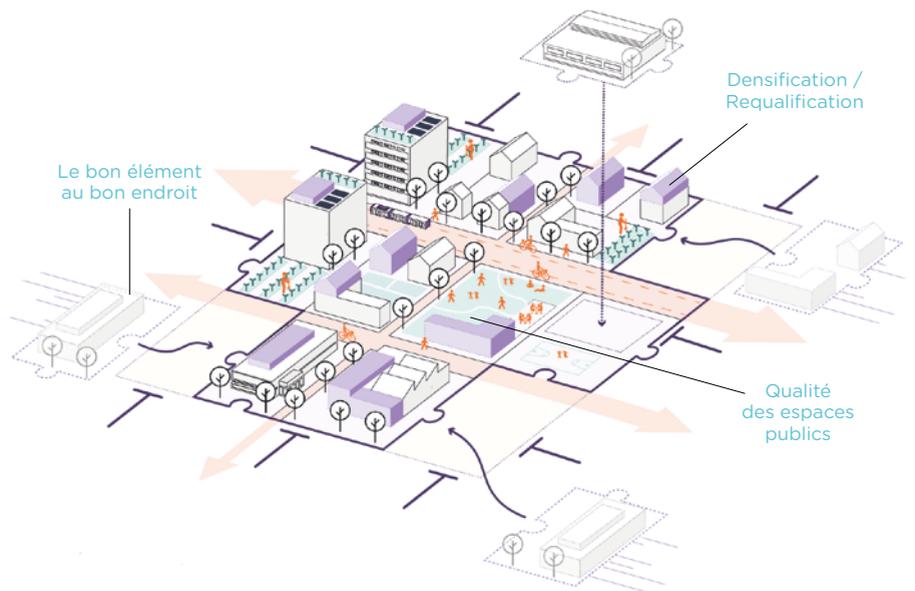
### NATURE ET PAYSAGE

- **Maintenir et développer des *parcs urbains* ( + ) de haute qualité à l'intérieur du tissu bâti dense.**  
Le PA4 donne une attention particulière à la qualité de vie en ville, notamment à travers les projets de valorisation des parcs urbains. Les projets de requalification des Grand-Places ou de l'Etang du Jura en sont quelques exemples de réalisations futures.
- **Préserver les *espaces naturels et de loisirs d'agglomération* ( ■■■■ ), poumons verts de l'Agglomération, tout en permettant un accueil canalisé de la population.**  
Le PA4 soutient le développement de structures d'accueil pour la population, notamment à la plaine de Seedorf, ou des interventions le long de la Sarine en Ville de Fribourg et au-delà qui vont en outre permettre de compléter les infrastructures de *mobilité douce* ( ——— ), dont le *Chemin de la Sarine*.
- **Maintenir la qualité des *continuums verts et bleus* ( ——— ).**  
Le PA4 dispose de plusieurs projets d'aménagement favorables à la biodiversité et à l'accueil de la population à l'intérieur des continuums verts et bleus. Ces couloirs paysagers sont souvent présents à proximité des cours d'eau qui bénéficient également de mesures de revitalisation (Sarine, Gérine, Sonnaz, etc.).

# PRINCIPALES RÉPONSES DU PA4 AUX ENJEUX TERRITORIAUX

## URBANISATION

- Une **utilisation mesurée du sol**, en mobilisant la capacité d'accueil de la zone à bâtir existante et en ne permettant que dans un second temps des extensions mesurées et judicieusement placées, le tout dans un territoire strictement délimité.
- Une haute **qualité de vie**, par la promotion d'un environnement bâti attractif, d'espaces ouverts suffisants, accessibles et apaisés et par la proximité de la nature.
- Une localisation du **bon élément au bon endroit**, devise valable tant pour les entreprises que pour les infrastructures de loisirs ou de commerce.

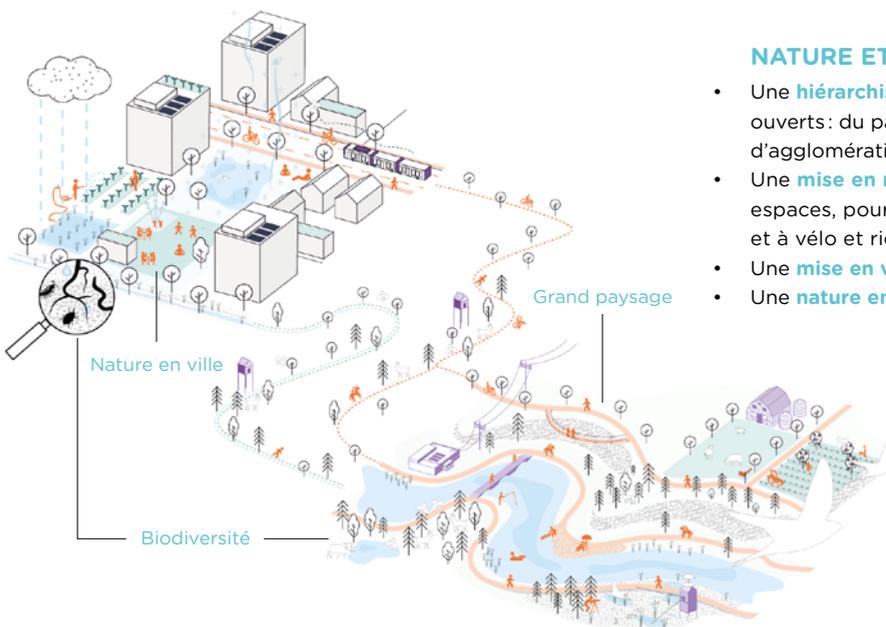


## MOBILITÉ

- Un **report modal important**: il s'agit de reporter des déplacements réalisés en voiture sur d'autres modes de transports.
- Une grande **attractivité des transports publics** en augmentant l'offre et la cadence, ainsi qu'en offrant de nouvelles dessertes.
- Une **mobilité douce au cœur des déplacements** en proposant de nouveaux itinéraires piétons et vélos sûrs et continus.
- Un **espace rue pacifié** en rationalisant et évitant le stationnement le long de la chaussée, en réduisant les flux de voitures dans le cœur de l'Agglomération.

## NATURE ET PAYSAGE

- Une **hiérarchisation** et une **complémentarité** des espaces ouverts: du parc urbain au vaste espace naturel et de loisirs d'agglomération.
- Une **mise en réseau fonctionnelle et écologique** des espaces, pour des espaces facilement accessibles à pied et à vélo et riches en biodiversité.
- Une **mise en valeur** sociale et naturelle du paysage.
- Une **nature en ville** qui allie fraîcheur et délassément.



# RAPPORT DU PA4 MIS EN CONSULTATION

## STRUCTURE DU DOCUMENT

La structure du PA4 répond aux nouvelles exigences formelles de la Confédération en matière de projets d'agglomération qui ont passablement évolué depuis la dernière génération de projets.

**Le rapport** est constitué d'un seul et même document qui regroupe les stratégies liantes pour les autorités et les éléments explicatifs nécessaires à la bonne compréhension du projet. Il décrit et spatialise la vision, les objectifs et les stratégies de développement territorial de l'Agglomération. **Le catalogue des mesures** regroupe les mesures nécessaires à la mise en œuvre des stratégies. Les fiches de mesures décrivent les projets concrets qui sont portés et élaborés avec les communes.

Seuls les éléments relevant de la planification directrice régionale font partie de la présente consultation à l'exclusion des rapports d'analyse techniques destinés aux autorités fédérales.

## COÛTS ET FINANCEMENT

Le chiffrage des mesures fait l'objet d'une première approximation qui sera encore affinée en vue de l'adoption définitive du projet. Le cofinancement fédéral des mesures infrastructurelles de mobilité sera quant à lui déterminé ultérieurement, une fois le projet déposé auprès de la Confédération.

## INFORMATIONS CONCERNANT LA CONSULTATION PUBLIQUE

### MODALITÉS

La consultation publique du PA4 sera effectuée durant deux mois, du 9 octobre 2020 au 8 décembre 2020. Le document intégral en version papier peut être consulté auprès du bureau de l'Agglomération. Le document intégral en format électronique est disponible en français et en allemand sur le site internet de l'Agglomération: [www.agglo-fr.ch](http://www.agglo-fr.ch).

Pendant la durée de la consultation publique, toute personne ou instance concernée peut transmettre ses remarques ou observations au Comité d'agglomération. Merci de bien vouloir transmettre vos remarques avec la mention «PA4 consultation publique» à l'adresse suivante:

**Agglomération de Fribourg, Boulevard de Pérolles 2, 1700 Fribourg.**

Il est également possible de transmettre les remarques par courrier électronique à l'adresse: [consultation@agglo-fr.ch](mailto:consultation@agglo-fr.ch)

### SEANCE D'INFORMATION PUBLIQUE (BILINGUE)

Une séance d'information à la population est prévue dans le cadre de la consultation publique. Le jeudi 15 octobre 2020 de 18h30 à 21h00 (ouverture des portes à 18h15), à Fribourg, dans la Salle Grenette. Cette séance d'information se déroulera en partie en français et en partie en allemand.

L'accès est libre mais nécessite une inscription: <https://bit.ly/3k2alc1>

## CALENDRIER 2020-2021

