

RAPPORT STRATÉGIQUE

MAI 2013

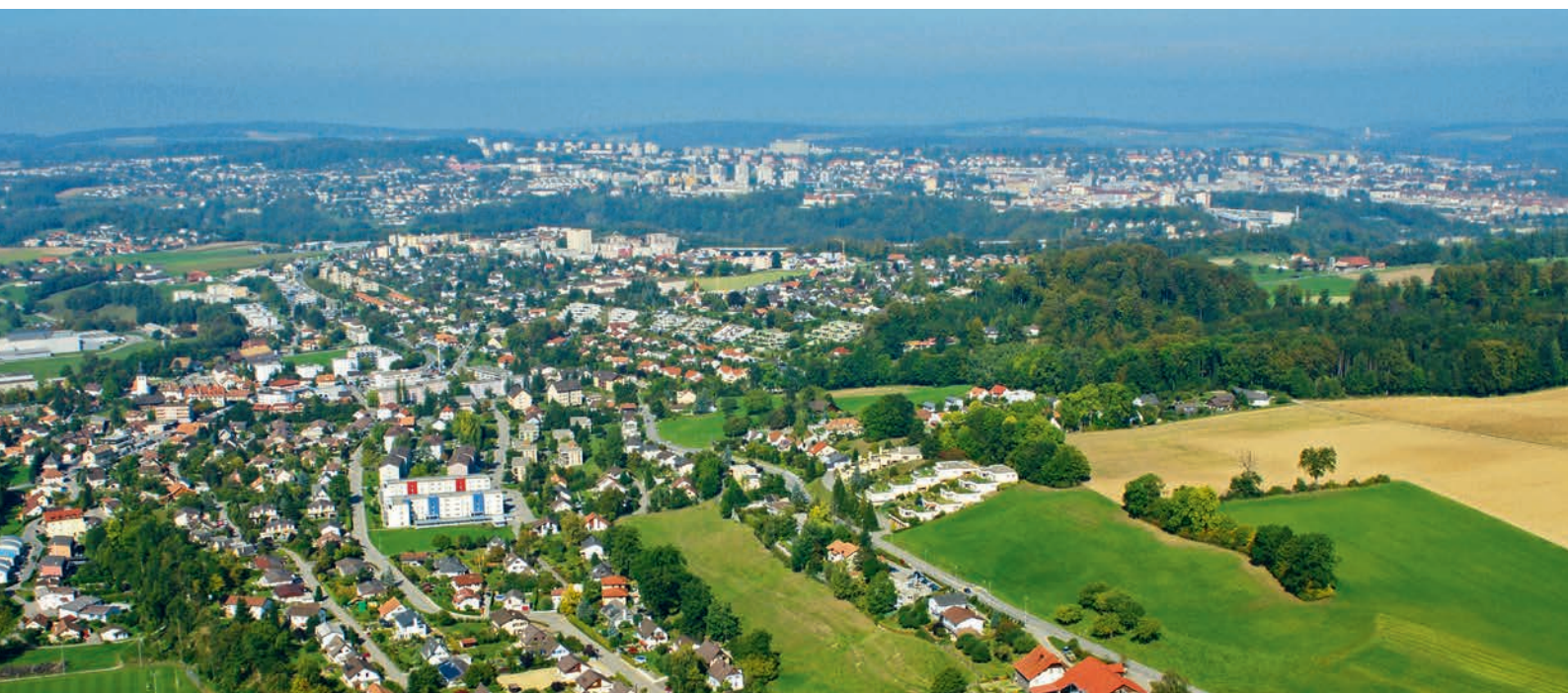


TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION GÉNÉRALE	5
2. OBJECTIFS PRINCIPAUX	7
3. CONCEPT TERRITORIAL GLOBAL	13
4. STRATÉGIE URBANISATION	23
5. STRATÉGIE MOBILITÉ	35
6. STRATÉGIE PAYSAGE ET NATURE	55

1. INTRODUCTION GÉNÉRALE

Dans les années 2010 et 2011, l'Agglomération de Fribourg a élaboré le projet d'agglomération de 2^e génération (PA2). Selon la LATeC, le projet d'agglomération est considéré comme un plan directeur régional. Le 21 décembre 2011, ce dernier a été validé par le Comité d'agglomération et transmis à la Confédération. Le 26 janvier 2012, le plan directeur a été adopté par le Conseil d'agglomération. L'adoption inclut plusieurs modifications qui sont documentées dans les annexes des arrêtés du Conseil d'agglomération. Ensuite, le plan directeur a été transmis au Conseil d'État pour approbation.

L'approbation du Conseil d'État du 19 mars 2012 contenait les conditions suivantes:

Le plan directeur sera adapté afin:

- *d'établir un rapport stratégique complémentaire comprenant textes et cartes liantes, objectifs, mise en œuvre et répartition des tâches*
- *d'adapter le caractère liant des textes et cartes, conformément au préavis de synthèse de la DAEC.*

Ce document stratégique répond donc aux adaptations demandées par le Conseil d'État. Il reprend le contenu du plan directeur d'agglomération validé par le Conseil d'agglomération. Suite à une fusion d'une commune de l'agglomération avec une commune hors agglomération, les limites de la zone à bâtir sont à modifier.

Le nouveau texte ajouté est représenté en rouge tandis que le [texte en bleu identifie les parties non contraignantes du document \(liens avec les fiches de mesures\)](#). Tout le reste du document constitue la partie contraignante du plan directeur d'agglomération et, par conséquent, il lie les autorités cantonales, les autorités communales et les régions voisines.

Concernant les nouvelles parties «mise en œuvre», élaborées dans les stratégies urbanisation, mobilité et paysage/nature, elles résument les tâches des partenaires concernés (Canton, agglomération, communes) d'une manière générale. Des informations plus détaillées se trouvent dans les fiches de mesures associées.

2. OBJECTIFS PRINCIPAUX

	INTRODUCTION	8
01	O1. RÔLE DANS LE CONTEXTE CANTONAL	9
	O1.1 Consolider et renforcer le rôle de l'agglomération, pôle important dans le réseau des villes suisses entre l'arc lémanique et la capitale Berne	9
	O1.2 Affirmer le rôle des centralités existantes et futures de l'agglomération dans le canton et dans ses régions	9
	O1.3 Garantir un développement durable de l'agglomération et du tissu bâti	9
02	O2. URBANISATION ET PAYSAGE	10
	O2.1 Consolider la structure et la compacité de l'urbanisation de l'agglomération selon l'image «en deux minutes dans le vert, et d'un pôle à l'autre en 10 minutes»	10
	O2.2 Favoriser la qualité et la richesse des atmosphères urbaines et garantir la vitalité des communes	10
	O2.3 Renforcer et affirmer le rôle du grand paysage en tant qu'élément identitaire de l'agglomération entière	10
03	O3. MOBILITÉ	11
	O3.1 Coordonner le développement urbain avec les transports afin de rendre possible une utilisation accrue des transports publics et de la mobilité douce	11
	O3.2 Améliorer et maintenir l'accessibilité régionale tout en limitant les nuisances	11
	O3.3 Favoriser les transports publics et la mobilité douce et maîtriser le trafic individuel motorisé pour les déplacements d'agglomération	11
	O3.4 Faire évoluer les comportements en matière de mobilité	12
	O3.5 S'appuyer sur les infrastructures de transports existantes pour promouvoir un développement urbain coordonné avec les transports	12
04	O4. ENVIRONNEMENT	12
	O4.1 Garantir la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans l'agglomération	12



INTRODUCTION

Pour orienter le développement de l'Agglomération de Fribourg dans une perspective de développement qualitatif et durable, des objectifs principaux ont été fixés. Ils doivent guider les actions des différents partenaires de l'agglomération, tant dans la planification que dans la mise en œuvre, et doivent en même temps dynamiser l'agglomération en fondant une nouvelle vision partagée. L'ensemble des objectifs sert de cadre pour l'établissement de la vision spatiale et fonctionnelle de l'agglomération.

Dans les tableaux suivants, qui récapitulent les objectifs principaux, chaque objectif se décline en plusieurs objectifs spécifiques. La colonne « Concrétisation » indique dans quel chapitre du document, respectivement dans quel thème, les objectifs seront concrétisés: C = concept territorial global (chap. 3), U = stratégie urbanisation (chap. 4), M = stratégie mobilité (chap. 5), PN = stratégie paysage et nature (chap. 6).



O1. RÔLE DANS LE CONTEXTE CANTONAL

OBJECTIF	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	CONCRÉTISATION
O1.1 - Consolider et renforcer le rôle de l'agglomération, pôle important dans le réseau des villes suisses entre l'arc lémanique et la capitale Berne	Offrir des conditions attractives pour l'accueil de nouveaux habitants et emplois afin d'augmenter la quote-part de l'Agglomération de Fribourg par rapport à l'ensemble du Canton en termes d'habitants et emplois.	U1
	Garantir un cadre de vie et une qualité environnementale excellents dans l'agglomération.	C1.2, PN
O1.2 - Affirmer le rôle des centralités existantes et futures de l'agglomération dans le canton et dans ses régions	Affirmer les rôles du centre cantonal de Fribourg et du centre régional de la Singine comme relais dans les réseaux de transports vers l'extérieur et à l'intérieur.	C1.1, C1.2, C1.5
	Assurer des espaces publics de qualité et d'une taille appropriée pour accueillir les usagers des équipements publics, administratifs et culturels d'ordre suprarégional dans l'agglomération.	U4
O1.3 - Garantir un développement durable de l'agglomération et du tissu bâti	Garantir la mixité fonctionnelle et sociale.	C1.2, U4
	Favoriser des modes de déplacement respectueux de l'environnement.	M1, M2
	Améliorer la qualité des espaces publics.	C1.2, U4
	Préserver les milieux naturels et la biodiversité.	PN
	Garantir un développement économique équilibré respectueux des aspects environnementaux et sociaux.	U1, U4



O2. URBANISATION ET PAYSAGE

OBJECTIF	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	CONCRÉTISATION
O2.1 - Consolider la structure et la capacité de l'urbanisation de l'agglomération selon l'image « en deux minutes dans le vert, et d'un pôle à l'autre en 10 minutes »	Exploiter les potentiels en densification et transformation du tissu urbain existant, en priorité dans les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs.	U1, M1
	Développer l'agglomération en priorité du centre vers la périphérie en se basant sur la structure dense des haltes ferroviaires.	C2.1, U1, M1
	Renforcer la structure urbaine de l'agglomération compacte autour des trois axes urbains structurants et des collines non construites.	C1.2, C1.3, U4, PN1, PN2
	Affirmer et valoriser les sites stratégiques d'agglomération.	C1.2, C1.3, U4
	Transformer les zones de caractère suburbain dans l'agglomération compacte en zones urbaines.	C1.2, C1.3, U1, U4
	Agir contre la thésaurisation des terrains centraux entourés des zones urbaines construites.	C1.2, C1.3, U4
	Valoriser et renforcer les pénétrantes et grandes ouvertures paysagères jusqu'au cœur de l'agglomération et définir leurs rôles et usages dans la vie de la population.	U2, U3, PN1
O2.2 - Favoriser la qualité et la richesse des atmosphères urbaines et garantir la vitalité des communes	Poursuivre et renforcer la valorisation de la Vieille-Ville initiée par les mesures d'accompagnement du projet Poya.	C1.2
	Valoriser les espaces publics des centralités de quartier et de village.	C1.2, C1.4, C1.5, U4
	Réduire la fragmentation des urbanisations afin de favoriser les déplacements en transports collectifs et de mobilité douce.	U1, U2, M1, M2
O2.3 - Renforcer et affirmer le rôle du grand paysage en tant qu'élément identitaire de l'agglomération entière	Garantir et renforcer le caractère naturel des gorges de la Sarine et des vallons de ses affluents dans l'agglomération compacte.	C3.1, PN1
	Renforcer la présence des parcs et la visibilité du paysage dans l'agglomération compacte.	C3.2, PN1
	Préserver les caractéristiques fortes du paysage agricole au cœur de l'Agglomération de Fribourg et autour d'elle.	C3.3, PN3, PN4



03. MOBILITÉ

OBJECTIF	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	CONCRÉTISATION
O3.1 - Coordonner le développement urbain avec les transports afin de rendre possible une utilisation accrue des transports publics et de la mobilité douce	Développer l'urbanisation et moduler les affectations en fonction des qualités d'accessibilité et limiter le développement des secteurs fortement dépendants du trafic individuel motorisé.	C1.2, U4
	S'appuyer sur l'ossature transports publics structurante (réseau ferroviaire et réseau des axes forts) pour le développement urbain.	C2.1, C2.2, M1
	Privilégier une urbanisation dense et compacte favorable à la marche à pied et au vélo.	C2.3, U1, U2, M2
O3.2 - Améliorer et maintenir l'accessibilité régionale tout en limitant les nuisances	Assurer des liaisons attractives avec le réseau des villes suisses et les communications internationales de l'agglomération via la gare de Fribourg.	C2.1, M1
	Développer le réseau ferroviaire comme ossature du système de transport régional et d'accès à l'agglomération.	C2.1, M1
	Renforcer le système de rabattement des bus vers les offres de transports publics de niveau hiérarchique supérieur.	C2.2, M1
	Privilégier le réseau autoroutier comme armature routière principale pour les déplacements au niveau de la région et pour l'accès à l'agglomération.	C2.4, M3
O3.3 - Favoriser les transports publics et la mobilité douce et maîtriser le trafic individuel motorisé pour les déplacements d'agglomération	Faire des transports publics une alternative crédible à la voiture en développant un réseau d'axes forts TP coordonnés et en desservant les zones denses, les sites stratégiques d'agglomération et les centralités en général.	C1.2, C2.2, M1
	Constituer un réseau d'espaces publics et de mobilité douce attractif et sûr entre les centralités, les quartiers, les services et équipements, jusqu'aux franges de l'agglomération.	C1.2, C2.3, U4, M2
	Maîtriser le trafic individuel motorisé à travers le cœur de l'agglomération et dans les quartiers résidentiels en organisant l'accessibilité par l'extérieur.	M3
	Mettre en place une politique de stationnement favorisant le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.	M4



O3.4 - Faire évoluer les comportements en matière de mobilité	Faire évoluer les pratiques de déplacement en faveur des transports publics et de la mobilité douce.	C2.3, M1, M2
	Privilégier les modes de déplacement peu consommateurs d'énergie et limitant les nuisances à l'environnement et à la qualité de vie.	M1, M2
O3.5 - S'appuyer sur les infrastructures de transports existantes pour promouvoir un développement urbain coordonné avec les transports	Privilégier l'optimisation et la maximisation de l'utilisation des infrastructures existantes et limiter les nouvelles constructions.	C1.2
	Opérer une redistribution des priorités entre modes, favorable aux transports publics et à la mobilité douce, en privilégiant les modes peu consommateurs d'espace qui permettent une optimisation du réseau viaire existant.	M1, M2

O4. ENVIRONNEMENT

OBJECTIF	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	CONCRÉTISATION
O4.1 - Garantir la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans l'agglomération	Conserver les richesses biologiques de l'agglomération en alliant nature et urbanisation.	U2, U3, PN
	Mettre en valeur les richesses à l'intérieur du tissu urbain notamment en intégrant le potentiel de revitalisation des cours d'eau, y compris la remise à ciel ouvert des cours d'eau sous tuyaux.	PN
	Favoriser une gestion durable de la ressource en eau par des mesures de protection des réserves et de réalimentation naturelle des aquifères.	PN
	Limiter voire réduire les nuisances dues au trafic (bruit et pollution de l'air).	M1, M2, M3

3. CONCEPT TERRITORIAL GLOBAL

	INTRODUCTION	14
C1	C1. URBANISATION	15
	C1.1 Centre cantonal ou régional / Centralité d'agglomération	15
	C1.2 Axes structurants	15
	C1.2.1 - Axe de la vie publique	15
	C1.2.2 Axe urbain majeur	16
	C1.2.3 - Axe de la dynamique future	16
	C1.3 Site stratégique d'agglomération	16
	C1.4 Urbanisation hors agglomération compacte	17
	C1.4.1 - Avry et Matran	17
	C1.4.2 - Marly	18
	C1.5 Düdingen	18
C2	C2. MOBILITÉ	19
	C2.1 Réseau ferroviaire 2030	19
	C2.2 Mise en œuvre	19
	C2.3 Axe fort TP	19
	C2.4 Autoroute avec jonctions	19
C3	C3. PAYSAGE	20
	C3.1 Cours d'eau	20
	C3.2 Parcs urbains/ Pénétrantes agricoles et paysages à proximité de l'agglomération	20
	C3.3 Grandes zones agricoles	20
	CARTE CONCEPT TERRITORIAL GLOBAL	21



INTRODUCTION

Le concept territorial global exprime la vision territoriale de l'Agglomération de Fribourg des « objectifs principaux » formulés au chapitre précédent. Il définit les lignes directrices pour la structure de l'agglomération à différentes échelles et les objectifs principaux pour le développement de l'agglomération dans les prochaines années.



C1. URBANISATION

CONTENU

OBJECTIFS

LISTE DES MESURES ASSOCIÉES

C1.1 - Centre cantonal ou régional/Centralité d'agglomération

Le centre cantonal est le centre administratif, politique et économique du canton. Il est constitué des communes de Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Villars-sur-Glâne, Corminboeuf et, partiellement, Tafers. Il doit disposer d'une excellente desserte par les réseaux de transports nationaux et régionaux et d'une haute accessibilité pour toutes les parties du canton (les critères et objectifs concernant le centre cantonal sont détaillés dans le plan directeur cantonal).

Le centre régional de Düdingen-Tafers est le centre du district; il est bien desservi par les réseaux de transports (objectifs détaillés voir C1.5).

Dans les autres centralités, l'équipement avec des services privés et publics est garanti au niveau du quartier (objectifs détaillés voir C1.4).

C1.2 - Axes structurants

Sur les trois axes urbains structurants, la complémentarité entre urbanisation, transports et paysage est à promouvoir, en garantissant que:

- la majorité de la croissance démographique de l'agglomération compacte y soit concentrée;
- le processus de densification et transformation urbaine joue un rôle fondamental;
- les axes structurants des TP et de la MD soient renforcés au maximum;
- les pénétrantes paysagères soient des facteurs de qualité de vie indispensables.

Les objectifs spécifiques pour les 3 axes structurants sont les suivants:

C1.2.1 - Axe de la vie publique

- Améliorer la qualité de l'espace public, avec des places attractives et des zones piétonnes élargies non seulement dans la Vieille-Ville, mais également tout au long de l'axe.
- Garantir un espace suffisamment grand et approprié pour accueillir des équipements publics supplémentaires dans le futur.
- Renforcer le maillage de mobilité douce tout au long de l'axe de part et d'autre des rails et jusqu'à la Sarine, avec des efforts particuliers autour des nœuds des TP (gare de Fribourg intégrée dans l'espace public, gare de St-Léonard comme centralité au sud du plateau d'Agy).
- Étendre le caractère urbain de l'axe jusqu'à ses deux extrémités. Au sud, une extension et un renforcement à long terme de l'axe de la vie publique jusqu'à Marly (zone Winckler) sont à étudier.

Mesures d'urbanisation:

U-A01 axe de la vie publique

U-A02 axe urbain majeur

U-A03 axe de la dynamique future



CONTENU

OBJECTIFS

LISTE DES
MESURES
ASSOCIÉES**C1.2.2 - Axe urbain majeur**

- Consolider le tissu existant et requalifier les espaces publics.
- Requalifier l'axe de transports pour la priorisation des TP et l'amélioration de la MD.
- Pour le **quartier du Schönberg**: établir une centralité du quartier attractive et vivante avec des espaces publics aménagés. Mettre en valeur le potentiel de densification important.
- Pour la **route de Villars**: consolider ce secteur comme quartier urbain, avec des petites centralités, des espaces publics sur l'axe structurant TP ainsi qu'une densification du tissu urbain permettant le passage de l'image suburbaine vers celle d'agglomération compacte.
- Pour le secteur du double giratoire de **Moncor — Belle-Croix**: opérer une structuration et une requalification urbaine, en favorisant la possibilité d'y établir l'une des centralités d'agglomération de Villars-sur-Glâne.
- Zone d'activités de **Moncor**: développer le site stratégique d'agglomération en termes de dynamique économique (objectifs détaillés voir thème U4.3).
- Pour le quartier résidentiel des **Dailles** ainsi que pour les **autres secteurs de Villars-sur-Glâne** (ancienne centralité de village entre la gare ferroviaire et l'église et Cormanon): renforcer le rôle des centralités de quartier et garantir un fonctionnement complémentaire dans le but de créer des quartiers mixtes et de prioriser les modes doux entre les centralités.

C1.2.3 - Axe de la dynamique future

- Développer le site stratégique d'agglomération autour de la nouvelle gare de Givisiez selon son propre potentiel et ses rôles particuliers dans l'agglomération (objectifs détaillés voir thème U4.4). Concrétiser le potentiel important, en transformation urbaine et en densification, du site de la gare et de la zone d'activités de Givisiez. Remplacer les activités logistiques et industrielles dans la zone d'influence de la gare par un quartier urbain mixte avec des logements et des activités tertiaires.
- Mettre en cohérence la zone intermédiaire entre le site universitaire de Miséricorde et l'ancienne centralité de Givisiez (Chandolan — Corberayes — Chassotte), avec une requalification de l'axe structurant de la route du Jura, la valorisation des centralités locales, quelques nouvelles constructions liées à la couverture de l'autoroute à Givisiez et des opérations de densification du tissu urbain le long de la route du Jura.



CONTENU	OBJECTIFS	LISTE DES MESURES ASSOCIÉES
C1.3 - Site stratégique d'agglomération	<p>Les sites stratégiques d'agglomération doivent:</p> <ul style="list-style-type: none">• Jouer un rôle moteur dans le développement économique de l'agglomération,• Exploiter le potentiel important d'accueil (surfaces non construites, densification, transformation),• Disposer d'une excellente accessibilité en transports publics (ferroviaires et/ou urbains),• Disposer d'une bonne position par rapport au réseau routier régional et suprarégional. <p>Les objectifs spécifiques des sites stratégiques suivants sont fixés dans le thème U4:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal• Moncor - Belle-Croix• Givisiez• Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg• Bahnhof Nord Düringen - Birch• A ces cinq sites s'ajoute encore le site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny, qui se trouve à côté du site de Moncor - Belle-Croix.	<p>Mesures d'urbanisation:</p> <p>U-A04 site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg-Plateau de Pérolles-Cardinal</p> <p>U-A05 site stratégique d'agglomération de Moncor-Belle-Croix</p> <p>U-A06 site stratégique d'agglomération de Givisiez</p> <p>U-A07 site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg</p> <p>U-A08 site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düringen-Birch</p> <p>U-A09 site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny</p>
C1.4 - Urbanisation hors agglomération compacte	<p>De manière générale, aux endroits situés hors agglomération compacte, il faut:</p> <ul style="list-style-type: none">• Intervenir contre l'étalement et la fragmentation de l'urbanisation.• Renforcer les centralités d'agglomération dans les villages. <p>Les objectifs pour les sites d'Avry, Matran et Marly sont les suivants:</p> <p>C1.4.1 - Avry et Matran</p> <ul style="list-style-type: none">• Surmonter les tendances à la thésaurisation de terrains agricoles dans les zones centrales, structurer et mettre en cohérence les urbanisations des deux communes, avec la création d'une nouvelle centralité partagée au sud d'Avry-Centre.• Changer la logique en matière d'accessibilité aux centres commerciaux: intégrer les grandes installations commerciales dans les réseaux TP et MD et dans une urbanisation aujourd'hui en manque de cohérence.• Améliorer l'accessibilité du Cycle d'orientation d'Avry.• Réserver le tracé de Rail 2000.	<p>Mesures d'urbanisation:</p> <p>U-A10 centralité partagée Avry et Matran</p> <p>U-A11 centralité de Belfaux</p> <p>U-A12 centralité de Corminboeuf</p> <p>U-A13 centralité de Marly</p>

**CONTENU****OBJECTIFS****LISTE DES
MESURES
ASSOCIÉES**

- Réaliser une nouvelle halte RER localisée au niveau de l'intersection de la route de la Pâla et de la voie ferrée.

En cas de difficultés d'insertion de la halte à l'endroit sus-cité, une solution alternative doit éventuellement être envisagée. Elle se situerait vraisemblablement entre la position prioritaire et l'actuelle gare de Rosé (soit un décalage vers l'ouest avec une remise en cause de la halte de Rosé).

- Améliorer la situation de desserte des TP routiers avant la réalisation de la halte, en particulier des centres commerciaux situés en bordure de l'autoroute.
- Réorienter l'urbanisation et les réseaux de mobilité des deux communes autour de la nouvelle halte.
- Mettre en valeur les potentiels de développement urbain à proximité de la nouvelle halte, interface TP régionale majeure de l'ouest de l'agglomération, réseau MD convergeant vers la gare.

Au cas où la halte ne serait pas réalisée, ou si elle n'est pas localisée à l'endroit du franchissement ferroviaire, la proposition en matière d'urbanisation (projet de territoire) est à revoir fondamentalement (la concentration des surfaces à développer dans le secteur autour de la nouvelle halte ferroviaire d'Avry n'est justifiée que si cette halte est réalisée).

- Mettre en œuvre un processus pour débloquer et développer les terrains thésaurisés autour de la halte RER d'Avry proposée, en dépendance de la réalisation de cette halte.

C1.4.2 - Marly

- Renouveler et densifier l'urbanisation directement connectée à la route de Fribourg en parallèle à la requalification de l'axe de la route de Fribourg.
- Requalifier l'espace public et créer des centralités par la localisation des équipements publics à Marly-Cité et dans le secteur de la Jonction et de Marly Grand-Pré.
- Améliorer les liens de la MD et des TP entre la zone d'Ilford et la route de Fribourg, afin d'améliorer l'accès depuis les places de travail vers les TP.

C1.5 - Düdingen

- Rééquilibrer sa croissance par rapport à son poids actuel de population dans l'agglomération.
- Privilégier un développement vers l'intérieur concentré autour de la gare (opérations de transformation: mixité de logements et d'activités) et dans la zone d'activités de Birch, qui constitue l'un des sites stratégiques d'agglomération (objectifs détaillés voir thème U4.6).
- Procéder à une requalification urbaine du centre de Düdingen autour de la Hauptstrasse.
- Augmenter la fréquence des arrêts de trains (RER, mais aussi RE).

Mesures
d'urbanisation:

U-A08 site
stratégique
d'agglomération
Bahnhof Nord
Düdingen-Birch



C2. MOBILITÉ

CONTENU	OBJECTIFS	LISTE DES MESURES ASSOCIÉES
C2.1 - Réseau ferroviaire 2030	<ul style="list-style-type: none">Préserver et améliorer la qualité de l'ossature ferroviaire de l'Agglomération de Fribourg.Mettre en valeur le réseau ferroviaire comme base forte pour l'urbanisation, en particulier aménager les haltes comme pôles clés pour le développement urbain.Assurer les liens régionaux et nationaux vers l'extérieur aussi bien que les mouvements à l'intérieur de l'agglomération (par exemple Dürbigen – Fribourg). <p>(objectifs détaillés voir thème M1)</p>	Mesures infrastructurelles: 10 (10.1 à 10.6) création/réaménagement de haltes ferroviaires
C2.2 - Axe fort TP	<ul style="list-style-type: none">Renforcer les axes forts de transport public selon le principe fondamental de la desserte TP par le « centre », qui s'organise de manière radiale, avec une interconnexion des axes au centre de l'agglomération, à la gare de Fribourg et permettent une desserte au cœur des urbanisations.Aménager les axes forts des transports publics au cœur des secteurs d'urbanisation dense et sur les axes historiques routiers de l'agglomération, jusqu'alors dédiés au trafic individuel motorisé. <p>(objectifs détaillés voir thème M1)</p>	Mesures infrastructurelles: 10 (10.1 à 10.6) création/réaménagement de haltes ferroviaires 12 (12.1 à 12.5) aménagements des interfaces TP 41 (41.1 à 41.24) requalification en lien avec le réseau des axes structurants TP 42 (42.1 à 42.4) requalification en lien avec le réseau TP secondaire
C2.3 - Liaison mobilité douce (Trans-Agglomération)	<ul style="list-style-type: none">Développer le réseau MD sur les axes historiques; la colonne vertébrale est représentée par l'itinéraire nommé « Transagglomération » (d'Avry jusqu'à Dürbigen).Assurer l'interconnexion des communes et des sites stratégiques d'agglomération.Permettre l'accessibilité aux sites compris dans l'agglomération compacte autant de manière circulaire qu'en diagonale. <p>(objectifs détaillés voir thème M2)</p>	Mesures infrastructurelles: Paquet P20 réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Avry et Dürbigen (Trans Agglomération)
C2.4 - Autoroute avec jonctions	<ul style="list-style-type: none">Supporter les grands volumes de flux TIM et les déplacements rapides, au niveau des échanges avec l'extérieur de l'agglomération et pour les échanges internes.	Mesures infrastructurelles: 30 (30.1 à 30.5) nouvelle infrastructure autoroutière



C3. PAYSAGE

CONTENU	OBJECTIFS	LISTE DES MESURES ASSOCIÉES
C3.1 - Cours d'eau	Garantir et renforcer le caractère naturel des gorges de la Sarine et des vallons de ses affluents dans l'agglomération compacte.	
C3.2 - Parcs urbains/ Pénétrantes agricoles et paysages à proximité de l'agglomération	Renforcer la présence des parcs et la visibilité du paysage dans l'agglomération compacte en travaillant sur les collines, les pénétrantes et l'espace fluvial de la Sarine. (objectifs détaillés concernant les parcs urbains voir thème PN1)	Mesures paysagère: P-2 Parc urbain du Torry
C3.3 - Grandes zones agricoles	Préserver les caractéristiques fortes du paysage agricole au cœur de l'Agglomération de Fribourg et autour d'elle. (objectifs détaillés voir thèmes PN3 et PN4)	Mesures paysagère: P-3 Environnement agricole-agriculture urbaine

CONCEPT TERRITORIAL GLOBAL





Échelle 1:50'000

Légende






Urbanisation

	Centre cantonal	C1.1
	Centre régional	C1.1
	Centralité d'agglomération	C1.1
	Axe de la vie publique	C1.2
	Axe urbain majeur	C1.2
	Axe de la dynamique future	C1.2
	Site stratégique d'agglomération	C1.3
	Urbanisation hors agglomération compacte	C1.4, C1.5


Mobilité

	Réseau ferroviaire 2030, avec gares	C.2.1
	Axe fort TP	C.2.2
	Liaison mobilité douce (Trans-agglo)	C.2.3
	Autoroute avec jonction	C.2.4

Paysage

	Cours d'eau	C.3.1
	Parc urbain de la Sarine	C.3.2
	Parc urbain	C.3.2
	Pénétrante agricole et paysage à proximité de l'agglomération	C.3.2
	Grande zone agricole	C.3.3

Informations indicatives

	Secteur stratégique cantonal
---	------------------------------

documents stratégiques



4. STRATÉGIE URBANISATION

	INTRODUCTION	24
U1	U1. CAPACITÉ D'ACCUEIL ET DENSIFICATION	25
	U1.1 Objectifs	25
	U1.2 Mise en œuvre	25
U2	U2. LIMITE EXTERNE DE LA ZONE À BÂTIR	26
	U2.1 Objectifs	26
	U2.2 Conditions de modification de la limite externe de la zone à bâtir	26
	U2.3 Mise en œuvre	27
U3	U3. LIMITE INTERNE DE LA ZONE À BÂTIR	28
	U3.1 Objectifs	28
	U3.2 Mise en œuvre	28
U4	U4 SITES STRATÉGIQUES D'AGGLOMÉRATION	29
	U4.1 Objectifs	29
	U4.2 Objectifs spécifiques pour le site Gare de Fribourg-Plateau de Pérolles-Cardinal	29
	U4.3 Objectifs spécifiques pour le site Moncor – Belle-Croix	30
	U4.4 Objectifs spécifiques pour le site Givisiez	30
	U4.5 Objectifs spécifiques pour le site Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg	30
	U4.6 Objectifs spécifiques pour le site Bahnhof Nord Düringen – Birch	31
	U4.7 Objectifs spécifiques pour le site Bertigny	31
	U4.8 Mise en œuvre	31
	CARTE STRATÉGIE URBANISATION	33



INTRODUCTION

La stratégie d'urbanisation se fonde sur la volonté de contenir l'étalement urbain et de renforcer l'urbanisation par un processus de densification du tissu bâti existant. Pour ce faire, une limite externe de la zone à bâtir a été fixée afin de circonscrire le développement spatial de l'agglomération.

À l'intérieur de cette limite externe de la zone à bâtir, une politique de densification sera mise en œuvre par l'agglomération. Il s'agira de privilégier un développement en transformation et densification tout en garantissant la qualité des espaces publics et semi-publics afin de limiter l'emprise de l'urbanisation sur des nouvelles surfaces. L'enjeu principal consistera à pouvoir absorber la croissance démographique prévue, estimée à environ 30'000 personnes à l'horizon 2030.

La stratégie d'urbanisation permet également d'identifier spatialement des sites stratégiques. Ces sites doivent par leur dynamique jouer un rôle moteur dans le développement de l'agglomération. Ces sites se distinguent par un potentiel important d'accueil, une excellente accessibilité en transports publics, et une bonne position par rapport au réseau routier régional et suprarégional.



U1. CAPACITÉ D'ACCUEIL ET DENSIFICATION

U1.1 - OBJECTIFS

- Renforcer le centre cantonal pour pouvoir accueillir la croissance souhaitée en termes d'habitants et d'emplois selon la fourchette de + 27'000 à 35'000 habitants supplémentaires et + 16'000 à 17'000 emplois supplémentaires d'ici à 2030.
- Privilégier un développement (habitants et emplois) en transformation et densification. Dans ce contexte, suivre le principe des « $\frac{2}{3}$ du développement en densification». Cela signifie créer, pour chaque m² de surface brute de plancher construit en extension, 2 m² en densification et régénération.
- Exploiter au maximum les indices de construction.
- Prévoir les densités les plus élevées à proximité des gares, des interfaces TP, dans les axes urbains structurants ainsi que dans les sites stratégiques. Ces densités doivent être plus élevées qu'ailleurs.
- Garantir la qualité des espaces publics et semi-publics.

U1.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Met en place une stratégie de sensibilisation à la densification en coordination avec le SeCA et gère une base de données sur les potentiels de densification de l'agglomération.
- Identifie les secteurs de densification stratégique.
- Garantit la qualité du développement.

Les communes

- Identifient et mettent en œuvre des mesures contre la thésaurisation des zones à bâtir.
- Intègrent des mesures de densification dans les PAL.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): prévoir les futurs secteurs de développement à l'intérieur de la limite externe de la zone à bâtir d'agglomération.
- Plan d'affectation des zones (PAZ): opter pour des affectations «denses» (par exemple zones résidentielles à moyenne ou forte densité).
- Règlement communal d'urbanisme (RCU): fixer des prescriptions de construction (indice brut d'utilisation du sol, indice d'occupation du sol, hauteur) permettant une réelle densification.

Liste des mesures associées

Mesures d'urbanisation: U-A01 axe de la vie publique, U-A02 axe urbain majeur, U-A03 axe de la dynamique future, U-A04 site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal, U-A05 site stratégique d'agglomération de Moncor – Belle-Croix, U-A06 site stratégique d'agglomération de Givisiez, U-A07 site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg, U-A08 site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düringen – Birch, U-A09 site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny, U-A10 centralité partagée Avry et Matran, U-A11 centralité de Belfaux, U-A12 centralité de Corminboeuf, U-A13 centralités de Marly, U-B01 intensifier le renouvellement urbain et la densification.



U2. LIMITE EXTERNE DE LA ZONE À BÂTIR

U2.1 - OBJECTIFS

- Contenir l'urbanisation à l'intérieur de la limite externe de la zone à bâtir.
- Renforcer les structures existantes de l'urbanisation.

U2.2 - CONDITIONS DE MODIFICATION DE LA LIMITE EXTERNE DE LA ZONE À BÂTIR

Une modification de la limite externe de la zone à bâtir est admise si les critères ci-après sont remplis de façon cumulative:

- Une modification n'est admise que dans le cadre d'une révision partielle ou générale du plan directeur d'agglomération;
- Le besoin d'extension doit être justifié dans le contexte communal ou intercommunal;
- L'extension est en accord avec le concept territorial global du plan directeur d'agglomération;
- L'extension est caractérisée par de la haute densité pour l'habitat ou répond à un besoin d'intérêt général;
- La totalité de la zone d'extension bénéficie d'une desserte en transports publics de qualité. La distance au prochain arrêt de transports publics ne dépasse pas 500 m pour les gares et haltes ferroviaires et 300 m pour les arrêts de bus;
- Un concept urbanistique pour le secteur concerné est établi sur la base d'un PAD;
- Les espaces vides (espaces publics, espaces verts) font l'objet d'un traitement particulier. Les extensions doivent «soigner» ces espaces vides en assurant une bonne qualité paysagère.

S'ajoutent à ces critères généraux pour les quatre secteurs ci-après, les conditions supplémentaires suivantes:

Secteur du Croset à Villars-sur-Glâne:

La zone du Croset, située à proximité de la halte ferroviaire de Villars-sur-Glâne et desservie par une ligne de transports publics, pourrait, à court terme, être intégrée à la zone à bâtir.

Conditions supplémentaires:

- **IBUS minimum de 1,2.**
- Inscription du développement admis avant 2030 dans un projet pour l'ensemble du site.
- La totalité de la zone d'extension bénéficie d'une desserte en transports publics de qualité (cadence minimum à 15 minutes, la distance au prochain arrêt de transports publics ne dépassant pas 500 m pour les gares et haltes ferroviaires et 300 m pour les arrêts de bus).

Secteur du Grand Pré à Marly:

La zone de Grand Pré à Marly, située en prolongement actuel de l'«axe de la vie publique», pourrait, à long terme, être intégrée au périmètre d'extension du milieu bâti.

Conditions supplémentaires:

- **IBUS minimum de 1,2.**

Secteur du Haut des Agges à Avry:

La commune d'Avry développe actuellement la première partie du secteur Haut des Agges (coupparti). La deuxième partie du secteur figure déjà à son plan directeur communal, volet utilisation du sol, et constitue à ce jour une dent creuse dans cette urbanisation. Ce secteur pourrait à long terme être développé et intégré au périmètre d'extension du milieu bâti.

Conditions supplémentaires:

- **IBUS minimum de 1,2.**

Secteur de Corberayes à Givisiez:

Le secteur de Corberayes, sur l'axe de la «dynamique future», peut être considéré comme un secteur d'élargissement du site stratégique de Givisiez. Ce secteur pourrait à terme être intégré au périmètre d'extension du milieu bâti.

Conditions supplémentaires:

- **IBUS minimum de 1,2.**
- Inscription du développement admis avant 2030 dans un projet pour l'ensemble du site.
- Respect et garantie de la grande ouverture paysagère (pénétrante) entre Givisiez et Moncor à long terme, au moyen d'une forme urbaine et de typologies du bâti appropriées.



U2.3 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Fixe la limite externe de la zone à bâtir.
- Examine la conformité des demandes de modification de la limite externe de la zone à bâtir avec les critères de modification (voir les critères au thème U2.2).

Les communes

- Respectent la limite externe de la zone à bâtir dans le cadre de la détermination des nouvelles zones à bâtir.
- Soumettent à l'agglomération les documents du PAL nécessaires afin d'obtenir une modification exceptionnelle de la limite externe de la zone à bâtir.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): tout secteur d'extension future de la zone à bâtir devra être planifié à l'intérieur de la limite externe de la zone à bâtir.
- Plan d'affectation des zones (PAZ): toute nouvelle zone à bâtir devra respecter la limite externe de la zone à bâtir.
- Rapport explicatif et de conformité: justifier les choix en matière de nouvelles zones à bâtir et démontrer la conformité avec la limite externe de la zone à bâtir.

Liste des mesures associées

Mesures d'urbanisation: U-B01 intensifier le renouvellement urbain et la densification



U3. LIMITE INTERNE DE LA ZONE À BÂTIR

U3.1 - OBJECTIFS

- Préserver de l'urbanisation les couloirs biologiques (cet objectif est coordonné avec le thème PN6).
- Préserver de l'urbanisation les secteurs (voir périmètres « limite interne » sur la carte « stratégie d'urbanisation ») du parc urbain fluvial de la Sarine et les quatre parcs urbains situés sur les collines glaciaires (cet objectif est coordonné avec les thèmes PN1 et PN2), ainsi que les autres espaces verts et ouvertures paysagères inscrits dans la planification locale des communes.

U3.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Fixe les limites internes de la zone à bâtir.

Les communes

- Intègrent les limites internes de la zone à bâtir dans le PAL et les respectent dans le cadre de la détermination des nouvelles zones à bâtir.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): tout secteur d'extension future de la zone à bâtir devra respecter les limites internes de la zone à bâtir.
- Plan d'affectation des zones (PAZ): toute nouvelle zone à bâtir devra respecter les limites internes de la zone à bâtir.
- Rapport explicatif et de conformité: justifier les choix en matière de nouvelles zones à bâtir et démontrer la conformité avec la limite interne de la zone à bâtir.



U4. SITES STRATÉGIQUES D'AGGLOMÉRATION

U4.1 - OBJECTIFS

- Concentrer prioritairement la dynamique de développement de l'agglomération, et en particulier la dynamique économique, dans les sites stratégiques d'agglomération suivants:

**Gare de Fribourg — Plateau de Péroilles — Cardinal;
Moncor — Belle-Croix;
Givisiez, les alentours de la gare et la zone d'activités;
Plateau d'Agy — Portes-de-Fribourg;
Bahnhof Nord Düringen – Birch.**

À ces cinq « sites stratégiques d'agglomération » s'ajoute encore le « **site stratégique d'agglomération d'exception** » de Bertigny comportant un potentiel particulier de développement économique.

- Accueillir des équipements et des installations de rayonnement de niveau d'agglomération et régional.
- Identifier et développer les profils complémentaires dans le cadre d'une propre stratégie économique pour les sites stratégiques d'agglomération, en cohérence avec les autres vocations présentes dans les sites (logement, etc.).
- Promouvoir la transformation des sites stratégiques d'agglomération par la mise en œuvre de processus de planification spécifiques.
- Créer des espaces publics de qualité favorisant un environnement de vie et de travail attractif et un bon accès aux arrêts TP, en particulier aux nœuds TP (gares et haltes ferroviaires).
- Offrir une desserte TP de qualité, en termes de fiabilité, temps de parcours et fréquence.
- **Coordonner le développement des sites stratégiques d'agglomération avec la politique foncière active cantonale (secteurs stratégiques et zones d'activités d'importance cantonale) décrite dans le plan directeur cantonal.**

U4.2 - OBJECTIFS SPÉCIFIQUES POUR LE SITE GARE DE FRIBOURG-PLATEAU DE PÉROLLES-CARDINAL

- Développer le profil multiple du site et de ses pièces distinctes avec des activités tertiaires haut de gamme cherchant à bénéficier de la proximité de la gare et des services du centre-ville, programmes de formation universitaire ayant une visibilité nationale et internationale, un parc technologique sur le site Cardinal et petites industries de qualité. En même temps, renforcer la vocation résidentielle du site.
- Développer le site Cardinal comme élément phare et identitaire pour la ville et l'agglomération et pour leur orientation vers le futur.
- Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements MD et TP. Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Péroilles et des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD.
- Accueillir des équipements publics supplémentaires pour renforcer le rôle du site comme haut lieu sur l'axe de la vie publique.
- Requalifier les alentours de la gare de Fribourg comme point d'identification et d'échange, et exploiter le potentiel économique autour de la gare.
- Créer une structure de gouvernance qui s'occupe de l'ensemble du site stratégique.
- Requalifier le plateau de Péroilles dans l'esprit d'un véritable campus en réduisant ou supprimant l'emprise des TIM sur ce secteur.
- Choisir l'affectation du site Cardinal conformément aux termes de la convention signée avec Feldschlösschen.



U4.3 - OBJECTIFS SPÉCIFIQUES POUR LE SITE MONCOR - BELLE-CROIX

- Développer le site en fonction d'un profil mixte (habitat et entreprises) vers un campus d'entreprises. En ce qui concerne les activités, le développement se fera en priorité avec des activités tertiaires, tout en garantissant les activités secondaires actuelles dans la zone d'activités de Moncor.
- Améliorer les liens depuis Moncor vers Cormanon et le quartier de Villars-Vert à travers le double giratoire de Belle-Croix.
- Etablir à moyen-long terme une nouvelle centralité de Villars-sur-Glâne autour du carrefour de Belle-Croix.
- Structurer l'urbanisation et le front bâti le long de la route de Villars en direction du centre de l'agglomération et remplacer des activités orientées vers les TIM (garages, stations-essence) par des programmes participant au renforcement du caractère urbain, afin de passer d'une image suburbaine à celle d'une agglomération compacte.
- Améliorer la desserte TP afin de permettre un report modal et la diminution des places de stationnement dans la zone industrielle au bénéfice de surfaces disponibles pour la MD et l'espace public du campus.

U4.4 - OBJECTIFS SPÉCIFIQUES POUR LE SITE GIVISIEZ

- Régénérer le tissu industriel existant autour de la nouvelle halte de Givisiez pour le faire évoluer en pôle à vocation zone mixte (activités tertiaires et secondaires, logements, équipements publics, etc.).
- Établir un espace public de centralité autour de la nouvelle gare.
- Densifier la zone industrielle de Givisiez à l'ouest de la route de Belfaux avec des activités artisanales, de manufacture et logistiques, tout en gardant son caractère vert, y compris les extensions qui sont inscrites dans le PAL en vigueur.
- Compléter le maillage manquant d'espace public et de MD pour mettre en relation le centre historique de Givisiez, la zone industrielle, l'interface de transport et les zones mixtes situées au nord de la route du Tir Fédéral et au sud de la route des Taconnets.

U4.5 - OBJECTIFS SPÉCIFIQUES POUR LE SITE PLATEAU D'AGY - PORTES-DE-FRIBOURG

- Passer d'une logique de développement orienté sur un axe à caractère routier (route de Morat) à une logique d'un quartier en maille (espaces publics et liens MD).
- Développer une urbanisation à fort caractère urbain avec des espaces publics et des réseaux TP et MD attractifs.
- Prévoir en marge de l'axe des zones d'activités et résidentielles procurant une densité et une qualité suffisante pour vivifier la vie sociale et l'espace public. Ceci comprend notamment l'habitat collectif (voir le projet pour Agy centre), les activités de services (voir l'exemple récent du Groupe E), ou des équipements publics.
- Éviter les installations commerciales à forte fréquentation qui sont prioritairement orientées vers l'accessibilité routière.
- Évaluer la possibilité de construire des tours dans ce secteur.
- Créer et réserver de la place pour des équipements publics supplémentaires sur l'axe de la vie publique: par exemple le projet d'un bassin olympique de natation.
- Inclure les espaces verts et publics voisins possédant une valeur forte pour l'agglomération (le parc de la Poya, le cimetière de Saint-Léonard, les champs agricoles de Grandfey et la colline de Torry) et garantir les liens ouverts entre eux.
- Améliorer les interfaces multimodales aux lieux de manifestation, notamment par l'aménagement des espaces publics et des routes d'accès attractives et larges pour la MD. Améliorer également la connexion de ces lieux au réseau TP.
- Réaliser une étude concernant la desserte ferroviaire du site sur la voie Fribourg - Belfaux.



U4.6 - OBJECTIFS SPÉCIFIQUES POUR LE SITE BAHNHOF NORD DÜDINGEN – BIRCH

- Assurer pour Düdingen et le site stratégique d'agglomération le rôle de pôle d'activités de la Singine bénéficiant d'une desserte de haute qualité (rail et route).
- Promouvoir des développements mixtes (habitat et activités) et des densités élevées dans un diamètre de 500 m autour de la gare de Düdingen. Garantir l'accès MD à la gare des deux côtés.
- Renforcer le rôle et l'accessibilité de la zone de la gare comme centralité de l'ensemble du site stratégique d'agglomération (restauration pour les emplois, etc.).
- Éviter une fragmentation des terrains contigus des zones d'activités de Birch 1 et 2 par des opérations qui s'implantent au milieu de ces zones.
- Éviter la thésaurisation de terrains dans le site stratégique d'agglomération.

U4.7 - OBJECTIFS SPÉCIFIQUES POUR LE SITE BERTIGNY

- Réserver le site pour une implantation exceptionnelle (grande opération) nécessitant un terrain de minimum 5 ha.
- Prévoir l'implantation d'un projet à très haute valeur ajoutée. Son développement doit correspondre aux principes de qualité exigés par le projet d'agglomération.
- Réglementer l'implantation d'un projet par une « boîte à outils » restrictive en termes de mobilité, de paysage et d'urbanisation (pour plus de détail concernant la « boîte à outils », voir fiche de mesure d'urbanisation U-A09).
- Prendre en compte, à l'intérieur du site, la pénétrante paysagère entre Givisiez et Moncor jusqu'à l'Hôpital cantonal (cet objectif est coordonné avec le thème PN4).

U4.8 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Se coordonne avec le Canton et les communes concernées pour la définition de la gouvernance du projet et l'identification des études à réaliser dans le cadre du développement des sites stratégiques.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): intégrer les périmètres des sites stratégiques.
- Rapport du plan directeur communal: reprendre les objectifs spécifiques des sites stratégiques (les objectifs spécifiques sont décrits dans les thèmes U4.2-U4.7).

Liste des mesures associées

Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal:

- Mesures d'urbanisation: U-A01 axe de la vie publique, U-A02 axe urbain majeur, U-A03 axe de la dynamique future, U-A04 site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg-Plateau de Pérolles-Cardinal, U-B01 intensifier le renouvellement urbain et la densification
- Mesures infrastructurelles: 20.1 voie verte sur les anciennes voies tpf entre la gare de Fribourg et Pérolles, P10 aménagement de l'axe principal TP de Villars-sur-Glâne, secteur gare – halte de Villars-sur-Glâne, P12 aménagement Avenue de la Gare / interface TP principale
- Mesures environnement: E-1 Milieux naturels, E-4 protection des eaux souterraines

Moncor – Belle-Croix:

- Mesures d'urbanisation: U-A02 axe urbain majeur, U-A05 site stratégique d'agglomération de Moncor-Belle-Croix, U-A09 site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny, U-B01 intensifier le renouvellement urbain et la densification
- Mesures infrastructurelles: 30.1 réaménagement de la jonction de Fribourg-Sud
- Mesures environnement: E-1 milieux naturels, E-4 protection des eaux souterraines



Givisiez:

- Mesures d'urbanisation: U-A03 axe de la dynamique future, U-A06 site stratégique d'agglomération de Givisiez, U-B01 intensifier le renouvellement urbain et la densification
- Mesures infrastructurelles: 10.2 déplacement de la halte RER de Givisiez, P13 interfaces TP, mesures 12.4 et 21.9, P16 requalification des traversées de localités, mesure 43.5, P31 couverture de l'autoroute
- Mesures paysagères: P-2 Parc urbain du Torry
- Mesures environnement: E-1 milieux naturels, E-4 protection des eaux souterraines

Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg:

- Mesures d'urbanisation: U-A01 axe de la vie publique, U-A07 site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg, U-B01 intensifier le renouvellement urbain et la densification
- Mesures infrastructurelles: 10.1 halte ferroviaire à Fribourg - St. Léonard, P13 interfaces TP, mesure 12.2
- Mesures paysagères: P-2 Parc urbain du Torry
- Mesures environnement: E-1 Milieux naturels, E-4 Protection des eaux souterraines

Bahnhof Nord Dürdingen - Birch:

- Mesures d'urbanisation: U-A08 site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Dürdingen-Birch, U-B01 intensifier le renouvellement urbain et la densification
- Mesures infrastructurelles: P18 requalification de la traversée de localité de Dürdingen, P28 aménagements MD d'accès à la halte de Dürdingen, P30 Réaménagement jonction de Dürdingen, réalisation de la liaison Birch-Luggiwil et du contournement de Dürdingen
- Mesures paysagères: P-3 Environnement agricole-agriculture urbaine
- Mesures environnement: E-1 Milieux naturels, E-4 Protection des eaux souterraines

Bertigny:

- Mesures d'urbanisation: U-A02 axe urbain majeur, U-A05 site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix, U-A09 site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny, U-B01 intensifier le renouvellement urbain et la densification
- Mesures infrastructurelles: 45.1 réalisation d'un axe de desserte de Bertigny
- Mesures environnement: E-1 Milieux naturels, E-4 Protection des eaux souterraines



STRATÉGIE URBANISATION

Échelle 1:50'000

Légende

Limites à l'urbanisation

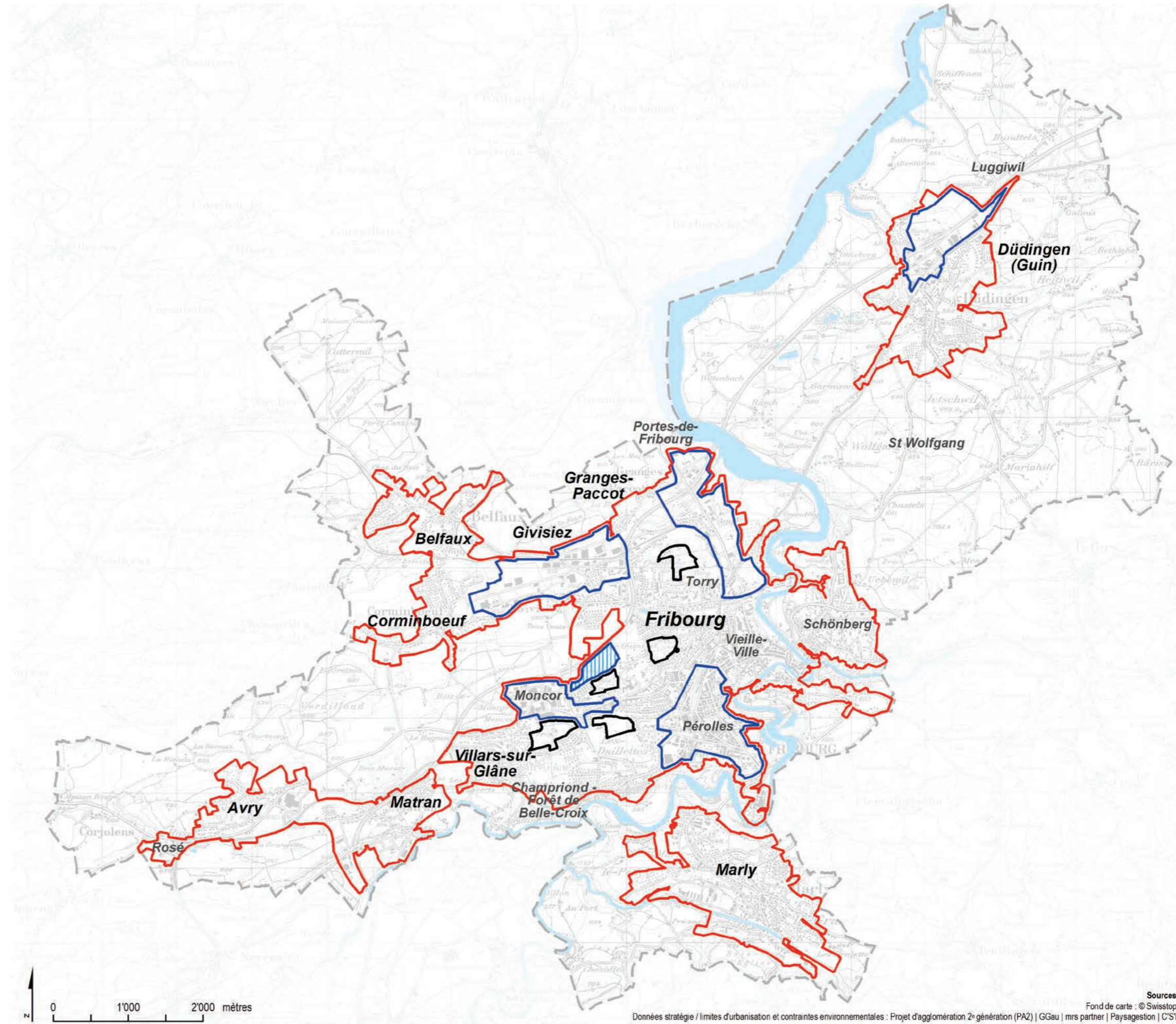
- Limite externe de la zone à bâtir
- Limite interne de la zone à bâtir

Sites stratégiques d'agglomération

- Site stratégique d'agglomération
- Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny

documents stratégiques

- U2**
- U3**
- U4.2 - U4.6**
- U4.7**



Sources :
 Fond de carte : © Swisstopo
 Données stratégie / limites d'urbanisation et contraintes environnementales : Projet d'agglomération 2^e génération (PA2) | GGau | mrs partner | Paysagegestion | C'SD

5. STRATÉGIE MOBILITÉ

	INTRODUCTION	36
M1	M1. TRANSPORTS PUBLICS (TP)	37
	M1.1 Objectifs	37
	M1.2 Hiérarchie du réseau TP	38
	M1.3 Principes d'exploitation des TP	38
	M1.4 Principes de valorisation des TP	40
	M1.5 Mise en oeuvre	41
	Carte stratégie mobilité - Concept transports publics (TP)	43
M2	M2. MOBILITÉ DOUCE (MD)	45
	M2.1 Objectifs	45
	M2.2 Conditions de modification de la limite externe de la zone à bâtir	46
	M2.3 Mise en oeuvre	46
	Carte stratégie mobilité - Concept mobilité douce (MD)	47
M3	M3. TRAFIC INDIVIDUEL MOTORISÉ (TIM)	49
	M3.1 Objectifs	49
	M3.2 Hiérarchie du réseau TIM	50
	M3.3 Mise en oeuvre	50
	Carte stratégie mobilité - Concept trafic individuel motorisé (TIM)	51
M4	M4. STATIONNEMENT	53
	M4.1 Objectifs	53
	M4.2 Mise en oeuvre	54



INTRODUCTION

Le développement urbain doit être soutenu par une mobilité durable, qui doit permettre de réduire la part modale du trafic individuel motorisé (TIM) et notamment celle des pendulaires, par la mise en œuvre d'un réseau de transports publics (TP) performant et attractif, ainsi que par le développement d'un réseau de mobilité douce (MD) concurrentiel face au TIM.

La stratégie liée à la mobilité dans l'agglomération repose sur un objectif fondamental qui est celui de garantir une approche multimodale cohérente, en mettant l'accent sur le développement de la mobilité douce et des transports publics. Le plan directeur se donne comme objectif d'absorber la demande supplémentaire en déplacements liée au développement démographique sur les transports publics et les modes doux, et de maîtriser le trafic individuel motorisé. Cette maîtrise est avant tout conditionnée en amont par une localisation des activités et en aval par une stratégie volontariste d'exploitation des circulations et de gestion de la demande (stationnement en particulier).



M1. TRANSPORTS PUBLICS (TP)

M1.1 - OBJECTIFS

OBJECTIFS

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Faire du réseau ferroviaire l'ossature du système de transport régional et d'agglomération

Améliorer l'offre en transports publics régionaux, en poursuivant le développement du réseau RER¹ (nouvelles gares, augmentation de l'offre, etc.) et en valorisant les interfaces des gares et haltes ferroviaires.

Développer un réseau d'axes forts TP pour la zone urbaine compacte

Assurer une desserte efficace et attractive des secteurs urbains denses actuels et futurs pour une demande de tout motif (travail, formation, achats et loisirs).

Coordonner les futurs développements urbains avec les transports publics.

Favoriser un développement urbain compact orienté sur les transports publics et développer des quartiers de ville denses autour des haltes du réseau ferroviaire et axes forts TP structurants. Garantir une bonne desserte des principaux sites stratégiques et centralités d'agglomération.

Faire évoluer les comportements de déplacement en faveur d'une utilisation accrue des transports publics

Assurer une couverture complète et efficace du territoire par la desserte en transports publics.

Développer et favoriser une complémentarité efficace entre transports publics et mobilité douce permettant d'étendre la surface d'influence du réseau de transports publics structurants.

Développer et améliorer l'intégration des différents réseaux et systèmes de transports publics pour faciliter les déplacements TP et pour permettre des économies de moyen (profiter des synergies), notamment en favorisant le rabattement des bus régionaux et suburbains vers les offres de transports publics de niveau hiérarchique supérieur.

Améliorer la visibilité, la lisibilité et l'accessibilité du réseau TP.

¹ Par «Réseau RER» il faut comprendre l'ensemble des relations RER et RE offertes dans la région ; c'est-à-dire les lignes du S-Bahn bernois, les lignes exploitées par les CFF et TPF ainsi que la nouvelle ligne Bulle – Berne dite première ligne du « RER Fribourg|Freiburg ».



M1.2 - HIÉRARCHIE DU RÉSEAU TP

La structure du réseau TP s'organise en fonction de la hiérarchie suivante (voir carte «Concept transports publics-TP»):

- Lignes **ferroviaires** (chemin de fer) qui forment l'ossature du réseau des transports publics de l'agglomération. La gare de Fribourg assure la desserte nationale et régionale, les haltes RER la desserte régionale.
- Lignes de **bus régionales** qui assurent les liaisons entre la région et l'agglomération.
- Lignes de **bus principales** de haute qualité (fréquence élevée et temps de parcours minimaux) assurant les liaisons vers le centre de l'agglomération.
- Lignes de **bus secondaires et tangentiels** qui assurent la desserte des principaux quartiers d'habitation, des grands générateurs et des écoles supérieures.
- Lignes de **bus suburbaines** qui assurent la desserte des localités, hameaux et quartiers en couronne de l'agglomération.
- **Interfaces TP** favorisant la connexion des TP avec tous les modes de transport.

M1.3 - PRINCIPES D'EXPLOITATION DES TP

Dans le tableau suivant, les lignes de bus urbaines comprennent les lignes de bus principales, secondaires / tangentiels et suburbaines.



PRINCIPE	RÉSEAU FERROVIAIRE	LIGNES DE BUS RÉGIONALES	LIGNES DE BUS URBAINES
<p>Couverture horaire lignes ferroviaires à l'horizon 2030</p> <p>4 trains par heure et par sens sur chacune des branches du réseau d'agglomération.</p>	X		
<p>Couverture horaire minimale lignes de bus</p> <p>Tout au long de la journée, une fréquence minimale de 7.5' doit être assurée sur le réseau des lignes de bus urbaines principales dans le périmètre de l'agglomération, ainsi qu'une fréquence de 30' sur l'ensemble des lignes de bus du réseau TP urbain.</p> <p>En soirée, le week-end et aux heures creuses, une fréquence minimale de 15' doit également être assurée sur le réseau des lignes de bus urbaines principales.</p>			X
<p>Principes pour les lignes de bus régionales</p> <p>Les longues lignes interrégionales doivent arriver au cœur de l'agglomération à la gare de Fribourg. Ces lignes interrégionales peuvent, à leur échelle, également être des axes structurants, avec le rabattement d'autres bus.</p> <p>Les lignes locales régionales doivent être rabattues sur les gares en périphérie de l'agglomération. Le transbordement (bus-train et vice-versa) doit être aisé (aménagement) et rapide (temps de correspondance).</p>		X	
<p>Correspondances aux interfaces TP principaux de l'agglomération</p> <p>Des correspondances optimales vers les réseaux de niveaux hiérarchiques supérieurs doivent être assurées, en particulier à l'interface de la gare principale de Fribourg (vers bus et trains régionaux et nationaux).</p> <p>Pour l'ensemble du réseau TP d'agglomération, les horaires doivent être construits de manière à diminuer au maximum l'impact d'une rupture de charge, en proposant des correspondances optimales.</p>	X	X	X
<p>Limiter les coûts d'exploitation TP</p> <p>Les lignes de bus secondaires, suburbaines et régionales locales doivent assurer de la desserte fine, et rabattre rapidement les usagers sur les axes structurants, en particulier le réseau ferré. Les réseaux ferrés et de bus doivent être complémentaires (éviter le parallélisme et la concurrence).</p>	X	X	X

**M1.4 - PRINCIPES DE VALORISATION DES TP**

Dans le tableau suivant, les lignes de bus urbaines comprennent les lignes de bus principales, secondaires / tangentielles et suburbaines.

PRINCIPE	RÉSEAU FERROVIAIRE	LIGNES DE BUS RÉGIONALES	LIGNES DE BUS URBAINES
<p>Favoriser la multimodalité</p> <p>Pour les zones périphériques peu, voire non desservies par les transports publics, favoriser le recours à la multimodalité (B+R, P+R, covoiturage, etc.).</p>	X	X	X
<p>Fréquence alternée sur les tronçons commun</p> <p>Augmenter les cadences par une bonne alternance sur les tronçons communs au cœur du système TP urbain. Des fréquences de 3.5' peuvent être obtenues par superposition de deux lignes à 7.5'.</p>		X	X
<p>Optimisation des emplacements des arrêts</p> <p>Remplacer les arrêts dispersés par des arrêts moins nombreux mais mieux aménagés. Desservir certains points d'intérêts qui ne le sont actuellement pas. Limiter le nombre d'arrêts unilatéraux.</p>		X	X
<p>Augmentation de la vitesse commerciale sans péjorer la desserte</p> <p>Améliorer les performances des bus, en particulier des axes forts structurants du réseau de bus urbain. Éliminer les congestions récurrentes, par la mise en œuvre de sites propres TP, de couloirs d'approche aux carrefours, des arrêts sur chaussée et des priorités TP aux carrefours.</p>		X	X
<p>Accélération des lignes de bus régionales en ville</p> <p>Les bus régionaux doivent relier efficacement périphérie, centralités et interfaces TP principaux. Les arrêts des bus régionaux ne seront placés qu'aux points névralgiques du réseau urbain (nœuds, tête de lignes, pôles importants).</p>		X	
<p>Itinéraires directs</p> <p>Éviter les itinéraires en boucles et en fourches sur l'ensemble du réseau (petites boucles ou fourches admises sur les parties terminales des lignes secondaires, tangentielles et suburbaines).</p>		X	X



M1.5 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

Le Canton

- Planifie et commande les prestations aux entreprises exploitant le réseau RER et les lignes de bus régionales.
- Veille à la cohérence du concept TP de l'agglomération avec la planification cantonale.
- Analyse les offres des entreprises mandatées par les communautés régionales et fixe le montant total donnant droit à la participation de l'État, conformément à la LTr et son règlement.

L'agglomération

- Concrétise, en collaboration avec les communes, le concept des lignes de bus urbaines en cohérence avec le réseau TP régional, et mène les études concernant les prolongements à étudier (voir carte « Concept transports publics-TP »).
- Commande les prestations aux entreprises TP exploitant les lignes de bus urbaines.
- Mène, en collaboration avec les communes, les études directrices complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation TP, en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts, et coordonne la réalisation avec les propriétaires des différents tronçons (communes ou Canton).
- Définit l'emplacement des arrêts en coordination avec les communes.
- Coordonne les mesures TP avec les mesures d'urbanisation.

Les communes

- Se coordonnent avec l'agglomération sur les modalités d'application des principes d'exploitation et de valorisation des TP.
- Participent à la planification des mesures.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDC): reporter les éléments du concept TP de l'agglomération et les aménagements et éléments de l'exploitation et la valorisation des TP.
- Rapport du plan directeur communal: faire référence aux objectifs TP et à la hiérarchie du réseau.





Liste des mesures associées:

- Mesures infrastructurelles: 10 (10.1 à 10.6) création / réaménagement de haltes ferroviaires, 11 (11.1 à 11.15) mesures d'aménagements dispersées pour les réseaux de bus urbains, 12 (12.1 à 12.5) aménagements des interfaces TP, 41 (41.1 à 41.24) requalification en lien avec le réseau des axes structurants TP, 42 (42.1 à 42.4) requalification en lien avec le réseau TP secondaire, 45 (45.1 et 45.2) nouvelle infrastructure d'accès, 46 (46.1 à 46.8) création /extension de parkings-relais, 47 (47.1 et 47.2) réaffectation/démantèlement de parkings-relais
- Mesures non infrastructurelles: A: Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic, E: Evolution de la politique tarifaire, F: Plan de mobilité, G: Prestations de service, H: Marketing pour la mobilité durable





STRATÉGIE MOBILITÉ CONCEPT TRANSPORTS PUBLICS (TP)

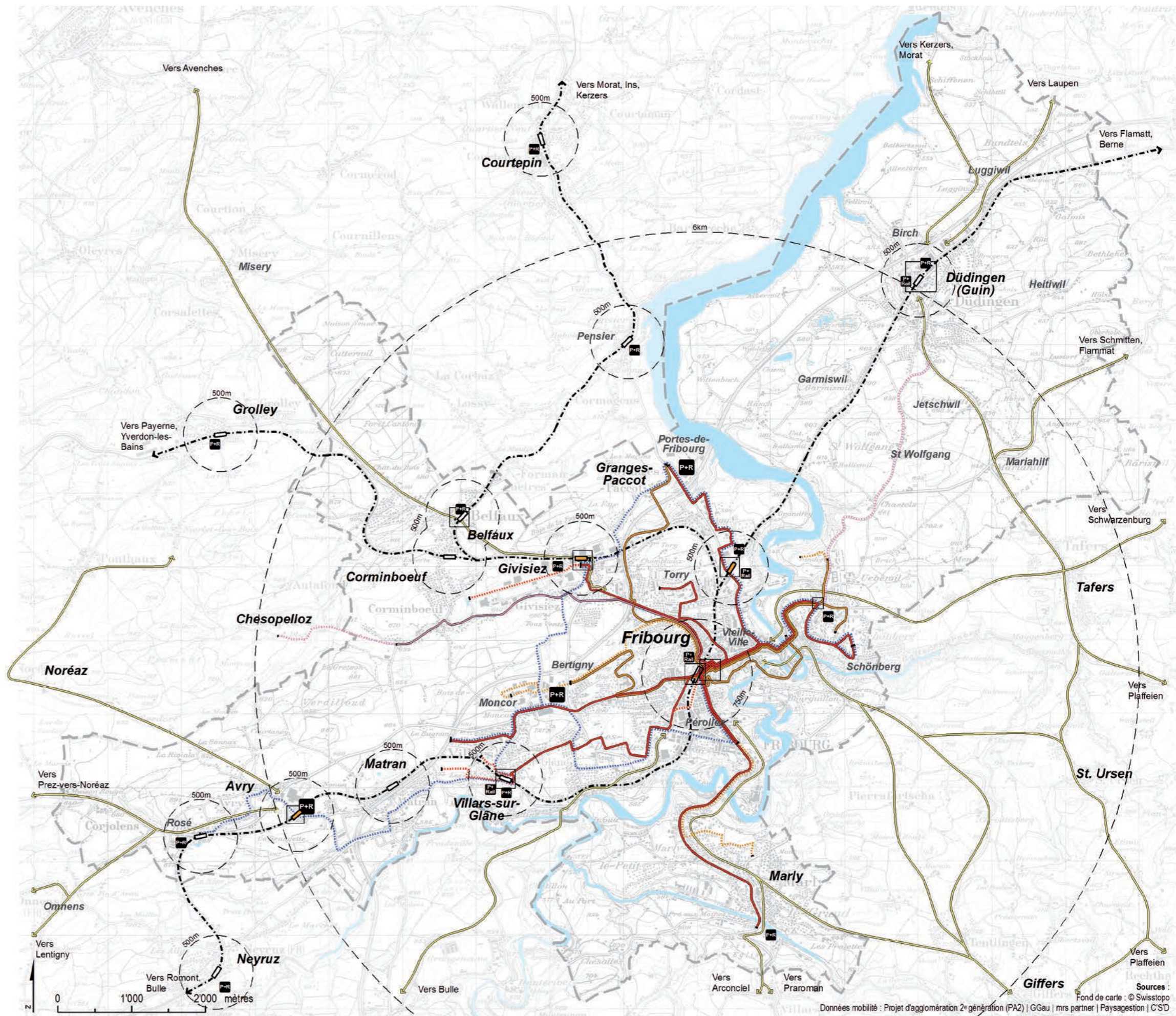
Échelle 1:50'000

Légende

-  Réseau ferroviaire
-  Gare CFF/ halte RER existante
-  Gare CFF/ halte RER à créer
-  Interface TP
-  Ligne de bus principale
-  Ligne de bus secondaire
-  Ligne de bus secondaire tangentielle
-  Ligne de bus suburbaine
-  Ligne ou prolongement à étudier

Informations indicatives

-  Ligne de bus régionale
-  Parc & Ride
-  Parc & Rail (utilisateurs occasionnels)
-  Aire de desserte des gares ferroviaires



Sources :
Fond de carte : © Swisstopo
Données mobilité : Projet d'agglomération 2^e génération (PA2) | GGau | mrs partner | Paysageion | C'SD



M2. MOBILITÉ DOUCE (MD)

M2.1 - OBJECTIFS

OBJECTIFS

Développer un réseau de mobilité douce sûr, attractif, continu et dense pour la mobilité quotidienne

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Créer un véritable réseau de mobilité douce structuré et hiérarchisé de façon à ce qu'il soit lisible par l'utilisateur et permette des pratiques de mobilité adaptées aux différents types d'usages.

Distinguer et planifier le réseau piétonnier et le réseau cyclable selon les besoins spécifiques des deux modes de mobilité.

Compléter et développer le réseau actuel de manière à assurer la continuité et la sécurité des itinéraires à l'échelle de toute l'agglomération et à créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics (autant à l'échelle intercommunale que locale). À savoir, réaménager certains tronçons existants et réaliser les tronçons et franchissements manquants nécessaires à la constitution du réseau d'agglomération.

Sécuriser le réseau tant au niveau des cheminements que des franchissements.

Connecter le réseau et ses équipements avec les autres réseaux de transport. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité des piétons et des cyclistes aux gares, haltes et arrêts de transports publics en général, ainsi que de mettre en place une bonne offre en stationnement pour les vélos, notamment dans les centralités, à proximité des bâtiments administratifs, des écoles, des services et des commerces et dans les sites stratégiques d'agglomération.

Améliorer la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics pour augmenter l'attractivité de la mobilité douce

Les aménagements de mobilité douce sont à traiter de manière intégrée avec les autres modes et à l'échelle de l'espace-rue dans son ensemble. La lisibilité et le rôle identitaire des espaces publics de l'agglomération doivent bénéficier de ces aménagements.

Exploiter les qualités naturelles du territoire telles que les trames bleues et vertes et s'appuyer sur la structure des espaces publics pour renforcer l'attractivité des modes doux et accompagner la mutation de l'usage de ces derniers.

Mettre en place une politique de promotion de la mobilité douce

Développer le rôle de la marche à pied et du vélo dans la mobilité quotidienne, notamment par la mise en place de services de mobilité, campagnes de sensibilisation, etc.

Mettre en place les projets en faveur des piétons.



M2.2 - HIÉRARCHIE DU RÉSEAU MD

La structure du réseau MD s'organise en fonction de la hiérarchie suivante (voir carte «Concept mobilité douce-MD»):

- **Réseau structurant d'agglomération** qui permet, notamment pour les cyclistes, des liaisons rapides et de longue distance entre les grandes entités de l'agglomération.
- **Réseau structurant primaire** ayant une fonction de rabattement vers les centralités d'agglomération et les transports publics (gares, haltes et arrêts). Il permet également l'accès aux services de proximité et aux générateurs de déplacement.
- **Réseau structurant secondaire** qui constitue le réseau de desserte locale. Il assure les accès aux secteurs résidentiels ou d'activités à partir du réseau d'agglomération ou primaire.
- **Réseau de loisirs/paysager** assurant des cheminement de haute qualité paysagère en dehors des grands flux de trafic, peu fréquentés et peu urbanisés. Il permet l'accès aux parcs et zones naturelles.
- **Réseau de cyclotourisme** qui est composé des itinéraires cyclables balisés à usage touristique.
- **Réseau régional** favorisant l'accès aux régions voisines.
- **Réseau de randonnée pédestre cantonal** qui est composé des itinéraires pédestres balisés (gérés par le Canton de Fribourg). Ce réseau n'est pas représenté sur la carte. Pour plus d'informations, consulter le site internet de la Confédération geo.admin.ch.

M2.3 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

Le Canton

- Etablit la planification cyclable cantonale.

L'agglomération

- Coordonne la planification du réseau de mobilité douce au niveau de l'agglomération avec la planification cyclable cantonale.
- Concrétise le concept de MD sur le réseau structurant et coordonne la mise en œuvre des mesures MD.
- Coordonne les projets et les aménagements spécifiques sur les autres liaisons.

Les communes

- Planifient et réalisent les projets en faveur de la mobilité douce.
- Complètent le réseau de mobilité douce à une échelle plus fine (commune et quartiers) permettant d'assurer la perméabilité locale et la constitution des réseaux de rabattement vers le réseau MD de l'agglomération.
- Développent un concept à l'échelle communale pour le stationnement des vélos, permettant de compléter l'équipement aux abords des écoles, administration, commerces et autres centralités déterminantes à l'échelle communale.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): intégrer et coordonner la planification communale avec les éléments du concept MD de l'agglomération.
- Rapport du plan directeur communal: mettre en évidence la cohérence du réseau communal avec le concept de l'agglomération et justifier les adaptations éventuellement nécessaires.

Liste des mesures associées:

- Mesures infrastructurelles: 20 (20.1 à 20.17) création de liaisons, tronçons manquants, dans la construction du réseau d'agglomération, 21 (21.1 à 21.17) création et aménagement de franchissement de barrière, 22 (22.1 à 22.25) aménagement de liaisons, tronçons manquants, dans la construction du réseau d'agglomération, 23 (23.1 à 23.4) aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP et les centralités, 45 (45.1 et 45.2) nouvelle infrastructure d'accès
- Mesures non infrastructurelles: F: Plan de mobilité, G: Prestations de service, H: Marketing pour la mobilité durable



STRATÉGIE MOBILITÉ CONCEPT MOBILITÉ DOUCE (MD)

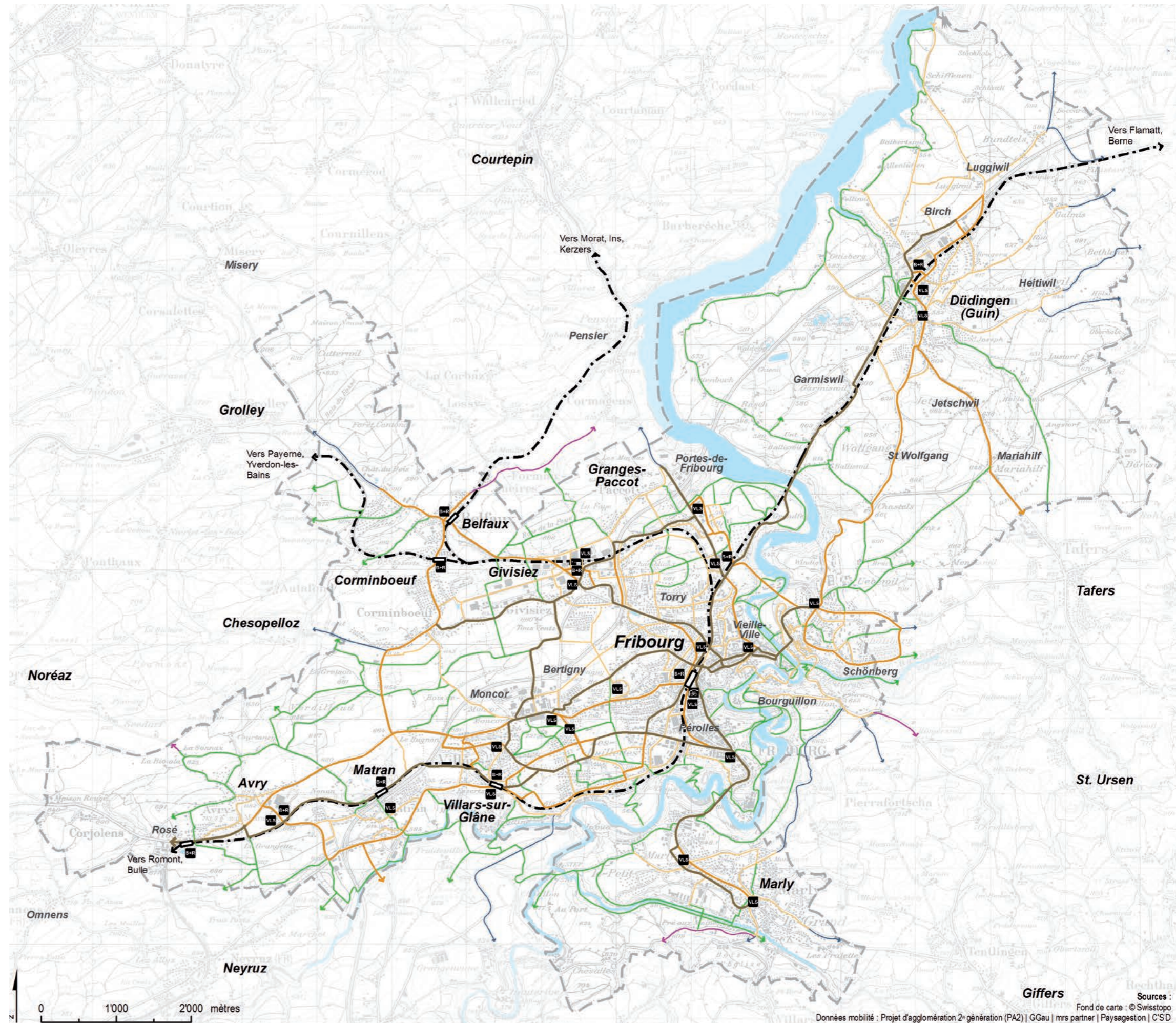
Échelle 1:50'000

Légende

- Réseau structurant d'agglomération
- Réseau structurant primaire
- Réseau structurant secondaire
- Réseau de loisir/s/ paysager
- Réseau cyclotourisme
- Réseau régional
- Gare CFF / Halte RER
- Réseau ferroviaire

Informations indicatives

- B+R Bike & Ride
- VLS Station de vélos en libre service
- 🚲 Vélostations



Sources :
Fond de carte : © Swisstopo
Données mobilité : Projet d'agglomération 2^e génération (PA2) | GGau | mrs partner | Paysageston | C'SD



M3. TRAFIC INDIVIDUEL MOTORISÉ (TIM)

M3.1 - OBJECTIFS

OBJECTIFS

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Limitier les déplacements en transports individuels motorisés

Promouvoir la bonne affectation au bon endroit, en particulier pour les activités, mais tout particulièrement pour les ICFF (installations commerciales à forte fréquentation).

Limitier le trafic individuel motorisé dans le cœur de l'agglomération.

Desservir les sites stratégiques d'agglomération et les zones urbaines compactes de façon coordonnée avec les transports publics et la mobilité douce.

Absorber la demande supplémentaire en déplacements liée au développement démographique sur les transports publics et les modes doux.

Réduire l'offre en stationnements privés et publics, en particulier dans le centre et le long des axes structurants des transports publics.

Maîtriser les charges de trafic dans le centre et dans les quartiers d'habitation par une hiérarchie appropriée du réseau routier

Aménager et gérer le réseau routier urbain de manière à favoriser l'utilisation des accès structurants d'agglomération.

Mettre en place des zones à vitesse modérée et limiter leur perméabilité par des mesures dissuasives au trafic de transit (principe des poches).

Organiser et gérer le réseau routier d'agglomération de manière à favoriser les transports publics et les mobilités douces

Redistribuer les priorités entre modes dans l'espace en réalisant des aménagements avec une répartition de l'espace-rue plus favorable aux TP et MD et visant à abaisser les vitesses de circulation.

Redistribuer les priorités entre modes dans le temps, notamment en accordant la priorité aux carrefours aux transports publics. Dans les centralités et à proximité des interfaces TP, une plus grande priorité doit également être accordée aux modes doux.

Adapter les structures de réseau aux conditions urbaines locales et améliorer la qualité de vie de la population et la sécurité des usagers, tous modes confondus

Éviter la prédominance du trafic et du stationnement dans les espaces publics, afin d'améliorer leur attractivité et leur qualité.

Maximiser l'utilisation des réseaux structurants existants par des mesures de gestion et d'adaptations locales. En principe, réaliser des compléments au réseau routier limités à des améliorations locales.



M3.2 - HIÉRARCHIE DU RÉSEAU TIM

La hiérarchisation du réseau routier d'agglomération vise à structurer les déplacements en transport individuel motorisé en les canalisant sur les réseaux adéquats en fonction du type de déplacements (voir carte «Concept trafic individuel motorisé - TIM»):

- **Réseau structurant suprarégional (autoroute).** Réseau routier support des grands volumes de flux TIM et des déplacements rapides, au niveau des échanges avec l'extérieur de l'agglomération et pour les échanges internes.
- **Réseau structurant régional.** Réseau routier structurant pour les territoires régionaux et permettant un accès au réseau structurant suprarégional et au réseau structurant urbain de l'agglomération.
- **Réseau de desserte régionale.** Réseau routier connecté au réseau structurant régional, ayant pour fonction la desserte des territoires régionaux.
- **Réseau structurant urbain.** Réseau routier privilégié pour les déplacements internes à l'agglomération, ainsi que pour l'accès aux différentes parties de l'agglomération à partir des réseaux structurants suprarégionaux et régionaux.
- **Réseau de desserte urbaine.** Réseau routier assurant les accès aux secteurs résidentiels ou d'activités à partir du réseau urbain structurant. Il structure les quartiers et permet une accessibilité par poche en dissuadant le trafic de transit.
- **Traversée de localité avec maîtrise du trafic.** Traversée de localité villageoise ou de centralité urbaine avec limitation du volume de trafic et des vitesses de circulation. Forte priorité aux transports publics et à la mobilité douce, autant au niveau de l'aménagement que de la gestion des circulations.

M3.3 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

Le Canton

- Détermine le réseau des routes cantonales.
- Assure l'aménagement et la gestion du réseau des routes cantonales conformément aux objectifs et à la hiérarchisation du réseau TIM du PDA et conformément à la Loi sur les routes (LR).

- Veille à la coordination des projets avec les infrastructures du ressort de la Confédération (domaine des routes nationales).

L'agglomération

- Détermine la hiérarchie du réseau à l'intérieur de l'agglomération en cohérence avec la hiérarchie du réseau cantonal et en collaboration avec le Canton et les communes.

Les communes

- Définissent la hiérarchie des routes à l'échelle communale en cohérence avec la hiérarchie du réseau cantonal et en collaboration avec le Canton et l'agglomération.
- Planifient et réalisent les aménagements sur le réseau communal en cohérence avec la planification supérieure.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): intégrer et coordonner les éléments du concept TIM de l'agglomération.
- Rapport du plan directeur communal: mettre en évidence les objectifs TIM et la hiérarchie du réseau et justifier les adaptations éventuellement nécessaires.





Liste des mesures associées

- Mesures infrastructurelles: 30 (30.1 à 30.5) nouvelle infrastructure autoroutière, 31 (31.1 à 31.3) nouvelle infrastructure routière, 32 (32.1 et 32.2) création de parkings urbains, 40 (40.1 à 40.6) mesures d'accompagnement du pont de la Poya, 43 (43.1 à 43.20) requalification de traversée de localité et de rue principale, 44 (44.1 à 44.5) requalification d'espaces publics, 45 (45.1 et 45.2) nouvelle infrastructure d'accès
- Mesures non infrastructurelles: À: Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic, G: Prestations de service, H: Marketing pour la mobilité durable




STRATÉGIE MOBILITÉ CONCEPT TRAFIC INDIVIDUEL MOTORISÉ (TIM)

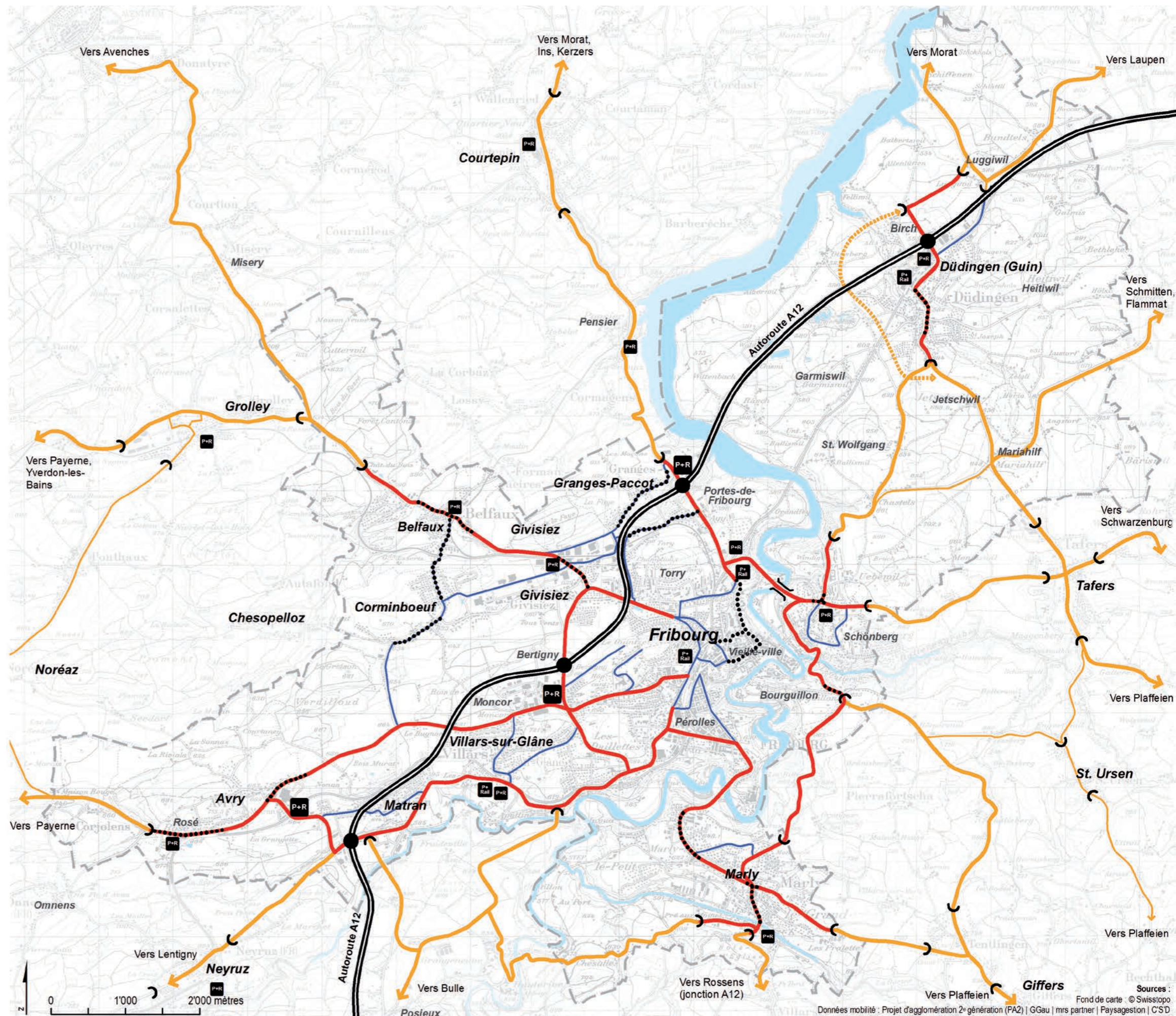
Échelle 1:50'000

Légende

-  Réseau structurant suprarégional (autoroute) avec jonction
-  Réseau structurant régional
-  Réseau de desserte régionale
-  Réseau structurant urbain
-  Réseau de desserte urbaine
-  Traversée de localité avec maîtrise du trafic

Informations indicatives

-  Porte de localité avec changement de régime de vitesse et d'aménagements
-  Parc & Ride
-  Parc & Rail (utilisateurs occasionnels)



Sources :
Fond de carte : © Swisstopo
Données mobilité : Projet d'agglomération 2^e génération (FA2) | GGau | mrs partner | Paysagestion | C'SD



M4. STATIONNEMENT

M4.1 - OBJECTIFS

OBJECTIFS

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Favoriser le report modal

Participer au renforcement de l'accessibilité de l'agglomération, en créant et gérant de manière adéquate l'offre de stationnement en périphérie, en coordination avec l'offre TP.

Influencer le taux de motorisation des ménages et les pratiques de déplacement en agissant sur la disponibilité et la proximité du stationnement privé avec le domicile.

Influencer la répartition modale des déplacements, notamment pendulaires, en limitant le nombre de places de stationnement liées aux emplois et aux activités.

Maîtriser le trafic motorisé induit par le stationnement

Réduire le trafic TIM dans les centres.

Participer à la diminution du trafic dans le centre et les quartiers résidentiels par une accessibilité et une localisation judicieuse des différentes infrastructures de stationnement.

Libérer des espaces dans les centres et centralités en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce, les transports publics et des espaces publics de qualité.

Gérer le stationnement

Harmoniser la gestion du stationnement au niveau de l'agglomération. Rationaliser les moyens par une utilisation plus efficace des offres de stationnement, notamment en combinant différents types d'usages.

Rationaliser les moyens par une utilisation plus efficace des offres de stationnement, notamment en combinant différents types d'usages.

Garantir la viabilité économique des centres urbains de l'agglomération en mettant à disposition des visiteurs/clients une offre en stationnement de courte durée adaptée.

Assurer la gestion des places de parcs publiques, notamment par l'introduction d'une tarification, de contrôles réguliers et, au besoin, par des mesures physiques.



M4.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Définit les règles-cadres favorisant une harmonisation de la gestion du stationnement à l'échelle de l'agglomération.
- Définit l'emplacement pour des parkings d'échange (P+R).

Les communes

- Tiennent compte des règles-cadres, ainsi que des objectifs de stationnement, définies par l'agglomération dans l'élaboration de leur concept de stationnement.
- Etablissent un règlement communal de gestion du stationnement.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): reporter les parkings d'échange (P+R) et les secteurs de la commune ayant une gestion du stationnement, public et privé, différenciée.
- Règlement communal d'urbanisme (RCU): fixer les règles de dimensionnement des places de stationnement sur la base des normes VSS conformément à la LATeC. Fixer pour les gros générateurs de trafic (centres commerciaux) les règles de gestion du stationnement privé à usage public (tarification).
- Rapport explicatif et de conformité: annexer le concept de stationnement.

Liste des mesures associées

- Mesures infrastructurelles: 23 (23.1 à 23.4) aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP et les centralités, 32 (32.1 et 32.2) création de parkings urbains, 46 (46.1 à 46.8) création /extension de parkings-relais, 47 (47.1 et 47.2) réaffectation/démantèlement de parkings-relais
- Mesures non infrastructurelles: B: Maîtrise du stationnement public, C: Stationnement P+R, D: Maîtrise du stationnement privé, F: Plan de mobilité, G: Prestations de service, H: Marketing pour la mobilité durable

6. STRATÉGIE PAYSAGE ET NATURE

	INTRODUCTION	56
PN1	PN1. PARC URBAIN	57
	PN1.1 Objectifs	57
	PN1.2 Mise en œuvre	57
PN2	PN2. PARC HABITÉ	58
	PN2.1 Objectifs	58
	PN2.2 Mise en œuvre	58
PN3	PN3. CAMPAGNE AUTOUR DE LA LIMITE EXTERNE DE LA ZONE À BÂTIR	59
	PN3.1 Objectifs	59
	PN3.2 Mise en œuvre	59
PN4	PN4. SITES DE BERTIGNY, COLLINE DU GUINTZET	60
	PN4.1 Objectifs	60
	PN4.2 Mise en œuvre	60
PN5	PN5. ESPACE VERT CULTUREL OU PATRIMONIAL	61
	PN5.1 Objectifs	61
	PN5.2 Mise en œuvre	61
PN6	PN6. COULOIR BIOLOGIQUE	62
	PN6.1 Objectifs	62
	PN6.2 Mise en œuvre	62
PN7	PN7. ZONE BÂTIE À FORTE VALEUR ÉCOLOGIQUE	63
	PN7.1 Objectifs	63
	PN7.2 Mise en œuvre	63
	CARTE STRATÉGIE PAYSAGE ET NATURE	65



INTRODUCTION

Une lecture du paysage de l'agglomération révèle plusieurs aspects sur lesquels l'agglomération a fondé sa stratégie en matière de paysage et nature.

Premièrement, les espaces libres, ouverts, agricoles, naturels et urbains sont des espaces publics de qualité et peuvent constituer la base pour la création de parcs urbains. Dans cette optique, il s'agit de regarder le « vide » plutôt que le bâti, et de considérer les espaces libres et leurs enjeux naturels et paysagers. Deuxièmement, l'espace rural (agricole et sylvicole) s'étend jusqu'aux portes de la ville.

Sur la base de ces constats, l'agglomération a développé une stratégie paysagère qui se décline sur quatre axes principaux:

- Préserver les quatre collines glaciaires urbaines (Champ des Alouettes, Torry, Guintzet-Bertigny et Champriond-Belle-Croix) ainsi que le caractère naturel des gorges de la Sarine et des vallons de ses affluents comme espaces ouverts et parcs urbains.
- Garantir le fonctionnement de la vocation agricole forte qui caractérise Fribourg dans le paysage de l'agglomération et autour de la limite externe de la zone à bâtir.
- Protéger les couloirs biologiques. Ces surfaces sont constituées par les zones de protection inscrites dans les inventaires fédéraux, cantonaux et régionaux ainsi que par la forêt, les couloirs à faune, les cours d'eau, et les zones de protection des eaux. La superposition de ces surfaces crée un véritable couloir biologique qui doit être sauvegardé de l'urbanisation.
- Régler les conflits entre urbanisation et protection du paysage.



PN1. PARC URBAIN

PN1.1 - OBJECTIFS

- Préserver les quatre collines glaciaires urbaines (Champ des Alouettes, Torry, Guintzet-Bertigny et Champriond-Belle-Croix) ainsi que le parc urbain fluvial de la Sarine comme espaces ouverts et parcs urbains.
- Protéger les vues depuis ces collines sur le centre historique (cathédrale), l'espace agricole et le paysage lointain (Jura, Alpes).
- Garantir et renforcer le caractère naturel des gorges de la Sarine et des vallons de ses affluents dans l'agglomération compacte.
- Changer ou adapter l'affectation des zones industrielles qui engendrent trop de bruit et de pollution de l'air dans la zone de la vallée fluviale de la Sarine. Cet espace ne doit pas être densifié.
- Les collines urbaines doivent faire l'objet d'études urbanistiques et paysagères spécifiques et approfondies permettant de préserver les qualités spatiales et visuelles des belvédères verts.

PN1.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Élabore, en collaboration avec les communes, un concept général pour la protection de l'ensemble des parcs urbains. Ce concept permettra de gérer les conflits entre espaces à préserver et espaces constructibles et de valoriser la structure paysagère (à coordonner avec les thèmes U3 et PN2).

Les communes

- Fixent les points de vue importants depuis les collines et veillent à ce que ces percées visuelles restent dégagées.
- Veillent à ce que les secteurs inconstructibles des quatre collines urbaines glaciaires (voir thème U3 et périmètres « limite interne » sur la carte « stratégie d'urbanisation ») ne soient pas urbanisés.
- Mettent en place les mesures de mobilité douce qui connectent les parcs urbains entre eux.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDC): intégrer les périmètres des parcs urbains. intégrer les points de vue (percées visuelles) à préserver depuis les 4 collines et les itinéraires de mobilité douce reliant les parcs urbains.
- Plan d'affectation des zones (PAZ) et règlement communal d'urbanisme (RCU): intégrer des prescriptions relatives au respect des points de vue.

Liste des mesures associées

- Mesures paysagères: P-2 Parc urbain du Torry
- Mesures environnement: E-1 Milieux naturels



PN2. PARC HABITÉ

PN2.1 - OBJECTIFS

- Préserver l'unité des espaces verts habités comme le parc urbain fluvial de la Sarine, la colline du Guintzet - Bertigny, le Windig et le Torry.
- Fixer des mesures d'aménagement spécifiques pour chaque secteur afin d'assurer la prédominance de leur caractère ouvert et public y compris dans les parties déjà construites.
- Garantir une surface minimum qui permet le renforcement de la protection des valeurs biologiques, la continuité spatiale et visuelle, l'accessibilité et la perméabilité piétonnes, ainsi que la cohérence des aménagements.
- Organiser la coexistence entre urbanisation et entité paysagère comme parc urbain / bâti et régler les éventuels conflits.

PN2.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- élabore, en collaboration avec les communes, des études urbanistiques et paysagères pour chaque parc urbain intégrant un parc habité. Ces études permettront de régler les conflits entre espaces à préserver et espaces constructibles et de valoriser la structure paysagère (à coordonner avec les thèmes U3 et PN1).

Les communes

- Concrétisent les mesures des études urbanistiques et paysagères élaborées par l'agglomération.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): reporter les périmètres des parcs habités.

Liste des mesures associées

- Mesures paysagères: P-2 Parc urbain du Torry
- Mesures environnement: E-1 Milieux naturels



PN3. CAMPAGNE AUTOUR DE LA LIMITE EXTERNE DE LA ZONE À BÂTIR

PN3.1 - OBJECTIFS

- Maintenir l'activité agricole dans le paysage de l'agglomération et autour de la limite externe de la zone à bâtir.
- Développer une agriculture de proximité notamment en raison de la grande valeur de l'espace rural proche pour les citadins.

PN3.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Élabore une étude paysage-nature-économie pour le développement de l'agriculture urbaine de l'agglomération.

Les communes

- Maintiennent et promeuvent l'activité agricole autour de l'agglomération.
- Veillent à limiter l'emprise de l'urbanisation sur les bonnes terres agricoles (surfaces d'assolement).

Conséquences sur les PAL

- Rapport explicatif et de conformité: toute emprise de l'urbanisation sur les surfaces d'assolement devra être justifiée dans le sens que les nouvelles extensions de la zone à bâtir ne peuvent se faire que dans des secteurs de moindre qualité agricole.

Liste des mesures associées

- Mesures paysagères: P-3 Environnement agricole-agriculture urbaine
- Mesures environnement: E-1 Milieux naturels



PN4. SITE DE BERTIGNY, COLLINE DU GUINTZET

PN4.1 - OBJECTIFS

- Fixer des mesures d'accompagnement, d'encouragement et de protection pour le site de Bertigny. Le site de Bertigny est formé d'une colline glaciaire qui va du Guintzet à l'Hôpital cantonal et d'un vallon traversé par l'A1.
- Protéger le vallon qui comprend au sud de l'A1 un versant orienté nord et au nord de l'A1 un versant orienté sud. Cet ensemble, qui comprend le site stratégique d'exception de Bertigny, doit continuer à fonctionner comme un lieu vert entre la campagne et le parc urbain de Bertigny - Guintzet.

Cela n'exclut pas une construction exceptionnelle garantissant la perméabilité verte, visuelle et biologique entre Bertigny - Guintzet et la campagne.

(cet objectif est coordonné avec les thèmes U4.7 et PN1 et PN2).

PN4.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Définit, d'entente avec le Canton, les mesures d'accompagnement, d'encouragement et de protection pour le site de Bertigny. Ces mesures seront inscrites dans une boîte à outils (pour plus de détail concernant la «boîte à outils», voir fiche de mesure d'urbanisation U-A09).
- Veille à ce que la perméabilité visuelle et biologique du couloir vert entre la campagne et le parc urbain de Bertigny-Guintzet soit préservée.

Les communes

- Concrétisent les mesures d'accompagnement, d'encouragement et de protection pour le site de Bertigny.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): reporter le périmètre du site de Bertigny, colline de Guintzet.
- Rapport explicatif et de conformité: décrire les mesures adoptées pour la valorisation du site de Bertigny, colline de Guintzet.

Liste des mesures associées

- Mesures d'urbanisation: U-A09 Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny
- Mesures paysagères: P-3 Environnement agricole-agriculture urbaine



PN5. ESPACE VERT CULTUREL OU PATRIMONIAL

PN5.1 - OBJECTIF

Sauvegarder les espaces verts culturels et patrimoniaux du parc de la Poya, du cimetière de St. Léonard et du site de Montorge - Maigrauge et le cas échéant, les développer conformément à leur vocation.

PN5.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

Le Canton

- le Service des biens culturels (SBC) propose des mesures de protection et de valorisation pour les espaces verts culturels et patrimoniaux de l'agglomération.

L'agglomération

- Sur la base de la proposition du SBC, élabore un concept de mise en valeur des espaces verts culturels et patrimoniaux.

Les communes

- Intègrent les mesures de protection et de valorisation dans la planification communale.

Conséquences sur les PAL

- Plan d'affectation des zones (PAZ): reporter l'inventaire des bâtiments protégés ainsi que les périmètres de protection des sites construits et environnants.
- Règlement communal d'urbanisme (RCU): fixer les critères de protection pour les bâtiments protégés et les périmètres de protection des sites construits et environnants.



PN6. COULOIR BIOLOGIQUE

PN6.1 - OBJECTIFS

- Assurer la protection des couloirs biologiques (forêt, couloirs à faune, cours d'eau, zones de protection inscrites dans les inventaires fédéraux, cantonaux et régionaux et zones de protection des eaux).
- Préserver de l'urbanisation les couloirs biologiques (cet objectif est coordonné avec le thème U3).
- Conserver l'espace ouvert comme passage pour la faune.
- Promouvoir des réseaux écologiques OQE dans la partie francophone, permettant une amélioration de la qualité globale des couloirs biologiques.
- Traiter les conflits existants entre urbanisations existantes et nouvelles et couloirs à faune. Ces zones de passage à faune devraient, idéalement, pouvoir conserver le degré de densité de construction actuel. Toutefois, si de nouvelles constructions doivent voir le jour, le Service des forêts et de la faune du canton devra être consulté pour déterminer la dimension nécessaire et suffisante de ces passages.

PN6.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Assure la coordination entre les projets de réseaux écologiques OQE en cours et l'urbanisation de manière à ne pas prévoir de mesures de valorisation écologique dans les secteurs que l'on sait déjà urbanisables dans le futur.

Les communes

- Intègrent les périmètres des couloirs biologiques dans la planification locale.
- Veillent à ce que ces couloirs biologiques ne soient pas urbanisés.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): reporter les périmètres des couloirs biologiques.

Liste des mesures associées

Mesures environnement: E-1 Milieux naturels



PN7. ZONE BÂTIE À FORTE VALEUR ÉCOLOGIQUE

PN7.1 - OBJECTIF

- Prendre des mesures, au travers d'aménagements favorables à la faune et la flore, afin de protéger la diversité écologique présente dans la ville dense de Fribourg.
- Résoudre les conflits entre urbanisation et protection de la nature dans les zones à forte valeur écologique.

PN7.2 - MISE EN ŒUVRE

Répartition des tâches:

L'agglomération

- Définit dans les zones bâties à forte valeur écologique des mesures de protection à réaliser dans le cadre des projets d'urbanisation ou de transformation urbaine.

Les communes

- Intègrent les mesures de protection dans la planification locale.

Conséquences sur les PAL

- Plan directeur communal (PDComm): reporter les périmètres des zones bâties à forte valeur écologique.

Liste des mesures associées





Mesures environnement: E-1 Milieux naturels



STRATÉGIE PAYSAGE ET NATURE

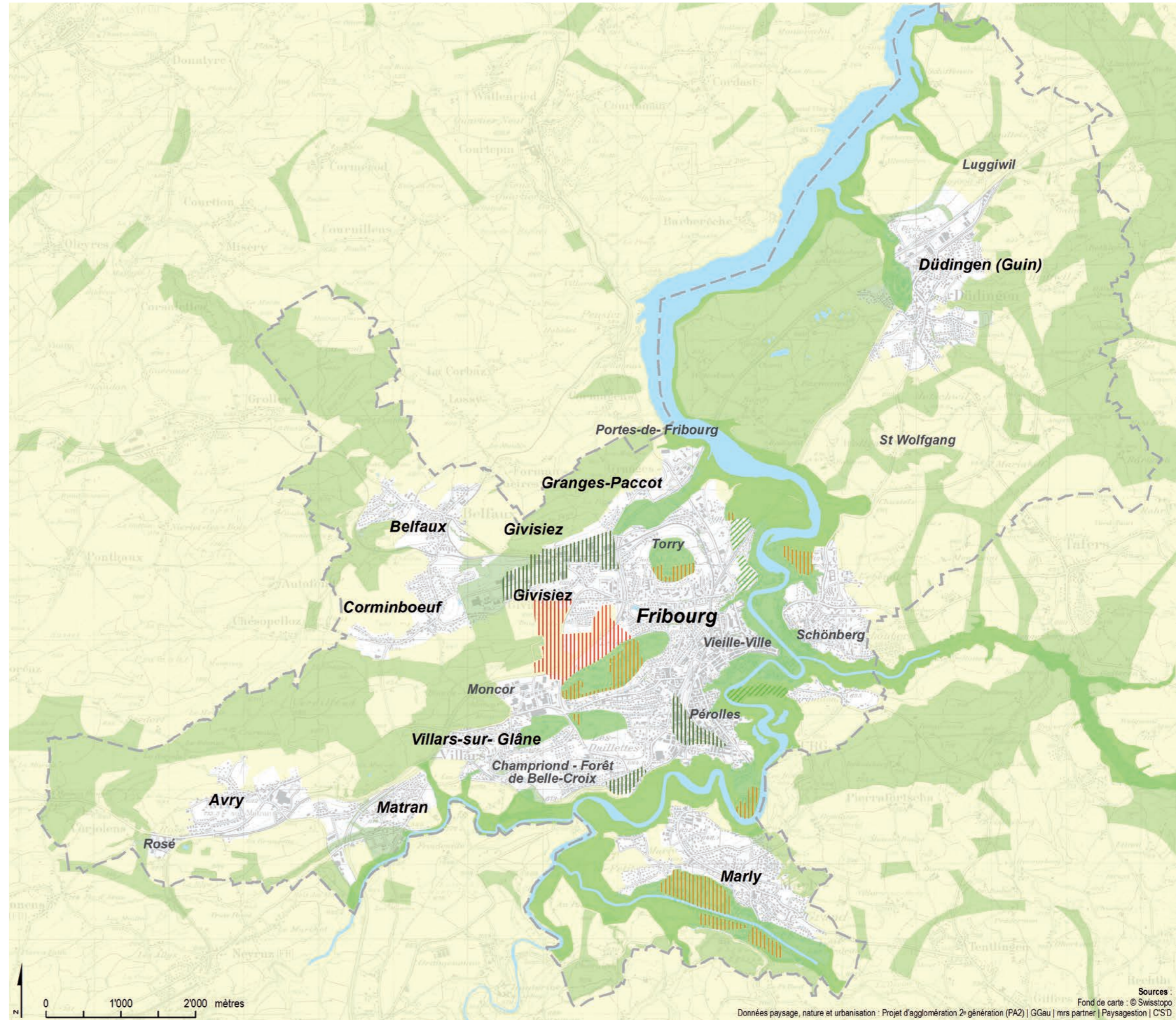
Échelle 1:50'000

Légende

-  Parc urbain
-  Parc habité
-  Campagne autour de la limite externe de la zone à bâtir
-  Site de Bertigny, Colline du Guintzet
-  Espace vert culturel ou patrimonial
-  Couloir biologique
-  Zone bâtie à forte valeur écologique

document stratégique

- PN1
- PN2
- PN3
- PN4
- PN5
- PN6
- PN7



Sources :
Fond de carte : © Swisstopo
Données paysage, nature et urbanisation : Projet d'agglomération 2^e génération (PA2) | GGau | mrs partner | Paysageation | CSD