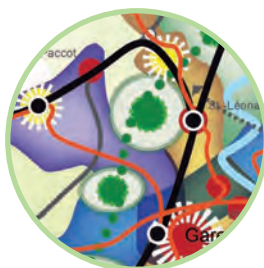
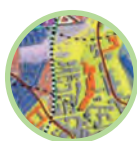


Mise en œuvre

Fascicule B

de transport
de augmentation du n
l'interface TP vise ainsi en
. Il s'agit d'assurer des condi
ansports publics, notamment pa
prise des circulations résiduelles
qualité entre les bus en stationne
ranger des déplacements attractif
ce de l'interface de la gare ce
et de séjour pour les usag
ctionnement de l'inter
bus de la



la priori
onsidérable
on. L'amér
ublics urt



Projet d'agglomération de Fribourg 2 (PA2 Fribourg)

Rapport du projet d'agglomération de Fribourg

Décembre 2011

26.12.2011

B - MISE EN ŒUVRE

5. Mesures et phasage du projet d'agglomération.....	161
5.1 Orientations stratégiques et projets fédérateurs	161
5.2 Définition et priorisation des mesures.....	162
5.2.1 Définition et structure générale des mesures.....	162
5.2.2 Mesures infrastructurelles et priorisation	163
5.2.3 Mesures non-infrastructurelles	171
5.3 Phasage	173
5.3.1 Phasage en matière d'urbanisation	173
5.3.2 Phasage des mesures infrastructurelles.....	175
5.4 Liste des mesures prioritaires et coûts du projet	176
5.4.1 Mesures infrastructurelles	176
5.4.2 Mesures non-infrastructurelles	179
6. Mise en œuvre, poursuite des études et actions	181
6.1 Structure de pilotage.....	181
6.2 Approfondissements et actions	182
6.2.1 Approfondissement des concepts structurants.....	184
6.2.2 Etudes des (paquets de) mesures et de planifications locales.....	188
6.2.3 Budget et planning	190
6.2.4 Actions à entreprendre	193
7. Fiches de mesures	195

B - MISE EN ŒUVRE

5. Mesures et phasage du projet d'agglomération

5.1 Orientations stratégiques et projets fédérateurs

Les quatre orientations stratégiques (OS 1 à 4, chapitre 3.4) tirées des objectifs et stratégies générales (chapitre 3.2) ainsi que du concept territorial global (chapitre 3.3) forment le cadre pour la mise en œuvre du projet d'agglomération.

Pour rappel les quatre orientations stratégiques sont :

- Valoriser le centre-ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)
- Développer les axes urbains structurants (OS2)
- Développer des grands projets urbanisation - transports - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)
- Valoriser le grand paysage (OS4).

Les orientations stratégiques définissent les **projets fédérateurs** en matière d'urbanisation, de paysage et d'environnement, et ainsi les mesures principales non-infrastructurelles. En résumé, les projets fédérateurs du développement urbains et de la cohérence au niveau de l'agglomération sont :

- Pour la dynamique de transformation urbaine et de requalification des centralités d'agglomération dans l'agglomération compacte : **les trois axes urbains** (chapitre 4.1.3), conjointement avec la valorisation des parcs d'agglomération
- Pour la dynamique économique : **les 5 (+1) sites stratégiques d'agglomération** (chapitre 4.1.5)
- Pour la dynamique de qualité et de cohérence dans les villages : les **interventions de qualité et de structuration des urbanisations de première couronne** (chapitre 4.1.6).

Les **orientations stratégiques contribuent à la priorisation des mesures**. De manière complémentaire à la méthodologie définie par la directive fédérale⁷² (chapitre 5.2.2), la priorisation a ainsi été réalisé en regard avec la cohérence de chaque mesure avec les orientations stratégiques. C'est-à-dire que les mesures répondant le mieux aux enjeux des orientations stratégiques ont été favorisées.

⁷² "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération", Office fédéral du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, 13 janvier 2010

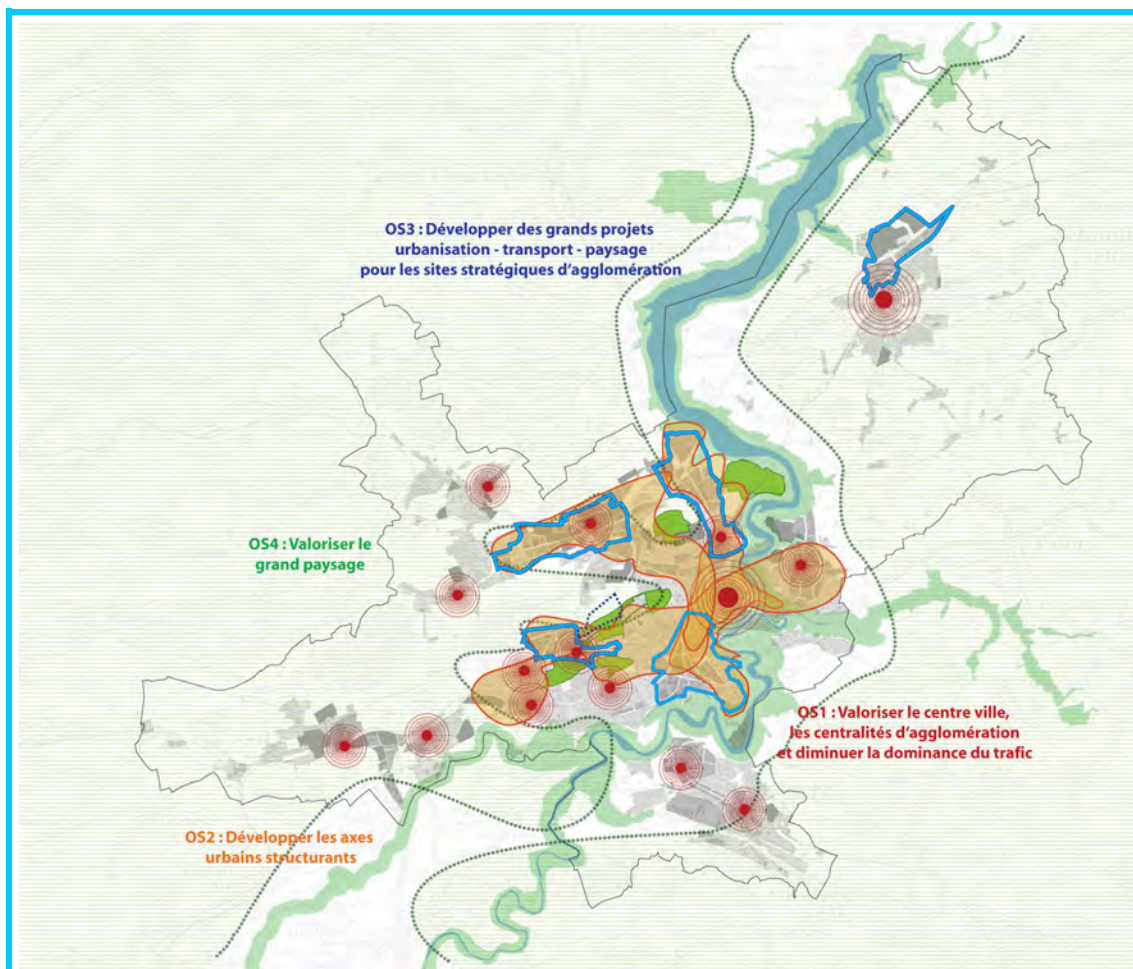


Figure 54 : Les orientations stratégiques et projets fédérateurs du développement de l'agglomération

5.2 Définition et priorisation des mesures

5.2.1 Définition et structure générale des mesures

Les mesures sont de natures infrastructurelles (hardware) et non-infrastructurelles (software). L'évaluation des mesures par la Confédération en vue de déterminer leur prise en compte et le taux global de participation financière porte autant sur la totalité du projet que sur les mesures elles-mêmes qui peuvent être regroupées par paquets. **Seules les mesures infrastructurelles bénéficient d'un cofinancement.** Les mesures non-infrastructurelles sont cependant nécessaires pour atteindre un bon niveau d'efficacité du projet dans son ensemble. Les mesures liées à l'urbanisation sont même exigées.

Le projet d'agglomération de Fribourg définit les mesures de la façon suivante, avec pour les mesures infrastructurelles une organisation par thèmes⁷³ :

Mesures du PA2 Fribourg																				
Mesures infrastructurelles cofinancées par la Confédération							Mesures non-infrastructurelles déterminantes pour évaluation globale													
TP			MD			TIM			Intégré			Gestion		Urbanisation		Pays.+E				
Mesures identifiées (10.1, 10.2, etc.)	10. Haltes ferroviaires		Mesures identifiées (20.1, 20.2, etc.)	20. Liaisons manquantes		Mesures identifiées (30.1, 30.2, etc.)	30. Infra. autoroutière		Mesures identifiées (41.1, 41.2, etc.)	41. Requalification axes TP		Mesures identifiées (A à G)	Fiches de gestion et stratégie		Mesures identifiées	U-A Fiche par projet stratégique et fédérateurs		Mesures identifiées	Fiche par projet stratégique	
Mesures identifiées (12.1, 12.2, etc.)	11. Réseau TP urbain		Mesures identifiées (21.1, 21.2, etc.)	21. Franchissements		Mesures identifiées (31.1, 31.2, etc.)	31. Infrastructure routière		Mesures identifiées (43.1, 43.2, etc.)	43. Requalif. trav. localité		Mesures identifiées (H et I)	Fiches de marketing et prestations		Mesures identifiées	U-B Fiche thématique		Mesures identifiées	Fiche par commune	
etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.	

Tableau 25 : Systématique des mesures dans le projet d'agglomération

5.2.2 Mesures infrastructurelles et priorisation

Les mesures infrastructurelles sont les mesures nécessaires au projet d'agglomération dont la majorité d'entre elles peuvent prétendre à une participation financière de la Confédération par l'intermédiaire de la **partie "trafic d'agglomération" de la "Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure" (LFIInfr)**. Ces mesures sont d'une part les projets importants prévus de longue date ou en cours de planification dans l'Agglomération et d'autre part les nouveaux projets ressortant de la conception de développement et permettant de réaliser cette dernière. Toutes les mesures présentées dans ce chapitre s'inscrivent dans la vision territoriale globale du PA2 Fribourg.

Certaines mesures ne sont pas concernées par un cofinancement par l'intermédiaire de la partie "trafic d'agglomération" de la "Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure" (LFIInfr) :

- Les mesures réalisées avant la première tranche de réalisation des mesures (2015-2018) considérées par la Confédération pour les projets d'agglomérations de 2^{ème} génération (cf. tableau des mesures en annexe : mesure annotée par "Avant 2015").

⁷³ Les mesures infrastructurelles peuvent notamment être organisées par thèmes, par secteur géographique ou par orientations d'actions. Le regroupement par thème est choisi pour le projet d'agglomération de Fribourg.

- Les mesures financées par d'autres mécanismes, il s'agit principalement des "mesures d'ordre supérieur" (cf. tableau des mesures en annexe : mesure annotée par "hors fonds Agglo"), de compétence fédérale (OFROU, OFT, etc.).
- Les mesures entièrement assumées par l'Agglomération (Eigenleistung), mais qui font partie intégrante du projet d'agglomération car contribuent à l'efficacité globale du projet (liantes au même titre que les mesures cofinancées) et sont donc affiliées à un horizon de réalisation. A l'heure actuelle aucune mesure du PA2 Fribourg n'a été classée dans cette catégorie.

Les contributions de la Confédération aux projets d'agglomération seront allouées en faveur des investissements pour des infrastructures ferroviaires et routières (TP, MD et TIM) ainsi que pour des installations qui serviront à améliorer les systèmes de transports. Ainsi, les mesures peuvent prétendre à une participation financière de la Confédération par l'intermédiaire de la partie "trafic d'agglomération" de la "Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure" (LFIfr) sont priorisées, c'est-à-dire réparties dans trois listes A, B et C correspondant chacune à une période de libération des moyens et au début des travaux :

- A = 2015-2018
- B = 2019-2022
- C = à partir de 2023

Méthode de priorisation (selon les directives de l'ARE)

Les mesures infrastructurelles identifiées pour le PA2 Fribourg ont été au départ priorisées selon les souhaits des instances locales, leurs capacités à porter les projets et l'état d'avancement des projets. Ces mêmes mesures, une fois leur coûts identifiés permettant d'apprécier leur efficacité, subiront une deuxième priorisation selon la méthode schématisée ci-dessous.

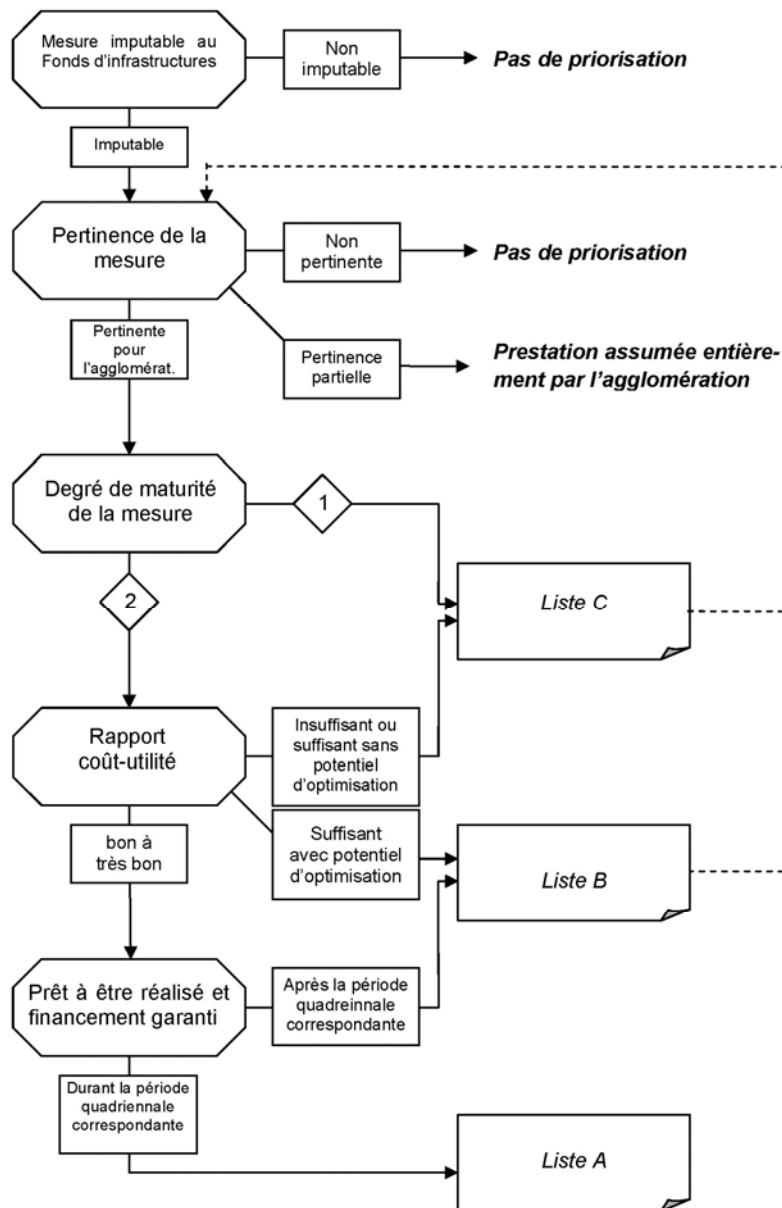


Figure 55 : Démarche de priorisation des mesures infrastructurelles selon les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération

Selon la démarche présentée selon les directives de l'ARE :

La **liste A** concerne les mesures qui respectent toutes les conditions suivantes :

- imputables au fonds d'infrastructure
- pertinentes pour l'Agglomération et pour le projet d'agglomération (dans son ensemble)
- présentent un bon ou un très bon rapport coût/utilité
- le degré prêt à être réalisé et financement garanti est atteint dans les quatre ans suivant l'adoption du message relatif à la libération des moyens du programme trafic d'agglomération.

La **liste B** concerne deux types de mesures :

- Les mesures pertinentes pour l'Agglomération et le projet d'agglomération et qui présentent un bon ou un très bon rapport coût/utilité, mais qui ne seront prêtes à être réalisées et financées que dans la période quadriennale suivante (période 2019 – 2022, pour la 2ème génération des projets d'agglomération).
- Les mesures pertinentes pour l'Agglomération et le projet d'agglomération et qui présentent rapport coût/utilité seulement suffisant avec un potentiel d'optimisation permettant d'atteindre un niveau bon ou très bon lors de la prochaine évaluation.

La **liste C** contient toutes les autres mesures présentant un rapport coût-utilité insuffisant ou un degré de maturité insuffisant pour pouvoir évaluer leur rapport coût-utilité. Elles doivent encore être précisées et concrétisées⁷⁴.

Le classement des mesures dans les tranches A et B demande un "degré de maturité 2" à fin 2011 pour les mesures pour lesquelles le processus de planification est complexe (infrastructure ferroviaire, ponts/passereles ou nouvelles infrastructures routières). Ceci implique que les points suivants soient atteints lors de la remise du projet d'agglomération :

- Des études préliminaires, incluant des analyses d'opportunité fondées et démonstration sommaire de la faisabilité, ont été réalisées.
- Des comparaisons de variantes et des optimisations de projet ont été effectuées, en tenant compte d'un large éventail de variantes et, le cas échéant, de variantes intermodales.
- Des mesures d'accompagnement présentent un degré de maturité semblable et font partie intégrante de la mesure.
- Les coûts à prévoir pour l'investissement, l'exploitation et l'entretien sont établis.
- Des analyses écologiques et des études de rentabilité existent déjà.

⁷⁴ "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération", Office fédéral du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, 13 janvier 2010

Structuration des mesures infrastructurelles individuelles

La structure pour l'ensemble des mesures infrastructurelles regroupées par thèmes est la suivante :

TRANSPORTS PUBLICS (TP) Mesures n° 1x	
Ferroviaire	10 Création / réaménagement de haltes ferroviaires
Routier	11 Mesures d'aménagements dispersées pour les réseaux de bus urbains
	12 Aménagements des interfaces TP
MOBILITE DOUCE (MD) Mesures n° 2x	
Réseau et franchissement	20 Création de liaisons, tronçons manquants, dans la construction du réseau d'agglomération
	21 Création et aménagement de franchissement de barrière
	22 Aménagement de liaisons, de tronçons manquants, dans la construction du réseau d'agglomération
Stationnement	23 Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP et les centralités
TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES (TIM) Mesures n° 3x	
Réseau autoroutier	30 Nouvelle infrastructure autoroutière
Réseau routier	31 Nouvelle infrastructure routière
Stationnement	32 Création de parkings urbains
MOBILITE INTEGREE Mesures n° 4x	
Réaménagement et requalification d'axes routiers existants	40 Mesures d'accompagnement du pont de la Poya
	41 Requalification en lien avec le réseau des axes structurants TP
	42 Requalification en lien avec le réseau TP secondaire
	43 Requalification de traversée de localité et de rue principale
Nouvelle infrastructure	44 Requalification d'espaces publics
	45 Nouvelle infrastructure d'accès
Complémentarité entre modes	46 Création/extension de parkings-relais
	47 Réaffectation/démantèlement de parkings-relais

Tableau 26: Structuration des mesures infrastructurelles

Regroupement des mesures par "paquets de mesures"

Dans le PA2 Fribourg, la notion de "paquet de mesures" ne **correspond pas strictement à la définition donnée par les "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération"** au chapitre 3.6.4⁷⁵. Les regroupements effectués visent à faciliter la compréhension et la lecture du projet. Un regroupement par paquets de mesure au sens de la directive de l'ARE, dans le but de la mise en œuvre et de la conclusion de conventions de financement devra être complété lors de leur établissement.

Le PA2 Fribourg propose différents type de regroupements tenant compte des préoccupations citées ci-dessous. Par simplification, ces regroupements sont appelés "paquets de mesures". Les coûts des mesures sont estimés pour chaque mesure individuelle. Les mesures individuelles représentent des projets pouvant être menés de façon indépendante les uns des autres.

Les mesures sont prioritairement regroupées de manière **fonctionnelle ou par orientations stratégiques**. Les mesures de requalifications d'un axe TP urbain structurant, qui poursuivent les mêmes objectifs quelque soit l'horizon de réalisation des mesures individuelles, sont par exemple classées dans un même paquet de mesures.

Ensuite, il est également judicieux de regrouper certaines mesures individuelles lorsque leur efficacité individuelle est influencée par les effets d'autres mesures simultanément. C'est par exemple le cas des mesures de liaisons supplémentaires de mobilité douce ou de franchissements de barrières qui seules peuvent présenter une pertinence partielle pour le projet d'agglomération (effet local) mais qui ensemble permettent la concrétisation d'un réseau ininterrompu (effet global).

⁷⁵ Les regroupements de mesures en paquets présentés dans le présent rapport comprennent en effet des degrés de maturité et donc de priorités différents d'une mesure à l'autre.

Des regroupements de mesures sont enfin souhaités dans un souci de compréhension (vue d'ensemble) et logistique pour la mise en œuvre du PA2 Fribourg. Ces regroupements sont d'ordre **thématique**, comme par exemple l'ensemble des mesures de mobilité douce dispersées sur le territoire de l'agglomération qui contribuent au maillage du réseau MD.

Le tableau suivant (sur deux pages) indique le regroupement des mesures par paquets :

No	Paquet de mesures
P1	Aménagement des haltes RER suburbaines existantes
1x	10.4 10.5 10.6
P2	Aménagement des axes structurants TP "de la vie publique" et "urbain majeur", secteur Gare - Place Notre-Dame
1x	11.1 11.2
4x	41.1
P3	Aménagement de l'axe structurant TP "de la vie publique", secteur Place Notre-Dame - Portes-de-Fribourg
1x	11.3
4x	41.12 41.21
P4	Aménagement de l'axe structurant TP "de la vie publique", secteur Gare - Marly
1x	11.10
2x	21.14
4x	41.7 41.8 41.22 41.23 41.24
P5	Aménagement de l'axe structurant TP "urbain majeur", secteur Place Notre-Dame - Schönberg
4x	41.2 41.3 41.4 41.5
P6	Aménagement de l'axe structurant TP "urbain majeur", secteur Gare - Villars-sur Glâne
1x	11.4
4x	41.9 41.10
P7	Aménagement de l'axe structurant TP "urbain majeur", secteur Villars-sur Glâne - Moncor
1x	11.11
4x	41.13 41.15 41.16 41.18 41.19
P8	Aménagement de l'axe structurant TP "de la dynamique future", secteur Gare - Chassotte
1x	11.5 11.6
4x	41.11 41.14
P9	Aménagement de l'axe structurant TP "de la dynamique future", secteur Chassotte - Givisiez
1x	11.12 11.14 11.15
4x	41.20
P10	Aménagement de l'axe principal TP de Villars sur-Glâne, secteur Gare - halte de Villars-sur-Glâne
1x	11.7 11.8
4x	41.6 41.17
P11	Aménagement des axes TP secondaires et suburbains
1x	11.9
4x	42.1 42.2 42.3 42.4 45.2
P12	Aménagement de la place de la Gare et de l'interface TP (y.c. avenue de la Gare)
1x	12.1
2x	23.3
3x	32.2
P13	Aménagement des interfaces TP RER principaux
1x	12.2 12.4
2x	21.9
P14	Aménagement des interfaces TP RER secondaires
1x	12.3 12.5
P15	Mesures d'accompagnement du projet Poya
4x	40.1 40.2 40.3 40.4 40.5 40.6
P16	Requalification de traversées de localités et de rues principales urbaines
4x	43.2 43.3 43.4 43.5 43.6
P17	Requalification de traversées de localités et de rues principales suburbaines
4x	43.1 43.7 43.8 43.9 43.10 43.11 43.17 43.18 43.19

P18	Requalification de la traversée de localité de Düdingen
1x	11.13
4x	43.12 43.13 43.14 43.15 43.16
P19	Requalification d'espace public de la Vieille et de la Basse-Ville
4x	44.1 44.2 44.3 44.4 44.5
P20	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Avry et Düdingen (Trans Agglo)
2x	20.7 20.8 20.12 20.13 20.14 20.15 20.16 21.2 21.13 22.1 22.2 22.6 22.23 22.25
P21	Réalisation du réseau mobilité douce du Petit Torry
2x	20.3 20.4 20.11 21.1 21.5 21.6 21.12
P22	Réalisations d'itinéraires mobilités douces contribuant au maillage du réseau d'agglomération
2x	20.2 20.5 20.6 20.10 20.17
P23	Réalisations de franchissements de barrières mobilité douce contribuant au maillage du réseau d'agglomération
2x	21.3 21.4 21.7 21.8 21.17
P24	Aménagements de mobilité douce contribuant à l'attractivité, l'efficacité et la sécurité du réseau d'agglomération
2x	22.3 22.7 22.11 22.12 22.13 22.24
P25	Aménagements de bande cyclable dans le sens montant contribuant à l'attractivité, l'efficacité et la sécurité du réseau d'agglomération
2x	22.8 22.9 22.14 22.15
P26	Aménagements de mobilité douce intercommunaux
2x	22.5 22.10 22.16 22.17 22.18 22.19 22.20 22.21 22.22
P27	Aménagements mobilité douce de type voie verte sur le plateau d'Agy et connexion avec le bourg de Granges-Paccot
2x	21.10 21.11 22.4
P28	Aménagements de mobilité douce d'accès à la halte de Düdingen
2x	21.15 21.16
P29	Aménagements de stationnement vélos
2x	23.1 23.2 23.4
P30	Réaménagement de la jonction de Düdingen et réalisation de la liaison Birch-Luggiwil et du contournement de Düdingen
3x	30.4 31.2
4x	43.20
P31	Couverture de l'autoroute A12 et voie mobilité douce
2x	20.9
3x	30.5
P32	Création de parking-relais (P+R)
4x	46.1 46.2 46.3 46.4 46.5 46.6 46.7 46.8
P33	Réaffectation/démantèlement de parking-relais (P+R)
4x	47.1 47.2

Tableau 27: Paquets de mesures infrastructurelles

Les mesures pour lesquelles le processus de planification est complexe, comme par exemple les nouvelles haltes ferroviaires ou de contournements routiers, ne sont en général pas regroupées par paquet de mesures et sont conservées de manières isolées.

No	Mesure individuelle
10.1	Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Fribourg St-Léonard
10.2	Déplacement de la halte de Givisiez (y.c. doublement partiel des voies)
10.3	Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry (2 variantes à l'étude) et aménagement d'une
20.1	Réalisation d'une voie verte sur les anciennes voies TPF entre la gare de Fribourg et Pérolles
30.1	Réaménagement de la jonction de Fribourg-Sud/Centre
30.2	Réaménagement de la jonction de Fribourg Nord
30.3	Réaménagement de la jonction de Matran
31.1	Pont de la Poya (y.c. tunnel avec carrefour dénivelé, réaménagement de la route de Morat et
31.3	Réaménagements ponctuels le long de la route de Chésalles et nouveau franchissement de la Sarine
32.1	Parking en ouvrage de Zähringen, dans roche sous le Schönberg
45.1	Réalisation d'un axe de desserte du site stratégique d'agglomération de Bertigny, avec connexion aux

Tableau 28: Mesures individuelles

Chaque paquet de mesures et mesures individuelles font l'objet de fiches présentées au chapitre 7.

Les plans de mesures permettent encore de situer géographiquement chaque mesure individuelle (voir figures 58 et 59).

5.2.3 Mesures non-infrastructurelles

Mesures de gestion de la mobilité

Les mesures de gestion de la mobilité sont des mesures d'accompagnement indispensables à la réalisation des mesures infrastructurelles et à la concrétisation des objectifs fixés dans les concepts de mobilité et d'urbanisation. Ces mesures de gestion de la mobilité agissant sur la demande sont de première importance pour l'efficacité du projet dans son ensemble.

Deux catégories de mesures de gestion de la mobilité doivent être distinguées:

- Les mesures de "stratégie, gestion et marketing pour la mobilité durable".
- Les mesures de "prestations de services".

Mesures d'urbanisation

Les mesures d'urbanisation visent à ébaucher les actions nécessaires pour lancer et réaliser les projets stratégiques et fédérateurs concrets au niveau de l'agglomération. Le projet d'agglomération distingue deux types de mesures d'urbanisation :

- **Type U-A, gérer les projets stratégiques et fédérateurs :**
 - les axes urbains structurants (orientation stratégique 2),
 - les sites stratégiques d'agglomération (orientation stratégique 4),
 - les centralités d'agglomération (orientation stratégique 1).
- **Type U-B, intensifier le renouvellement urbain et la densification.**

- A noter que la transcription du PA2 Fribourg en planification locale (PAL) est régie par le statut du PA2 Fribourg comme plan directeur régional et ne nécessite ainsi aucune mesure particulière dans l'agglomération de Fribourg.

Mesures paysagères

Les mesures paysagères sont constituées de mesures générales, actions qui concernent l'ensemble du territoire, et de projets stratégiques qui correspondent à des interventions précises et exemplaires. La mise en œuvre de la vision paysagère qui sous-tend et accompagne le projet d'agglomération de Fribourg implique ainsi une forte volonté partagée et des interventions efficaces.

Mesures générales :

- Modifier les **plans et règlements communaux** afin de garantir la non constructibilité des parcs.
- Pour chaque secteur désigné comme **parc habité**, fixer les règles permettant d'assurer les perméabilités paysagères, piétonnes, visuelles et biologiques souhaitées.
- Aménager dans la ville et à ses franges des espaces dédiés à l'**agriculture urbaine** : plantages, jardins partagés, auto-cueillette, agriculture de proximité, vente directe, etc.
- **Mettre en réseau les parcs** urbains et d'agglomération, par des liaisons de mobilité douce et la création d'espaces publics verts complémentaires. Secteurs à traiter : Torry - axe de la vie publique - Alouettes, gare - Guintzet - Bertigny - Moncor, Pérolles - Sarine, gare - Sarine - Maigrage, Cormanon - Belle Croix - Bois de Moncor, etc.
- Veiller à la **perméabilité piétonne** des quartiers urbains et résidentiels. Ouvrir des itinéraires supplémentaires par la création de servitudes de passages publics.

Projets fédérateurs de paysage :

- L'ensemble de l'espace fluvial compris entre l'embouchure de la Gérine et le lac de Schiffenen est à mettre en valeur comme grand **parc d'agglomération de la Sarine**. Il s'agit notamment d'aménager des franchissements de la rivière, des chemins de promenade ainsi que des lieux de protection et d'observation des richesses naturelles.
- La **colline de Torry** est un remarquable belvédère sur l'agglomération, le canton et le pays. Elle est traversée par la limite communale entre Fribourg et Grange-Paccot : la moitié sise sur la commune de Fribourg est affectée à la zone à bâtir, jusqu'au sommet, alors que les flancs sur Granges-Paccot sont restés libres. L'ensemble de la calotte de Torry, au dessus d'une altitude d'environ 620 mètres, devrait toutefois rester inconstructible pour que le belvédère continue de fonctionner.
- Pouvoir **accéder au paysage agricole** de l'Agglomération en quelques minutes à pied depuis chez soi, est un privilège fréquent grâce à la proximité des grands espaces ouverts alentours. C'est la raison pour laquelle il faut autant que possible un contact direct entre espaces verts urbains et campagne environnante. Ainsi, la colline **Guintzet - Bertigny** devrait, malgré l'autoroute, rester connectée à la campagne en direction de Corminbœuf.
- Autour de certaines fermes foraines du côté de Düdingen, des colonisations peu compatibles avec le caractère de l'aire rural se sont implantées. Il faudrait **questionner le développement des nombreux hameaux** autour de ces fermes dispersées et leur étalement dans la grande entité agricole.

- L'agglomération jouit d'un magnifique **environnement agricole encore en exploitation**. En échange des avantages que les citoyens retirent de l'agriculture de proximité, l'Agglomération pourrait lui apporter un soutien. Par exemple, une contribution issue des transactions immobilières au sein de l'agglomération pourrait être allouée au maintien de l'agriculture proche.

Mesures environnementales

Les mesures environnementales sont quant à elles des études à mettre en œuvre afin de préciser les données sur plusieurs niveaux: agglomération, commune, parcelle et bâtiment. Elles englobent des études stratégiques, ainsi que le renforcement de la coordination entre les partenaires. Le but étant la mise en place de stratégies à appliquer sur le terrain ainsi que des listes de vérification (check-lists) qui encourageront et guideront les partenaires de l'agglomération vers des solutions dites de "bonnes pratiques".

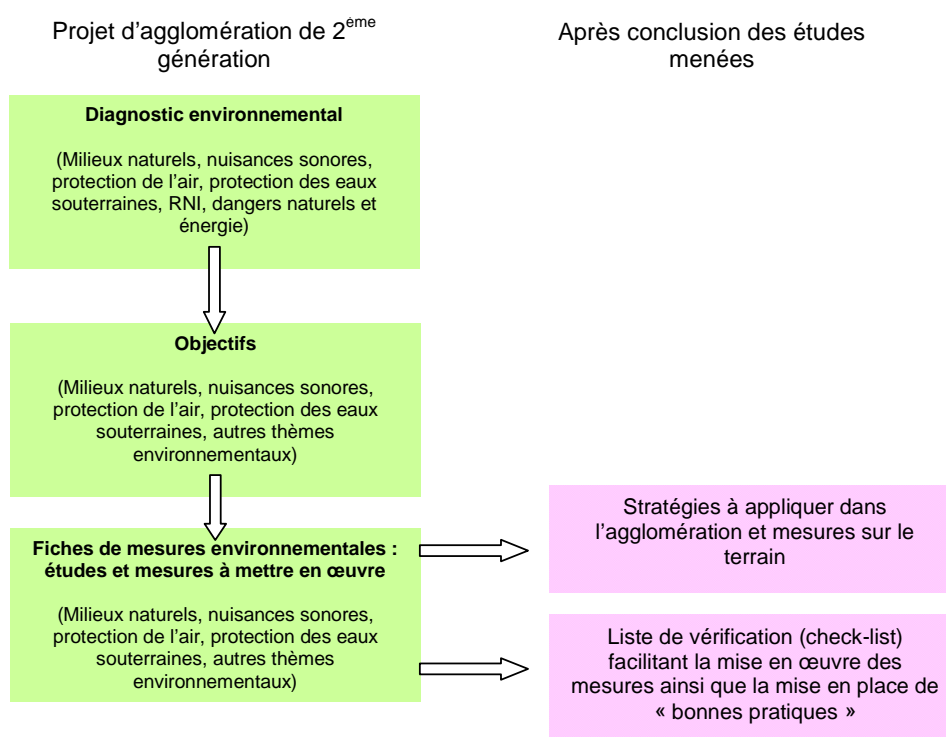


Figure 56 : Schéma explicatif : thèmes environnementaux du PA2 Fribourg

5.3 Phasage

5.3.1 Phasage en matière d'urbanisation

Le phasage en matière d'urbanisation découle de la priorisation des surfaces à développer et à densifier (voir chapitre 4.1.8), ainsi que des orientations stratégiques et des projets fédérateurs. Les projets stratégiques et fédérateurs pour le développement de l'agglomération ainsi que le processus

de la densification dans l'agglomération compacte, doivent être lancés au plus vite possible, au plus tard jusqu'à 2015, et ensuite être poursuivis de manière continue : il s'agit en général de projets et de processus qui se réaliseront par étapes.

Ceci dit, il est clair que le phasage réel doit aussi prendre en compte la réalité du territoire et les contraintes que celle-ci représente par rapport à la gestion des processus stratégiques. D'un côté, cela comprend la volonté, et la nécessité, d'équilibrer le développement sur le territoire dans le temps⁷⁶. De l'autre côté, la situation actuelle des planifications communales, et notamment des "coups partis"⁷⁷ à réaliser dans les prochaines années (même s'ils sont d'une priorité faible), définissent en partie ce qui sera possible dans une première phase de mise en œuvre (2011 à 2015). En plus, les processus ambitieux concernant les orientations stratégiques et projets fédérateurs, ainsi que la majorité de la densification, ne sont pas faisables à court terme, mais nécessitent un certain temps de préparation (voir fiches des mesures urbanisation dans le chapitre 7). En matière de densification, seules les surfaces avec une faisabilité aisée seront réalisées dans cette première phase de mise en œuvre (densification de zones en propriété publique, grands ensembles faciles à mettre en mouvement, surfaces industrielles délaissées ou fortement sous-utilisées).

Le phasage des urbanisations proposé dans la figure 57 est indicatif. Il faut cependant tenir compte des éléments suivants :

- Le phasage en matière d'urbanisation doit être cohérent avec le phasage des mesures infrastructurelles et en gestion de la mobilité. Ainsi, il doit garantir l'efficacité des investissements et actions des entités publiques.
- A partir de 2015, après 4 ans de préparation des processus plus ambitieux, et en cohérence avec le phasage des mesures infrastructurelles et de gestion de la mobilité, le phasage en matière d'urbanisation devra se rapprocher à l'image donnée par la priorisation (chapitre 4.1.8) et les orientations stratégiques (chapitre 5.1). Ainsi, l'efficacité des investissements et actions des entités publiques est garantie.
- Il y a un besoin d'un phasage des projets urbains dans le temps par commune, qui prenne en compte les grandes lignes du phasage proposées à l'échelle de l'agglomération.

⁷⁶ Un développement uniquement de l'intérieur vers l'extérieur comme suggéré par les priorités d'urbanisation, en commençant par exemple par le plateau de Pérolles et finissant par les quartiers de Belfaux, n'est ni réaliste ni souhaitable. Les mesures infrastructurelles ne se réalisent pas non plus selon une telle logique.

⁷⁷ Un coup parti est défini comme tout projet étant en phase finale d'approbation par les Directions cantonales.

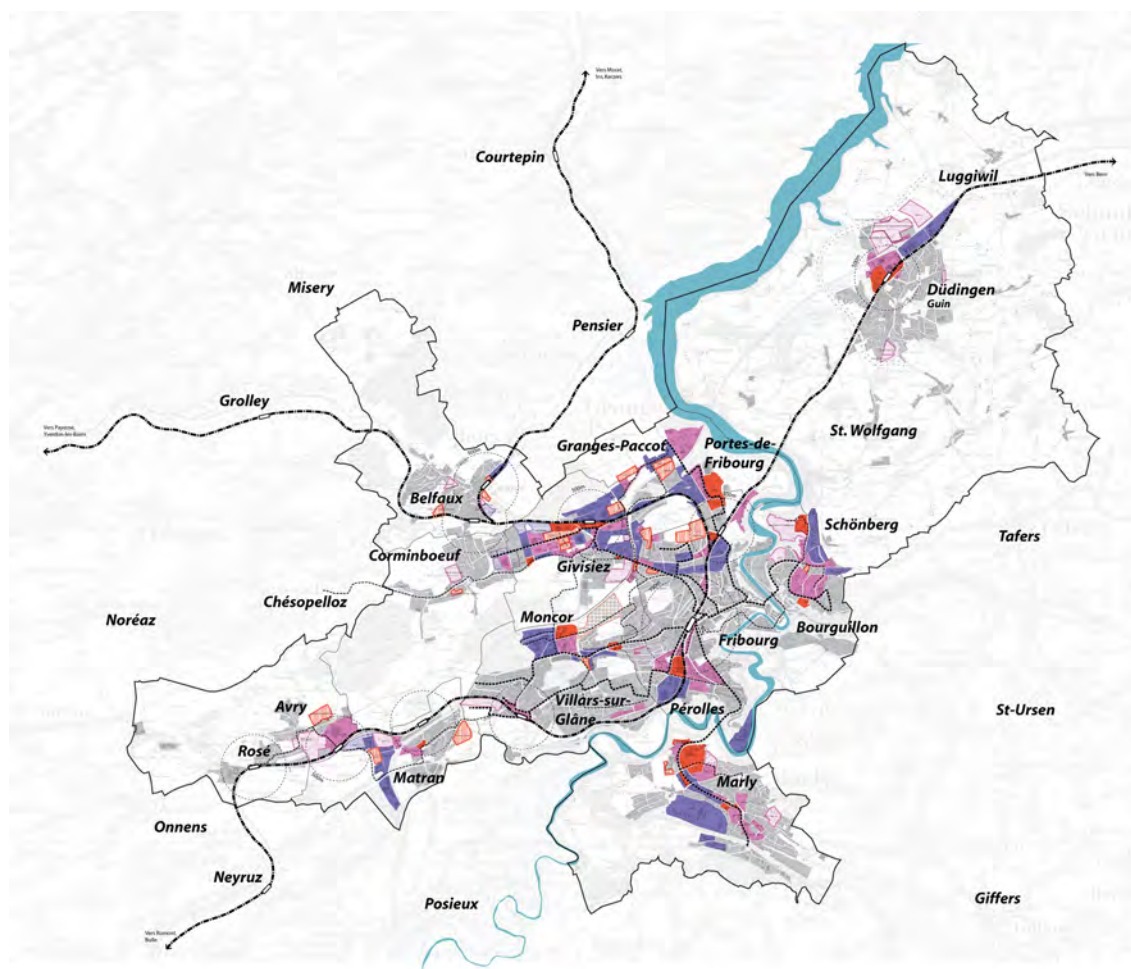


Figure 57 : Plan de phasage (illustratif) - Secteur Agglomération

5.3.2 Phasage des mesures infrastructurelles

Le phasage (la priorisation) des mesures infrastructurelles se fonde sur les grandes orientations poursuivies par le projet d'agglomération, notamment les orientations stratégiques, qui génèrent des besoins accrus d'actions à court et moyen termes. Le phasage des mesures infrastructurelles doit ainsi permettre de répondre à ce besoin d'action.

En premier lieu, l'**aménagement des trois axes structurants TP** (orientation stratégique 2) et des interventions qui y sont liées, que ce soit en termes de mobilité ou en termes d'espace public, constitue **la première grande priorité** pour répondre aux fondements du projet d'agglomération. Le fonctionnement actuel des lignes de bus urbain est extrêmement contraint et péjoré par les conditions de circulation ainsi que par le manque d'aménagements spécifiques au transport public. Les axes structurants TP sont, au-delà des enjeux de mobilité, le levier de la transformation souhaitée du territoire de l'agglomération, dans son fonctionnement et son aménagement, rendant possible notamment des changements importants des comportements de mobilité.

En parallèle, une **deuxième grande priorité** est à accorder à la **mobilité douce et à sa mise en valeur**. Elle est fortement liée aux orientations stratégiques 1 (Valoriser le centre-ville, les centralités

d'agglomération et diminuer la dominance du trafic) et 2 (Développer les axes urbains structurants), ainsi qu'à l'amélioration de l'accès aux interfaces et aux nœuds des TP. En effet, un retard important est à combler en matière d'existence de réseaux et d'aménagements spécifiques à ce mode. L'état actuel des équipements de l'agglomération est dans l'incapacité de proposer une alternative aux pratiques actuelles de mobilité et de permettre un report modal. Ceci justement alors qu'un potentiel important existe pour le développement de ce mode de déplacement compte tenue des distances et de la configuration de l'agglomération de Fribourg.

Finalement, un **troisième grand défi** réside dans le traitement des espaces publics et de leur qualité d'aménagement. Il fait parti de toutes les orientations stratégiques. Les actions visant à modifier l'**aménagement de l'espace public** comportent un enjeu majeur en matière de qualité de vie dans la mesure où elles permettent une **maîtrise du trafic individuel motorisé** et une diminution de son emprise et de ses nuisances. Ces interventions sont notamment en mesure de modifier les conditions locales, de favoriser d'autres modes de déplacement et par conséquent les pratiques de mobilité des usagers. C'est ainsi par des actions locales que les pratiques évoluent à l'échelle générale.

5.4 Liste des mesures prioritaires et coûts du projet

5.4.1 Mesures infrastructurelles

Liste et plan des mesures infrastructurelles individuelles

La liste complète des mesures infrastructurelles individuelles est donnée en annexe sous la forme d'un tableau au format A3. La priorisation de chaque mesure est notamment indiquée. Ci-dessous, deux plans permettent de localiser les mesures (figure 58 pour le secteur centre et figure 59 pour la commune de Düringen).

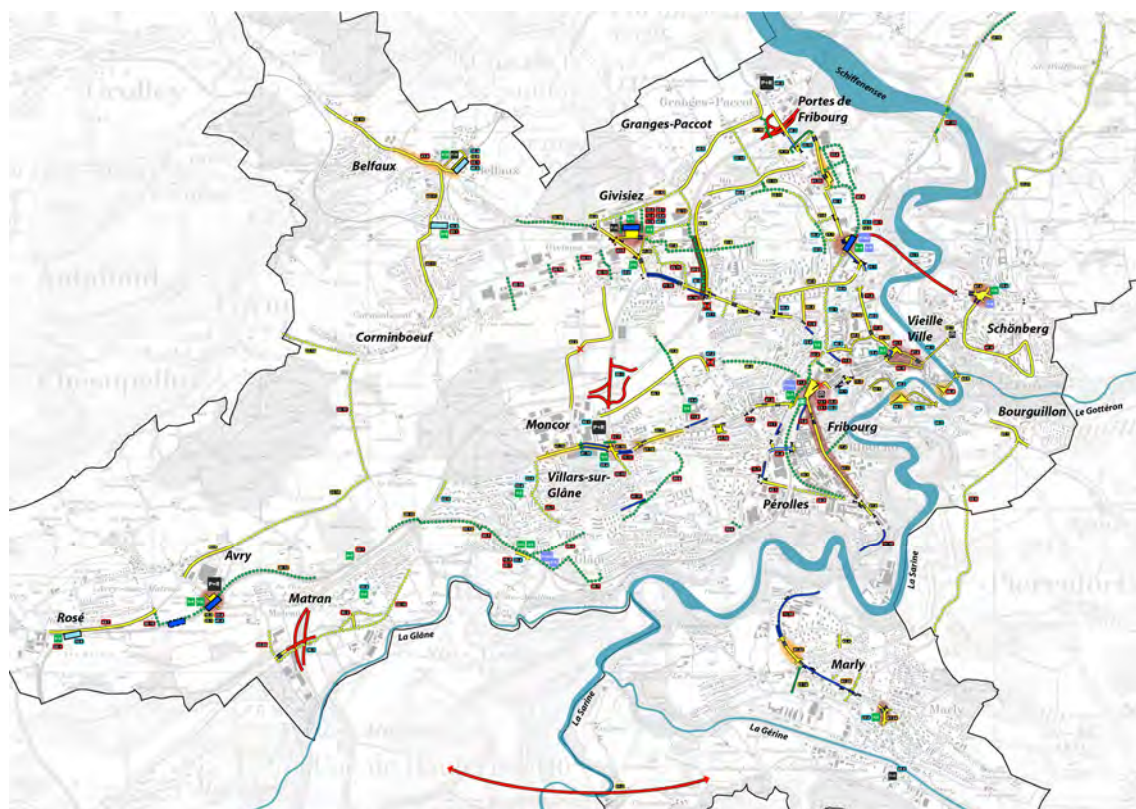


Figure 58 : Plan des mesures infrastructurelles - Secteur centre

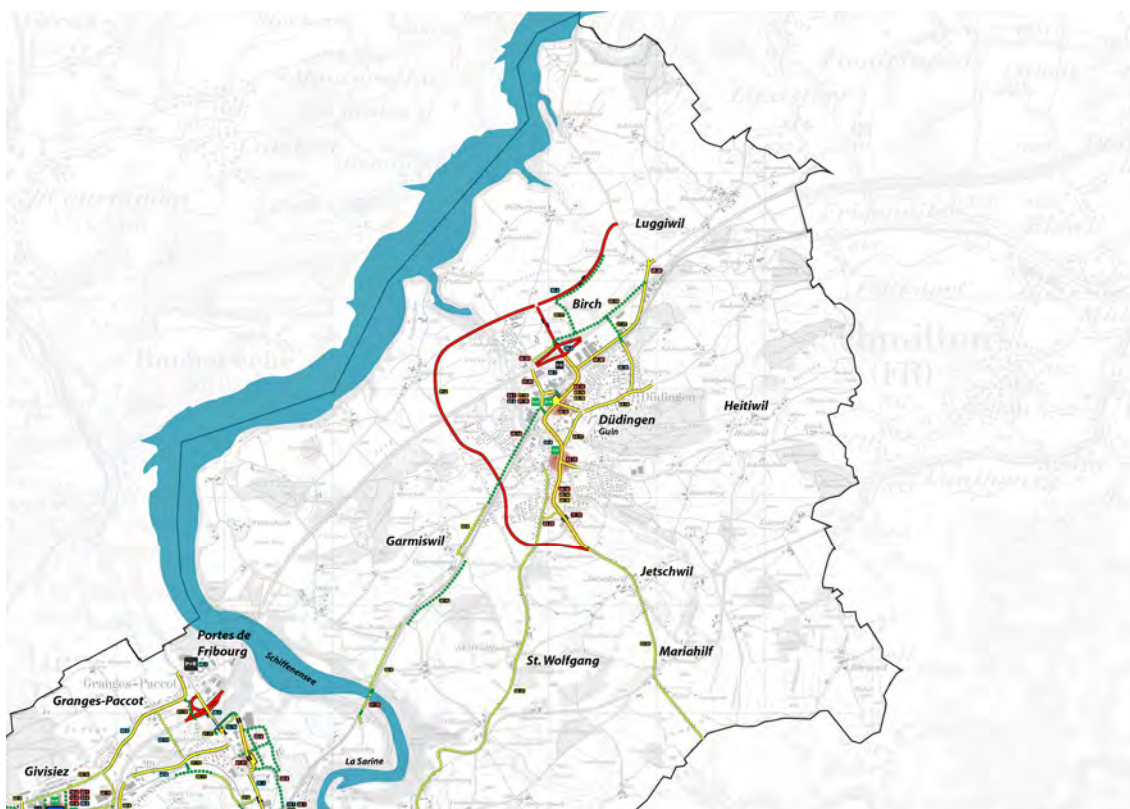


Figure 59 : Plan des mesures infrastructurelles - Secteur Düdingen

Coût total d'investissement pour le projet d'agglomération de Fribourg

Le coût d'investissement total du PA2 Fribourg est de l'ordre de 567 millions de CHF, toutefois le coût d'investissement total du projet au sens de la "loi sur le fonds d'infrastructure" (LFIInfr) pour le "trafic d'agglomération" ne totalise que les **mesures des listes A et B** et se monte à **192.5 millions de CHF**. En effet, seules les mesures de ces listes sont prises en compte lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

Le coût d'investissement total pour le PA2 Fribourg est résumé par le tableau suivant :

Liste	Coût [CHF]		
Total Avant 2015	198'360'000	35%	-
Total Hors LFIInfr	42'445'000	7%	-
Total mesures de la liste A	123'861'667	22%	38%
Total mesures de la liste B	68'629'667	12%	21%
Total mesures de la liste C	133'515'667	24%	41%
Total PA (listes A + B)	192'491'333	34%	-
Total PA (listes A + B + C)	326'007'000	-	100%
Total toutes les listes	566'812'000	100%	-

Tableau 29 : Coût d'investissement total du PA2 Fribourg

A noter que le coût global des investissements n'est pas complet puisque pour plusieurs projets importants, tel que des mesures d'ordre supérieur ou des mesures C pas suffisamment mature, les coûts sont encore actuellement indisponible.

5.4.2 Mesures non-infrastructurelles

Mesures de gestion de la mobilité

Les mesures de gestion de la mobilité, mesures d'accompagnement indispensables aux mesures infrastructurelles et à la concrétisation des objectifs fixés dans les concepts de mobilité et d'urbanisation, sont listées dans le tableau suivant :

No	Mesures de gestion de la mobilité
A	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic
B	Maîtrise du stationnement public
C	Stationnement P+R
D	Maîtrise du stationnement privé
E	Evolution de la politique tarifaire
F	Plan de mobilité
G	Prestation de service
H	Marketing pour la mobilité durable

Tableau 30 : Liste des mesures de gestion de la mobilité

Chacune de ces mesures fait l'objet de fiches présentées en annexe.

Mesures d'urbanisation

La liste complète des mesures d'urbanisation (fiches disponibles en annexe) :

No	Mise en oeuvre des projets stratégiques et fédérateurs
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
No	Fiche thématique
U-B1	Intensifier le renouvellement urbain et la densification

Tableau 31 : Liste de mesures d'urbanisation

Mesures paysagères

La liste complète des mesures paysagères (fiches disponibles en annexe)

No	Mesures de paysage
P-1	Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération
P-2	Parc urbain du Torry
P-3	Environnement agricole – agriculture urbaine
P-4	Développement durable des hameaux

Tableau 32 : Liste des mesures paysagères

Mesures environnementales

La liste complète des mesures environnementales

No	Mesures environnementales
E1	Milieux naturels
E2	Nuisances sonores
E3	Qualité de l'air, climat
E4	Protection des eaux souterraines
E5	Autres thèmes environnementaux

Tableau 33 : Liste des mesures environnementales

6. Mise en œuvre, poursuite des études et actions

6.1 Structure de pilotage

L'Agglomération de Fribourg est l'organe responsable de la planification régionale. A ce titre, c'est elle qui fixe les orientations stratégiques du PA2 ; c'est elle aussi qui initie et finance les études de planification prévues dans ce cadre.

Pilotage des études

Concrètement, c'est le Comité d'agglomération en tant qu'organe exécutif qui est à même de décider du lancement de ces études. Toutefois, le Conseil d'agglomération peut également, en tant que législatif, déposer des interventions parlementaires qui peuvent également déboucher sur la réalisation de telles études. Ce fut, par exemple, le cas de l'étude portant sur le concept de mobilité douce qui repose sur une motion déposée par plusieurs Conseillers d'agglomération lors de la législature 2008- 2011.

La conduite de ces études permet à l'Agglomération de veiller à la cohérence des stratégies définies dans le PA2. Celle-ci peut également par ce biais influencer les communes membres à débiter tel projet plutôt que tel autre.

En dehors des études qu'elle initie, l'Agglomération est amenée à participer régulièrement dans des groupes de travail à des projets - et donc à des études- placées sous la responsabilité d'autres entités. Ces entités peuvent être le canton de Fribourg, respectivement un service cantonal, les communes ou encore des tiers. Cela a été le cas de l'étude qui a débouché sur la réalisation de la halte ferroviaire de St-Léonard, propriété des CFF⁷⁸.

Pilotage par les directives

Pour ce qui est des projets mentionnés dans les fiches de mesure transport, il faut ici souligner que l'Agglomération fonctionne comme un organe de subventionnement. Il n'est, à ce stade, pas prévu qu'elle soit maître d'œuvre, respectivement propriétaire d'une infrastructure donnée. Elle est donc amenée à participer financièrement à une infrastructure qui peut appartenir à une commune - c'est la très grande majorité des cas -, au canton ou alors à un tiers. Dans ces cas de figure, le Comité d'agglomération doit préparer un message à l'intention du Conseil dans lequel il propose à ce dernier de soutenir la réalisation de ce projet et d'y participer financièrement. Le Conseil a d'ailleurs approuvé, selon les Statuts de l'Agglomération⁷⁹, le 20 mai 2010, une directive se rapportant au subventionnement d'infrastructures conformes aux objectifs fixés par la planification directrice régionale. Ces projets sont mentionnés dans une directive⁸⁰ qui fixe notamment le taux de subventionnement des investissements en matière d'aménagement du territoire, de mobilité et de

⁷⁸ Message du Comité N°18 du 26 août 2010 concernant la participation financière de l'Agglomération à la construction de la halte ferroviaire St-Léonard. Une convention avait par ailleurs été signée entre les CFF, l'Etat de Fribourg et l'Agglomération pour la construction et l'exploitation de cette halte.

⁷⁹ Article 37 des Statuts de l'Agglomération.

⁸⁰ Cette directive est accessible depuis le site internet de l'Agglomération. Le Comité s'est engagé à rapidement préparer une directive concernant les investissements en aménagement.

protection de l'environnement. Les directives fonctionnent ainsi comme des outils incitatifs pour les communes puisque ces dernières reçoivent des aides financières de l'Agglomération lorsqu'elles ont décidé de la réalisation d'une infrastructure. Le Conseil d'agglomération a, par exemple, lors de sa dernière séance⁸¹, décidé de la planification sur l'ensemble de l'Agglomération du réseau de stations vélos en libre service et arrêté le montant des subventions des deux communes membres qui venaient de réaliser sur leur territoire l'installation de deux stations vélos en libre service.

6.2 Approfondissements et actions

Les orientations stratégiques (voir chapitre 3.4) et les stratégies sectorielles (voir chapitre 4) établissent les grandes lignes du projet en matière d'aménagement (paysage et urbanisation) à l'échelle de l'agglomération en relation avec les conditions d'accessibilité envisagées pour le futur. Leur traduction spatiale et leur réalisation s'effectue en premier lieu au moyen des mesures proposées pour la mise en œuvre et d'actions complémentaires. Ces mesures et actions impliquent, au préalable, des études préliminaires et des études de projet. Elles sont, en tous cas, un passage nécessaire à tous les projets sur le chemin de leur réalisation.

On distinguera donc différents domaines d'approfondissement du projet (voir figure 60), qui sont développés ci-après :

- **L'approfondissement des concepts structurants** (chapitre 6.3.1) : il s'agit d'études importantes à mener, de manière prioritaire, afin de consolider les concepts à la base des mesures du PA2 Fribourg, avec:
 - La concrétisation des concepts urbanistiques, paysage et de mobilité par des **chantiers thématiques**
 - Le calage du concept urbanistique et le développement du concept paysager par des **chantiers géographiques**
- Les **études des (paquets de) mesures et de planifications locales** (chapitre 6.3.2) :
 - Les **études d'infrastructure liées à la mobilité** : concrétisation des avant-projets et projets de mesures
 - Les **études à l'échelle de la planification locale** : transcription des principes et mesures du PA2 Fribourg dans la planification locale autant au niveau des prescriptions légales (zones constructibles, mesures etc.) qu'au niveau de la planification directrice (principes du PA2 Fribourg)
- L'étude de **prestations** pour la mobilité et pour l'environnement
- La **réalisation** des infrastructures, des mesures non-infrastructurelles et mise en place de prestations de service

⁸¹ Séance du 13 octobre 2011. Voir le message du Comité N°3 du 22 septembre 2011 concernant la planification et le subventionnement du réseau de vélos en libre service.

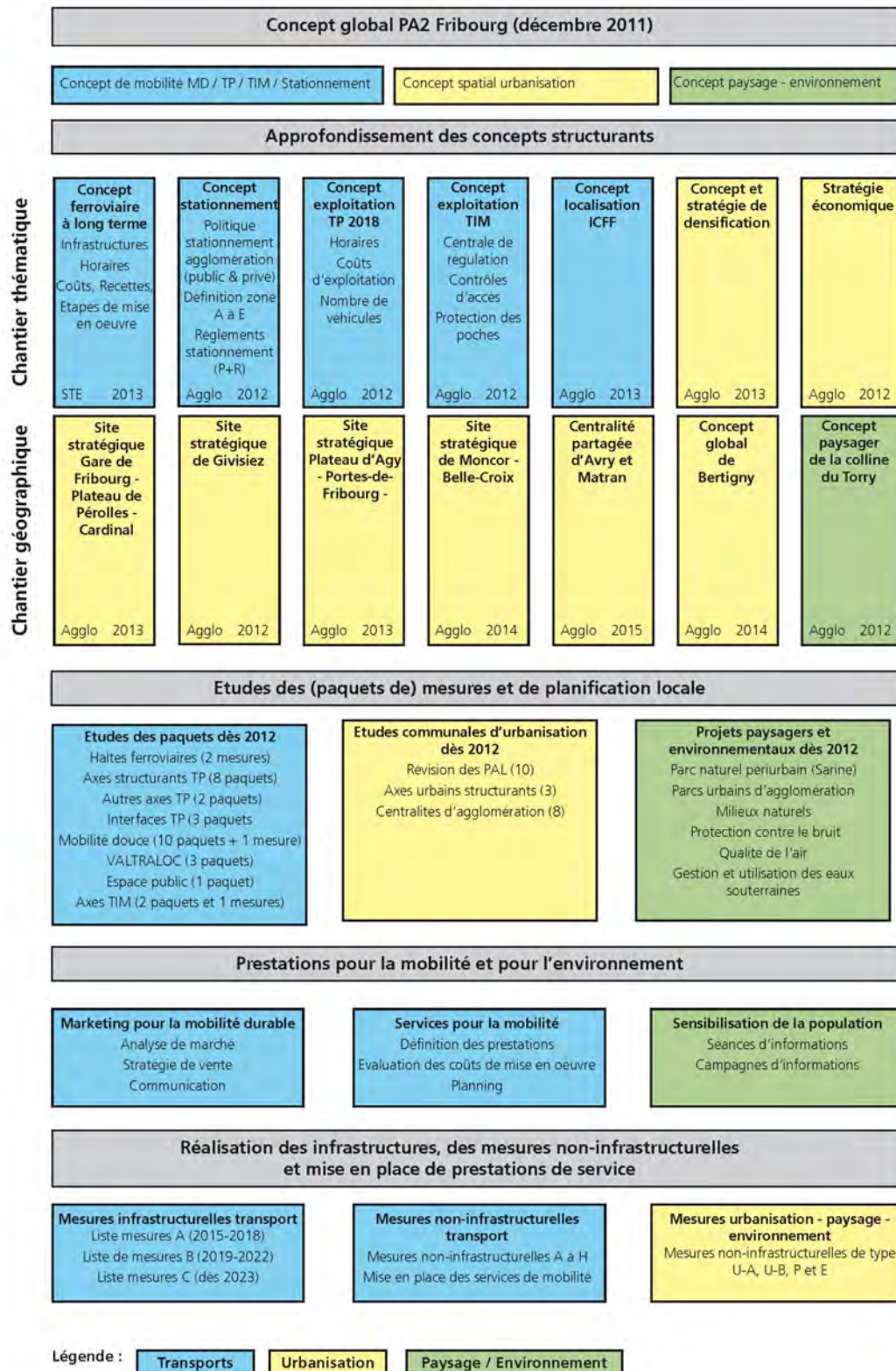


Figure 60 : Démarche globale de la mise en œuvre

Afin de planifier correctement les différentes démarches à entreprendre par l'Agglomération, les communes et les services cantonaux, des fiches spécifiques ont été établies pour les chantiers géographiques, une partie des chantiers thématiques, les (paquets de) mesures infrastructurelles et une partie des études à l'échelle de la planification locale (voir chapitre 5.2, et l'annexe B). On s'y référera pour une meilleure compréhension des enjeux et des opérations à entreprendre. Ces fiches opérationnelles décrivent sommairement :

- Le constat critique de la situation actuelle, et les objectifs généraux
- L'état de la planification ou de la coordination
- Les principes d'aménagement et les effets escomptés
- Un calendrier des actions à mener avec identification de l'organe responsable
- La coordination nécessaire avec d'autres mesures
- Pour les mesures infrastructurelles : le coût estimé

6.2.1 Approfondissement des concepts structurants

Chantiers thématiques

Si le projet d'agglomération a produit une vision d'ensemble pour l'agglomération, et des concepts généraux, il reste encore certains domaines thématiques à approfondir, afin de compléter les stratégies sectorielles du PA2 Fribourg. Il s'agit notamment de cinq chantiers thématiques en matière de transports, deux en matière d'urbanisation, et un en matière de l'environnement :

- **Concept ferroviaire à long terme** (STE, dès 2013) : L'ossature ferroviaire de l'Agglomération est un des éléments centraux de la conception territoriale de l'Agglomération et doit jouer un rôle structurant pour son développement futur. Afin d'exploiter pleinement cette infrastructure, il est nécessaire que le Canton (STE), l'Agglomération et les entreprises de transports concernées (CFF et tpf) réalisent une étude sur le développement de l'offre ferroviaire à long terme. Il s'agit notamment pour chaque étape de développement de définir l'offre à mettre en place, les besoins en infrastructures, les horaires du réseau, les synergies avec le réseau TP routier, les coûts d'exploitation et d'entretien, etc.
- **Concept stationnement** (Agglomération, dès 2^{ème} semestre 2012) : Il s'agit, sur la base des travaux déjà effectués dans le cadre du projet d'agglomération au niveau de la vision, des principes et du concept de stationnement, de finaliser la "politique de stationnement de l'agglomération". Les directives ou règlements pour le stationnement sur fonds privé ainsi que pour le stationnement à usage public doivent être établis. La définition de critères qui définissent le zonage du territoire (zone A à E) et leur application constitue notamment une étape clef (voir fiches mesures non-infrastructurelles B et D).
- **Concept de l'exploitation des TP à l'horizon 2018** (Agglomération, dès 2^{ème} semestre 2012) : L'Agglomération, le Canton (STE) et les tpf doivent mener les études nécessaires à la mise en œuvre de la première étape du concept TP du projet d'agglomération (horizon 2018). Il s'agit notamment de définir les itinéraires précis des lignes, leurs arrêts, leurs horaires, leurs cadences, le nombre de bus nécessaires, la couverture dans le temps (heures de pointes, heures creuses, journée, soirée, week-end). Cela toujours en fonction de la hiérarchie du réseau définie dans le PA2 Fribourg. Enfin, il est également nécessaire d'estimer de manière plus précise les coûts

d'exploitation du réseau, le taux de couverture financier et les impacts financier de la mise en œuvre de nouvelles cadences pour l'Agglomération.

- **Concept de l'exploitation TIM** (Agglomération, dès 2^{ème} semestre 2012) : Le concept TIM a défini les grandes lignes de la gestion des circulations motorisées en arrêtant la hiérarchie du réseau routier et en donnant les principes pour la maîtrise du TIM dans l'Agglomération. Pour mettre en œuvre cette stratégie, il s'agit encore au préalable de réaliser une étude plus détaillée sur la gestion du réseau routier et des déplacements TIM sur le réseau d'Agglomération. Cette étude dite du "Concept d'exploitation TIM" doit non-seulement fournir des réponses sur la mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier et de son principe des "poches", mais également approfondir la stratégie de gestion du trafic par le dosage du TIM, la mise en place de contrôle d'accès, etc. Enfin, sous la responsabilité de l'Agglomération, car concernant l'entier de son périmètre, la mise en place d'une centrale de régulation du trafic sera effectuée en coordination avec les communes membres, notamment la Ville de Fribourg. Définir par conséquent le fonctionnement de cette centrale sur le plan administratif (ressources humaines). Consolider le concept présenté dans la Fiche non infrastructurelle A.
- **Concept de localisation ICFF** (Agglomération, dès 2012) : Elaborer une stratégie au sujet des grands générateurs de trafic, pour encadrer l'évolution future de ce type d'activités à fort impact en termes de transport. A ce jour, certaines ICFF sont bien desservies par les TP, mais d'autres sont dispersées dans le territoire de l'agglomération et souvent fortement orientées sur l'autoroute. La stratégie aura pour but d'enclencher un changement de paradigme dans l'emplacement de ces installations. Il s'agira de définir une stratégie active (et non réactive) permettant en aval la localisation judicieuse des installations de de type ICFF.
- **Concept et stratégie de densification** (Agglomération, avec soutien du SeCA, dès 2013, fiche mesure d'urbanisation U-B01) : dans la mesure où le PA2 Fribourg propose d'accueillir près de 2/3 de la croissance démographique du canton en transformation et en densification du tissu urbain existant, il est impératif de développer une stratégie, puis une méthode précise, permettant d'atteindre cet objectif. Il s'agira notamment d'évaluer, dans le détail, la faisabilité de la transformation ou de la densification de différents sites par rapport à la structure de la propriété foncière, les typologies du bâti, les besoins d'adaptation des PAL, les exigences de qualité d'espace public, l'urgence d'un renouvellement du bâti, etc. Ce chantier thématique implique un échange étroit avec le SeCA, ainsi qu'avec la Confédération (ARE) qui sera vraisemblablement confronté à des propositions pareilles aussi dans d'autres agglomérations.
- **Stratégie économique pour l'agglomération** (Agglomération, dès 2012) : L'Agglomération s'est dotée d'une stratégie de Promotion économique. Par cette stratégie, l'Agglomération doit garantir de manière accentuée (par rapport à d'autres agglomérations d'une taille pareille) l'accueil mais aussi le développement des sociétés actives dans les secteurs secondaires et tertiaires, voire quaternaires. Le PA2 Fribourg implique une meilleure qualification "économique" du territoire à l'échelle de la région et conséquemment des prises de décision déterminées en matière de profil de certains sites qui, jusqu'à présent, étaient ouverts aux sociétés, plus sous une approche locale que régionale. Il s'agit notamment de travailler économiquement sur des zones d'importances, telles que les sites stratégiques d'agglomération. Le PA2 Fribourg implique ainsi un changement de profil de certains sites qui jusqu'à présent étaient disponibles pour des activités logistiques et secondaires, vers du tertiaire et plus haut de gamme. Il s'agit notamment des sites stratégiques d'agglomération de Givisiez (partie aux alentours de la gare déplacée) et Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg (l'ensemble du site). Dans une moindre mesure, aussi le site de Moncor - Belle-Croix est concerné. Ainsi, une stratégie économique devrait redéfinir le cadre

pour accueillir les différents types d'activités dans l'agglomération à l'horizon 2030, avec les profils changeants dans le temps des sites stratégiques. Elle doit par ailleurs garantir que les activités secondaires ne soient pas simplement expulsées de l'agglomération pour s'asseoir juste au-delà de ses limites. En effet, l'agglomération regroupe une part importante d'activités secondaires qu'il s'agit de préserver et développer.

L'Agglomération ne s'est pas encore positionnée sur l'établissement d'un **concept environnemental** considérant les thématiques abordées au chapitre 6.3 et 6.4. Selon ses statuts, l'Agglomération est compétente en matière de protection contre le bruit, où elle coordonne l'établissement des cadastres du bruit élaboré par les communes ainsi qu'en matière de protection de l'air où elle exécute les mesures qui lui sont dévolues par le Plan de mesures pour la protection de l'air cantonal.

Chantiers géographiques

Certains secteurs présentent des enjeux et une complexité particulièrement importants, ce qui nécessite des efforts de coordination et un engagement soutenus. Ils ont été spatialement identifiés sous forme de chantiers géographiques. Leur étude doit se faire en interaction avec l'ensemble du projet d'agglomération, les études de détail pouvant conduire à ajuster certains éléments ou mesures au niveau global.

Quatre chantiers géographiques en matière d'urbanisation et un chantier géographique en matière de paysage ont été identifiés :⁸²

- **Site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal** (Agglomération, dès 2013) : Ce secteur a été identifié comme le plus stratégique du projet d'agglomération du fait de sa position centrée, de son potentiel d'accueil et de son rayonnement (lieu d'échange et identitaire). Plusieurs démarches de renouvellement urbain sont en cours sur le Plateau de Pérolles et sur le site de Cardinal, où la planification du parc technologique a été lancée suite à l'achat par la Ville et le Canton de Fribourg dans le but de redonner une identité propre au secteur (parc technologique de Cardinal, étude en cours, Ville de Fribourg). L'Agglomération y participe au travers de deux groupes de travail. Pour l'ensemble du site stratégique Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal, où les aspects d'échange, de qualité de l'espace public, d'identité et de transformation de la ville y sont particulièrement importants, une étude est à mener par l'Agglomération, en collaboration étroite avec la Ville de Fribourg.
- **Site stratégique d'agglomération de Givisiez** (Agglomération, dès 2^{ème} semestre 2012) : les potentiels de développement de ce site sont marqués par la forte dépendance du déplacement de la gare et du projet urbain. Une mesure infrastructurelle relativement simple produira un effet urbain important dans ce secteur. Tandis que la commune de Givisiez concernée a déjà évalué le potentiel de développement sur et autour de la gare déplacée, le projet d'agglomération va encore plus loin dans la transformation conséquente des alentours de la gare. Ceci n'est pas seulement un projet ambitieux en soi, mais confronte la commune de Givisiez avec une tâche dépassant ses propres capacités de gestion. Ainsi, autant le projet en soi que sa mise en œuvre et ses conséquences sur le reste de la commune sont à approfondir, avec une implication importante de la part de l'Agglomération ou soutien de la commune.

⁸² A noter que non pas chacune des mesures d'urbanisation du type A fait l'objet d'un chantier géographique, mais seulement celles où un effort particulier est nécessaire pour changer de paradigme.

- **Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg** (Agglomération, dès 2013) : suite au projet d'agglomération et l'amélioration de l'accessibilité TP, ce site subira un changement de paradigme radical en matière de programmation, forme urbaine, espace public et produits immobiliers. Vu que les entreprises et commerces présents sont en plein fonctionnement, la transformation du site sera longue et difficile. Une stratégie de développement dans le temps souple, et garante de qualité, doit être établie pour le site. L'habitude de coopérer des communes impliquées (Fribourg, Granges-Paccot : expériences sur le Plateau d'Agy et sur la colline du petit Torry) aidera à mettre en mouvement ce projet ambitieux. Une position forte partagée permettra aux communes de mener un discours ouvert avec les propriétaires, entreprises et institutions concernés. Des mécanismes de relocalisation sont à développer dans le cadre du projet pour le site.
- **Site stratégique de Moncor - Belle-Croix** (Agglomération, dès 2014) : A développer de manière à mettre en œuvre la transformation de ce quartier avec la transformation du carrefour de Belle-Croix. L'objectif doit être de prolonger l'axe urbain majeur au-delà du carrefour, d'établir une centralité urbaine autour du carrefour (offre commerciale, équipements publics pour les habitants des quartiers voisins et les salariés de Moncor), et de densifier et de renouveler la zone d'activités de Moncor actuellement sous-utilisée, pour en faire un lieu de travail attractif et vivant.
- **Centralité partagé d'Avry et Matran** (Agglomération, dès 2015) : la proposition du projet d'agglomération pour ce secteur est particulière à cause de la forte dépendance du projet urbain de la possibilité de réaliser une nouvelle gare. La réponse aux grands enjeux en matière d'urbanisation (agir contre la thésaurisation de terrains centraux dans les communes, intégrer les grandes installations commerciales dans une différente logique urbaine et en matière de mobilité) dépend fortement de la réalisation et de la position exacte de la nouvelle gare proposée. Il s'agit dans ce secteur alors autant de concrétiser le projet urbain désirable, que de vérifier la faisabilité de la nouvelle gare, et de définir un calendrier strict pour sa réalisation. Le projet urbain désirable doit montrer les potentiels présents dans le territoire, pour nourrir le discours sur la gare. Si aucune solution (technique et en matière de financement) n'est trouvée pour réaliser la gare, le projet urbain pour les deux communes doit être revu.
- **Concept global de Bertigny** (Agglomération, dès 2014): Tandis qu'il s'agit de lancer et réaliser des projets pour les sites stratégiques d'agglomération, les tâches urgentes pour le site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny sont différentes. Il s'agit en premier lieu de préciser et fixer les exigences et la boîte à outils du PA2 pour le développement du site en matière d'urbanisation, d'accessibilité et de paysage. Il sera par ailleurs indispensable de définir un mode de gouvernance approprié pour la prise de décisions concernant le site, qui associe aussi la Bourgeoisie de la Ville de Fribourg, propriétaire du terrain, à la démarche. L'élaboration d'un projet test pour le site pourrait aider à préciser les exigences en matière d'aménagement.
- **Concept paysager de la colline du Torry** (Agglomération, dès 2012) : alors que la colline du Torry était considérée comme zone urbanisable à long terme, le projet d'agglomération induit un changement de paradigme en reconnaissant le besoin et la valeur ajoutée de la garder libre de construction. Ceci a des conséquences autant pour les planifications directrices des communes concernées (Fribourg, Granges-Paccot) que pour le projet en cours sur le flanc sud de la colline. En plus, il ne s'agit non seulement de garantir que la colline ne soit pas construite, mais il faut aussi définir les usages futurs de la partie de la colline non-constructible (calotte de la colline), et les conditions pour le développement urbain des parties plus basses. La colline du Torry servira

ensuite d'exemple pour les parcs d'agglomération et la préservation des collines typiques comme espaces ouverts.

6.2.2 Etudes des (paquets de) mesures et de planifications locales

Avant-projets (de paquets) de mesures

Les études sont rassemblées par paquets de mesures qui sont eux-mêmes regroupés en fonction de leur affinité thématique. Ces études comportent un degré d'urgence différent en rapport avec leur lien aux concepts fondamentaux du projet d'agglomération. Elles se distinguent en cinq grandes catégories :

- Les aménagements en faveur des **transports publics** et aux interfaces :
 - Axes TP structurants : P2 à P9
 - Autres axes TP : P10 et P11
 - Interfaces TP : P12, P13 et P14
 - Haltes ferroviaires : fiches 10.2 et 10.3
- Les aménagements en faveur de la **mobilité douce** :
 - Mobilité douce : P20 à P29 ainsi que la fiche 20.1
- Les aménagements de **requalification routière**, avec fort enjeu d'espace public et de maîtrise du TIM :
 - VALTRALOC : P16, P17 et P18
 - Espace public : P19
- Les aménagements permettant d'améliorer l'**accessibilité aux urbanisations** et la **sécurité** des usagers
 - Accessibilité aux quartiers : fiche 45.1
 - Axes structurant TIM : P30 ainsi que les fiche 31.3
- Les infrastructures de **stationnements** :
 - Stationnement : P32, P33 et la fiche 32.1

Enfin, il existe deux catégories de (paquets de) mesures non listées ci-dessus (P1, P15, P31, 10.1, 30.1 à 30.3 et 31.1), qui sont les paquets et fiches concernés par des mesures mise en œuvre avant 2015 (pont de la Poya, etc.) ou des mesures d'ordre supérieur (haltes RER, jonctions autoroutières, couverture de l'autoroute A12, etc.). Pour ces (paquets de) mesures, la mise en œuvre n'est pas de la compétence de l'Agglomération et n'est donc pas traité dans le cadre de la mise en œuvre du PA2 Fribourg.

Planifications locales

Les principes et mesures du PA2 Fribourg doivent se traduire au niveau de la planification locale :

- en prescriptions légalisées, permettant de gérer le développement urbain à l'échelle locale selon les indications précises du PA2 Fribourg (surfaces de développement en densification et en extension, densités à atteindre, affectation etc.)

- en planification directrice, dans le sens que les orientations stratégiques et les principes du PA2 Fribourg doivent être repris à l'échelle locale comme lignes directrices du développement à long terme, à un horizon au-delà de 2030.

Ainsi, ceci comprend de manière générale la **transcription du PA2 Fribourg dans les PAL** des 10 communes de l'agglomération, ainsi que de manière particulière, dans les communes concernées :

- La concrétisation et réalisation du concept des **trois axes urbains structurants**
- La poursuite du développement du **site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen - Birch** qui n'est pas repris en tant que "chantier géographique" (chapitre 6.3.1), car il paraît gérable avec les démarches en cours dans la commune et les moyens disponibles. En effet, le développement de ce site, avec la transformation des terrains immédiatement au Nord de la gare, et le développement de la zone d'activités entre les voies ferrées et l'autoroute, ainsi qu'au Nord de l'autoroute, est déjà en cours. Les intentions de la commune et celles de l'Agglomération sont pareilles. Il reste en particulier à préciser l'orientation et l'accès depuis l'ensemble du site stratégique vers la gare de Düdingen, ainsi que la qualité des espaces publics intérieurs au site.
- L'aménagement de l'espace public dans les **centralités d'agglomération**, pour renforcer la vitalité des communes, villages et quartiers (à part les centralités d'agglomération qui sont comprises dans les sites stratégiques d'agglomération).

Projets paysagers et environnementaux

Dans le domaine du paysage, les projets suivants sont à mener :

- Etudes nécessaires en vue de la demande d'octroi du label **"parc naturel périurbain" fluvial de la Sarine** et de ses affluents : Différents types d'études paysagères et naturelles ainsi qu'un plan de management entre autres sont demandées afin répondre aux conditions d'octroi du label.
- **Parcs urbains de l'Agglomération** : Cette étude approfondit la thématique des quatre collines urbaines (Champ des Alouettes, Torry, Guintzet-Bertigny et Champriond-Belle-Croix) abordée dans le PA2 Fribourg. Elle entend proposer un concept et des mesures pour les mettre en valeur, notamment en vue de la création du parc urbain du Torry
 - Diagnostic : Typologie, fonctions, usages, ambiance, interactions entre les collines et interactions avec d'autres entités paysagère (Sarine, espace agricole, forêt)
 - Concept : Mise en valeur de ces espaces en fonction de leur potentialité par des mesures concrètes d'aménagement. De là, définition d'un concept paysager propre pour la colline du Torry au profil complémentaire aux 3 autres collines.
 - Mesures : mesures de valorisation pour les collines de Champ des Alouettes, Guintzet-Bertigny et Champriond-Belle-Croix). Définition d'un concept paysager propre à la colline du Torry, par exemple au travers d'un MEP.

En matière d'**environnement**, l'agglomération doit se doter de données environnementales fiables afin de pouvoir prendre les décisions adéquates en termes d'environnement et de gestion des ressources. Dans un premier temps, les 4 domaines suivants pourront être traités. Ils devront faire l'objet d'études approfondies afin de mettre en œuvre la stratégie d'agglomération. Les études prévues permettront une spatialisation précise des mesures à mettre en place dans ces domaines.

- **Milieux naturels:** Il est prévu de mettre en œuvre des études de terrain afin d'établir une meilleure vision des richesses naturelles existantes et à revitaliser sur le territoire de l'agglomération. Une coordination soutenue au niveau institutionnelle devra aussi être mise sur pied, ce qui pourra déboucher sur une mise à disposition d'outils d'information et de check-lists utiles à tous les partenaires et acteurs de l'agglomération.
- **Protection contre le bruit :** Il est nécessaire de mettre en œuvre un certain nombre d'études visant notamment à établir une meilleure connaissance des immissions sonores de l'agglomération et à planifier judicieusement les assainissements nécessaires et prioritaires. Les principales études et mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :
 - Coordonner la mise sur pied d'un cadastre du bruit routier sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.
 - Permettre la coexistence de diverses utilisations du tissu urbain. Il s'agit par exemple de garder les centres culturels au centre ville afin de limiter les nuisances dues au trafic, mais de prendre conjointement les mesures de protection contre le bruit nécessaires.
 - Conception judicieuse des zones de densification permettant de préserver des zones calmes et idéalement d'en créer de nouvelles, soit grâce à des parcs ou par une architecture adaptée (orientation des bâtiments, cours intérieurs, ...).
 - Pose de revêtements routiers peu bruyants (Low noise asphalt).
 - Favoriser le report modal.
- **Qualité de l'air :** Il est nécessaire de mettre en œuvre un certain nombre de mesures et d'études visant notamment à poursuivre les efforts déjà engagés dans l'élaboration du plan de mesures pour la protection de l'air en le mettant à jour et en assurant sa mise en œuvre systématique par sensibilisation et une campagne d'information destinées aux principaux intéressés.
- **Gestion et utilisation des eaux souterraines :** Il est nécessaire de mettre en œuvre un certain nombre de mesures et d'études, notamment pour mieux connaître les ressources potentiellement exploitables sur le territoire de l'agglomération et les protéger. Elles visent notamment à évaluer la pérennité de l'alimentation en eau potable de l'agglomération et à définir et protéger, le cas échéant, des zones dans lesquelles l'exploitation des eaux souterraines et la protection des ouvrages seraient possibles au sein du périmètre compact de l'agglomération.

Finalement, d'**autres thèmes environnementaux** n'ont pas encore pu être abordés dans le PA2 Fribourg. Une stratégie traitant de ces thèmes pourra être envisagée après discussions préliminaires du Comité d'Agglomération.

6.2.3 Budget et planning

Règles budgétaires ordinaires et planning

L'Agglomération dispose en tant que corporation de droit public d'un budget de fonctionnement ainsi que d'un budget d'investissement. Conformément à la loi cantonale du 19 septembre 1995 sur les agglomérations, celle-ci doit établir chaque année un budget et des comptes qui distinguent les

charges et les produits de chaque tâche et de chaque service⁸³, et ce, conformément aux principes de la comptabilité publique. Elle doit également établir une planification financière pour chaque nouvelle législature⁸⁴ et la tenir annuellement à jour.

Pour l'exercice 2012, le Comité d'agglomération a donc préparé un **budget de fonctionnement** de CHF 26'639'000 et un **budget d'investissement** de CHF 4'479'000⁸⁵. Il a soumis ce budget au Conseil d'agglomération, qui en tant que parlement élu est chargé de son adoption. Celui-ci a adopté ces budgets le 13 octobre 2011.

Les études de planification ainsi que les subventions versées par l'Agglomération pour des infrastructures conformes à sa planification directrice régionale sont à financer au moyen du budget d'investissement. Le budget d'investissement pour la mobilité est de CHF 3'279'000 tandis que celui pour l'aménagement est de CHF 1'200'000⁸⁶. Il est important de relever ici qu'une fois que le Conseil d'agglomération a pris ses décisions, à la majorité, en matière budgétaire, il n'y a plus lieu de faire intervenir les législatifs des communes membres⁸⁷.

Le Comité a pris acte du fait que les budgets d'investissement des prochaines années manifesteront clairement la volonté de l'Agglomération de mener à bien les projets indiqués dans les fiches de mesures. Ces projets passent tout d'abord par la mise en œuvre du calendrier de principe ci-après. Ainsi, des montants pour des études de planification et de projets devront être présentés par le Comité dès l'exercice 2013, et ceci, indépendamment des subventions versées par l'Agglomération aux infrastructures conformes à sa planification directrice régionale.

⁸³ Article 31 LAgg.

⁸⁴ Après le renouvellement des autorités communales en mars 2011, les organes du Conseil se sont constitués le 7 juillet 2011. Le nouveau Comité, élu depuis ce 7 juillet, est en charge de la planification financière des années 2011-2016.

⁸⁵ Message N°4 du Comité du 8 septembre 2011 en vue de l'adoption du budget 2012 de l'Agglomération de Fribourg.

⁸⁶ Concrètement, il s'agit essentiellement de la deuxième et dernière tranche de la participation financière de l'Agglomération à la gare ferroviaire de St-Léonard pour un montant de CHF 1'950'000 ainsi de deux montants de CHF 200'000 pour des études en liaison avec le PA2 Fribourg.

⁸⁷ Il s'agit de 4 Conseils généraux et 6 Assemblées communales.

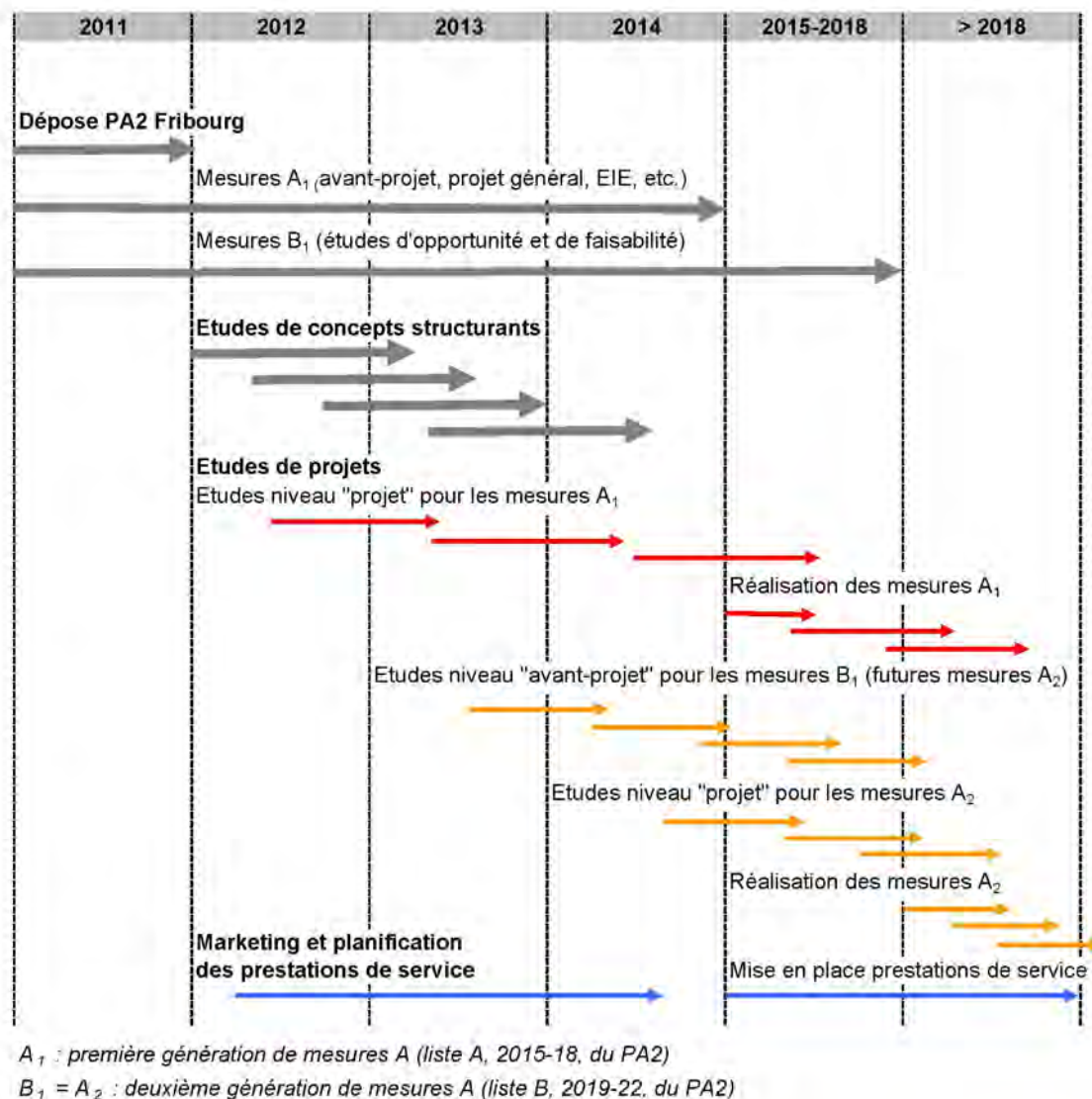


Figure 61 : Calendrier de principe

Aspects financiers du PA2 Fribourg

Le Comité a analysé au cours de plusieurs de ses séances les aspects financiers du projet. Il a notamment évalué les coûts des mesures infrastructurelles de transport et a mené de nombreuses discussions avec les représentants des services cantonaux et communaux à ce sujet. Ainsi les coûts totaux prévus sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération sont évalués pour les listes A et B à CHF 192'491'333. Le détail des coûts pour l'ensemble des coûts, y compris les mesures de la liste C, les mesures réalisées avant 2015 et les mesures d'ordre supérieur est donné par le tableau 29 (chapitre 5.4.1).

Le Comité a estimé pour les mesures A et B les coûts qui pourraient être à la charge de l'Agglomération en tant qu'organe de subvention. Il a évalué la part de subventionnement d'un

projet donné par l'Agglomération à 35% du coût total du projet, déduction faite des participations du canton⁸⁸ ou de tiers. Les 65% restants sont à la charge de la – ou des- commune(s) concernée(s). Ce n'est qu'après l'acceptation du projet par le législatif de la commune, que le Comité préparera à l'attention de son Conseil un message en vue de la participation financière de l'Agglomération à celui-ci.

Ces indications financières donnent un ordre de grandeur. En effet, selon ses statuts, l'Agglomération a une limite d'endettement pour les investissements fixée à CHF 75 millions⁸⁹. Par ailleurs, la part des investissements à sa charge est financée par les participations communales qui figurent dans le budget de fonctionnement de l'Agglomération adopté, chaque année par le Conseil d'agglomération (selon la clé de répartition de l'Agglomération "clé agglomération" définie par les Statuts. Après l'adoption du PA2 Fribourg par le Conseil, le Comité prévoit de mettre à jour la planification financière de l'Agglomération et d'intégrer les coûts des mesures A dont le calendrier prévoit la réalisation à partir de 2015-2018.

6.2.4 Actions à entreprendre

Actions répertoriées dans les fiches de mesures non-infrastructurelles du PA2 Fribourg

Il s'agit de mettre en œuvre les actions/études listées dans les fiches de mesures non-infrastructurelles⁹⁰ du PA2 Fribourg, hormis celles déjà mentionnées dans la démarche globale de la mise en œuvre, c'est-à-dire faisant partie des "Approfondissements de concepts structurants" ou des "Etudes des (paquets de) mesures et de planifications locales". En effet, ces études servent de base à l'approfondissement des différents concepts du PA2 Fribourg et à sa mise en œuvre.

Autres actions

A la différence des actions répertoriées dans les fiches de mesures non-infrastructurelles du PA2 Fribourg, les "autres actions" concernent toutes les actions qui ne sont pas identifiées dans la démarche globale de mise en œuvre et dans les fiches de mesures mais qui complètent l'approche d'ensemble du PA2 Fribourg. Elles émanent notamment du rapport de consultation publique. Il s'agit des études suivantes (liste non-exhaustive) :

- Etude complémentaire pour les synergies TP urbain et régionaux à mener en parallèle à l'étude du concept d'exploitation 2018
- Etude de planification différenciée des réseaux MD pour les piétons et cyclistes selon leurs fonctions (quotidien, touristiques, loisirs)
- Etude sur le stationnement des cycles
- Elaboration d'une fiche de mesure précisant les conditions d'urbanisation de nouvelles surfaces

⁸⁸ La participation calculée du canton pour les mesures A et B et évaluée à 20%.

⁸⁹ L'article 33 des Statuts indique que l'Agglomération peut contracter des emprunts et fixe une limite d'investissements tant pour la trésorerie que pour les investissements.

⁹⁰ Mesures infrastructurelles tous domaines confondus : mobilité, urbanisation, paysage et environnement

7. Fiches de mesures

Ce chapitre contient l'ensemble des fiches de mesures du projet d'agglomération de Fribourg de deuxième génération. Il contient, dans les pages suivantes :

- Les **mesures infrastructurelles** :
 - La liste complète des mesures infrastructurelles, sous forme de tableau A3
 - Les fiches de (paquets) de mesures infrastructurelles
- Les **mesures non-infrastructurelles** :
 - Les fiches de mesures de gestion de la mobilité
 - Les fiches de mesures d'urbanisation
 - Les fiches de mesures paysagères
 - Les fiches de mesures environnementales

Dans les pages suivantes, il y a une numérotation discontinue par fiche de mesures. Les six parties sont séparées par une feuille cartonnée de couleur.

MESURES INFRASTRUCTURELLES

Tableau des mesures
Fiches de mesures infrastructurelles

Tableau des mesures

Hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures

n° PA2	Priorisation des mesures		Horizon de mise en service	Degré de maturité	Description de la mesure	Commune(s) concernées(s)	Coûts PA2		
	Paquet	Priorité							
ferroviaire	10								
	10.1	-	Avant 2015	2	Création / réaménagement de haltes ferroviaires	Fribourg	9'500'000		
	10.2	-	A : 2015-18	2	Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Fribourg St-Léonard	Givisiez	22'500'000		
	10.3	-	C : ≥ 2023	1	Déplacement de la halte de Givisiez (y.c. doublement partiel des voies)	Avry / Matran	10'000'000		
	10.4	P1	hors LFinfr	-	Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry (2 variantes à l'étude) et aménagement d'une interface (bus suburbain et régionaux)	Belfaux	indisponible		
	10.5	P1	hors LFinfr	-	Aménagement de la halte de Belfaux-CFF (assainissement, nouveaux quais, passage dénivelé, etc.)	Belfaux	indisponible		
10.6	P1	hors LFinfr	-	Aménagement de la halte de Rosé (assainissement, nouveaux quais, passage dénivelé, etc.)	Avry	indisponible			
TP	11								
	11.1	P2	hors LFinfr	2	Mesures d'aménagements dispersés pour les réseaux de bus urbains	Fribourg	5'000		
	11.2	P2	B : 2019-22	1	Déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre avant la traversée piétonne (direction Vieille-Ville) et régulation pour les bus	Fribourg	50'000		
	11.3	P3	A : 2015-18	1	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	Fribourg	210'000		
	11.4	P6	A : 2015-18	2	Aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée sur la rue de Morat au Vairis et déplacement de l'arrêt en encoche à la porte de Morat (direction Portés de Fribourg)	Fribourg	70'000		
	11.5	P8	A : 2015-18	2	Aménagement d'un arrêt sur chaussée (direction gare) et priorisation par une clôture TP régulée par feu (direction Moncor), à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars	Fribourg	5'000		
	11.6	P8	A : 2015-18	1	Aménagement d'une voie sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrouf giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez)	Fribourg	132'000		
	11.7	P10	A : 2015-18	1	Aménagement d'un arrêt sur chaussée à l'arrêt "Miséricorde" (direction Givisiez/Torry) et d'une voie bus (direction gare) sur la route du Jura	Fribourg	299'000		
	11.8	P10	A : 2015-18	2	Aménagement de voies bus, avec priorisation pour les TP, le long de l'avenue du Midi	Fribourg	311'000		
	11.9	P11	A : 2015-18	1	Aménagement d'une voie bus en contresens sur la route des Arsenaux (direction gare)	Fribourg	353'000		
	11.10	P4	A : 2015-18	2	Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire	Fribourg / Marty	6'223'000		
	11.11	P7	A : 2015-18	2	Réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérolles (direction gare)	Villars-sur-Glâne	263'000		
	11.12	P9	A : 2015-18	1	Aménagement de voies bus sur les routes de Villars et de Moncor, en approche et sortie du carrefour de Belle-Croix (2 directions)	Givisiez	2'035'000		
	11.13	P18	A : 2015-18	2	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	Düdingen	150'000		
	11.14	P9	A : 2015-18	1	Aménagement d'arrêts sur la Hauptstrasse à l'entrée Sud de Düdingen, pour les lignes régionales	Givisiez	2'400'000		
11.15	P9	C : ≥ 2023	1	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	Givisiez	2'900'000			
11.15	P9	C : ≥ 2023	1	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Givisiez halte et Givisiez zone d'activités					
roucier	12								
	12.1	P12	A : 2015-18	1	Aménagements des interfaces TP	Fribourg	5'932'000		
	12.2	P13	C : ≥ 2023	1	Aménagement de la place de la Gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la gare	Fribourg	2'537'000		
	12.3	P14	A : 2015-18	1	Développement de l'interface de la halte de St-Léonard	Villars-sur-Glâne	1'215'000		
	12.4	P13	A : 2015-18	1	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	Givisiez	3'116'000		
	12.5	P14	C : ≥ 2023	1	Aménagement de l'interface de la halte de Belfaux-Village	Belfaux	1'154'000		
	20	20.1	-	C : ≥ 2023	1	Création de liaisons, tronçons manquants, dans la construction du réseau d'agglomération			
		20.2	P22	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'une voie verte sur les anciennes voies TPF entre la gare de Fribourg et Pérolles	Fribourg	2'000'000	
		20.3	P21	hors LFinfr	2019-2022	1	Aménagement pour vélo aux escaliers du Güntzert	Fribourg	80'000
		20.4	P21	hors LFinfr	2019-2022	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la route de l'Aurore et le chemin de l'Abbé-Freeley	Fribourg / Granges-Paccot	100'000
		20.5	P22	A : 2015-18	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de l'Abbé-Freeley et le chemin de Mettellet	Villars-sur-Glâne	331'000	
		20.6	P22	A : 2015-18	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Cormanon et la route du Fort-St-Jacques	Villars-sur-Glâne	100'000	
		20.7	P20	A : 2015-18	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la rue du Marteray et la route de la Glâne, aux Dallettes	Villars-sur-Glâne	1'166'000	
		20.8	P31	A : 2015-18	2	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le Crosset et le Platy à Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	Villars-sur-Glâne	400'000	
		20.9	P31	A : 2015-18	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte de Villars-sur-Glâne et le Verger (Trans Agglo)	Givisiez	459'000	
20.10		P22	A : 2015-18	2	Réalisation d'itinéraires mixtes piétons/vélos transversaux dans la ZI de Givisiez (raboutement vers les routes Jo-Siffert et Château d'Affry et leurs arrêts TP)	Givisiez	528'000		
20.11		P21	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de Mettellet et la route du Coteau	Granges-Paccot	229'000		
20.12		P20	B : 2019-22	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte d'Avry et Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	Avry / Matran / Villars-sur-Glâne	2'015'000		
20.13		P20	A : 2015-18	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte CFF de Rosé, Avry et le Cycle d'Orientation de la Sarine-Ouest	Avry / Matran / Corminb. / VsG	328'000		
20.14		P20	A : 2015-18	2	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düdingen (Trans Agglo), section Düdingen - Zelg	Düdingen	3'680'000		
20.15		P20	C : ≥ 2023	1	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düdingen (Trans Agglo), section Garmiswil	Düdingen	2'920'000		
20.16	P20	B : 2019-22	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	Düdingen	700'000			
20.17	P22	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Birchhöhlwald et Luggiwil	Düdingen	720'000			
réseau et franchissement	21								
	21.1	P21	C : ≥ 2023	1	Création et aménagement de franchissement de barrière	Fribourg	indisponible		
	21.2	P20	A : 2015-18	2	Aménagement piétons et vélos du franchissement sous les voies ferrées au chemin de l'Abbé-Freeley	Fribourg	850'000		
	21.3	P23	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	Fribourg	2'548'000		
	21.4	P23	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos entre Uni-Miséricorde et Tour-Henri	Fribourg	586'000		
	21.5	P21	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine	Fribourg / Granges-Paccot	313'000		
	21.6	P21	C : ≥ 2023	1	Aménagement piétons et vélos du franchissement sous les voies ferrées au chemin du Mettellet et continuité au pied du Petit Torry	Granges-Paccot / Givisiez	624'000		
	21.7	P23	A : 2015-18	2	Réalisation d'une liaison mixte piétons/vélos entre Petit Torry et la gare de Givisiez	Villars-sur-Glâne / Givisiez	900'000		
	21.8	P23	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur l'autoroute A12 entre Givisiez et Bertigny Sud à Villars-sur-Glâne	Villars-sur-Glâne / Givisiez	1'200'000		
	21.9	P13	A : 2015-18	2	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	Givisiez	4'500'000		
	21.10	P27	B : 2019-22	1	Aménagement piétons et vélos du franchissement du Lavapesson	Granges-Paccot	30'000		
	21.11	P27	C : ≥ 2023	1	Aménagement d'un franchissement piétons et vélos sous la route de Morat, entre Forum Fribourg et Lavapesson	Granges-Paccot	168'000		
	21.12	P21	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre le pied du Petit Torry et Lavapesson	Granges-Paccot	1'814'000		
	21.13	P20	A : 2015-18	1	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey	Granges-Paccot / Düdingen	2'300'000		
	21.14	P4	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'une liaison mixte piétons/vélos entre la route de Fribourg (arrêt de bus "Jonction") et la Zone d'activité de la Papeterie	Marly	3'320'000		
21.15	P28	C : ≥ 2023	1	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Häglweg	Düdingen	2'000'000			
21.16	P28	A : 2015-18	2	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	Düdingen	3'000'000			
21.17	P23	C : ≥ 2023	1	Réalisation de franchissements mixtes piétons/vélos des voies ferrées et de l'autoroute A12, entre la Riedlistrasse et AZ Birch	Düdingen	1'600'000			
22	22.1	P20	Avant 2015	2	Aménagement de liaisons, de tronçons manquants, dans la construction du réseau d'agglomération	Fribourg	2'300'000		
	22.2	P20	A : 2015-18	1	Aménagement d'un itinéraire mixte piétons/deux-roues entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	Fribourg	195'000		
	22.3	P24	A : 2015-18	1	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/deux-roues entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	Fribourg	404'000		
	22.3	P24	A : 2015-18	1	Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderte, section Est	Fribourg			

n° PA2	Priorisation des mesures		Horizon de mise en service	Degré de maturité	Description de la mesure	Commune(s) concernées(s)	Coûts PA2
	Paquet	Priorité					
22.4	P27	A : 2015-18	-	1	Aménagement d'itinéraires mixte piétons/vélos sur le plateau d'Agly, entre la halte de St-Léonard et Forum Fribourg	Fribourg / Granges-Paccot	1'460'000
22.5	P26	A : 2015-18	-	2	Aménagement de bandes cyclables entre Marly (Le Claruz) et Bourguillon (Fribourg)	Fribourg / Pierrafortscha	7'031'000
22.6	P20	C : ≥ 2023	-	1	Aménagement d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Fribourg et Dudingon, section Grandfrey - Balliswil et Garmiswil - Zelig	Dudingon	1'150'000
22.7	P24	A : 2015-18	-	1	Aménagement pour les cycles (gabarit) sur la liaison Dorte Verte à Villars-sur-Glâne, secteur les Rochettes	Villars-sur-Glâne	3'007'000
22.8	P25	hors LFinfr	2015-2018	1	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Soleil	Villars-sur-Glâne	3'000
22.9	P25	hors LFinfr	2015-2018	1	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Coteau, aux Dailles	Villars-sur-Glâne	3'000
22.10	P26	A : 2015-18	-	2	Réalisation d'un itinéraire piétons et vélos entre la Zone du Bois à Matran et l'entrée de Villars-sur-Glâne	Matran	694'000
22.11	P24	A : 2015-18	-	1	Aménagement d'un itinéraire alternatif piétons et vélos entre Jura et Givisiez	Givisiez	343'000
22.12	P24	B : 2019-22	-	1	Aménagement piétons et vélos sur la route du Tir-Fédéral, entre Granges-Paccot et Givisiez	Givisiez / Granges-Paccot	158'000
22.13	P24	B : 2019-22	-	1	Aménagement piétons et vélos sur la route des Taconnets, entre Granges-Paccot et Givisiez	Givisiez / Granges-Paccot	5'000
22.14	P25	hors LFinfr	2015-2018	1	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route de Chauvilly, à Granges-Paccot	Granges-Paccot	2'000
22.15	P25	hors LFinfr	2015-2018	1	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Lac, à Granges-Paccot	Granges-Paccot	1'256'000
22.16	P26	B : 2019-22	-	1	Aménagement de bandes cyclables sur la route de Belfaux, entre Belfaux et Givisiez	Givisiez	983'000
22.17	P26	A : 2015-18	-	1	Aménagement de bandes cyclables à la route de Matran, à Corninboeuf	Corninboeuf	325'000
22.18	P26	C : ≥ 2023	-	1	Aménagement de bandes cyclables à la route de Chésopelloz, à Corninboeuf	Corninboeuf	1'903'000
22.19	P26	B : 2019-22	-	1	Aménagement piétons et vélos sur la route Le Bugnon, entre Avry et Villars-sur-Glâne	Corninboeuf	233'000
22.20	P26	A : 2015-18	-	1	Aménagement piétons et vélos sur la route de la Pala, entre Avry et la Zone du Bois	Matran	3'041'000
22.21	P26	C : ≥ 2023	-	1	Aménagement d'un itinéraire mobilité douce entre Windig et Dudingon, via St-Wolfgang	Dudingon	2'550'000
22.22	P26	C : ≥ 2023	-	1	Aménagement d'un itinéraire mobilité douce entre Dudingon et Tafers	Dudingon	3'007'000
22.23	P20	A : 2015-18	-	1	Aménagement piétons et vélos entre AZ Birch et la Bomstrasse	Dudingon	689'000
22.24	P24	A : 2015-18	-	2	Aménagement piétons et vélos Bregliweg	Dudingon	650'000
22.25	P20	A : 2015-18	-	2	Réaménagement de la Bomstrasse, du Hågliweg et du Haltaweg	Dudingon	
23							
23.1	P29	A / B / C	en continu	1	Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP et les centralités		
23.2	P29	A / B / C	en continu	1	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux gares et haltes du réseau ferroviaire (B+R)	Agglo	1'000'000
23.3	P12	A : 2015-18	-	2	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux abords des pôles d'enseignements, d'activités, de loisirs et de transports publics urbains	Agglo	1'000'000
23.4	P29	A : 2015-18	-	2	Réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg	Fribourg	2'500'000
					Réalisation de stations VLS (vélos en libre service) à différents secteurs stratégiques de l'agglomération	Agglo	161'000
30							0
30.1	-	hors LFinfr	2018-19	-	Nouvelle infrastructure autoroutière	Villars-sur-Glâne / Givisiez	indisponible
30.2	-	hors LFinfr	2018-19	-	Réaménagement de la jonction de Fribourg-Sud/Centre	Granges-Paccot	indisponible
30.3	-	hors LFinfr	-	-	Réaménagement de la jonction de Matran	Matran	indisponible
30.4	P30	hors LFinfr	< 2015	2	Nouvelle liaison Birch-Luggwil (y.c. réaménagement nécessaire de la jonction de Dudingon)	Dudingon	indisponible
30.5	P31	hors LFinfr	2013-14	2	Couverture de l'autoroute A12	Fribourg / Givisiez / Gr.-Paccot	38'920'000
31							
31.1	-	Avant 2015	2014	2	Nouvelle infrastructure routière		
31.2	P30	C : ≥ 2023	-	1	Pont de la Poya (y.c. tunnel avec carrefour dénivelé, réaménagement de la route de Morat et carrefour Général-Guisan - Morat)	Fribourg / Granges-Paccot	184'000'000
31.3	-	C : ≥ 2023	-	1	Contournement de Dudingon	Dudingon	indisponible
					Réaménagements ponctuels le long de la route de Chésalles et nouveau franchissement de la Sarine	Marly / Hauterive	50'000'000
32							
32.1	-	C : ≥ 2023	-	1	Création de parkings urbains		
32.2	P12	Avant 2015	-	2	Parking en ouvrage de Zähringen, dans roche sous le Schönberg	Fribourg	indisponible
					Connexion des parkings souterrains du Centre ville de Fribourg	Fribourg	indisponible
40							
40.1	P15	Avant 2015	2014	2	Mesures d'accompagnement du pont de la Poya		
40.2	P15	Avant 2015	2013-2014	2	Soulagement du quartier du Bourg par la fermeture du pont de Zähringen et gestion du trafic aux entrées du quartier	Fribourg	150'000
40.3	P15	Avant 2015	2013-2014	2	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau de la Basse-Ville et de ses accès	Fribourg	270'000
40.4	P15	Avant 2015	2013-2014	2	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau Morat - Vairis - Joseph-Piller	Fribourg	760'000
40.5	P15	Avant 2015	-	2	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau Général-Guisan - St-Thérèse - St-Agnès - Bonnes-Fontaines	Fribourg	1'080'000
40.6	P15	Avant 2015	-	2	Plafonnement des charges de trafic sur la route de la Chenevière	Granges-Paccot	150'000
					Plafonnement des charges de trafic sur la route de Chantemerle	Granges-Paccot	150'000
41							
41.1	P2	A : 2015-18	-	1	Requalification en lien avec le réseau des axes structurants TP		
41.2	P5	A : 2015-18	-	1	Réaménagement de la place Notre-Dame	Fribourg	3'241'000
41.3	P5	B : 2019-22	-	1	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	Fribourg	2'453'000
41.4	P5	B : 2019-22	-	1	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	Fribourg	2'752'000
41.5	P5	A : 2015-18	-	1	Réaménagement de la centralité de Schönberg	Fribourg	3'187'000
41.6	P10	A : 2015-18	-	1	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	Fribourg	1'829'000
41.7	P4	B : 2019-22	-	1	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	Fribourg	3'146'000
41.8	P4	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement du boulevard de Pérolles	Fribourg	4'238'000
41.9	P6	A : 2015-18	-	1	Aménagement d'un plateau avec arrêts TP et deux traversées piétonnes sur le boulevard de Pérolles dans le secteur des hautes écoles	Fribourg	1671'000
41.10	P6	A : 2015-18	-	1	Aménagement de l'avenue Beaugard et de la connexion MD vers la gare	Fribourg	1'840'000
41.11	P8	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	Fribourg	1'135'000
41.12	P3	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la route du Jura, entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte, y.c. rabattement MD sur la route du Jura	Fribourg	3'926'000
41.13	P7	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat	Fribourg	4'547'000
41.14	P8	A : 2015-18	-	1	Réaménagement de la route de Villars	Fribourg / Villars-sur-Glâne	2'714'000
41.15	P7	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la route Chassotte-Jura, franchissement de l'A12 et carrefour Jura-Broye	Fribourg / Givisiez	1'114'000
41.16	P7	hors LFinfr	2015-2018	1	Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert	Villars-sur-Glâne	1'510'000
41.17	P10	A : 2015-18	-	2	Réaménagement des arrêts et traversées piétonnes, à l'arrêt Belle-Croix sur la route de Moncor	Villars-sur-Glâne	27'000
41.18	P7	B : 2019-22	-	1	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cornançon (Dort-verte)	Villars-sur-Glâne	4'276'000
41.19	P7	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	Villars-sur-Glâne	20'000'000
41.20	P9	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement de la route de Moncor	Villars-sur-Glâne	5'685'000
41.21	P3	A : 2015-18	-	1	Réaménagement de la route de la Verna, y.c. reconstruction de l'émergence du passage inférieur piéton	Villars-sur-Glâne	1'557'000
41.22	P4	B : 2019-22	-	2	Réaménagement de la route d'Agly, entre la COOP et Forum Fribourg	Givisiez	4'158'000
41.23	P4	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la traversée de Marly - Grand-Pré	Granges-Paccot	2'887'000
					Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	Marly	4'137'000

n° PAZ	Priorisation des mesures		Horizon de mise en service	Degré de maturité	Description de la mesure	Commune(s) concernées(s)	Coûts PAZ
	Paquet	Priorité					
41.24	P4	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	Marly	4'209'000
42							
42.1	P11	A : 2015-18	-	1	Requalification en lien avec le réseau TP secondaire	Fribourg	1'006'000
42.2	P11	C : ≥ 2023	-	1	Aménagement d'un couloir bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Ouest	Givisiez / Villars-sur-Glâne	1'053'000
42.3	P11	C : ≥ 2023	-	1	Aménagement de la route du Recoulet pour les TP et MD (fermeture au TIM, hormis trafic agricole)	Givisiez	127'000
42.4	P11	C : ≥ 2023	-	1	Aménagement d'une nouvelle liaison TP entre la route du Tir-Fédéral et la route de Belfaux (bypass TP, y.c. aménagements MD)	Marly	343'000
43							
43.1	P17	C : ≥ 2023	-	1	Requalification de traversée de localité et de rue principale	Fribourg	536'000
43.2	P16	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la traversée de localité de Bourguillon pour sécuriser les circulations mobilité douce	Fribourg	978'000
43.3	P16	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la rue du Varis	Fribourg	3'919'000
43.4	P16	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	Fribourg	327'000
43.5	P16	A : 2015-18	-	1	Réaménagement de la route Ste-Agnès	Givisiez	267'1000
43.6	P16	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VAL TRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	Granges-Paccot	2'434'000
43.7	P17	A : 2015-18	-	2	Réaménagement de la route de Chantemerle	Avry	4'750'000
43.8	P17	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement de la traversée de localité d'Avry (VAL TRALOC)	Avry	768'000
43.9	P17	A : 2015-18	-	2	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VAL TRALOC), phase I	Belfaux	2'737'000
43.10	P17	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VAL TRALOC), phase II	Belfaux	523'000
43.11	P17	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la traversée de localité de Corninboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corninboeuf (VAL TRALOC)	Belfaux / Corninboeuf	1'001'000
43.12	P18	A : 2015-18	-	1	Réaménagement de la traversée de localité de Duding (VAL TRALOC), phase I.a	Duding	3'000'000
43.13	P18	A : 2015-18	-	2	Réaménagement de la Chânelmatte et du carrefour Chânelmatte - Duensstrasse (traversée de localité de Duding, VAL TRALOC, phase I.a)	Duding	1'500'000
43.14	P18	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la traversée de localité de Duding (VAL TRALOC), phase I.b	Duding	4'000'000
43.15	P18	B : 2019-22	-	1	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Duding, VAL TRALOC, phase I.b)	Duding	3'288'000
43.16	P18	C : ≥ 2023	-	1	Mesures d'accompagnement à la réalisation du contournement de Duding : réam. traversée de localité de Duding (VAL TRALOC, phase II), Gännsbergstrasse, Tunnelstrasse, etc.	Duding	5'000'000
43.17	P17	B : 2019-22	-	2	Réaménagement de la Gännsbergstrasse	Duding	200'000
43.18	P17	hors LFinfr	2015-18	1	Réaménagement de la Haslerstrasse	Duding	120'000
43.19	P17	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement de la Brugerstrasse	Duding	18'16'000
43.20	P30	A : 2015-18	-	1	Mesures d'accompagnement à la liaison Birch-Luggwil, réaménagement de la Murtenstrasse et du carrefour avec la route cantonale	Duding	500'000
44							
44.1	P19	C : ≥ 2023	-	1	Requalification d'espaces publics	Fribourg	1'840'000
44.2	P19	hors LFinfr	-	1	Réaménagement de la rue de la Neuville	Fribourg	1'700'000
44.3	P19	hors LFinfr	2019-2022	1	Réaménagement de la Planche Supérieure	Fribourg	1'480'000
44.4	P19	A : 2015-18	-	1	Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karweg	Fribourg	2'350'000
44.5	P19	C : ≥ 2023	-	1	Réaménagement de la place du petit St-Jean	Fribourg	1'215'000
45							
45.1	-	C : ≥ 2023	-	1	Nouvelle infrastructure d'accès	Villars-sur-Glâne	8'465'000
45.2	P11	A : 2015-18	-	1	Réalisation d'un axe de desserte du site stratégique d'agglomération de Berfigny, avec connexion aux extrémités vers Moncor et l'Hôpital	Matran	1'500'000
45.3	-	-	-	-	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics		
46							
46.1	P32	hors LFinfr	2015-2018	1	Création/extension de parkings-relais	Villars-sur-Glâne	indisponible
46.2	P32	hors LFinfr	2019-2022	1	Création d'un P+R à Belle-Croix	Givisiez	indisponible
46.3	P32	hors LFinfr	2019-2022	1	Création d'un petit P+R à Givisiez, en lien avec l'axe fort TP (max. 30-50 places, réservé aux utilisateurs ne pouvant utiliser le RER depuis Belfaux)	Granges-Paccot	indisponible
46.4	P32	hors LFinfr	> 2023	1	Création d'un P+R à Avry, en lien avec la réalisation de la halte (reconversion du P+R de Rosé à long terme à vérifier, notamment avec la qualité de desserte de la halte)	Avry	indisponible
46.5	P32	hors LFinfr	2015-2018	1	Création d'un petit P+R à proximité immédiate de la halte de Belfaux Village	Belfaux	indisponible
46.6	P32	hors LFinfr	2015-2018	1	Extension du P+R Corbaroche (50 nouvelles places)	Marly	indisponible
46.7	P32	hors LFinfr	2019-2022	1	Création d'un P+R à Duding, à proximité de la sortie de l'autoroute	Duding	indisponible
46.8	P32	A / B / C	-	1	Mesure d'accompagnement P+R : création de petits P+R dans les gares du réseau RER hors des limites de l'agglomération : Grolley, Pensier, Neyruz, etc.	Canton / CFF / Agglo	indisponible
47							
47.1	P33	hors LFinfr	2015-2018	1	Réaffectation/démantèlement de parkings-relais	Fribourg	indisponible
47.2	P33	hors LFinfr	2015-2018	1	Démantèlement complet du P+R de Chassotte (pas aux limites de l'urbanisation)	Fribourg / Villars-sur-Glâne	indisponible
47.3	-	-	-	-	Démantèlement complet du P+R du Guintzet (pas aux limites de l'urbanisation)		
Mesures non-infra	A	-	-	1	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic	Agglomération	300'000

Légende :

Avant 2015

hors LFinfr

Mesure non-représentée et localisée sur les plans de mesures

Mesure réalisée avant 2015

Mesure avec un financement hors de la partie "trafic d'agglomération" de la "loi fédérale sur le fonds d'infrastructure" (LF Infr)

Mesure non-représentée et localisée sur les plans de mesures

Mesures A

Mesures B

Mesures C

Avant 2015

Hors LFinfr

A / B / C (compris ci-dessus)

Total

TOTAL MESURES A ET B

123'861'667

68'629'667

133'515'667

198'360'000

42'445'000

2'000'000

566'812'000

192'491'333

Fiches de mesures infrastructurelles

Mesure 10.1	Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Fribourg St-Léonard			
Avant 2015	Financement : Cantonal / Agglomération / Autres	Coût :	9'500'000	CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Le secteur de St-Léonard et du plateau d'Agy compte de nombreuses installations sportives et commerciales ainsi que des habitations et des emplois. L'implantation de la halte ferroviaire se justifie car elle crée une nouvelle interface de transport qui va augmenter l'attractivité de ce secteur. Cette nouvelle desserte en transports publics renforce et vient soutenir le potentiel de développement du plateau d'Agy.</p>				
<p>Description de la mesure :</p> <p>La halte ferroviaire de Fribourg St-Léonard sera située au croisement de la route de Morat sur la ligne ferroviaire CFF Lausanne - Berne. Elle constituera une tête de pont pour l'accessibilité de l'ensemble du site stratégique d'agglomération "Portes-de-Fribourg - Plateau d'Agy", notamment par sa connexion à l'axe fort TP de la "vie publique" (principe TP, figure 26, et concept TP 2030, ligne 1, figure 31).</p> <p>Le projet comprend la réalisation de deux quais de 220 mètres chacun. Deux ascenseurs et quatre escaliers situés à chaque extrémité des quais y permettront l'accès. La mise en service de la halte est prévue pour le changement horaire de décembre 2012. Le Canton de Fribourg s'est engagé à veiller au maintien d'une desserte minimale (au moins 2 trains par heure).</p> <p>La nouvelle halte de St-Léonard, qui verra s'arrêter plus de 50 trains régionaux par jour, s'intègre également dans le futur réseau RER Fribourg Freiburg. Elle doit être considérée comme un jalon important de la valorisation du réseau ferroviaire interne à l'Agglomération.</p>				
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2)</p> <p>Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Améliorer la desserte en transports publics du pôle sportif et d'activités "Portes-de-Fribourg - Plateau d'Agy"</p> <p>Renforcer le rôle structurant et l'attractivité du réseau ferroviaire au sein de l'agglomération et améliorer l'accessibilité par les transports publics régionaux</p> <p>Opérer un report modal vers les transports publics pour les nombreux pendulaires entrants</p>				
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>12.2 "Aménagement interface halte" ; 23.1 et 23.4 "stationnement MD" ; 22.4 "Réseau MD du plateau d'Agy" ; 31.1 "Projet Poya"</p> <p>C "Stationnement P+R"</p> <p>U-A07 "Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg"</p>				

Instances concernées :

OFT ; Canton de Fribourg (STE et SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot ; CFF

Instance responsable : Canton de Fribourg (STE)

Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (projet réalisé avant 2015)

Echéancier de réalisation : Avant 2015 (décembre 2012)

Etat de la planification (2011) : Réalisation


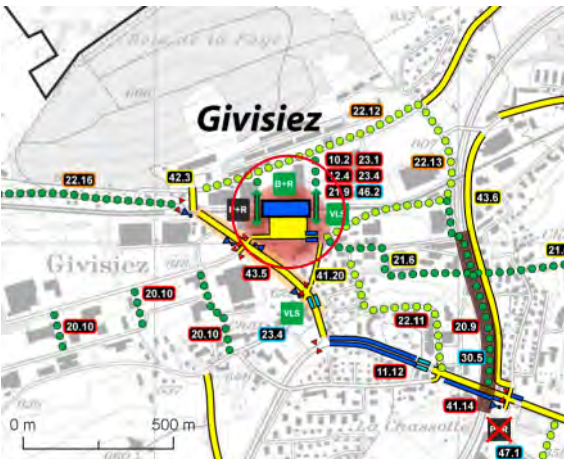

Données de base disponibles et études réalisées :

Etude réalisée par les CFF et coordonnée par le STE

Investissement : 9'500'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Le financement de la halte ferroviaire de St-Léonard a été fixé dans une convention et se présente de la manière suivante : 35% des coûts à la charge des CFF, 35% à la charge de l'Etat de Fribourg et 30% à la charge de l'Agglomération. Le financement a été libéré par toutes les instances concernées.

Mesure 10.2	Déplacement de la halte de Givisiez (y.c. doublement partiel des voies)			
Priorité : A	Financement : National / LFIInfr / Cantonal / Autres	Coût :	22'500'000	CHF
				
 <p data-bbox="304 1205 679 1234">(Source : Team+ Lausanne, 2011)</p>				
<p>Analyse de l'état actuel :</p>				
<p>La desserte actuelle de la commune de Givisiez est assurée principalement par l'offre de bus régional et suburbaine. L'actuelle liaison ferroviaire, cadencée à l'heure, dessert une halte vétuste ne répondant pas aux exigences actuelles et située en marge du marché potentiel. Les trains de la ligne Fribourg - Payerne - Yverdon-les-Bains ne peuvent actuellement s'y arrêter.</p>				
<p>Description de la mesure :</p>				
<p>Le déplacement de la halte de Givisiez constitue l'élément déclencheur au renouvellement urbain du secteur et au développement d'un site stratégique d'agglomération orienté sur la desserte ferroviaire. Le potentiel de la halte et son attractivité sera augmenté par le remplacement progressif d'activités industrielles et logistiques par une urbanisation dense et mixte à affectations urbaines (immeubles d'habitations, zones d'activités, écoles, etc.).</p>				
<p>Les concepts d'offres élaborés dans le cadre des études de planification du RER Fribourg Freiburg ont par ailleurs montré la nécessité d'augmenter la capacité du tronçon Givisiez - Fribourg afin de permettre la circulation systématique de 8 trains par heure. Avec l'aménagement prévu, une cadence à 30 minutes pourra être mise en place aussi bien sur la ligne Fribourg - Morat - Neuchâtel/Kerzers que Fribourg - Payerne - Yverdon-les-Bains. Avec l'arrêt systématique de tous les trains à Givisiez, le secteur concerné sera relié quatre fois par heure à Fribourg (à court-moyen terme, il ne sera cependant pas possible d'offrir une cadence à 15' vers la gare de Fribourg).</p>				
<p>Il est prévu de déplacer la halte de 450 mètres en direction de Fribourg. La halte aura deux voies, avec un quai central de 170 mètres. Celui-ci sera accessible grâce à deux passerelles (mesure 21.9). Les deux voies en gare seront prolongées en direction de Fribourg et fusionneront peu avant le pont de l'autoroute. Cette nouvelle gare permettra le croisement de trains et diminuera la longueur du tronçon à voie unique</p>				

très chargé en direction de Fribourg. Enfin, les travaux de génie ferroviaire concernent principalement l'accès au quai, la ligne de contact et son alimentation, la construction d'un abri pour les voyageurs, les câbles et les installations de sécurité.

Parallèlement à la réalisation de la nouvelle halte RER de Givisiez, une amélioration de la qualité de la desserte par le réseau des transports publics urbains et de l'attractivité du réseau de mobilité douce à l'échelle locale sera opérée. L'aménagement d'une interface TP d'agglomération (mesure 12.4) sur le côté Sud de la halte et la réalisation de nouveaux accès aux quais par deux nouvelles passerelles (mesure 21.9) permettront de créer de nouvelles liaisons entre le nord et le sud des voies ferroviaires.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)

Développer des grands projets urbanisation - transports - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS2)

Renforcer le rôle structurant du réseau ferroviaire au sein de l'agglomération et améliorer l'accessibilité par les transports publics régionaux

Opérer un report modal vers les transports publics pour les nombreux pendulaires entrants

Le projet de modernisation des installations de Givisiez va permettre d'une part l'arrêt systématique de tous les trains à Givisiez. Le secteur de la future gare sera ainsi relié quatre fois par heure à Fribourg. Le projet rendra possible d'autre part la mise en place d'une cadence renforcée sur les lignes Fribourg - Payerne - Yverdon et Fribourg - Morat - Neuchâtel/Kerzers.

Au regard de la bonne desserte en transports publics du site, de l'importance des surfaces de terrain et friches à proximité, ce secteur consiste en l'une des principales réserves de densifications de l'agglomération fribourgeoise.

Mesures corrélées et liens à la conception :

12.4 "Aménagement interface halte" ; 21.9 "Franchissements MD" ; 23.1 et 23.4 "stationnement MD"

Le déplacement de la halte de Givisiez implique également des mesures au niveau du passage à niveau des voies ferrées (intersection route cantonale - voie ferrée), notamment une amélioration des temps d'ouverture/fermeture des barrières pour fluidifier le trafic aux heures de pointes. Parallèlement, une étude au niveau cantonale va débiter au sujet de ce point de croisement. L'option de réaliser un franchissement dénivelé de l'infrastructure ferroviaire sera également étudiée.

U-A06 "Site stratégique d'agglomération de Givisiez"

Instances concernées :

OFT ; Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération de Fribourg ; Commune de Givisiez ; CFF ; tpf

Instance responsable : tpf ou CFF (encore non défini)

Priorité :

A

B

C

Argument principal pour la priorisation : La halte de Givisiez constitue l'élément essentiel pour mettre en mouvement le site stratégique de Givisiez, possédant le plus important potentiel de densification et renouvellement urbain dans l'agglomération. Avec les aménagements réalisés, l'arrêt des trains en provenance de la ligne Fribourg-Payerne-Yverdon-les-Bains sera possible et la capacité de transport entre le centre de Fribourg et Givisiez ainsi doublée.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Etat de la planification (2011) : Avant-projet

Données de base disponibles et études réalisées :

"Givisiez, Halte TPF - Rapport explicatif" version provisoire, août 2011

Investissement : 22'500'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarque : La part des investissements relative à la partie ferroviaire sera traitée en application des bases

légales fédérales et cantonales en la matière. Il y a notamment lieu de définir s'il s'agira d'une gare CFF ou d'une gare tpf (différences importantes dans le financement).

Du point de vue cantonal, cet aménagement devrait être considéré comme une infrastructure tpf étant donné qu'il s'agit du déplacement de la halte tpf actuelle de Givisiez. Cependant, la nouvelle infrastructure se trouve d'une part sur la ligne CFF et d'autre part en partie sur un terrain appartenant aux tpf. Le maître d'ouvrage fait encore l'objet de discussions. La répartition financière dépendra finalement de l'option retenue.

Un investissement supplémentaire de 4,5 millions est prévu pour les nouvelles passerelles de mobilité douce entre le nord et le sud des voies ferroviaires (mesure 21.9). Ces investissements seront traités de manière semblable aux autres investissements "mobilité douce" du projet d'agglomération.

Mesure 10.3	Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry (2 variantes à l'étude) et aménagement d'une interface (bus suburbain et régionaux)		
Priorité : C	Financement : National / LFI nfr / Communal	Coût : 10'000'000	CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p>			
<p>L'urbanisation des communes d'Avry et de Matran et leurs environs est qualifiée de fragmentée. Cette configuration du milieu bâti implique une dispersion de la fonction de centralité, dominée par la présence de centres commerciaux.</p>			
<p>D'un point de vue foncier, le secteur fait face à une problématique d'importance pour son développement : Les terrains situés dans le rayon d'influence de la mesure appartiennent à des agriculteurs qui ne sont pas disposés à céder leurs parcelles à l'heure actuelle (thésaurisation).</p>			
<p>Il n'existe pas de desserte ferroviaire des centres commerciaux de l'Ouest de l'agglomération, le secteur d'Avry-Centre est uniquement desservi par une ligne de bus régionale et la zone du Bois au Sud n'est pas du tout desservie actuellement. Cette partie de l'agglomération n'est donc pas au bénéfice d'une desserte en transports publics suffisamment attractive et efficace pour offrir une véritable alternative à la voiture.</p>			
<p>Enfin, le cycle d'orientation de Sarine Ouest, situé à côté de la halte planifiée, draine journalièrement 550 élèves transportés aujourd'hui par bus.</p>			
<p>Description de la mesure :</p>			
<p>La nouvelle halte d'Avry-sur-Matran doit permettre à long terme de restructurer l'urbanisation actuellement fragmentée de l'Ouest de l'agglomération autour d'une nouvelle centralité d'agglomération. Cette future halte d'Avry-sur-Matran additionnée à un réseau de bus suburbain doit également permettre d'offrir une desserte de qualité des grands centres commerciaux présents dans le secteur, ainsi que du cycle d'orientation (CO). Ce CO compte environ 500 élèves dont une grande partie pourra bénéficier du train. La volonté d'évoluer vers une urbanisation plus compacte et desserte des centres commerciaux forts générateurs de TIM reste cependant l'argument principal pour réaliser cette nouvelle halte.</p>			
<p>Deux variantes sont actuellement à l'étude quant à son implantation, notamment en fonction des développements liés au réseau national et de la faisabilité d'une halte dans un tracé des voies en courbe. Il est à noter qu'aucune des deux variantes ne permet de respecter à la fois les dispositions d'exécution de l'ordonnance fédérale sur les chemins de fer sur le tracé et celles relatives à l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics. D'éventuelles dérogations aux nouvelles normes de la Confédération devront être discutées avec les autorités compétentes.</p>			
<p>Le projet d'agglomération recommande la réalisation d'une halte, directement au droit du franchissement ferroviaire existant et la création d'une interface TP pour tout l'Ouest de l'agglomération. Cette dernière doit s'effectuer au niveau de la chaussée, par réaménagement d'une partie des surfaces de stationnement d'Avry-centre et du McDonald. Un P+R est également à créer par réaffectation d'une partie des places de stationnement du centre commercial d'Avry-Centre (complémentarité des places également à étudier). Cette variante est privilégiée par rapport à l'autre en direction de la gare de Rosé, car elle permet de mieux satisfaire les objectifs de restructuration de l'urbanisation, à Avry autant qu'à Matran, autour d'une nouvelle cen-</p>			

tralité d'agglomération partagée des deux communes. L'avantage de l'autre variante en direction de Rosé est qu'elle se situe moins dans une courbe des voies, mais elle n'a par contre pas du tout le même effet structurant pour l'urbanisation. Il semble donc judicieux d'explorer au maximum la variante située au droit de franchissement ferroviaire existant.

Concernant l'interface TP principale de l'Ouest de l'agglomération, elle se situera à l'avenir à la nouvelle halte RER d'Avry, cœur de la centralité future d'Avry - Matran (voir concept urbanisation) et non à Rosé. L'ensemble des bus (régionaux et suburbains) circuleront vers cette nouvelle interface qui dessert l'Ouest de l'agglomération. A moyen-long terme, il est prévu que cette halte bénéficie d'une desserte ferroviaire avec une cadence au quart d'heure.

L'urbanisation est à privilégier à court terme dans rayon d'influence de 300 mètres, à proximité directe de la nouvelle halte, puis dans un rayon de 500 mètres à moyen long terme.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Créer une centralité avec une urbanisation compacte, autour d'une nouvelle halte structurante pour tout l'Ouest de l'agglomération

Offrir un transport public concurrentiel à la voiture pour les urbanisations au-delà du périmètre d'action privilégié des transports publics urbains et suburbains par bus (5 à 6km)

Offrir une alternative à la voiture pour les visiteurs des grands générateurs de trafic et installations ICFF (Avry-Centre, Zone du Bois, Aldi, etc.)

Mesures corrélées et liens à la conception :

20.12 et 20.13 (circulations MD) ; 23.1 (Aménagement abris-vélos) ; 23.4 (Réalisation station VLS), 46.4 (Création d'un P+R) ; U-A10 (Mise en œuvre du projet de mise en cohérence de l'urbanisation fragmentée d'Avry-sur-Matran et de Matran)

U-A10 "Centralité partagée Avry et Matran"

Instances concernées :

Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération de Fribourg ; Communes d'Avry et de Matran ; CFF ; tpf

Instance responsable : Canton de Fribourg (STE)

Priorité :

A

B

C

Argument principal pour la priorisation : Cette mesure représente le moyen le plus adapté de restructurer l'urbanisation fragmentée de ce territoire et d'obtenir une bonne part modale transports publics dans cette partie de l'agglomération ainsi que pour ses centres commerciaux.

Echéancier de réalisation : Long terme (>2023)

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base disponibles et études réalisées :

Etudes préliminaires, notamment "Avry, nouveau point d'arrêt. Analyse de la situation, perspectives. Rapport final" (Techdata, Bovay consulting et al. ; avril 2011). Etude effectuée sur le mandat de l'Etat de Fribourg dans le cadre des travaux du RER Fribourg | Freiburg.

Investissement : 10'000'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National

CH LFinfr



Canton FR

Agglo FR

Communes

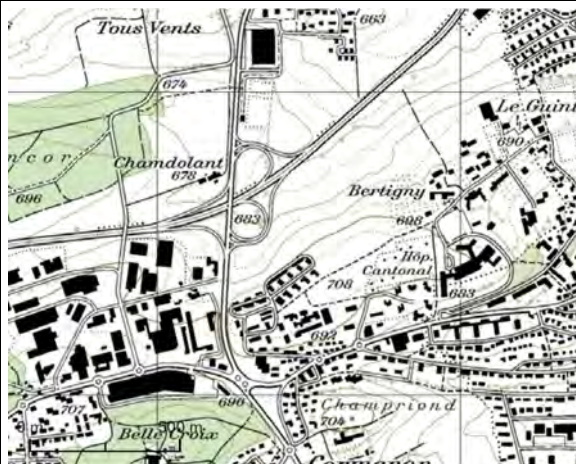

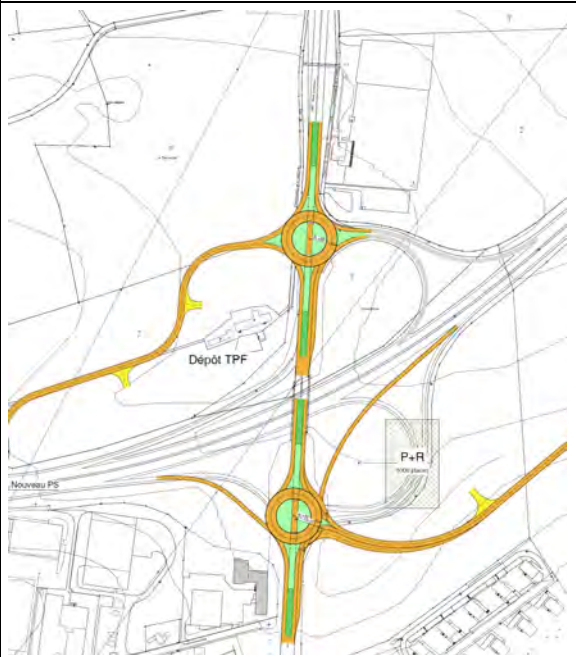
Autres

Remarques : Le montant des investissements, estimé à 10 millions de francs, est celui présenté dans le premier projet d'agglomération. Compte tenu de l'état d'avancement du dossier et des deux variantes en cours d'étude, aucune nouvelle estimation des coûts n'est disponible.

Mesure 20.1	Réalisation d'une voie verte sur les anciennes voies TPF entre la gare de Fribourg et Péroilles			
Priorité : C	Financement : LFI nfr / Communal	Coût :	2'000'000	CHF
				
Analyse de l'état actuel :				
<p>Cette ancienne voie industrielle ferroviaire (propriété des tpf) n'est plus utilisée et les analyses récentes démontrent que l'implantation d'un nouveau transport en commun n'est pas justifiée. Sur cette base, la réaffectation de cette voie en site propre pour la mobilité douce est une alternative soutenue par les autorités de la Ville de Fribourg et l'Agglomération.</p>				
Description de la mesure :				
<p>La réalisation d'une voie verte mobilité douce en site propre constitue un des éléments structurant du renouvellement du plateau de Péroilles. Cette nouvelle liaison de large dimension et à fort caractère paysager doit permettre d'offrir une alternative de haute qualité pour l'accessibilité des friches industrielles et ferroviaire en renouvellement du site stratégique "Gare de Fribourg - Plateau de Péroilles - Cardinal".</p>				
<p>Cette liaison structurante doit permettre notamment une accessibilité mobilité douce attractive et efficace à partir de la gare de Fribourg et de son interface TP urbain principal aux différents projets urbains (plans d'aménagement de détails, PAD) en cours dans le secteur (site Cardinal, PAD Boxal, PAD des Arsenaux, etc.), ainsi qu'offrir une alternative en site propre pour l'accès au secteur des hautes écoles à l'extrémité du plateau de Péroilles.</p>				
<p>Cette nouvelle liaison "structurante primaire" complémentaire à la liaison du réseau "structurant d'agglomération" du boulevard de Péroilles permet de constituer un maillage mobilité douce de qualité pour le site stratégique de "Gare de Fribourg - Plateau de Péroilles - Cardinal", dans lequel un fort report vers la mobilité douce est attendu (proximité de la gare de Fribourg, nouvelle hiérarchisation et gestion des circulations TIM, etc.).</p>				
<p>L'aménagement prévu comprend un couloir mixte pour piétons et cyclistes de large dimension, accompagné d'aménagements paysagers. Ce cheminement de près de 2 km nécessite la réalisation d'une passerelle au niveau du passage du Cardinal (41.6 "Réaménagement du passage du Cardinal"). Dans les PAD en cours, des emprises pour réaliser les connexions mobilité douce vers cette nouvelle liaison ont déjà été réservées.</p>				
Objectifs à atteindre et effets escomptés :				
<p>Valoriser le centre ville et le délester du trafic (OS1)</p>				
<p>Développer des grands projets urbanisation - transports - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS2)</p>				
<p>Renforcer la part modale de la mobilité douce sur le site stratégique de "Gare de Fribourg - Plateau de Péroilles - Cardinal", notamment depuis l'interface de la gare de Fribourg</p>				
<p>Renforcer l'attractivité, l'efficacité et la sécurité des usagers de la mobilité douce</p>				
<p>Créer un poumon vert attractif au centre de l'agglomération, notamment pour les nombreuses installations</p>				

existantes, en cours de réalisation et en projet dans les friches industrielles et ferroviaires
Mesures corrélées et liens à la conception : 41.6 "Réaménagement du passage du Cardinal" Concept de mobilité douce, figures 34 et 35 U-A04 "Site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Péroilles - Cardinal"
Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération de Fribourg ; Ville de Fribourg ; tpf Instance responsable : Ville de Fribourg

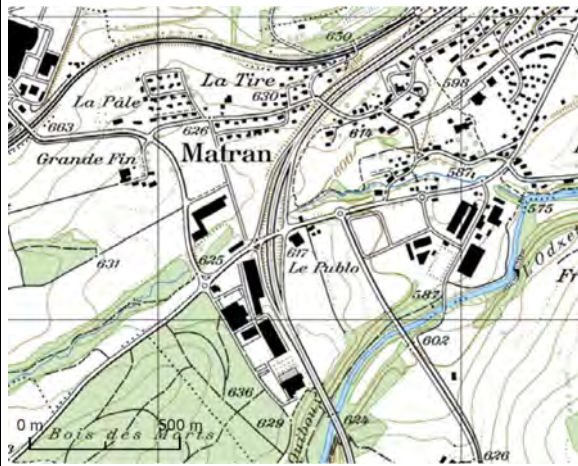
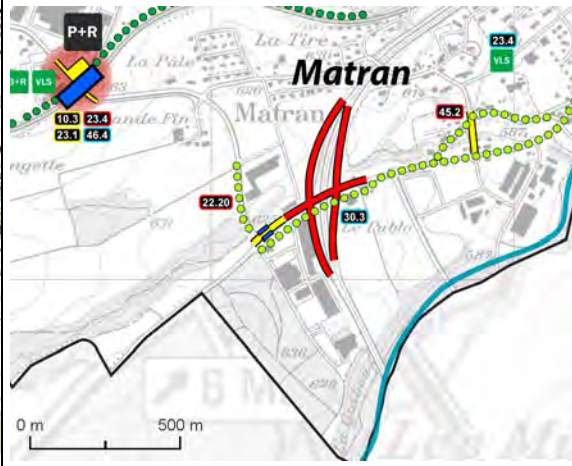
Priorité : <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C Argument principal pour la priorisation : Cette liaison mobilité douce entre dans la planification du réseau structurant primaire et constitue un élément structurant pour l'ensemble du renouvellement du secteur des friches industrielles et ferroviaires de Péroilles. La réalisation à long terme de cette mesure est principalement due au fait que l'affectation actuelle est toujours réservées pour le transport ferrée et que des démarches sont encore nécessaires, notamment entre le Canton, la Ville de Fribourg et les tpf propriétaire des terrains et des infrastructures existantes.
Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)
Etat de la planification (2011) : Planification Données de base disponibles et études réalisées : Travaux et analyses du groupe d'urbanistes Fribourg/Cible
Investissement : 2'000'000 CHF (coût actualisé 2011) <input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres Remarques : Dans les 2'00'000 CHF sont compris l'aménagement de la voie de mobilité douce sur les anciennes voies industrielles ainsi que la passerelle au droit du passage du Cardinal. La liaison avec le site Cardinal est traitée dans le cadre de la mesure relative au Passage du Cardinal (mesure 41.6) et n'est par conséquent pas comprise dans le coût de cette mesure.

Mesure 30.1	Réaménagement de la jonction de Fribourg-Sud/Centre			
Priorité : -	Financement : hors LFIInfr / National	Coût :	-	CHF
				
				
<p>Rapport technique - Périmètre "Bertigny-Ouest", étude "trafic et transport", variante 11 (SD ingénierie Fribourg SA, février 2011)</p>				
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>La jonction autoroutière existante Fribourg Sud/Centre ne remplit actuellement pas les exigences en termes de capacité et de sécurité du trafic. En relation avec les intentions de développement du Canton et de l'agglomération, ainsi que l'accroissement attendu du trafic sur l'autoroute, une aggravation de la situation actuelle est fortement probable.</p>				
<p>Description de la mesure :</p> <p>L'aménagement de la jonction autoroutière doit être réalisé en plusieurs étapes, en coordination avec le développement urbain et les générations de trafic résultantes. La mesure comprend en première étape le réaménagement des connexions de la jonction autoroutière sur la semi-autoroute, par l'aménagement de deux carrefours giratoires. Pour les étapes suivantes, des options sont laissées ouvertes, notamment pour la connexion et la desserte de quartier (par ex. site stratégique d'agglomération de Bertigny), la réalisation</p>				

d'un passage inférieur sous la semi-autoroute Fribourg - Givisiez, etc.
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Permettre une maximisation de l'utilisation de l'infrastructure autoroutière pour le trafic d'agglomération : avec les projets urbains sur les sites stratégiques d'agglomération de Givisiez et Bertigny, les modifications de la hiérarchie du réseau routier et les mesures de modération du trafic prises sur les réseaux de desserte des quartiers, une amélioration de la situation à la jonction autoroutière de Fribourg Sud/Centre devient indispensable.</p> <p>Résoudre à court terme les problèmes de trafic et de sécurité existants, avec ce projet nécessitant relativement peu d'investissement</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>21.7 "Passerelle au dessus de la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor" ; 45.1 "Réseau d'accès du site stratégique de Bertigny" ; 46.1 "P+R de Belle-Croix</p> <p>U-A09 "Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny"</p> <p>P-1 "Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération"</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>OFROU ; Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Communes de Givisiez et de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : OFROU</p>
Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure d'ordre supérieur)
Echéancier de réalisation : 2018 - 2019
<p>Etat de la planification (2011) : Planification</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>Rapport technique - Périmètre "Bertigny-Ouest", étude "trafic et transport", variante 11 (SD ingénierie Fribourg SA, février 2011). A noter au sujet de cette étude et de l'illustration ci-dessus que le dépôt tpf n'est plus envisagé à cet endroit et que la localisation du P+R n'est pas arrêtée (mesure 46.1).</p> <p>Evaluation environnementale stratégique (CSD, 2010)</p>
<p>Investissement : Indisponible</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> CH National <input type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input type="checkbox"/> Agglo FR <input type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques : le rapport technique fait état d'une estimation des coûts de l'ordre de CHF 80'000'000.-. Il est composé de 2 giratoires avec Bypass, des raccordements aux secteurs Bertigny et de l'hôpital cantonal, ainsi que de l'aménagement d'un P+R. Ce coût comprend ainsi des aménagements autres que ceux décrits dans le cadre de cette mesure (par exemple le P+R n'est pas compris dans la mesure).</p> <p>Les réaménagements de jonctions autoroutières sont des projets de rang supérieur gérés directement par l'OFROU. Ils figurent dans le PA2 pour la cohérence du projet mais ne sont pas financés par le Fonds d'infrastructures.</p>

Mesure 30.2	Réaménagement de la jonction de Fribourg Nord		
Priorité : -	Financement : hors LFI nfr / National	Coût :	- CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p>			
<p>La jonction autoroutière de Fribourg Nord a été modifiée en 2009 pour sa partie nord avec l'aménagement d'un giratoire. Cependant, le fonctionnement de la partie sud, notamment la sortie depuis Bulle n'est actuellement pas satisfaisante. Sur la route de Morat, au débouché des bretelles de la jonction autoroutière, des problèmes de sécurité liés à des entrecroisements sur une faible distance sont à relevés, ainsi que des problèmes de cisaillement entre le trafic venant de Morat et en direction de Fribourg avec le trafic venant de Bulle en direction de Morat. La mise en service du Projet Poya devrait de plus engendrer une dégradation de la situation par l'augmentation du trafic en direction de cette jonction.</p>			
<p>La mobilité douce est également actuellement un grand point faible. Les aménagements pour les piétons sont insuffisants et aucun aménagement n'a été mise en œuvre pour les cyclistes.</p>			
<p>De plus, la Commune de Granges-Paccot a émis le souhait d'améliorer la situation phonique de l'ouvrage pour améliorer la qualité de vie de ses habitants et employés dans le secteur.</p>			
<p>Description de la mesure :</p>			
<p>Les aménagements à réaliser sur la route de Morat, tant au niveau de la jonction autoroutière, du pont de Lavapesson et du carrefour giratoire de Lavapesson doivent permettre de prioriser des transports publics, d'améliorer la sécurité des déplacements mobilité douce et d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic individuel motorisé.</p>			
<p>Les mesures en faveur des transports publics doivent permettre d'assurer une progression rapide des bus, en particulier ceux de l'axe forts structurants de la "vie publique" (ligne 1). Des aménagements de type voies bus ou couloir d'approche aux carrefours sont nécessaires sur la route de Morat, en particulier en direction du centre, ainsi que des mesures de priorisation TP aux carrefours.</p>			
<p>La réalisation d'un carrefour régulé par feux au carrefour du Lavapesson devrait être envisagée pour prioriser les transports publics (mouvement route de Morat - route du Lac). Le remplacement du carrefour giratoire du Lavapesson par un carrefour régulé par feux devrait également permettre de réaliser un premier contrôle d'accès d'entrée d'agglomération (voir fiche de mesure A "Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic").</p>			
<p>La réalisation d'un carrefour régulé par feux est également à étudier pour la sortie de Bulle, dans le but de fluidifier la circulation et prioriser les transports publics en direction du centre.</p>			
<p>Finalement, au giratoire de la Madelaine (Nord de la jonction autoroutière), un aménagement de l'accès à la bande cyclable dans le sens montée sur la route de Morat (existante en amont) est à réaliser.</p>			
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p>			
<p>Améliorer la sécurité et la fluidité du trafic individuel motorisé</p>			
<p>Consolider le fonctionnement du Projet Poya</p>			

Intégrer et sécuriser les déplacements mobilité douce Diminuer les nuisances phoniques pour les riverains
Mesures corrélées et liens à la conception : 31.1 "Projet Poya" ; 21.10 "Franchissement piétons et vélos du Lavapesson" ; 21.11 "Franchissement piétons et vélos de la route de Morat" ; 46.3 "P+R Portes-de-Fribourg (ou Forum)" U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A07 "Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg"
Instances concernées : OFROU ; Canton de Fribourg (SPC) ; Commune de Granges-Paccot Instance responsable : OFROU
Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure d'ordre supérieur)
Echéancier de réalisation : 2018 - 2019
Etat de la planification (2011) : Planification Données de base disponibles et études réalisées : L'OFROU a été sollicitée pour mener des études sur des mesures à prendre (élargissement du pont, nouveau giratoire sur le carrefour sud, carrefour à feux) pour améliorer cette situation insuffisante, tant du point de vue de la gestion des circulations que de la sécurité.
Investissement : indisponible <input checked="" type="checkbox"/> CH National <input type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input type="checkbox"/> Agglo FR <input type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres Remarques : Les réaménagements de jonctions autoroutières sont des projets de rang supérieur gérés directement par l'OFROU. Ils figurent dans le PA2 pour la cohérence du projet mais ne sont pas financés par le Fonds d'infrastructures.

Mesure 30.3	Réaménagement de la jonction de Matran		
Priorité : -	Financement : hors LFIInfr / National	Coût :	- CHF
			
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Depuis les années 2000, les développements, en particuliers commerciaux, des secteurs à proximité de la jonction autoroutière de Matran ont modifiés considérablement la nature du trafic de sorte que les capacités des aménagements routiers sont atteintes. Des reflux quotidiens sont relevés au niveau du giratoire de la zone du Bois. Le risque d'accident est conséquent. Les infrastructures liées aux deux roues et aux piétons sont lacunaires de sorte que leur sécurité n'est plus assurée. Le raccordement de la zone du Bois au réseau des transports publics routiers est envisagé prochainement. Des aménagements pour la mobilité douce et les transports publics doivent être entrepris.</p>			
<p>Description de la mesure :</p> <p>Au niveau de la jonction autoroutière, des aménagements permettant d'augmenter la capacité routière sont nécessaires. L'installation de régulations par feux est notamment proposée à l'actuel carrefour giratoire du Bois, situé à l'Ouest. Sur le pont franchissant l'autoroute, des aménagements en faveur des mobilités douces sont à prévoir, notamment dans le but de sécuriser leurs déplacements.</p> <p>Dans la zone du Bois, sur la route de Neyruz, entre le giratoire du Bois et la jonction autoroutière, l'aménagement d'arrêts, dans les deux directions, pour les bus suburbains (concept TP 2030, ligne 11, figure 31) et régionaux est à réaliser, ainsi que des aménagements attractifs pour les mobilités douces à destination de la zone commerciale. Il s'agit par la réalisation de mesures de mobilité douce d'assurer un accès de qualité aux arrêts de transports publics, notamment de sécuriser les zones d'arrêts et les traversées piétonnes.</p> <p>Finalement, la mesure comprend également la réalisation d'aménagements de mobilité douce à l'Est de la jonction jusqu'au giratoire du Pueblo (continuité assurée par la mesure 22.10).</p>			
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Augmenter la capacité routière</p> <p>Sécuriser le trafic pour tous les modes</p>			
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>22.10 "liaison piétons et vélos entre la zone du Bois à Matran et Villars-sur-Glâne" ; "22.20 Aménagement piétons et vélos sur la route de la Pala, entre Avry et la Zone du Bois"</p> <p>Travaux d'entretien de l'autoroute A12 (tronçon Matran - Düdingen)</p>			
<p>Instances concernées :</p> <p>OFROU ; Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Matran</p>			
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure d'ordre supérieur)</p>			
<p>Echéancier de réalisation : inconnu</p>			

Etat de la planification (2011) : Avant-projet

Données de base disponibles et études réalisées :

L'OFROU a entamé l'élaboration d'un avant-projet

Investissement : indisponible

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Les réaménagements de jonctions autoroutières sont des projets de rang supérieur gérés directement par l'OFROU. Ils figurent dans le PA2 pour la cohérence du projet mais ne sont pas financés par le Fonds d'infrastructures.

Mesure 31.1	Pont de la Poya (y.c. tunnel avec carrefour dénivelé, réaménagement de la route de Morat et carrefour Général-Guisan - Morat)		
Priorité : -	Financement : LFI nfr / Cantonal / Autres	Coût :	184'000'000 CHF
<p>Projet d'ouvrage, plan d'ensemble (PERSS Ingénieurs-Conseils SA, mai 2010)</p>			
<p>Analyse de l'état actuel :</p>			
<p>Une partie considérable de la Vieille-Ville de Fribourg souffre de la dominance du trafic individuel motorisé (jusqu'à 15'000 à 25'000 véh./j) et de ses conséquences négatives sur l'environnement urbain. L'attractivité de la Vieille-Ville en est fortement diminuée, tant pour l'habitation que les activités commerciale et de loisirs.</p> <p>Les transports publics sont quotidiennement pris dans les congestions de trafic, ce qui a également un impact sur la sécurité, en particulier des mobilités douces. Cette situation est principalement la résultante du manque d'une liaison adéquate entre les deux bords de la Sarine, hormis le pont de Zähringen.</p> <p>En outre, la rue de Morat constitue un des uniques axes de liaison entre la jonction de Fribourg Nord, les équipements sportifs et culturels du plateau d'Agy (hockey sur glace, basket, football, Forum Fribourg) et le centre de l'agglomération. La cohabitation sur cette pénétrante au gabarit étroit des trafics à destination du centre et de l'autoroute (notamment en provenance de l'Est de la Sarine), ainsi que des transports publics conduit à la situation actuelle de congestion et d'inattractivité.</p>			
<p>Description de la mesure :</p>			
<p>La construction du pont de la Poya a notamment pour but de soulager le quartier historique du Bourg, et plus particulièrement la cathédrale Saint-Nicolas, de son trafic de transit. Une étude de circulation a toutefois démontré que la construction du pont de la Poya ne permettrait pas, à elle seule de détourner le trafic de transit du Bourg, et d'éviter que le trafic attiré par le pont de la Poya n'utilise le réseau routier secondaire (situé notamment dans des quartiers d'habitation) pour y accéder.</p> <p>La réalisation de mesures d'accompagnement fait ainsi partie intégrante du projet du pont de la Poya (mesures 40.1 à 40.6). Ces mesures d'accompagnement comprennent principalement la fermeture du pont de Zähringen pour le trafic individuel motorisé et des mesures de modération du trafic sur les différentes routes collectrices et de dessertes des réseaux communaux. Sans elle la totalité des effets positifs attendus de la construction de cet ouvrage ne pourra être obtenue.</p> <p>Le Plan Directeur Partiel des Transports (PDPT) fixe, pour les mesures d'accompagnement, les objectifs à atteindre (chapitre 2), la procédure détaillée et son calendrier (chapitre 3). Il décrit également, à titre illustratif, différentes mesures qui pourront être mises en place pour atteindre ces objectifs. Ces mesures ont aujourd'hui été définies, dans le détail, par les communes de Fribourg et Granges-Paccot afin d'être mises en œuvre parallèlement au pont de la Poya.</p> <p>Les autorités cantonales et communales sont liées par le PDPT et se sont engagées à prendre toutes les mesures nécessaires pour atteindre ses objectifs.</p> <p>Le projet du pont de la Poya comprend la réalisation d'une nouvelle connexion routière des deux versants</p>			

de la Sarine, entre le Schönberg et St-Léonard au Nord de la Vieille-Ville. Cette liaison est principalement destinée au trafic individuel motorisé et à la mobilité douce, toutefois une utilisation pour les transports publics n'est pas à exclure.

A St-Léonard, le projet retenu prévoit la réalisation d'un carrefour giratoire souterrain avec des trémies d'accès vers la route de Morat, tant vers le Sud (direction centre) que vers le Nord (direction autoroute). Le trafic de transit sera ainsi en souterrain et il subsistera uniquement le trafic résiduel local et les transports publics sur la route de Morat à la hauteur de la nouvelle halte de St-Léonard et des infrastructures sportives. Cette solution a l'avantage de permettre une forte valorisation du secteur de la nouvelle halte, tête de pont pour le site stratégique "Portes-de-Fribourg - Plateau d'Agy".

Au niveau de la route de Morat, des mesures en faveur des transports publics sont également planifiées, avec en particulier la priorisation des bus de l'axe fort de la "vie publique" (concept TP 2030, ligne 1, figure 31). Ces mesures comprennent la réalisation d'un carrefour régulé par feux permettant la priorisation du transport public et un contrôle d'accès TIM au niveau de l'intersection Morat - Général-Guisan, la priorisation du transport public au carrefour au droit de la patinoire et la réalisation d'arrêts sur chaussée au niveau de la future halte de St-Léonard.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Valoriser le centre ville et le délester du trafic (OS1)

Développer les axes urbains principaux (OS2)

Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)

Améliorer la qualité de vie et la situation environnementale au centre ville, en particulier dans le quartier du Bourg, en réduisant les émissions polluantes et sonores à proximité

Valoriser les espaces de la halte de St-Léonard et des centres sportifs, et ainsi favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce

Améliorer l'efficacité et l'attractivité des transports publics

Améliorer les conditions de déplacement pour la mobilité douce et augmenter leur sécurité

Mesures corrélées et liens à la conception :

40.1 à 40.6 "Mesures d'accompagnement au projet pont de la Poya" ;

10.1 et 12.2 "Halte et interface de St-Léonard" ; 11.3 et 41.12 "Réaménagement de la rue de Morat" ; 22.1 "Liaison MD gare de Fribourg - St-Léonard" ; 41.1 et 41.2 "Requalification du secteur du Bourg" ; 41.4 "Réaménagement de la centralité de Schönberg" ; 41.21 "Réaménagement de la route d'Agy" ; 43.3 "Réaménagement de l'avenue Général-Guisan" ; 43.4 "Réaménagement de la route St-Agnès" ; 43.6 "Réaménagement de la route de Chantemerle"

U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A02 "Axe urbain majeur"

P-1 "Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération"

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot ; tpf

Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)

Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (projet réalisé avant 2015)

Echéancier de réalisation : Avant 2015

Etat de la planification (2011) : Réalisation

Données de base disponibles et études réalisées :

Plan Directeur Partiel des Transports (PDPT) du projet Poya (Team+, juin 2005)

Rapport technique - Périmètre "Bertigny-Ouest", étude "trafic et transport", variante 11 (SD ingénierie Fribourg SA, février 2011)

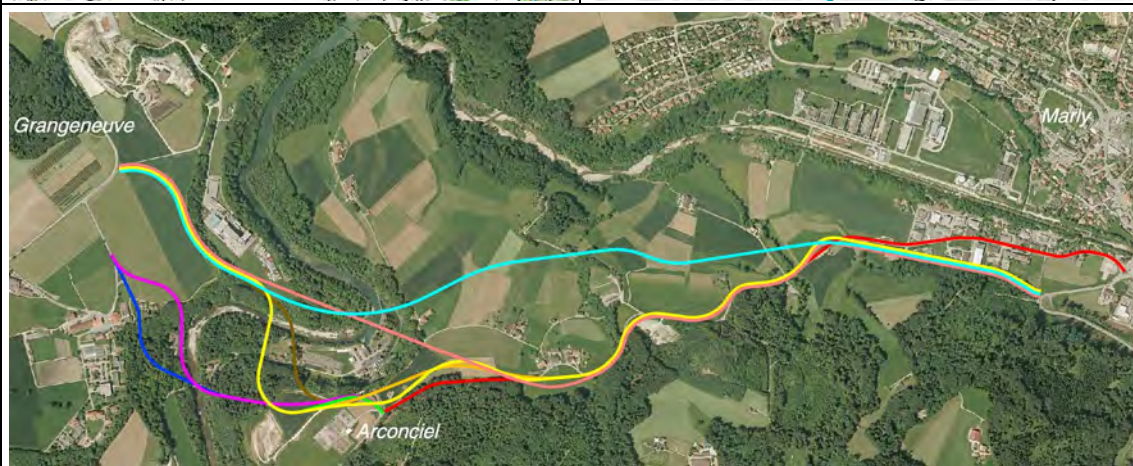
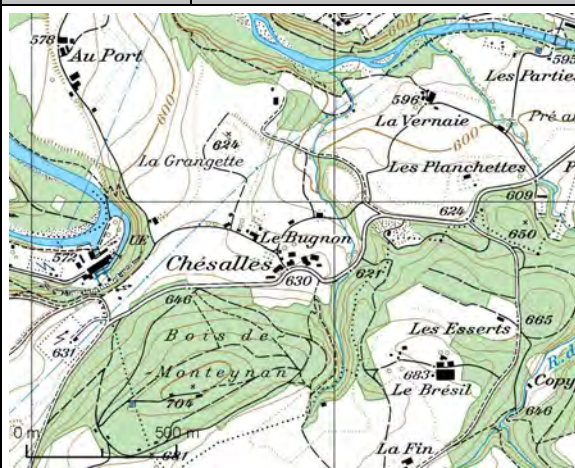
Evaluation environnementale stratégique (CSD, 2010)

Investissement : 184'000'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : La part de cofinancement de la Confédération par la LFIInfr est de 67'500'000 CHF (+ TVA + renchérissement) selon l'art. 3 de l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructures du 4^{ème} octobre 2006.

Mesure 31.3	Réaménagements ponctuels le long de la route de Chésalles et nouveau franchissement de la Sarine		
Priorité : C	LFInfr / Cantonal	Coût : 50'000'000	CHF



"Requalification axe Marly - Hauterive (Grangeneuve) - Synthèse variantes" (CSD, juillet 2011)

Analyse de l'état actuel :

Cet axe permet aujourd'hui la liaison entre la commune de Marly et les centres commerciaux d'Avry et de Matran, ainsi qu'avec le plateau du Mouret et de ce fait a moins la fonction communale qu'il avait à l'origine. L'axe permet aussi au bassin de population attaché à la commune de Marly d'accéder à l'autoroute via la jonction autoroutière de Matran. Par ailleurs, un des itinéraires du réseau cyclable national passe sur cet axe, très emprunté par les cyclistes, notamment durant le week-end et la saison estivale. La coexistence du trafic individuel motorisé avec celle des modes doux ou des convois agricoles soulève des problèmes de sécurité. En effet, le tracé sinueux de cet axe ainsi que son gabarit étroit sont inadaptés aux utilisations actuelles, en particulier l'accès aux gorges où se trouve le franchissement de la Sarine actuel.

En réalité, le franchissement de la Sarine, près de l'abbaye d'Hauterive, a un gabarit trop étroit pour assumer le trafic actuel. Son accès implique le passage par des routes à la topographie importante et aux tracés sinueux. Ce contexte rend le parcours dangereux spécialement lors des heures de pointe du trafic.

Description de la mesure :

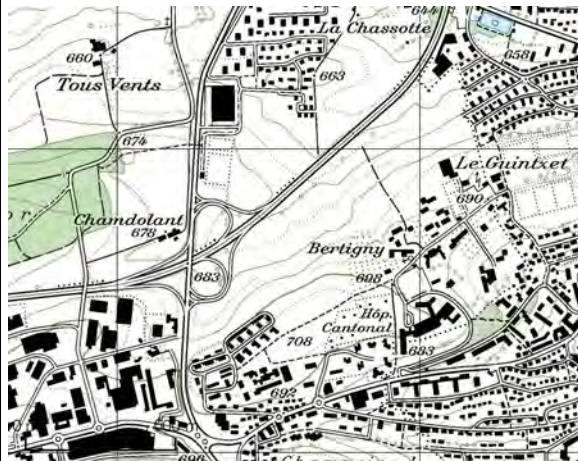
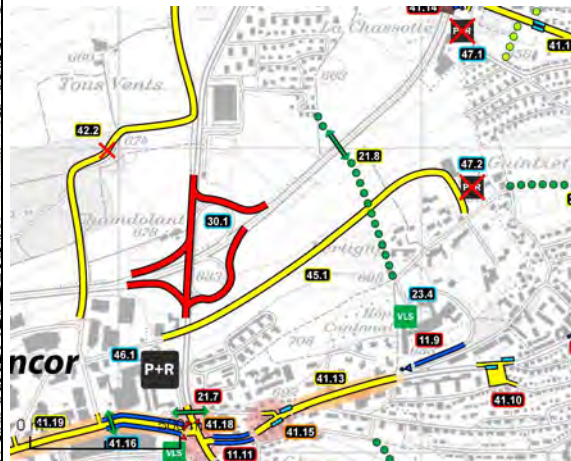
La mesure doit permettre la sécurisation du tronçon entre le giratoire de Marly-Gérine et la Sarine par l'augmentation de son gabarit et par des aménagements de modération des vitesses de circulation. Ceci afin de favoriser la coexistence de plusieurs modes de déplacements (aménager des bandes cyclables).

La réalisation à long terme d'un nouveau franchissement de la Sarine devrait remédier à cette situation en permettant un passage à plat entre le plateau de Chésalles et la route actuelle près de l'institut agricole de

Grangeneuve.
Objectifs à atteindre et effets escomptés : Amélioration de la sécurité routière sur cet axe intercommunal Offrir une nouvelle connexion vers le réseau autoroutier à la commune de Marly, notamment dans le but de délester de trafics indésirables le centre de l'agglomération (route de Cormanon et de la Glâne, ainsi que pont de la Poya et route de Morat)
Mesures corrélées et liens à la conception : Mesures prévues dans l'Etude de circulation "Liaison routière Marly - Matran" (Transitec, juillet 2009) P-1 "Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération"
Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Marly et Commune de Matran Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)
Priorité : <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C Argument principal pour la priorisation : La réalisation de cet aménagement est notamment conditionnée par les conclusions de l'étude Transitec : "Suite à la mise en place des mesures de priorisation des bus et sur la base d'une charge de trafic maximale envisageable sur le pont de Pérolles de 20'000 véh/j, les horizons de réalisation de la liaison Marly - Matran sont directement dépendants du taux d'accroissement de trafic qui pourra être rencontré dans le secteur. Selon les augmentations annuelles de trafic observées ces dernières années dans l'agglomération fribourgeoise (de l'ordre de + 1.5%/an), la période à considérer pour la réalisation de la liaison Marly- Matran se situe vers 2030".
Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)
Etat de la planification (2011) : Planification Données de base disponibles et études réalisées : Etude de circulation "Liaison routière Marly - Matran" (Transitec, juillet 2009) Etude "Requalification axe Marly - Hauterive (Grangeneuve)" (CSD, juillet 2011)
Investissement : 50'000'000 CHF (coût actualisé 2011) <input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres Remarques : Estimation de coût issue de l'Etude de circulation "Liaison routière Marly - Matran" (Transitec, juillet 2009).

Mesure 32.1	Parking en ouvrage de Zähringen, dans roche sous le Schönberg		
Priorité C	Financement : Agglo / Communal / Autres	Coût :	- CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Les transports individuels motorisés sont une composante majeure de la mobilité au sein de l'agglomération. Un véhicule privé passe, en moyenne, plus de 95 % de sa "durée de vie" à l'arrêt et génère ainsi des besoins en surfaces très important.</p> <p>Or, l'espace au sein des secteurs urbains est limité et est sollicité par différents usages. L'espace public, particulièrement, doit répondre à différentes fonctions, en relation avec l'image que l'on veut donner à la ville. L'aménagement de places de stationnement dans ces espaces est souvent en conflit avec l'ambiance désirée, avec les besoins des transports publics (TP), des piétons et cyclistes, ou encore avec l'insertion de mobilier urbain.</p> <p>Aujourd'hui, plusieurs places publiques comme celles du quartier du Bourg voient une grande partie de leur espace exploité en places de stationnement et pour lesquelles il est nécessaire de proposer des alternatives afin de libérer et valoriser ces espaces en question.</p>			
<p>Description de la mesure :</p> <p>Un grand nombre de places de parc du quartier du Bourg se situent sur des espaces publics qui revêtent une importance historique et urbanistique. La mise en valeur de ces places passe par la suppression d'une bonne partie du stationnement existant et doit être partiellement compensée, notamment par la réalisation d'un parking en ouvrage à proximité du pont de Zähringen, dans la roche qui se situe sous le Schönberg.</p> <p>Le plan directeur du Bourg est en cours de procédure et prévoit aussi d'autres emplacements de stationnement pour la compensation des places de parc supprimées. A long terme avec la réalisation de cet ouvrage, ces espaces devraient néanmoins être récupérés pour des fonctions à usages publics (loisirs, détente) et de mobilité douces.</p>			
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1) Garantir l'accessibilité aux commerces et services du centre cantonal Etendre la zone piétonne du centre-ville Requalifier le site historique du quartier du Bourg</p>			
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>40.1, 41.2 et 41.3 "Réaménagement du quartier du Bourg et fermeture du pont de Zähringen au TIM"</p>			
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>			
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>			

Priorité : <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C
Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)
Etat de la planification (2011) : Planification Données de base disponibles et études réalisées : Rapport explicatif du plan directeur partiel et sectoriel de la ville historique, quartiers du Bourg, de l'Auge et de la Neuville (Michel Waeber, septembre 2010)
Investissement : Indisponible <input type="checkbox"/> CH National <input type="checkbox"/> CH LFInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Autres Remarques : /

Mesure 45.1	Réalisation d'un axe de desserte du site stratégique d'agglomération de Bertigny, avec connexion aux extrémités vers Moncor et l'Hôpital			
Priorité : C	Financement : LFI nfr / Communal	Coût :	8'465'000	CHF
				
Analyse de l'état actuel :				
Le site de Bertigny est un des secteurs stratégiques du Plan Directeur Cantonal. Il est actuellement encore en zone agricole et aucun ne dispose d'aucun réseau d'accès.				
Description de la mesure :				
Réalisation d'un axe de desserte du site stratégique d'agglomération de Bertigny. Cet aménagement prévoit la construction d'un réseau de desserte du site pour les transports individuels motorisés à partir de la semi-autoroute, ainsi que la réalisation de la connexion vers l'Hôpital cantonal pour le prolongement des transports publics (concept TP 2030, prolongement de la ligne 6, figure 31). Une nouvelle desserte par le transport public via Champ-des-Fontaines est également envisagée à long terme (concept TP 2030, nouvelle ligne 12, figure 31). Finalement, l'ensemble de l'axe de desserte de Bertigny bénéficie également d'aménagement en faveur des piétons et des cycles.				
Au niveau de la hiérarchie du réseau routier proposé (concept TIM, figure xx), une connexion de cette nouvelle infrastructure vers l'Hôpital Cantonal (accès pour le TIM au parking de l'Hôpital) n'a pas été retenue (connexion uniquement pour les transports publics). Cette connexion, qui permettrait notamment de réduire les pressions du TIM sur la pénétrante de la route de Villars et ainsi favoriser la circulation des TP, reste à étudier.				
Objectifs à atteindre et effets escomptés :				
Assurer l'accessibilité pour tous les modes du site stratégique d'agglomération de Bertigny Développer des grands projets urbanisation - transports - paysage pour les sites stratégiques (OS3)				
Mesures corrélées et liens à la conception :				
20.2 "Aménagement pour vélos aux escaliers du Guintzet" ; 21.8 "Franchissement de l'autoroute A12" ; 30.1 "Jonction de Fribourg Sud/Centre" ; 46.1 "P+R de Belle-Croix" U-A09 "Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny" P-1 "Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération"				
Instances concernées :				
Canton de Fribourg (SPC, STE et SECA) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne ; tpf				
Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)				

Priorité :

A
 B
 C

<p>Argument principal pour la priorisation : A coordonner avec les aménagements au niveau de la jonction autoroutière de Fribourg Sud/Centre et de la semi-autoroute (réalisation pas avant 2018-2019). Le site stratégique d'agglomération de Bertigny constitue un site d'exception dont l'urbanisation est prévue à certaines conditions (voir chapitre 4.1.5)</p>
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (>2023), en lien avec le développement du secteur Bertigny</p>
<p>Etat de la planification (2011) : Planification</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>Rapport technique - Périmètre "Bertigny-Ouest", étude "trafic et transport", variante 11 (SD ingénierie Fribourg SA, février 2011)</p> <p>Evaluation environnementale stratégique (CSD, 2010)</p>
<p>Investissement : 8'465'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p> <input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres </p> <p>Remarques : /</p>

P1	Aménagement des haltes RER suburbaines existantes	
Mesure 10.4	Aménagement de la halte de Belfaux-Village (assainissement, nouveaux quais, passage dénivelé, etc.)	Coût : - CHF
Mesure 10.5	Aménagement de la halte de Belfaux-CFF (assainissement, nouveaux quais, passage dénivelé, etc.)	Coût : - CHF
Mesure 10.6	Aménagement de la halte de Rosé (assainissement, nouveaux quais, passage dénivelé, etc.)	Coût : - CHF
Financement : National / Autres		Coût : - CHF
Analyse de l'état actuel :		
D'importants investissements doivent être consentis à moyen terme dans plusieurs haltes suburbaines afin de les mettre en adéquation avec les standards techniques actuels (mise en conformité avec la Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés LHand et l'accueil des clients).		
Description du paquet de mesures :		
Les travaux à effectuer consistent généralement à prolonger et rehausser les quais, ainsi qu'à améliorer leurs accès et les structures d'accueil en général.		
Les travaux concernant la halte de Belfaux-Village, propriété des tpf, ont fait l'objet d'une procédure d'approbation des plans. Les tpf élaborent actuellement un nouveau projet permettant de mieux répondre aux exigences liées à l'ingénierie ferroviaire et à l'accès aux trains. Le projet prévoit notamment de conserver le point de croisement, rehausser les quais afin de rendre plus aisé et plus sûr l'accès aux trains et répondre aux exigences de la LHand. Un passage inférieur sera construit, afin de relier les deux quais. Les quais auront une longueur de 155 mètres, afin d'accueillir des trains d'une longueur maximale de 150 mètres.		
Les travaux à la halte de Belfaux-CFF ont débuté en automne 2011 avec le prolongement et le rehaussement du quai, ainsi que l'amélioration des structures d'accueil. La fin des travaux est prévue en avril 2012.		
Pour la halte de Rosé, propriété des CFF, des études préliminaires pour le prolongement, respectivement le rehaussement des quais vont prochainement être lancées. Ces études engloberont la problématique de l'amélioration de l'accueil, ainsi que la détermination des coûts et du planning de réalisation. Un assainissement du passage dénivelé d'accès aux quais est également prévu (mise en conformité avec la Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés).		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
Accès facilité, attractivité des stations, adaptation à la législation (LHand)		
Assainissement et sécurisation des infrastructures ferroviaires		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
12.5 "Interface de la halte de Belfaux Village" ; 23.1 "Stationnement B+R" ; 46.5 "P+R de la halte de Belfaux Village"		
U-A11 "Centralité de Belfaux"		
Instances concernées :		
OFT ; Canton de Fribourg (STE) ; CFF ; tpf		
Instance responsable : Canton de Fribourg (STE)		
Priorité : pas de priorisation au sens de la LFinfr (mesure d'ordre supérieur)		
Echéancier de réalisation : /		
Etat de la planification (2011) : Planification / Projet / Réalisation		
Données de base disponibles et études réalisées :		
En cours de réalisation pour la halte de Belfaux CFF		



Investissement : indisponible (coût actualisé 2011)

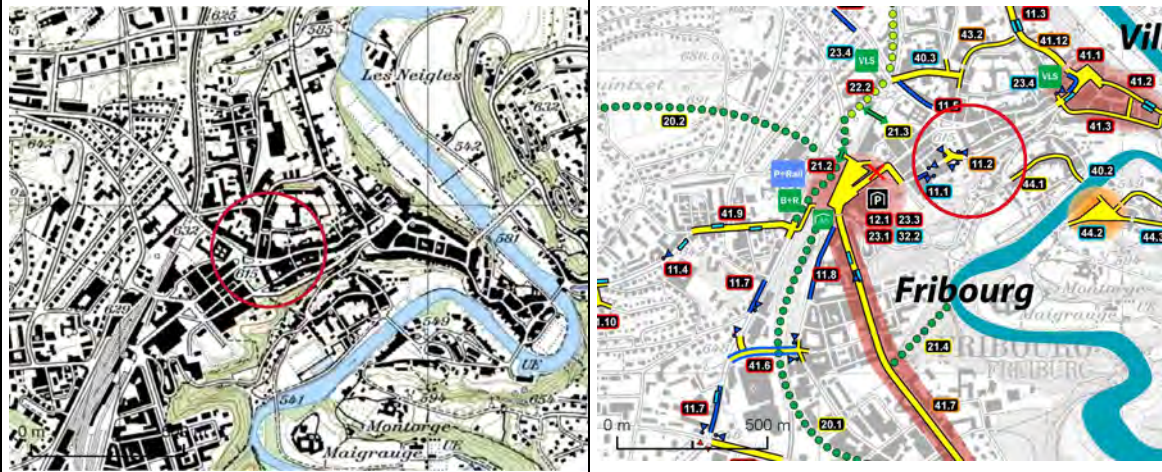
CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Les réaménagements de haltes suburbaines sont entièrement pris en charge par les entreprises de transports propriétaires de ces haltes, à savoir les tpf pour la halte de Belfaux-Village et les CFF pour les haltes de Belfaux-CFF et Rosé. Ces travaux ne s'inscrivent pas dans le cadre du PA2 de Fribourg.

P2	Aménagement des axes structurants TP "de la vie publique" et "urbain majeur", secteur Gare - Place Notre-Dame	
Mesure 11.1	Déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre avant la traversée piétonne (direction Vieille-Ville) et régulation pour les bus	Coût : 5'000 CHF
Mesure 11.2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	Coût : 50'000 CHF
Mesure 41.1	Réaménagement de la place Notre-Dame	Coût : 3'241'000 CHF
Financement : LFI nfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 3'296'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>L'axe gare de Fribourg - place Notre Dame est celui emprunté par les lignes 1 "Portes-de-Fribourg - Marly", 2 "Schoenberg - Les Dailles" et 6 "Musy - Guintzet" du réseau tpf actuel. Les lignes 1 et 2 sont les plus chargées du réseau en nombre de voyageurs par an. La ligne 2 fonctionne déjà actuellement avec une fréquence de 7.5 minutes, alors que la ligne 1 circule à une fréquence de 10 minutes la journée. Plusieurs lignes régionales et les lignes 3 et 5 empruntent également l'axe sur une partie de leur linéaire.</p> <p>Les aménagements existants spécifiques aux TP comptabilisent des sites propres bus bidirectionnels sur l'avenue de la Gare et la rue St-Pierre, ainsi qu'un couloir bus sur une partie de la route des Alpes, en direction de la place Notre-Dame. Les bus ont ainsi régulièrement des problèmes de progression sur la rampe saturée de la route des Alpes (carte des points faibles, figure 3), car ils ne bénéficient pas de site propre (hormis le couloir sur la partie descendante amont) et d'aucune priorisation aux carrefours aux deux extrémités de la rampe (secteur de St-Pierre et place Notre-Dame).</p> <p>La situation sur l'avenue Tivoli et aux carrefours giratoires avec l'avenue de la gare et la rue St-Pierre pose également problème, en particulier avec les entrées/sorties du parking souterrain. Enfin, sur la rue St-Pierre direction vieille-ville, l'arrêt situé après la traversée piétonne occasionne parfois deux arrêts à quelques mètres d'intervalle (arrêt aux feux piétons, puis arrêt à la halte St-Pierre).</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet comprend des mesures de deux types, celles liées à de la requalification de voirie (valorisation des espaces publics, amélioration des conditions de déplacements des mobilités douces, etc.) et celles liées aux aménagements dédiés aux TP. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au niveau de la place Notre-Dame, une requalification avec forte valorisation de l'espace public et meilleure intégration des TP et MD est prévue à court terme, dès la fermeture du pont de Zähringen. Pour les transports publics, cette requalification est accompagnée de mesures de priorisation - Déplacements d'arrêts, création d'arrêts sur chaussée et d'écluse TP au moyen de régulation par feux pour prioriser les TP - Priorisation des transports publics aux carrefours 		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2)</p> <p>Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Coordonner le développement urbain avec les transports publics</p> <p>Développer le réseau des axes forts TP permettant la desserte des principaux sites stratégiques et centralités de l'agglomération et favorisant leur développement</p> <p>Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur le réseau des axes forts TP en améliorant le confort pour l'utilisateur, la régularité du service et la qualité des aménagements</p> <p>Requalifier les espaces publics centraux afin de les valoriser et d'améliorer le cadre de vie des habitants et usagers</p>		

<p>Améliorer la qualité des services et équipements transports publics le long de ces axes</p> <p>Améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements en modes doux</p> <p>Effectuer un report modal vers les transports publics et la mobilité douce</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>12.1 "Place de la Gare de Fribourg et interface TP des bus urbains" ;</p> <p>11.3, 40.1, 41.2, 41.3, et 41.12 "Fermeture du pont de Zähringen, avec réaménagement des secteurs Cathédrale, Grand Rue et rue de Morat" ;</p> <p>Principes des axes forts TP structurants (concept TP, figure 29) et de traversée de centralité avec maîtrise du trafic (concept TIM, figure 38).</p> <p>U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A02 "Axe urbain majeur" ; U-A04 "Site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal"</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Commune de Fribourg ; tpf</p>
<p>Etat de la planification (2011) : Planification</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>Rapport explicatif du plan directeur partiel et sectoriel de la ville historique, quartiers du Bourg, de l'Auge et de la Neuville (Michel Waeber, septembre 2010)</p> <p>Etude de stationnement (Transitec, novembre 2010)</p> <p>L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, octobre 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics</p>
<p>Investissement : 3'296'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFInfr <input checked="" type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques : La mesure "Réaménagement de la place Notre-Dame" est composée de deux volets qui pourraient être réalisés par étapes à partir de 2015-2018. Un premier avec plutôt un caractère circulation routière (réaménagement de l'axe et du carrefour principal, aménagements des arrêts et priorisations TP) et un deuxième avec un caractère mobilité douce et espaces publics (stationnement, sécurité des déplacements et espaces publics). Au niveau des coûts, la première tranche "aménagement routier" est budgétisée à 1'080'000 CHF (33%), et la deuxième à 2'161'000 CHF (66%) (Total = 3'241'000 CHF).</p>

Mesure 11.1	Déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre avant la traversée piétonne (direction Vieille-Ville) et régulation pour les bus	Coût : 5'000 CHF
		
<p>Description de la mesure : En direction de la Vieille-Ville, le déplacement de l'arrêt de bus St-Pierre (sur voie bus) avant la traversée piétonne, vise à éviter deux arrêts répétés à quelques mètres d'intervalle (éventuel arrêt aux feux piétons, puis arrêt à la halte St-Pierre). Une amélioration de la priorité des TP doit également être obtenue par une optimisation de la régulation lumineuse de la traversée piétonne.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : tpf</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI nfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 11.2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	Coût : 50'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>A la rue St-Pierre et en particulier aux deux carrefours à ses extrémités, il est nécessaire de prévoir des mesures de priorisation des transports publics pour leur assurer une meilleure progression. Au carrefour St-Pierre - Alpes - Hôpital, il est nécessaire de procéder à une priorisation efficace du TP en direction de la Vieille-Ville, notamment dans le but de placer les bus en tête de colonne pour les prochains arrêts aménagés sur chaussée. L'axe fort de la ligne 1 bénéficie ainsi d'une progression fluide jusqu'à la porte de Morat (arrêts sur chaussée à l'arrêt Tilleul sur la place Notre-Dame et au nouvel arrêt Varis sur la rue de Morat), alors que la ligne 2 jusqu'à sa jonction avec la route de Berne après le pont de Zähringen.</p> <p>Sur la route des Alpes en direction de la Vieille-Ville, la nécessité d'aménager une écluse TP régulée par feux à la fin de la voie bus existante doit encore être étudiée, en fonction de la modification des charges de trafic consécutives à la réalisation du projet Poya et notamment la fermeture au TIM du pont de Zähringen. En effet une forte diminution des mouvements sécants au carrefour Notre-Dame et une nette amélioration de la fluidité du trafic sur l'axe de la route des Alpes et la rue de Morat est attendue.</p> <p>Au carrefour giratoire à l'extrémité Ouest de la rue St-Pierre, les mesures de priorisation des transports publics à prendre, notamment vis-à-vis de la sortie du parking souterrain, pourront être complétées suite aux résultats de l'étude-test "Fribourg - Les Grands Places" (en cours).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Mesure à faible coût permettant une forte priorisation pour les deux axes forts TP structurants (ligne 1 et 2 du réseau urbain), qui constitue la base d'une offre efficace et attractive du réseau TP de l'agglomération.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 41.1	Réaménagement de la place Notre-Dame	Coût : 3'241'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le réaménagement de la place Notre-Dame vise une forte valorisation de cet espace identitaire de l'agglomération, aujourd'hui dominé par le TIM (circulation et stationnement). Une requalification complète de l'espace-rue par une redistribution des priorités entre les modes doit ainsi permettre l'amélioration de la qualité des espaces publics et une meilleure intégration et gestion des circulations. Ce réaménagement, découpé en deux sous-secteurs d'interventions (Notre-Dame et Hôtel-de-Ville), constitue une des principales mesures consécutive à la réalisation projet Poya (mesures 40.1 à 40.6, dont notamment la fermeture du pont de Zähringen et le soulagement du quartier du Bourg 40.1, ainsi que le plafonnement des charges sur la rue de Morat 40.3).</p> <p>La fermeture du pont de Zähringen, et la forte diminution du trafic induite, permet le réaménagement du carrefour giratoire existant. La branche menant au secteur de la Cathédrale et au pont de Zähringen est déclassée par la réalisation d'un carrefour avec un embranchement secondaire (flux prioritaire sur la liaison route Morat - route des Alpes et accès à la zone à régime spécial du secteur Cathédrale marqué par un aménagement exprimant le déclassement de la branche : traitement des bordures, des différences de niveaux, etc.).</p> <p>En direction de la gare de Fribourg, un couloir d'approche à partir de la rue de Morat et une écluse TP sont aménagés. L'arrêt est maintenu en encoche sur la voie bus créée. Le couloir permet une meilleure progression des bus de l'axe fort de la ligne 1 jusqu'à l'arrêt, alors que la priorisation TP par régulation lumineuse permet au bus de se placer en tête de colonne pour la montée de la route des Alpes.</p> <p>Dans la direction opposée, l'arrêt est déplacé sur chaussée et le trottoir élargi afin d'améliorer l'attractivité et la sécurité de l'espace d'accueil des usagers. Cette mesure permet aux bus de l'axe fort de la ligne 1, priorités en amont de la route des Alpes (mesure 11.2) de rester en tête de colonne.</p> <p>Finalement, la requalification de la place Notre-Dame et de ses environs doit permettre de valoriser les espaces publics, d'améliorer la circulation des piétons et cycles et de renforcer la vitalité de cette centralité d'agglomération.</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p>		
<p><input checked="checked" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>		
<p>Argument principal pour la priorisation : La place Notre Dame est un des espaces publics principaux de la ville de Fribourg, dans un site historique d'une grande valeur et situé au centre de l'agglomération. Un tel espace justifie des aménagements et des services de grande qualité.</p>		



La priorisation des transports publics et des mobilités douces tout au long de l'axe structurant de la "vie publique" et dans la centralité d'agglomération de la vieille-ville est prioritaire pour atteindre les objectifs ambitieux du projet d'agglomération en matière de mobilité (par ex. changement des comportements de déplacements en faveur des TP et MD).

La réalisation de mesures d'aménagement et de valorisation de l'espace et des circulations tout de suite après la fermeture au TIM du pont de Zähringen est indispensable, notamment pour consolider le changement de pratique de la mobilité initié par le projet Poya.

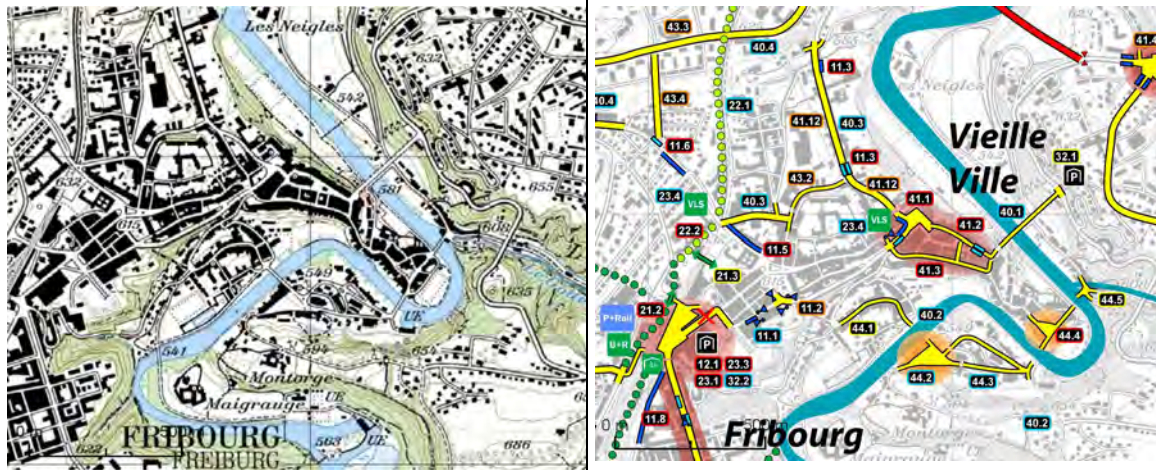
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

P3	Aménagement de l'axe structurant TP "de la vie publique", secteur Place Notre-Dame - Portes-de-Fribourg	
Mesure 11.3	Aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée sur la rue de Morat au Varis et déplacement de l'arrêt en encoche à la porte de Morat (direction Portes de Fribourg)	Coût : 210'000 CHF
Mesure 41.12	Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat	Coût : 4'547'000 CHF
Mesure 41.21	Réaménagement de la route d'Agy, entre la COOP et Forum Fribourg	Coût : 4'158'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal		Coût : 8'705'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>L'axe place Notre Dame - Porte-de-Fribourg est celui emprunté par la ligne 1 "Portes-de-Fribourg - Marly" du réseau tpf actuel. La ligne 1 est l'une des plus chargées du réseau en nombre de voyageurs par an. Elle circule à une fréquence de 10 minutes la journée.</p> <p>Les aménagements existants spécifiques aux TP sont très peu nombreux, avec uniquement un court tronçon de voie bus au niveau de la Porte de Morat (direction centre) et un site banalisé géré par des bornes rétractables entre le cimetière et le bourg d'Agy. Au niveau des carrefours, la situation est fortement défavorable aux transports publics, car avec les nombreux carrefours giratoires présents tout au long de l'axe aucune priorité ne peut être accordée aux transports publics (ex. carrefour av. Général-Guisan - route de Morat ou carrefour du Lavapesson). Les bus ont ainsi aux heures de pointe des problèmes de progression sur la route et la rue de Morat (carte des points faibles, figure 3).</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>La ligne 1 est l'axe fort TP structurant de l'axe de la "vie publique" (principe TP, figure 26). Elle constitue l'axe structurant pour le développement du site stratégique d'agglomération "Portes de Fribourg - Plateau d'Agy", en particulier tout le secteur compris entre le Forum Fribourg et le centre commercial COOP. Elle doit également être le moteur de la valorisation du secteur de la rue de Morat.</p> <p>Ce paquet comprend donc deux types de mesures : celles liées à de la requalification de voirie (valorisation des espaces publics, amélioration des conditions de déplacements des mobilités douces, etc.) et celles liées aux aménagements dédiés aux TP. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'un axe structurant urbain pour le secteur Nord du plateau d'Agy, à partir de l'axe transport public. Création d'une seconde centralité au niveau du plateau d'Agy, à côté de la halte de St-Léonard plus au Sud. - Au niveau de la rue de Morat, une requalification avec valorisation de l'espace public et une meilleure intégration des TP et MD est prévue à moyen terme. Pour les transports publics, cette requalification est accompagnée de mesures de priorisation. - Déplacements et créations d'arrêts - Priorisation des transports publics aux carrefours 		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2)</p> <p>Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Coordonner le développement urbain avec les transports publics</p> <p>Développer le réseau des axes forts TP permettant la desserte des principaux sites stratégiques et centralités de l'agglomération en favorisant leur développement</p> <p>Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur le réseau des axes forts TP</p>		

<p>en améliorant le confort pour l'usager, la régularité du service et la qualité des aménagements</p> <p>Requalifier les espaces publics centraux afin de les valoriser et d'améliorer le cadre de vie des habitants et usagers</p> <p>Améliorer la qualité des services et équipements transports publics le long de ces axes</p> <p>Améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements en modes doux</p> <p>Effectuer un report modal vers les transports publics et les mobilités douces</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>31.1 "Projet du pont de la Poya" ; 40.3 à 40.6 "Mesures d'accompagnement au projet du pont de la Poya"</p> <p>22.4 "Liaison MD du plateau d'Agy" ; 22.15 "Bande cyclable de la route du Lac" ; 30.2 "Réaménagement de la jonction de Fribourg Nord" ; 43.2 "Réaménagement de la rue du Varis"</p> <p>U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A07 "Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg"</p> <p>Les mesures de réaménagement ressortant du plan sectoriel et partiel de la ville historique (OS3 mesure 3 et 1) (lié à 41.12)</p> <p>Plan directeur du Plateau d'Agy (Archam et Partenaires SA, janvier 2006) : fiche 2, mesure 12 (lié à 41.21)</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot ; tpf</p>
<p>Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>Rapport explicatif du plan directeur partiel et sectoriel de la ville historique, quartiers du Bourg, de l'Auge et de la Neuville (Michel Waeber, septembre 2010)</p> <p>Etude de stationnement (Transitec, novembre 2010)</p> <p>Projet Poya (carrefour Général-Guisan), PDpT et Mesures d'accompagnement du pont de la Poya</p> <p>L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, octobre 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics</p>
<p>Investissement : 8'705'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques : La rue de Morat, actuellement route cantonale, sera déclassée en route communal à la mise en service du pont de la Poya. Ainsi, le coût de toutes les mesures de ce paquet est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement des communes.</p>

Mesure 11.3	Aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée sur la rue de Morat au Varis et déplacement de l'arrêt en encoche à la porte de Morat (direction Portes de Fribourg)	Coût : 210'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le projet du pont de la Poya (mesure 31.1) et ses mesures d'accompagnement (mesure 40.1 à 40.6) permettent la diminution du trafic sur la rue de Morat (carte des points faibles, figure 3). Il n'y a par conséquent pas la nécessité de prévoir des aménagements conséquents de priorisation des TP le long de cet axe qui ne subira plus de saturation par le trafic individuel motorisé. La réalisation d'aménagements légers aux arrêts TP répond aux besoins de desserte de cet axe sans nécessiter de priorisation supplémentaire sur cette rue.</p> <p>Pour les transports publics, une priorisation des TP est aménagée en amont de ce secteur au niveau du futur carrefour régulé par feux avec l'avenue du Général Guisan (mesure 31.1), permettant ainsi la circulation des TP devant le trafic. En outre, l'aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée offre une desserte complémentaire au niveau du Varis. A Capucins, un nouvel arrêt en encoche, avec un espace suffisant pour les montées/descentes des usagers, est également réalisé juste avant la porte de Morat (direction Portes-de-Fribourg). Cet aménagement permet la libération du TIM, alors contenu derrière le TP depuis les deux précédents arrêts sur chaussée (Tilleul et Varis)</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Les nouveaux arrêts sur chaussée à Varis sont nécessaires pour offrir une qualité de desserte (améliorer les inter-distances des arrêts) et l'arrêt en encoche appartient au concept de priorisation des TP qui se tient plus en aval. Le concept de priorisation des TP sur cet axe dépend donc de la réalisation de cette mesure.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 41.12	Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat	Coût : 4'547'000 CHF
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

Avec le projet du pont de la Poya (mesure 30.1) et ses mesures d'accompagnement (40.1 à 40.6), le long de la rue de Morat, l'axe fort TP doit à moyen-long terme être le moteur d'une requalification complète de l'espace-rue entre la porte de Morat et la place Notre-Dame. La baisse des charges de trafic individuel motorisé induite sur ce secteur congestionné par le projet du pont de la Poya (carte points faibles, figure 3), est l'opportunité de consacrer cet axe aux transports publics et aux mobilités douces dans le cadre d'un aménagement urbain (traitement des surfaces, équipements pour les mobilités douces facilitant leur circulation et la traversée de l'axe, etc.).

Ce projet de valorisation cette entrée de la Vieille-Ville et de la porte de Morat s'inscrit le cadre du Plan directeur partiel et sectoriel de la ville historique (Michel Waeber, septembre 2010).

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf

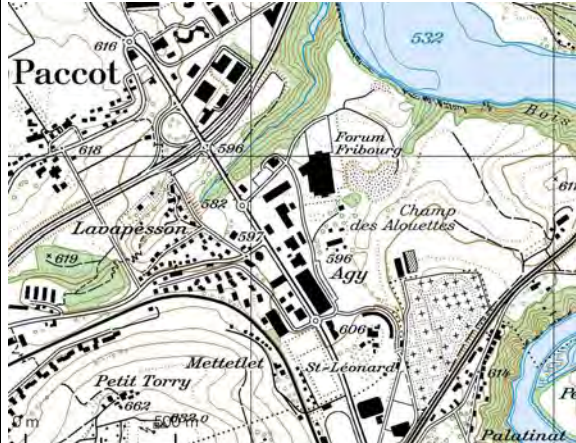

Instance responsable : Ville de Fribourg

Priorité :

- A B C

Argument principal pour la priorisation : Le projet du pont de la Poya et ses mesures d'accompagnement offre l'opportunité de transformer la rue de Morat à moyen terme, la première priorité étant la requalification du secteur Notre Dame - Cathédrale.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.21	Réaménagement de la route d'Agy, entre la COOP et Forum Fribourg	Coût : 4'158'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Cette mesure doit permettre la requalification de la route d'Agy au travers de l'aménagement de l'axe fort TP "urbain majeur" (concept TP 2018 et 2030, ligne 1, figure 31 et 32) et dans le but d'initier le développement du secteur central du site stratégique "Portes de Fribourg - plateau d'Agy", entre le Forum Fribourg et le centre commercial COOP. Le développement en profondeur du quartier s'articule alors sur un réseau d'espace public et de mobilité douce attractif, à partir de l'axe fort TP. Parallèlement, une attention particulière doit être portée aux nouvelles affectations (elles doivent coïncider avec le niveau de desserte offert, privilégier des activités et des services denses et de qualité) et au traitement de l'espace public ainsi que des mobilités douces (22.4).</p> <p>Dans le cadre du projet Poya (mesure 31.1), l'axe privilégié pour le trafic individuel motorisé étant la route de Morat, l'axe fort TP fait un passage devant le cimetière avant de revenir desservir les équipements sportifs et culturels de St-Léonard et de la nouvelle halte ferroviaire (mesure 10.1). Peu d'éléments de priorisation des TP sont prévus pour cet itinéraire dont l'état du trafic ne l'exige pas. Les arrêts TP sont aménagés en encoche.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération; Commune de Granges-Paccot ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Ce secteur a pour ambition d'être la future centralité du secteur Nord du plateau d'Agy et d'accueillir un fort développement. Cette évolution est envisagée avec l'aménagement de l'axe fort TP "urbain majeur".</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

P4	Aménagement de l'axe structurant TP "de la vie publique", secteur Gare - Marly	
Mesure 11.10	Réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérolles (direction gare)	Coût : 6'223'000 CHF
Mesure 21.14	Réalisation d'une liaison mixte piétons/vélos entre la route de Fribourg (arrêt de bus "Jonction") et la Zone d'activité de la Papeterie	Coût : 3'320'000 CHF
Mesure 41.7	Réaménagement du boulevard de Pérolles	Coût : 4'238'000 CHF
Mesure 41.8	Aménagement d'un plateau avec arrêts TP et deux traversées piétonnes sur le boulevard de Pérolles dans le secteur des hautes écoles	Coût : 1'671'000 CHF
Mesure 41.22	Réaménagement de la traversée de Marly - Grand-Pré	Coût : 2'887'000 CHF
Mesure 41.23	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	Coût : 4'137'000 CHF
Mesure 41.24	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	Coût : 4'209'000 CHF
Financement : LFI nfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 26'685'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
<p>L'axe existant entre la gare de Fribourg et Marly est celui emprunté par la ligne 1 "Portes de Fribourg - Marly" du réseau tpf, qui est la deuxième ligne la plus chargée du réseau en nombre de voyageurs par an et qui fonctionne actuellement avec une fréquence de 10 minutes. Les lignes 3 et 7 empruntent également une partie de l'axe sur le boulevard de Pérolles.</p> <p>Les aménagements existants spécifiques aux transports publics ne comportent que peu de sites propres, tous en direction du centre ville de Fribourg : une voie bus sur le linéaire du pont de Pérolles et une autre commençant peu après, au niveau des hautes écoles, sur la totalité du boulevard de Pérolles. Le caractère étroit de cette voie bus combiné au conflit avec le stationnement latéral diminue cependant fortement son efficacité (par manque de place, les bus restent parfois bloqués dans leur progression). Sur le tracé de la voie bus, les arrêts s'effectuent sur chaussée sur la voie, alors que pour les parties sans site propre, les arrêts sont aménagés en encoche. Ces arrêts en encoche, comme par exemple ceux sur la route de Fribourg en traversée de Marly, ne permettent pas de prioriser les transports publics.</p> <p>Dans le centre de Marly (Marly-Cité), le croisement de la route de Fribourg et de celle de la Gruyère est traité en double giratoire, mal agencé et défavorable à l'utilisation des transports publics et des mobilités douces (très forte dominance du TIM dans l'aménagement, mauvaise qualité des accès MD aux arrêts, sécurité insuffisante pour les circulations MD, etc.). De plus, la gestion inappropriée de ce carrefour ne favorise pas la circulation des transports publics.</p> <p>Dans le secteur de Marly Grand-Pré, ainsi que sur la section entre ces deux centralités, il existe peu d'aménagements et de régulation par feux spécifiques aux TP permettant leur priorisation. Cette route connaît des remontées de files de véhicules importantes aux heures de pointes (carte de points faibles, figure 3) qui pénalisent en effet fortement l'avancement des TP. Enfin sur l'ensemble de l'axe, la qualité des aménagements mobilité douce et des espaces publics n'est pas attractive et pas suffisamment sécurisée.</p>		
Description du paquet de mesures :		
<p>Dans le but d'améliorer l'efficacité et l'attractivité des bus de la ligne 1 (concept TP 2030, figure 31) et de favoriser un développement urbain autour de ce nouvel axe fort TP dit de la "vie publique", ce paquet comprend des mesures de deux types : celles liées à de la requalification de voirie (amélioration de la qualité des espaces publics, des conditions de déplacement de mobilités douces, etc.) et celles liées aux aménagements dédiés aux transports publics. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Requalifications de voirie sur le boulevard de Pérolles et à Marly, avec valorisation de la qualité des espaces publics et aménagements en faveur des mobilités douces - Aménagement de sites propres TP (voies et couloirs bus) 		

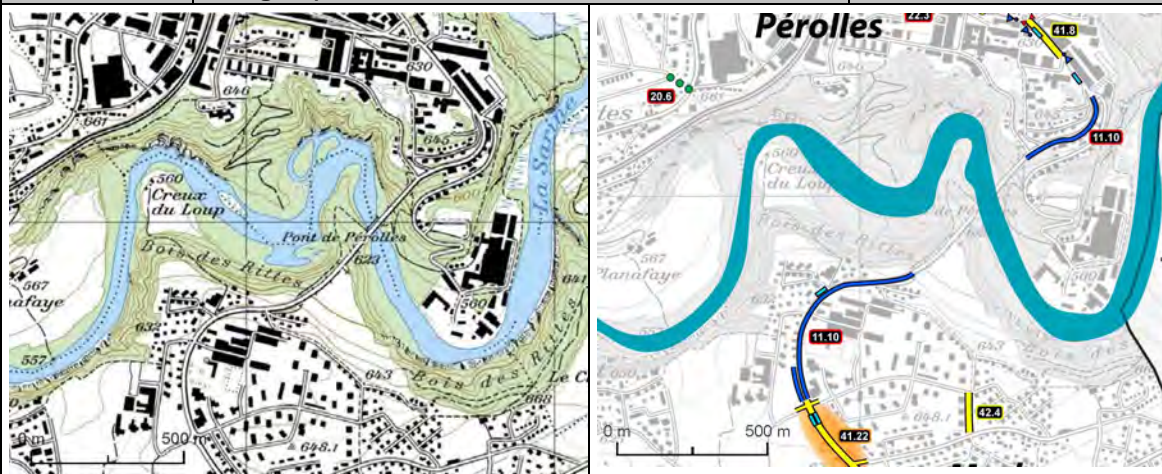
<p>- Déplacements d'arrêts existants en encoche sur chaussée</p> <p>- Création d'écluse et régulation par feux pour la priorisation des TP</p>
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2)</p> <p>Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Coordonner le développement urbain avec les transports publics</p> <p>Améliorer la qualité des services et équipements le long de ces axes</p> <p>Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur le réseau des axes forts TP en améliorant le confort pour l'utilisateur, la régularité du service et la qualité des aménagements</p> <p>Requalifier les espaces publics centraux afin de les valoriser et d'améliorer le cadre de vie des habitants et usagers</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>11.8 "Contresens bus sur la route des Arsenaux" ; 23.4 "Développement du réseau VLS" ; 31.3 "Liaison Marly - Matran : réaménagement de la route de Chésalles et nouveau franchissement de la Sarine" ; 42.1 "Aménagement de la route de la Fonderie"</p> <p>Mesures de mobilité douce visant à la création d'un itinéraire alternatif pour les piétons et cyclistes entre Marly Grand-Pré et Marly-Cité (liaison structurante d'agglomération, brune, concept MD, figure 34). Ces mesures seront aménagées par la commune avant 2015.</p> <p>U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A13 "Centralités de Marly"</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Marly ; tpf</p>
<p>Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics</p> <p>L'étude de circulation de la liaison routière Marly-Matran (Transitec, juillet 2009) avec description des mesures TP (en particulier les mesures 8, 10, 11 et 13, reprises dans le cadre de la mesure 11.10, ainsi que la mesure 5 reprise dans la mesure 41.7)</p> <p>Etude d'aménagements routiers tronçon Pont de Pérolles – route des Ecoles (sdingénierie, 2004 – 2010)</p>
<p>Investissement : 26'685'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input checked="" type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques :</p> <p>Mesure 11.10 : le coût de la mesure se monte à CHF 6'223'000.-. La répartition des investissements concernant l'aménagement de voies bus sur routes cantonales n'étant pas réglée dans la loi sur les routes, elle fera l'objet d'une analyse dans le cadre de la révision de la loi dans le courant 2013-2014. La part liée aux voies bus dans cette mesure se monte à CHF 2'123'000.-. Pour le solde CHF 4'100'000.-, la part du canton se monte à 956'000 CHF et celles des communes de Fribourg et Marly se montent à respectivement, CHF 181'000.- et 775'000.-</p> <p>Mesure 21.14 : le coût est entièrement à charge de la commune de Marly</p> <p>Mesure 41.7 : le coût est entièrement à charge de la Ville de Fribourg</p> <p>Mesure 41.8 : la requalification sur ce tronçon classé en route cantonale ne comprend que des aménagements à caractère édilitaire, le coût est donc entièrement à charge de la Ville de Fribourg</p> <p>Mesure 41.22 : le coût de la mesure se monte à CHF 2'887'000.-. La répartition des investissements concernant l'aménagement de voies bus sur routes cantonales n'étant pas réglée dans la loi sur les routes, elle fera l'objet d'une analyse dans le cadre de la révision de la loi dans le courant 2013-2014. La part liée</p>

aux voies bus dans cette mesure se monte à CHF 798'000.-. Pour le solde CHF 2'092'000.-, la part du canton se monte à 396'000 CHF et celle de la commune de Marly se monte à CHF 1'696'000.-

Mesure 41.23 : le coût de la mesure se monte à CHF 4'137'000.-. La répartition des investissements concernant l'aménagement de voies bus sur routes cantonales n'étant pas réglée dans la loi sur les routes, elle fera l'objet d'une analyse dans le cadre de la révision de la loi dans le courant 2013-2014. La part liée aux voies bus dans cette mesure se monte à CHF 1'461'000.-. Pour le solde CHF 2'676'000.-, la part du canton se monte à 2'160'000 CHF et celle de la commune de Marly se monte à CHF 516'000.-

Mesure 41.24 : le coût de la mesure se monte à CHF 4'209'000.-, dont CHF 1'146'000.- est à charge du canton

Mesure 11.10	Réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérolles (direction gare)	Coût : 6'223'000 CHF
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

En direction de la gare de Fribourg la mesure prévoit la réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg par élargissement de la chaussée entre autres, avant et après le pont de Pérolles. Ces voies bus viennent compléter celle déjà existante sur le pont de Pérolles en direction de Fribourg.

La voie bus continue ainsi créée s'étend depuis le carrefour entre la route de Fribourg et la route du Centre, jusqu'au boulevard de Pérolles (voie bus existante). Elle doit permettre une très forte amélioration de la circulation des bus de l'axe fort TP "Marly - Portes de Fribourg", en permettant aux bus de devancer les files de véhicules qui se forment aux heures de pointes tout au long de cette pénétrante (carte des points faible, figure 3). La mesure comprend également la réalisation du carrefour giratoire des Rittes (carrefour entre la route de Fribourg et le chemin du Bois des Rittes) ainsi que l'aménagement d'arrêts sur chaussée (direction Marly) et sur la voie bus (direction Fribourg). Les voies et couloirs d'approche bus à réaliser sont les suivants :

- Voie bus sur la route de Marly en direction de Fribourg, entre le pont de Pérolles et le giratoire de la Pisciculture (gain de temps estimé à 30 à 45" en trafic saturé) (mesure 8, étude Transitec)
- Voie bus sur la route de Fribourg en direction de Fribourg, entre le carrefour des Rittes et le pont de Pérolles (gain de temps estimé à 15 à 20" en trafic saturé) (mesure 10, étude Transitec)
- Voie bus sur la route de Fribourg en direction de Fribourg, entre le giratoire du centre et le carrefour des Rittes (gain de temps estimé à 25 à 30" en trafic saturé) (mesure 11, étude Transitec)
- Couloir d'approche au giratoire du Centre sur la route de Fribourg en direction de Marly (mesure 13, étude Transitec)

Le projet piloté par le Service des ponts et chaussées, est coordonné avec l'assainissement au bruit prévu sur le réseau cantonal en entrée de Fribourg (tronçon pont de Pérolles - giratoire de la Pisciculture).

Finalement, en entrée de Fribourg, un nouvel arrêt sur chaussée est réalisé à l'arrêt Pisciculture en direction de Marly (actuellement uniquement un arrêt direction gare de Fribourg).

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Marly ; tpf

Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC et STE)

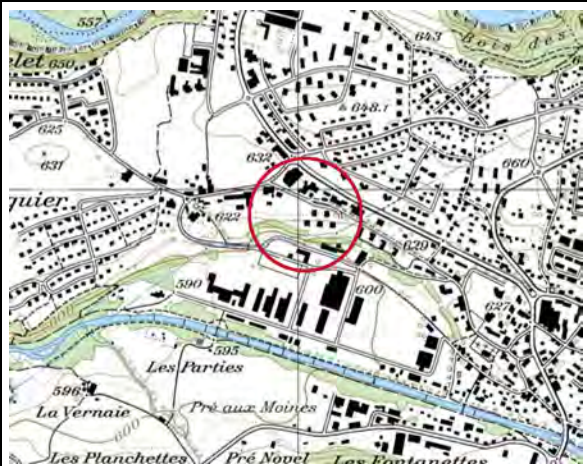
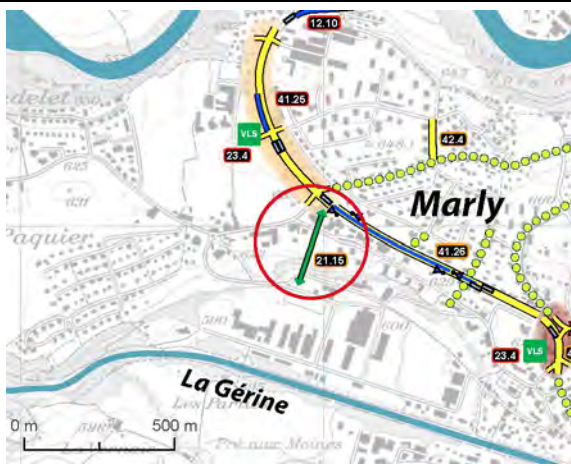
Priorité :

- A B C

Argument principal pour la priorisation : Cette mesure concerne l'aménagement de l'axe fort TP de la "vie

publique", qui constitue la base d'une offre attractive du réseau TP de l'agglomération. Elle permet une très nette amélioration de la situation pour l'une des pénétrantes d'agglomération les plus problématiques pour les transports publics.

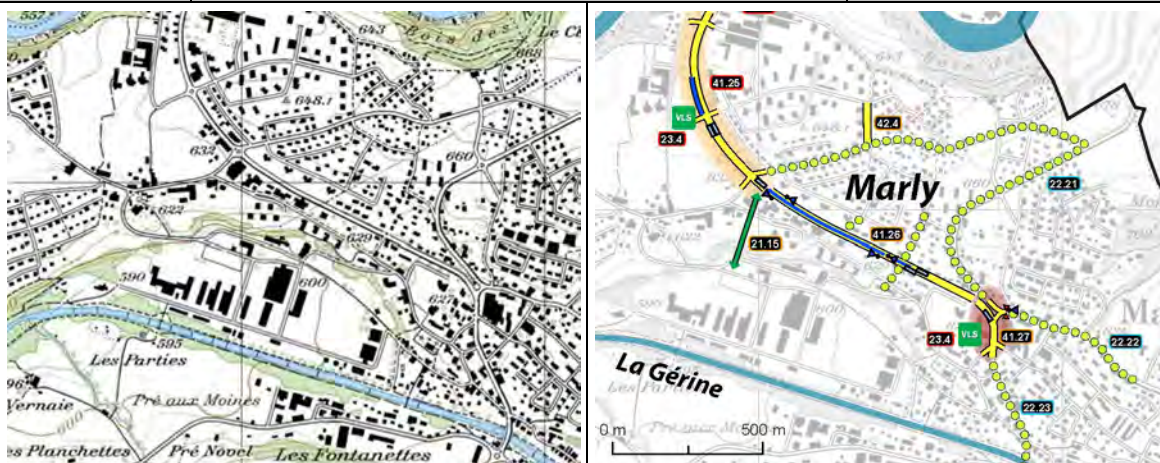
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 21.14	Réalisation d'une liaison mixte piétons/vélos entre la route de Fribourg (arrêt de bus "Jonction") et la Zone d'activité de la Papeterie	Coût : 3'320'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p>		
<p>La morphologie et la topographie du territoire dans ce secteur, ainsi que l'impossibilité de multiplier les lignes de bus pour couvrir l'ensemble du territoire communal, ne permettent pas d'y instaurer une desserte de transports en commun. Il est donc important de proposer une alternative pour relier la zone d'activités de la Papeterie à l'arrêt de bus "Jonction" (réaménagé sur chaussée, mesure 41.22) de l'axe fort TP de la "vie publique" (300 mètres de distance et 70 mètres de dénivelé).</p>		
<p>Cette mesure consiste en la réalisation d'une liaison mixte principalement piétonne (vélos) qui comprend une passerelle de 170 mètres de long par 4 de large et deux ascenseurs de 20 mètres de haut (pente à 6%, accessible aux personnes à mobilité réduite). Le premier tronçon amont permet la connexion entre le réseau structurant primaire (route de Fribourg) et le réseau structurant d'agglomération (itinéraire alternatif), l'aménagement de la passerelle ne débutant qu'à partir de cette dernière liaison.</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Agglomération : Commune de Marly</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Marly</p>		
<p>Priorité :</p>		
<p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Argument principal pour la priorisation : La mise en œuvre de cette mesure de franchissement garantit la continuité des réseaux de l'agglomération et l'accès aux transports en communs pour cette zone d'activités existante mais non desservie par le transport public.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 41.8	Aménagement d'un plateau avec arrêts TP et deux traversées piétonnes sur le boulevard de Pérolles dans le secteur des hautes écoles	Coût : 1'671'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le secteur des hautes écoles, l'aménagement d'un plateau en zone 30 et d'une berme centrale doit permettre des traversées piétonnes plus aisées pour les nombreux flux piétons entre les bâtiments de part et d'autre du boulevard (plateau de plus de 100m de long, avec plus aucune traversée piétonne identifiée). Aux heures creuses, les traversées piétonnes sont libres et s'effectuent à l'aide de la berme centrale, alors qu'aux heures de pointes, la traversée est régulée par des feux placés à chaque extrémité du plateau en zone 30 (nécessaire vu l'importance des flux piétonniers).</p> <p>Pour les transports publics, l'arrêt "Plateau de Pérolles" est aménagé sur chaussée en direction de Marly (maintenu sur la voie bus en direction de la gare de Fribourg).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération : Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure vise à diminuer la dominance du TIM dans cet espace clef au cœur du site des hautes écoles de Fribourg et ainsi à en changer l'atmosphère, en favorisant et sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes dans des espaces publics valorisés.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 41.22	Réaménagement de la traversée de Marly - Grand-Pré	Coût : 2'887'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La requalification de la traversée de Marly Grand-Pré et la valorisation de la centralité villageoise (centralité d'agglomération, concept territorial global, figure 7) est obtenue par la réalisation d'un aménagement de type VALTRALOC, profitable aux circulations mobilités douces (bandes cyclables, traversée piétonne sécurisée, etc.) et transports publics. Les aménagements spécifiques aux transports publics comprennent la réalisation d'arrêts sur chaussée à "Grand-Pré" dans les deux directions et à "Jonction" en direction de Fribourg (actuellement en encoche). Les arrêts sur chaussée en direction de Fribourg permettent aux TP de rester en tête de colonne entre le système d'écluse en aval (mesure 41.23) et la voie bus en amont (mesure 11.10).</p> <p>Le réaménagement de cette séquence de la traversée de Marly Grand-Pré est à mettre en lien avec les mesures de voie bus prises en direction du boulevard de Pérolles (mesure 11.10), des aménagements en amont pour la priorisation des TP (mesure 41.23). En matière de mobilité douce, dans le but d'améliorer l'accès à la centralité et aux TP, ces aménagements sont à coordonner avec la réalisation de la liaison MD en direction de la zone d'activités de la Papeterie (mesure 21.14) et de l'itinéraire alternatif de mobilité douce reliant les deux centralités villageoises.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération : Commune de Marly ; tpf</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La traversée de Marly Grand-Pré se situe sur une pénétrante d'agglomération supportant des charges de trafic élevées. Elle nécessite donc un traitement qualitatif de ses aménagements et services afin d'augmenter son attractivité et de lui donner le statut qu'elle mérite en tant que centralité d'agglomération. Cette mesure permet également d'améliorer de manière directe les conditions de progression des transports publics de l'axe fort TP de la "vie publique", à la base d'une offre attractive du réseau TP de l'agglomération.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 41.23	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	Coût : 4'137'000 CHF
---------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

L'aménagement de la route de Fribourg entre Marly Grand-Pré et Marly-Cité prévoit en particulier la mise en œuvre de mesures spécifiques aux transports publics et en particulier de l'axe fort de la "vie publique" (principe TP, figure 26). La réalisation d'un couloir bus bidirectionnel en voie centrale doit permettre la priorisation des transports publics, tant en direction du centre de l'agglomération que de Marly-Cité. Ce couloir est régulé par des feux placés à ses extrémités (écluses TP, nécessitant la réalisation d'un câblage entre les feux positionnés à chaque extrémité) et un espace d'attente pour les bus est aménagé en amont du couloir en direction de la gare de Fribourg. De plus un nouvel arrêt (arrêts sur chaussée) est réalisé à "Grande-Combe" afin d'offrir un nouveau point de desserte pour les quartiers voisins (aujourd'hui presque 800m sans arrêts entre Marly-Cité et Jonction).

Pour favoriser l'utilisation des transports publics, l'aménagement de rabattements de mobilité douce vers l'arrêt "Grande-Combe" est prévu. Enfin, le réaménagement et la valorisation des espaces publics de ce tronçon central de la commune de Marly doivent également servir de déclencheur pour une dynamique de renouvellement des tissus bâtis adjacents.

Le réaménagement de cette séquence de la traversée de Marly est à mettre en lien avec les projets de requalification des centralités d'agglomération de Marly Grand-Pré et Marly-Cité (41.28 et 41.30), et en particulier du réaménagement des arrêts "Marly Jonction", de la réalisation d'un itinéraire alternatif de mobilité douce reliant les deux centralités villageoises (réalisé ou en cours).

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération : Commune de Marly ; tpf

Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)

Priorité :

- A B C

Argument principal pour la priorisation : La traversée de Marly se situe sur une pénétrante d'agglomération avec des charges de trafic importantes (carte des points faibles, figure 3) et cette mesure constitue un élément essentiel du dispositif de priorisation de l'axe fort TP de la "vie publique". La requalification de ce tronçon central de la traversée de localité constitue une base nécessaire à la densification des tissus bâtis adjacents et la vitalisation de cet axe. De plus, afin de mieux relier le Nord et le Sud de la commune, cette route, aujourd'hui peu attractive (effet de césure, pas d'aménagement de qualité propice au développement de service de proximité, etc.) doit être adaptée aux conditions locales et transformée en rue de village.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.24	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	Coût : 4'209'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La requalification de la traversée de Marly-Cité et la valorisation de la centralité villageoise (centralité d'agglomération) nécessite une restructuration complète de l'espace-rue. L'espace de voirie, les deux carrefours giratoires ainsi que les parvis des stations-services et du centre commercial sont aujourd'hui très évasifs, peu attractifs et doivent être fondamentalement repris et repensés afin de permettre le renforcement et la qualification de cette centralité d'agglomération. Il s'agit principalement de créer des espaces publics attractifs et de qualité pour favoriser la création d'une centralité de "proximité" proposant des services à la population résidente, mais également d'améliorer les conditions de circulations pour les piétons et les cycles (attractivité et sécurité).</p> <p>En matière de transport, la redistribution des priorités (dans l'espace et dans le temps) en faveur des transports publics et des mobilités constitue l'élément central de la requalification de la centralité de Marly-Cité. Des mesures de priorisation des transports publics, mais également d'amélioration de l'attractivité de ces derniers (aménagement des espaces d'attentes, de leurs accès, etc.) sont à prendre. La traversée de Marly-Cité doit enfin permettre un premier effet de dosage de l'entrée des flux dans l'agglomération (flux en provenance de la route de la Gruyère et de la route des Préalpes).</p> <p>Le réaménagement de la traversée de Marly-Cité est à mettre en lien avec les mesures de priorisation des transports publics prises en direction du centre de l'agglomération (mesure 41.23), des différentes mesures de mobilité douce prises sur le réseau structurant communal et de l'itinéraire alternatif de mobilité douce reliant les deux centralités villageoises.</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération : Commune de Marly ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Marly</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Aujourd'hui, les aménagements du centre historique de Marly-Cité ne sont pas suffisamment attractifs pour permettre l'émergence d'une centralité d'agglomération. La valorisation des espaces-rues de Marly-Cité par la réalisation d'aménagements de qualité en faveur de la mobilité douce et des transports publics doit donc permettre le développement d'une vie de quartier articulée autour d'une centralité forte avec les services en lien avec son statut (services de proximité, commerces, équipements, etc.).</p> <p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

P5	Aménagement de l'axe structurant TP "urbain majeur", secteur Place Notre-Dame - Schönberg	
Mesure 41.2	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	Coût : 2'453'000 CHF
Mesure 41.3	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	Coût : 2'752'000 CHF
Mesure 41.4	Réaménagement de la centralité de Schönberg	Coût : 3'187'000 CHF
Mesure 41.5	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	Coût : 1'829'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal		Coût : 10'221'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>L'axe place de Notre Dame - Schönberg est celui emprunté par la ligne 2 "Les Dailles - Schönberg" du réseau tpf actuel. La ligne 2 circule à une fréquence de 7.5 minutes la journée. La ligne 6 dessert également ce tronçon avec une cadence au quart d'heure.</p> <p>Les aménagements existants spécifiques aux TP sont peu nombreux, avec uniquement un tronçon de voie bus sur une partie de la route de Berne, dans les sens descendant à l'approche du pont de Zähringen. Au niveau des carrefours, la situation est défavorable aux transports publics avec la présence de nombreux carrefours giratoires et non régulés, qui ne permettent pas la priorisation des transports publics. De plus, l'état de circulation du trafic individuel motorisé est en saturation à l'approche du pont de Zähringen et sur ce dernier (carte des points faibles, figure 3). Les bus ont ainsi aux heures de pointe des problèmes fréquents de progression.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet comprend donc deux types de mesures, celles liées à de la requalification de voirie (valorisation des espaces publics, amélioration des conditions de déplacements des mobilités douces, etc.) et celles liées aux aménagements dédiés aux TP. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour le secteur Cathédrale, une requalification avec valorisation de l'espace public et une meilleure intégration des TP et MD est prévue - Pour les transports publics, restructuration des arrêts notamment au Schönberg - Au carrefour de la route de Berne et de la route de Tavel au Schönberg, la mise en place d'une centralité par la requalification de l'espace publics et l'implantation de commerces de proximité est prévue - Un réaménagement de la route Saint Barthélémy, notamment la mise en place de mesures de modulation pour permettre son assainissement au bruit routier 		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2)</p> <p>Coordonner le développement urbain avec les transports publics</p> <p>Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur le réseau des axes forts TP en améliorant le confort pour l'utilisateur, la régularité du service et la qualité des aménagements</p> <p>Requalifier les espaces publics centraux afin de les valoriser et d'améliorer le cadre de vie des habitants et usagers</p> <p>Améliorer la qualité des services et équipements transports publics le long de ces axes</p> <p>Améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements en modes doux</p> <p>Effectuer un report modal vers les transports publics et les mobilités douces</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>31.1 "Projet du pont de la Poya" ; 40.1 "Aménagement du pont de Zähringen" ; 41.1 "Réaménagement de la place Notre-Dame"</p> <p>U-A02 "Axe urbain majeur"</p>		

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf

Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet

Données de base disponibles et études réalisées :

Rapport explicatif du plan directeur partiel et sectoriel de la Ville historique, quartiers du Bourg, de l'Auge et de la Neuveville (Michel Waeber, septembre 2010)

Etude de stationnement (Transitec, novembre 2010)

Plan directeur partiel et sectoriel de la Ville historique (Ville de Fribourg, septembre 2010)

Cadastre du bruit (actualisation 2011)


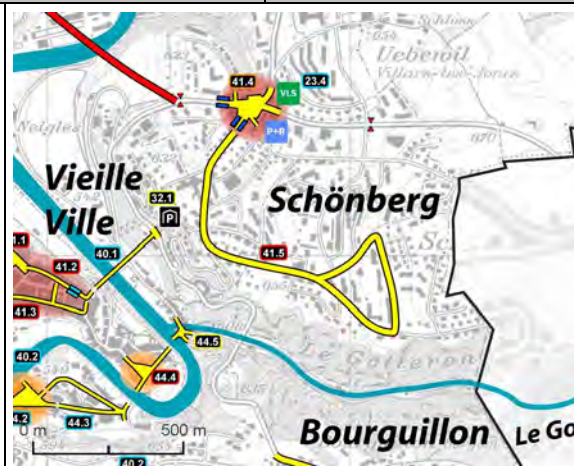
L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, octobre 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics

Investissement : 10'221'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : La mesure 41.4 est située sur une route cantonale, mais les aménagements prévus sont à caractère édilitaire. Le coût de toutes les mesures de ce paquet est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune.

Mesure 41.3	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	Coût : 2'752'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le secteur de la Cathédrale fait l'objet d'un projet important de requalification de l'espace public, en lien avec la fermeture au trafic individuel motorisé du pont de Zähringen, dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet du pont de la Poya (mesure 40.1). La mesure consiste en une deuxième phase de réaménagement qui concerne la Grand-Rue et ses réseaux perpendiculaires. Là aussi il s'agit d'instaurer une zone à régime spécial (zone 30 ou zone de rencontre) qui vient s'inscrire dans la continuité des réaménagements inscrits dans le Plan Directeur de la Ville de Fribourg (piétonisation entre la Gare, le quartier du Bourg et la place du Petit St-Jean) et le Plan directeur partiel et sectoriel de la Ville historique (Ville de Fribourg, septembre 2010).</p> <p>L'aménagement de la Grand-Rue, actuellement soumise à une forte pression du stationnement, doit permettre une importante requalification de l'espace public.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Les enjeux de mise en valeur du patrimoine historique et d'amélioration des aménagements et équipements qui résident sur le secteur de la Cathédrale, ne peuvent être envisagés qu'en deux phases. Cette mesure concerne la tranche B (tranche A, mesure 41.2).</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 41.5	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	Coût : 1'829'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le secteur St-Barthélémy - Joseph-Chaley est concerné par l'assainissement au bruit qui doit être effectué d'ici le 31 mars 2018. De plus, cet assainissement est accompagné d'un réaménagement de la chaussée avec des mesures de modulation du trafic liées à la mise en place d'un régime spécial (zone 30), qui va permettre la tranquillisation du secteur résidentiel et propose également une meilleure attractivité et sécurité pour les mobilités douces (notamment dans le sens montée).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Ce secteur est soumis à l'assainissement au bruit devant intervenir d'ici 2018.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

P6		Aménagement de l'axe structurant TP "urbain majeur", secteur Gare - Villars-sur Glâne	
Mesure 11.4	Aménagement d'un arrêt sur chaussée (direction gare) et priorisation par une écluse TP régulée par feux (direction Moncor), à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars	Coût :	70'000 CHF
Mesure 41.9	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	Coût :	1'840'000 CHF
Mesure 41.10	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	Coût :	1'135'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal		Coût :	3'045'000 CHF
Analyse de l'état actuel :			
<p>L'axe existant de la route de Villars, entre la gare de Fribourg et la commune de Villars-sur-Glâne, est celui emprunté par la ligne 2 "Les Dailles - Schoenberg" du réseau tpf, qui est la ligne la plus utilisée du réseau en nombre de voyageurs par an et qui fonctionne actuellement avec une fréquence de 7.5 minutes. La ligne 6 "Guintzet - Musy" emprunte également cet axe.</p> <p>Pour le tronçon de la ligne 2 circulant entre la gare de Fribourg et Villars-sur-Glâne, les aménagements existants spécifiques aux transports publics ne comportent pas de site propre, notamment en raison du gabarit contraint par l'urbanisation de cette route historique. Les quatre arrêts existants sont aménagés soit en encoche soit sur chaussée. Hormis le carrefour de Richemond, il n'y a pas de régulation par feux spécifique aux transports publics et permettant leur priorisation.</p> <p>Le passage sous-voies CFF entre la gare et le carrefour de Richemond présente des gabarits de trottoirs et une zone d'attente aux feux très restreints. Hors, ce passage est fortement utilisé par les piétons.</p>			
Description du paquet de mesures :			
<p>Ce paquet comprend principalement des mesures d'aménagements spécifiques pour les transports publics (priorisation des TP par des mesures aux arrêts et en d'approche de carrefour), ainsi que des mesures d'aménagements permettant une amélioration de la qualité des espaces publics et de l'accès mobilité douce aux arrêts de transports publics. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'arrêts sur chaussée par déplacements d'arrêts existants en encoche sur chaussée - Optimisation de la régulation par feux à l'arrêt Bethléem pour priorisation des TP - Requalification de l'avenue Beauregard et de l'espace des arrêts de bus de la place Vignettaz - Daler - Amélioration des conditions de déplacement des piétons entre les avenues de Beauregard et du Midi et la gare 			
Objectifs à atteindre et effets escomptés :			
<p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2)</p> <p>Coordonner le développement urbain avec les transports publics</p> <p>Développer des axes forts TP permettant la desserte des principaux sites stratégiques et centralités de l'agglomération et favorisant leur développement</p> <p>Améliorer la qualité des services et équipements le long de ces axes</p> <p>Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur ces axes forts TP en améliorant le confort pour l'usager (matériel roulant, etc.), la régularité du service (respect de l'horaire, fréquences, taux de couverture horaire, etc.) et la qualité des aménagements (abris bus, aménagements attenants, etc.)</p>			
Mesures corrélées et liens à la conception :			
<p>11.7 "Aménagement de couloirs bus sur l'avenue du Midi"</p> <p>U-A02 "Axe urbain majeur"</p>			

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base disponibles et études réalisées :

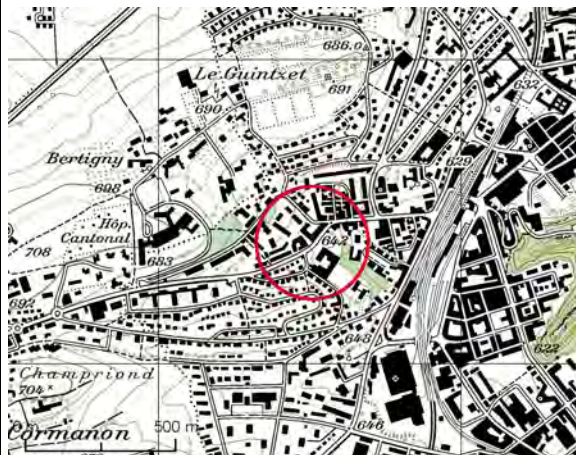
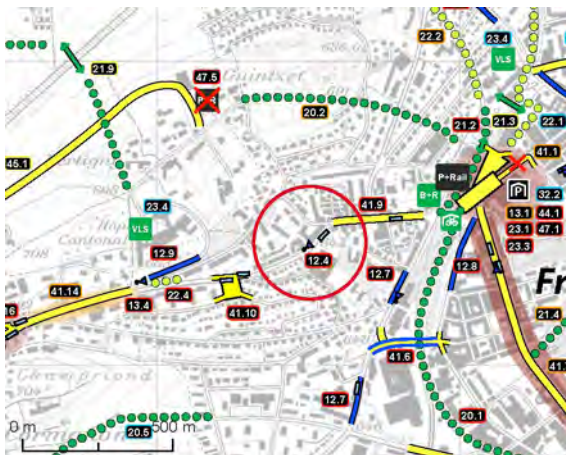
Cadastre du bruit (actualisation 2011)

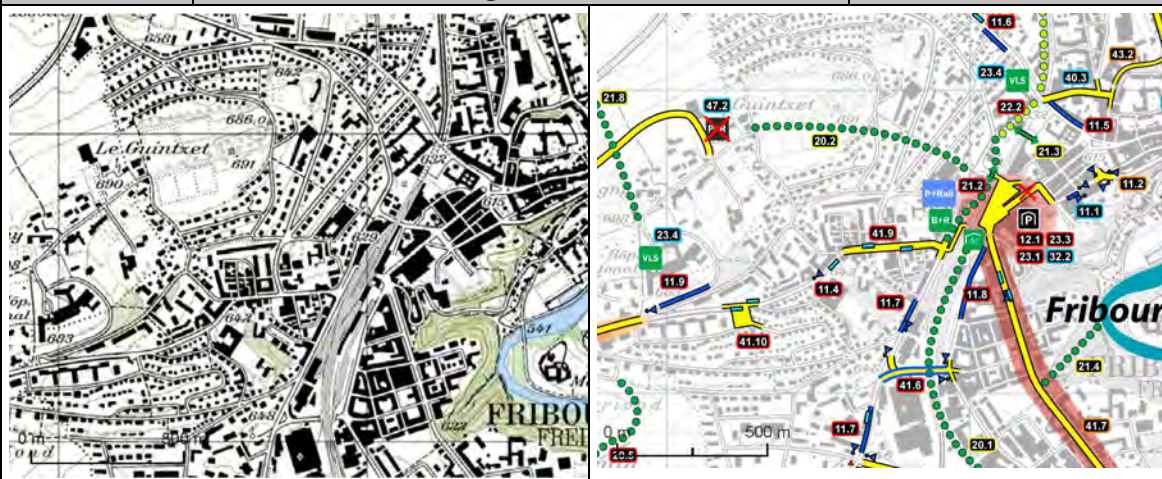
L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, octobre 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics

Investissement : 3'045'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Le coût est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune.

Mesure 11.4	Aménagement d'un arrêt sur chaussée (direction gare) et priorisation par une écluse TP régulée par feux (direction Moncor), à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars	Coût : 70'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans l'objectif de prioriser les transports publics (concept TP 2018 et 2030, ligne 2 et 6, figure 32 et 31), en particulier les bus de l'axe fort "urbain majeur" (principe TP, figure 26), sur cet axe soumis à des saturations du trafic fréquentes (cartes des points faibles, figure 3), la mesure consiste en l'aménagement d'une écluse TP par l'optimisation de régulation par feux en direction de Moncor et d'un arrêt sur chaussée (actuellement en encoche) en direction de la gare, nécessitant une reprise de la bordure du trottoir à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars. En direction de la gare, l'arrêt de Bethléem est le deuxième d'une série de trois arrêts sur chaussée (le dernier arrêt en encoche avant la gare est celui de Bertigny).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure intervient pour la priorisation d'un axe fort TP qui circule sur des tronçons fortement saturés par le trafic individuel motorisé.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 41.9	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	Coût : 1'840'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La requalification de l'avenue Beauregard implique une nouvelle distribution de l'espace rue (aménagement de la bande centrale à revoir en privilégiant les traversées piétonnes et les transports publics). La mesure prévoit également l'aménagement de mesures spécifiques aux transports publics, dans le sens montant, réaménager l'arrêt existant sur chaussée, et dans le sens descendant, aménager un arrêt sur chaussée. Les travaux seront coordonnés avec l'assainissement au bruit qui doit être garanti d'ici au 31 mars 2018.</p> <p>Au niveau du carrefour Beauregard - Midi - Louis d'Affry, des mesures sont prises pour prioriser les transports publics, ainsi que pour améliorer les conditions de traversée des mobilités douces. Dans le but d'améliorer l'accès à la gare de Fribourg et à l'interface TP urbain principal, des mesures sont également prises dans le prolongement du carrefour et dans le passage inférieur franchissant les voies ferrées (franchissement réservé au TP et MD, mais dont la place pour la mobilité douce est extrêmement réduite actuellement).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : L'avenue Beauregard est une voie structurante du réseau viaire de l'agglomération et supporte des charges de trafic conséquentes, nécessitant une amélioration des conditions de circulations des mobilités douces et des transports publics en particulier. Elle dessert également des secteurs denses et représente un secteur animé de la ville de Fribourg (activités, commerces, etc.). L'ensemble de ces éléments lui confère un statut qui justifie des services et aménagements de qualités. Enfin, ce secteur est soumis à l'assainissement au bruit devant intervenir d'ici 2018.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

P7	Aménagement de l'axe structurant TP "urbain majeur", secteur Villars-sur Glâne - Moncor	
Mesure 11.11	Aménagement de voies bus sur les routes de Villars et de Moncor, en approche et sortie du carrefour de Belle-Croix (2 directions)	Coût : 263'000 CHF
Mesure 41.13	Réaménagement de la route de Villars	Coût : 2'714'000 CHF
Mesure 41.15	Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert	Coût : 1'510'000 CHF
Mesure 41.16	Réaménagement des arrêts et traversées piétonnes, à l'arrêt Belle-Croix sur la route de Moncor	Coût : 27'000 CHF
Mesure 41.18	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	Coût : 20'000'000 CHF
Mesure 41.19	Réaménagement de la route de Moncor	Coût : 5'685'000 CHF
Financement : LFI nfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 30'199'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>L'axe existant de la route de Villars et de celle de Moncor, entre les communes de Fribourg et de Villars-sur-Glâne est celui emprunté par la ligne 2 "Les Dailles - Schoenberg" du réseau tpf. Il s'agit de la ligne la plus utilisée du réseau en nombre de voyageurs par an et elle fonctionne actuellement à une fréquence de 7.5 minutes.</p> <p>Pour le tronçon de la ligne 2 circulant entre la limite communale de Fribourg et les Dailles à Villars-sur-Glâne, les aménagements existants spécifiques aux transports publics sont peu nombreux avec en direction des Dailles, une voie bus sur le tronçon central et large de la route de Villars (section avec les nombreuses enseignes automobiles et stations services) et en direction de la gare de Fribourg, un couloir d'approche au double giratoire de Belle-Croix.</p> <p>Sur la pénétrante de l'agglomération, en direction de la gare de Fribourg entre le carrefour de Belle-Croix et la limite communale avec Fribourg, bien que des dysfonctionnements TP soient constatés (carte des points faibles, figure 3), il n'existe aucune mesure de priorisation du transport public.</p> <p>De plus, sur l'ensemble de l'axe les transports publics ne bénéficient pas de priorité aux carrefours puisque les giratoires sont légion, autant sur la route de Moncor que sur la route de Villars.</p> <p>Au niveau du double giratoire de Belle-Croix, secteur soumis aux plus importantes charges de trafic de l'agglomération en raison notamment de la proximité immédiate avec la jonction autoroutière Fribourg Sud/Centre (> 25'000 véh/j sur certaines branches), la situation est actuellement inacceptable. Ceci autant du point de vue de l'efficacité des transports publics, que de l'attractivité et la sécurité des déplacements en mobilités douces, ou de la fluidité et la gestion du trafic individuel motorisé.</p> <p>Finalement, l'ensemble de l'axe route de Moncor - route de Villars a aujourd'hui un caractère de pénétrante d'agglomération dominée par le trafic individuel motorisé, peu valorisant, comme en atteste les activités qui le bordent (enseignes de voiture, station essence, etc.). A long terme, donner à cet axe un caractère urbain constitue un des enjeux majeurs du projet d'agglomération (principe de l'"axe urbain majeur").</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet comprend des mesures d'aménagements de deux types : celles spécifiques aux transports publics (priorisation des TP par des mesures aux arrêts et aux carrefours), ainsi que celles permettant une amélioration de la qualité des espaces publics et des conditions de déplacement pour les mobilités douces, notamment l'accès aux arrêts de transports publics. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'arrêts sur chaussée par déplacements d'arrêts existants en encoche - Création de voies bus - Modification de la configuration actuelle des carrefours, notamment du double giratoire de Belle-Croix - Requalification des routes de Villars et de Moncor avec amélioration des circulations TP et MD <p>Ces mesures s'inscrivent dans la concrétisation de la vision à long terme de l'axe "urbain majeur", qui doit permettre de prolonger l'axe urbain existant au-delà des limites de la commune de Fribourg. Il s'agit de renforcer le caractère d'urbanité sur l'entièreté de l'axe composé de la route de Villars et de la route de</p>		

Moncor. Cette vision doit notamment servir à la meilleure intégration du site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix (zone d'activités et commerciale) dans la zone urbaine compacte de l'agglomération.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Développer les axes urbains structurants (OS2)

Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)

Coordonner le développement urbain avec les transports publics

Développer des axes forts TP permettant la desserte des principaux sites stratégiques et centralités de l'agglomération et favorisant leur développement

Améliorer la qualité des services et équipements le long de ces axes

Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur les axes forts TP en améliorant le confort pour l'usager (matériel roulant, etc.), la régularité du service (respect de l'horaire, fréquences, taux de couverture horaire, etc.) et la qualité des aménagements (abris bus, aménagements attenants, etc.)

Mesures corrélées et liens à la conception :

21.7 "Passerelle MD entre Villars-Vert et Moncor" ; 30.1 "Réaménagement de la jonction de Fribourg Sud/Centre"

U-A02 "Axe urbain majeur" ; U-A05 "Site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix"

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne ; tpf

Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet

Données de base disponibles et études réalisées :

L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, octobre 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics.

Mesure 41.18 : Etude de "Faisabilité technique de la variante place urbaine du carrefour de Belle-Croix" (mrs partner sa, octobre 2004)

Investissement : 30'199'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques :

Mesure 11.11 : 263'000 CHF, dont 7'000 à la charge du Canton (SPC) pour le marquage des voies bus sur le réseau cantonal (route de Moncor).

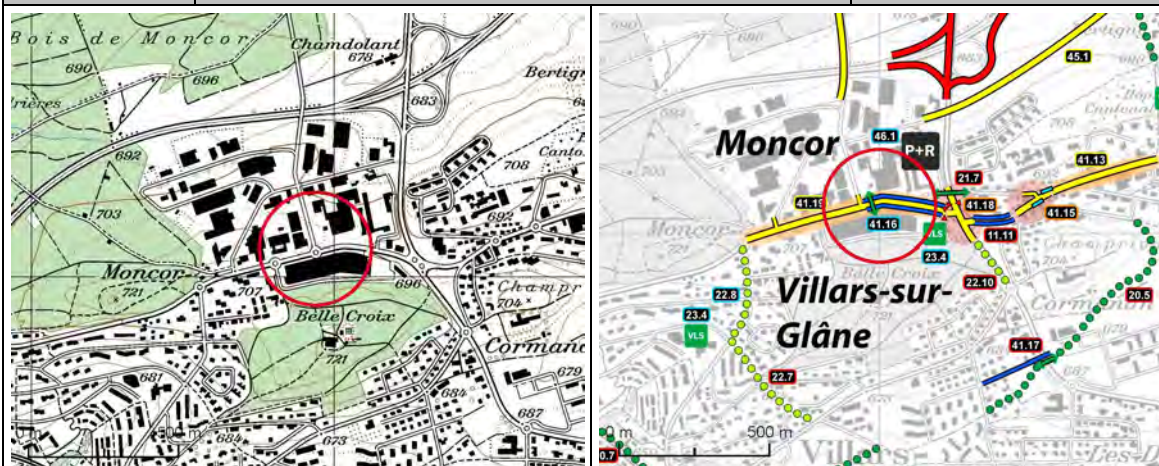
Mesures 41.13, 41.15 et 41.16 : Le coût est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune.

Mesure 41.18 : Le coût de 20'000'000.- est réparti entre la commune et le canton à raison de 50% chacun.

Mesure 41.19 : La répartition du coût total estimée à 5'685'000 CHF est de 40% pour le canton et 60% pour la commune.

Mesure 41.13	Réaménagement de la route de Villars	Coût : 2'714'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans la vision du concept urbanisation de l'axe "urbain majeur", l'objectif est de favoriser un renouvellement urbain sur le long terme, impliquant le réaménagement de l'axe accompagné de la modification du tissu urbain actuel ainsi que de la mutation des activités présentes en bordure.</p> <p>Le réaménagement de l'axe implique la priorisation des TP, en particulier en direction du centre (actuellement il n'y a qu'une voie bus en direction de Moncor, mais pas en direction de la gare de Fribourg), et des aménagements en faveur des mobilités douces.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La conversion du type d'affectations présentes nécessite une approche sur le long terme.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 41.16	Réaménagement des arrêts et traversées piétonnes, à l'arrêt Belle-Croix sur la route de Moncor	Coût : 27'000 CHF
---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------



Description de la mesure :

La situation actuelle de l'accès aux transports publics, en particulier de la traversée piétonne entre l'arrêt de bus situé sur le Nord de la chaussée et le centre commercial, est très dangereuse. Le gabarit de la berme centrale (~1m), située au milieu de 6 voies routières (TIM + TP) ne permet pas un arrêt sécurisé des piétons traversant, en particulier des personnes à mobilité réduite ou avec par exemple une poussette. Le passage inférieur existant plus à l'Est est très peu utilisé. La situation de son accès Nord ne donnant pas directement sur l'arrêt de bus en est la principale cause.

Cette mesure vise à la sécurisation et l'amélioration des conditions d'évolution des mobilités douces, particulièrement de la traversée piétonne, à très court terme. Il s'agit de réaliser un élargissement du terre plein central existant afin d'aménager des îlots piétons de dimension convenable et de permettre le franchissement aisé de l'axe routier. A long terme, la valorisation et l'amélioration générale des conditions de déplacement des mobilités douces dans ce secteur est prévu au travers d'un projet de requalification complète de l'axe de la route de Moncor (mesure 41.19).

Instances concernées :
Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne ; tpf

Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne

Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure non imputable au fonds)

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.18	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	Coût : 20'000'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le carrefour de Belle-Croix consiste actuellement en un double giratoire à caractère fortement routier qui assume entre autres l'accès vers la jonction autoroutière de Fribourg Sud/Centre (> 25'000 véh/j sur certaines branches). La configuration actuelle est consommatrice de sol et ne permet pas la gestion des flux autres que ceux du trafic individuel motorisé (franchissements par les mobilités douces très difficile et priorisation des transports publics quasi impossibles).</p> <p>Le réaménagement de cet espace (voir étude pour la révision du PAL de la commune de Villars-sur-Glâne de novembre 2004) doit permettre une forte valorisation de ce lieu, la réaffectation de l'espace à des constructions denses avec une fonction de centralité, le traitement qualitatif des aménagements liés aux mobilités douces ainsi qu'une meilleure gestion des flux de trafic individuel motorisé et de transports publics. Cet aménagement prévoit notamment la création d'un carrefour régulé par feux, permettant d'opérer un contrôle d'accès des flux TIM en entrée d'agglomération (concept d'exploitation TIM, figure 39) et une priorisation des transports publics (Concept TP 2030, lignes 2 et 7, figure 31).</p> <p>Cette mesure est à coordonner avec les mesures de priorisation des transports publics réalisées à court terme (mesure 11.11), ainsi qu'avec les mesures de réaménagement de la route de Villars (mesures 41.13 et 41.15).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Ce carrefour se situe sur l'axe fort TP "urbain majeur", pour lequel est une forte priorisation est nécessaire, et dans un secteur où un renouvellement urbain conséquent est planifié. De plus, il se situe également sur un axe structurant du réseau deux roues de l'agglomération et à un carrefour stratégique pour le contrôle des flux de TIM.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 41.19	Réaménagement de la route de Moncor	Coût : 5'685'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le réaménagement de la route de Moncor doit permettre une mutation à long terme de ce secteur, par la prolongation du boulevard urbain Villars - Belle-Croix - Moncor (mesure 41.13, 41.15 et 41.18) jusqu'au cœur du site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix.</p> <p>Cette mesure implique notamment la création d'aménagement en faveur des mobilités douces (larges trottoirs, traversées piétonnes à niveau, bande/pistes cyclables, amélioration de l'aménagement des arrêts TP, espaces publics, etc.) ainsi que l'amélioration des conditions de circulation des transports publics.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Ce tronçon fait l'objet d'un renouvellement urbain s'opérant en plusieurs phases, les phases les plus prioritaires concernant les tronçons de l'axe se situant en direction de la Ville de Fribourg (carrefour de Belle-Croix et route de Villars).</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

P8	Aménagement de l'axe structurant TP "de la dynamique future", secteur Gare - Chassotte	
Mesure 11.5	Aménagement d'une voie bus sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrefour giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez)	Coût : 5'000 CHF
Mesure 11.6	Aménagement d'un arrêt sur chaussée à l'arrêt "Miséricorde" (direction Givisiez/Torry) et d'une voie bus (direction gare) sur la route du Jura	Coût : 132'000 CHF
Mesure 41.11	Réaménagement de la route du Jura, entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte, y.c. rabattement MD sur la route du Jura	Coût : 3'926'000 CHF
Mesure 41.14	Réaménagement de la route Chassotte-Jura, franchissement de l'A12 et carrefour Jura-Broye	Coût : 1'114'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal		Coût : 5'177'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>L'axe existant de la route du Jura, entre la gare de Fribourg et la commune de Givisiez, est celui emprunté par la ligne 3 "Jura - Pérolles" du réseau tpf, qui fonctionne actuellement avec une fréquence de 15 minutes. Entre la gare de Fribourg et St-Thérèse circule également la ligne 5 "Torry - Villars-sur-Glâne" avec une fréquence de 7.5 minutes.</p> <p>Pour le tronçon de la ligne 3 compris entre la gare de Fribourg et le carrefour route du Jura - avenue Weck-Reynold, les aménagements existants spécifiques aux transports publics leur permettent une relativement bonne priorisation sur ce secteur fréquemment saturé par le trafic individuel motorisé (carte des points faible, figure 3), notamment au niveau de la séquence Uni Miséricorde - rue de l'Hôpital (plusieurs voie bus). Les arrêts existants sont aménagés soit en encoche soit sur voie bus.</p> <p>Entre le carrefour route du Jura - avenue Weck-Reynold et le terminus de la Chassotte, les bus de la ligne 3 empruntent l'axe route de la Broye - route Champ-des-Fontaines. Il n'y a pas de problème particulier à relever sur ce tronçon en matière de progression des transports publics (congestion sur l'axe principal TIM de la route du Jura, carte des points faible, figure 3).</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet comprend des mesures d'aménagements de deux types : celles spécifiques aux transports publics (priorisation des TP par l'insertion de voies bus et d'arrêts sur chaussée), ainsi que celles permettant une amélioration de la qualité des espaces publics et des conditions de déplacement pour les mobilités douces, notamment l'accès aux arrêts de transports publics. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'arrêts sur chaussée par déplacements d'arrêts existants en encoche - Création de voies bus - Requalification de la route du Jura et de la Chassotte avec amélioration des circulations et rabattement MD <p>Ces mesures s'inscrivent dans la concrétisation de la vision à moyen-long terme de l'axe de la "dynamique future", qui doit permettre de revaloriser l'axe urbain historique de la route du Jura. Cette opération s'articule autour du déplacement de l'axe fort TP au cœur de l'urbanisation existante et future.</p>		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2) Coordonner le développement urbain avec les transports publics Développer des axes forts TP permettant la desserte des principaux sites stratégiques et centralités de l'agglomération et favorisant leur développement Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur ces axes forts TP en améliorant le confort pour l'utilisateur (matériel roulant, etc.), la régularité du service (respect de l'horaire, fréquences, taux de couverture horaire, etc.) et la qualité des aménagements (abris bus, aménagements attenants, etc.)</p>		

Mesures corrélées et liens à la conception :

20.9 et 30.6 "Couverture de l'autoroute A12 et liaison MD" ; 40.4 "Mesure d'accompagnement au projet du pont de la Poya, secteur Ste-Thérèse et Ste-Agnès" ; 43.4 "Réaménagement de la route Ste-Agnès"
U-A03 "Axe de la dynamique future"

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez ; tpf

Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet

Données de base disponibles et études réalisées :

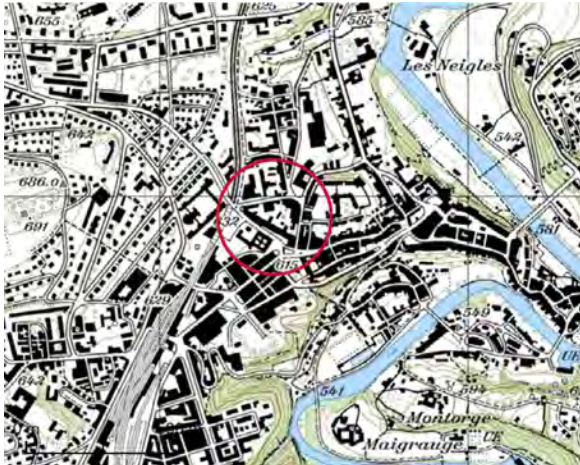

L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, octobre 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics

Mesure 11.5 : Etude d'opportunité de la Ville de Fribourg

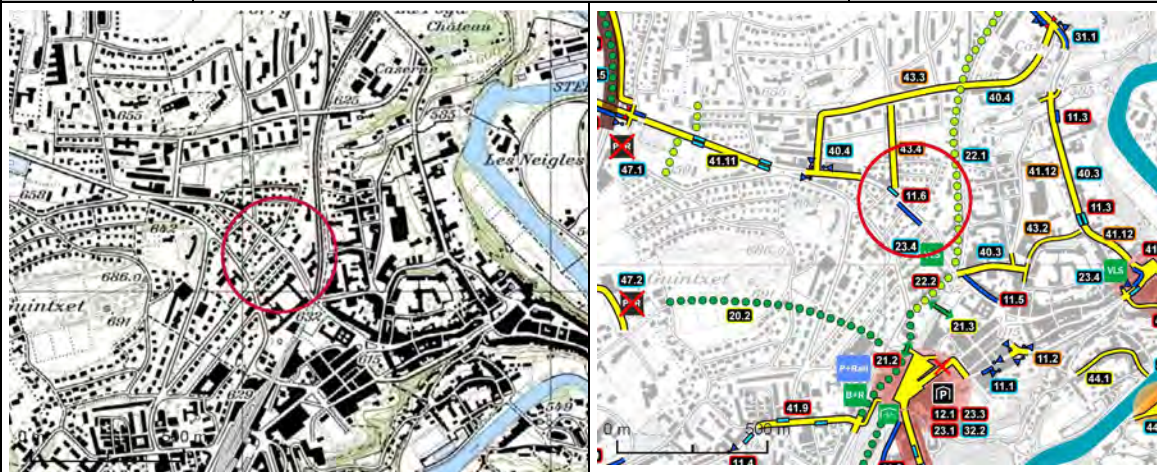
Investissement : 5'177'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Le coût de toutes les mesures de ce paquet est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement des communes

Mesure 11.5	Aménagement d'une voie bus sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrefour giratoire de Joseph-Piller (direction Givisiez)	Coût : 5'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>En direction de la gare de Fribourg sur la rue de l'Hôpital, les bus bénéficient déjà actuellement d'une voie bus. En direction de Givisiez, la progression des bus est parfois ralentie par les congestions actuelles (carte des points faibles, figure 3).</p> <p>Dans le but d'améliorer l'efficacité et l'attractivité des lignes de bus (concept TP 2030 et variantes TP 2030, figure 31 et tableau 19), en particulier de l'axe fort TP de la "dynamique future" (principe TP, figure 26), la mesure prévoit l'insertion d'une voie bus, en approche du giratoire de Joseph-Piller (direction de Givisiez), par la suppression du stationnement longitudinal existant.</p> <p>A noter que la suppression des places de parc permettant la mise en place du couloir bus à la rue de l'Hôpital a déjà fait l'objet d'une procédure et est directement lié à la mesure 32.2.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure intervient pour la priorisation des transports publics, notamment de l'axe fort TP de la "dynamique future", qui circulent sur des tronçons fortement saturés par le trafic individuel motorisé.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 11.6	Aménagement d'un arrêt sur chaussée à l'arrêt "Miséricorde" (direction Givisiez/Torry) et d'une voie bus (direction gare) sur la route du Jura	Coût : 132'000 CHF
--------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------



Description de la mesure :

Dans le but d'améliorer l'efficacité et l'attractivité des lignes de bus (concept TP 2030 et variantes TP 2030, figure 31 et tableau 19), en particulier de l'axe fort TP de la "dynamique future" (principe TP, figure 26), divers aménagements en faveur des transports publics sont prévus au niveau de la route du Jura et de l'arrêt Miséricorde.

En direction de la gare, dans le but d'améliorer l'accès à la voie bus existante en aval, la mesure préconise l'insertion d'une voie bus sur la route du Jura, sur la séquence comprise entre le chemin des Pommiers et l'avenue Jean de Montenach. Cette mesure se réalise par la suppression du stationnement longitudinal, la reprise de la bordure. La circulation des cycles s'effectuera dans la nouvelle voie bus.

Elle comprend également l'aménagement d'un arrêt sur chaussée à l'arrêt "Miséricorde" en direction de Givisiez, par le déplacement de l'arrêt existant en encoche.

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf

Instance responsable : Ville de Fribourg

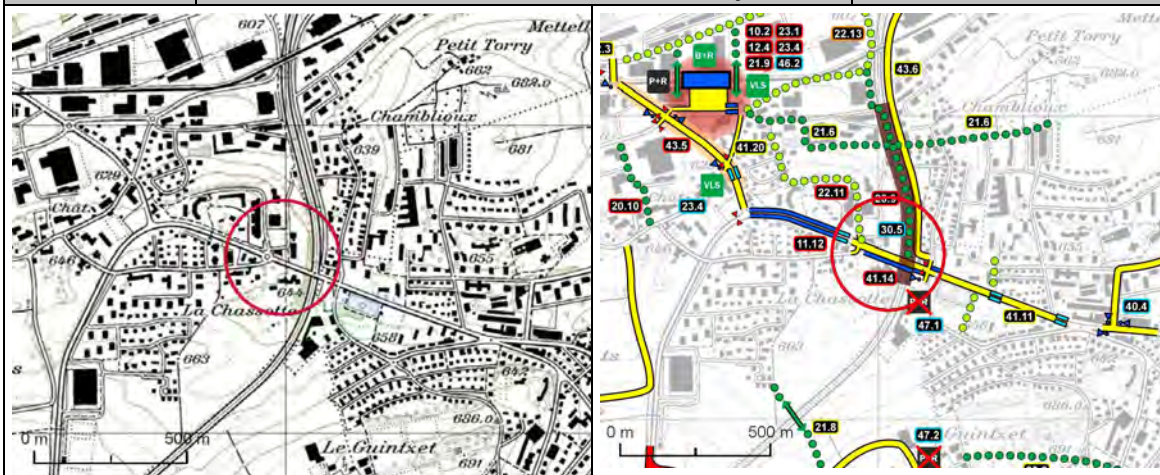
Priorité :

- A B C

Argument principal pour la priorisation : Cette mesure intervient pour la priorisation des transports publics, notamment de l'axe fort TP de la "dynamique future", qui circulent sur des tronçons fortement saturés par le trafic individuel motorisé.

Mesure 41.11	Réaménagement de la route du Jura, entre le giratoire de Vuille et le carrefour de la Chassotte	Coût : 3'926'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le but d'améliorer l'efficacité et l'attractivité des lignes de bus (concept TP 2030, ligne 3 et 8, figure 31) et d'opérer un renouvellement urbain orienté sur l'axe fort TP de la "dynamique future" (principe TP, figure 26), il est prévu à long terme de replacer les TP au cœur des quartiers (en lien avec le développement urbain prévu autour de cet axe, carte urbanisation) sur l'axe structurant qu'est la route du Jura.</p> <p>Cet aménagement doit principalement permettre de rendre le parcours de l'axe fort TP de la "dynamique future" plus direct, de replacer l'offre transport public sur l'axe structurant (principe qui vise à éviter de laisser la priorité au TIM sur l'axe historique et reporter comme actuellement les TP sur un axe alternatif).</p> <p>La mesure comprend l'aménagement d'arrêts sur chaussée (dans les deux sens) au niveau des carrefours avec la route des Bonnes Fontaines et le chemin de Bonlieu, l'aménagement d'un arrêt en encoche en direction de Givisiez aux abords du franchissement de l'autoroute, la sécurisation des traversées piétonnes et des aménagements spécifiques aux modes doux afin de permettre leur rabattement vers le parc et les urbanisations.</p> <p>Le déplacement de la ligne de bus sur cet axe pose la question de l'électrification la ligne de bus (opportunité reste à vérifier, en fonction notamment de l'évolution général du réseau électrifié dans l'agglomération de Fribourg). Toutefois, cette solution est fortement recommandée dans le but de satisfaire à la vision développée dans le projet d'agglomération, tant au niveau urbanistique qu'au niveau de la mobilité (TP sur les axes historiques, avec priorité sur les TIM).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 41.14	Réaménagement de la route Chassotte-Jura, franchissement de l'A12 et carrefour Jura-Broye	Coût : 1'114'000 CHF
---------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

Avec la concrétisation de l'axe fort TP de la "dynamique future" (principe TP, figure 26), notamment dans une première étape le prolongement de la ligne 3 jusqu'à la halte de Givisiez (concept TP 2018, figure 32), de nouvelles mesures d'aménagement visant à prioriser les transports publics sont nécessaires sur l'axe Chassotte-Jura, et en particulier au carrefour Jura - Broye (carte des points faibles, figure 3).

La mesure consiste en un réaménagement partiel du carrefour Jura - Broye (voie bus et priorisation TP), de l'éventuel réalisation d'un carrefour régulé par feux au niveau de la Chassotte (priorisation des TP, étude d'opportunité à réaliser), ainsi que de l'aménagement d'une voie bus en direction de la gare de Fribourg depuis l'arrêt du terminus actuel de la ligne 3 jusqu'au carrefour Jura - Broye. Cette dernière voie bus est aménagée sur toute la longueur du pont en franchissement de l'autoroute A12 (le gabarit actuel de circulation est important).

Au niveau du carrefour Jura - Broye, la priorisation des transports publics pour la descente de la route du Jura est obtenue par la réalisation d'une voie bus (cf. ci-dessus), mais également par la mise en place d'une écluse TP permettant de positionner les bus devant le TIM sur la continuité de l'axe (arrêts sur chaussée avals, mesure 41.11). Cette mesure de régulation du carrefour à feux doit enfin permettre la mise en place d'un contrôle d'accès TIM en direction du centre de l'agglomération (concept d'exploitation TIM, figure 39).

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez ; tpf

Instance responsable : Ville de Fribourg

Priorité :

A B C

Argument principal pour la priorisation : Cette mesure intervient pour la priorisation des transports publics, notamment de l'axe fort TP de la "dynamique future", qui circulent sur des tronçons fortement saturés par le trafic individuel motorisé.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

P9	Aménagement de l'axe structurant TP "de la dynamique future", secteur Chassotte - Givisiez	
Mesure 11.12	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	Coût : 2'035'000 CHF
Mesure 11.14	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	Coût : 2'400'000 CHF
Mesure 11.15	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Givisiez halte et Givisiez zone d'activités	Coût : 2'900'000 CHF
Mesure 41.20	Réaménagement de la route de la Verna, y.c. restructuration de l'émergence du passage inférieur piéton	Coût : 1'557'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal		Coût : 8'892'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>L'axe existant de la route du Jura, entre la gare de Fribourg et la commune de Givisiez, est celui emprunté par la ligne 3 "Jura - Pérolles" du réseau tpf, qui fonctionne actuellement à une fréquence de 15 minutes. Toutefois cette ligne effectuée actuellement sont terminus à la Chassotte.</p> <p>Pour le tronçon entre la Chassotte et Givisiez, il n'existe actuellement pas d'aménagements spécifiques aux transports publics. Ce tronçon connaît des saturations de trafic fréquentes, notamment au niveau du franchissement de l'autoroute ainsi que des dysfonctionnements TP occasionnels sur la route de la Chassotte (carte des points faibles, figure 3).</p> <p>Les arrêts existants sont desservis uniquement par les transports publics régionaux et sont aménagés en encoche.</p> <p>La ligne 3 circule sur l'intégralité de son parcours régulier en traction électrique. La ligne de traction électrique de la ligne 3 s'arrête actuellement à Mont-Carmel (terminus Jura). La traction électrique permet d'éviter au maximum les nuisances sonores des bus pour les riverains. De plus, ils ne consomment pas d'énergie fossile et sont donc favorables d'un point de vue écologique.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet comprend essentiellement des mesures d'aménagements spécifiques aux transports publics (priorisation des TP par l'insertion de voies bus et d'arrêts sur chaussée), ainsi que des améliorations locales pour la mobilité douce en lien avec les aménagements réalisés pour les transports publics. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'arrêts sur chaussée par déplacements d'arrêts existants en encoche - Création de voies bus - Requalification de la route de la Verna pour le passage des transports publics, avec amélioration des circulations MD - Electrification de la ligne 3 lors du prolongement en direction de Givisiez 		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2)</p> <p>Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Coordonner le développement urbain avec les transports publics</p> <p>Répondre au développement du pôle stratégique de la gare de Givisiez et de l'arrivée du RER, par un axe TP fort qui permet des liaisons efficaces entre la gare de Fribourg et celle-ci, ainsi qu'avec la zone d'activité de Givisiez</p> <p>Développer des axes forts TP permettant la desserte des principaux sites stratégiques et centralités de l'agglomération et favorisant leur développement</p>		

Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur ces axes forts TP en améliorant le confort pour l'utilisateur (matériel roulant, etc.), la régularité du service (respect de l'horaire, fréquences, taux de couverture horaire, etc.) et la qualité des aménagements (abris bus, aménagements attenants, etc.)

Augmenter l'attractivité et l'image des transports publics, en améliorant le confort pour les riverains (pollution sonore et pollution de l'air) et pour les usagers.

Mesures corrélées et liens à la conception :

10.2, 12.4 et 21.1 "Halte et interface de Givisiez" ; 11.12 "Aménagements de voies bus sur la route de la Chassotte" ; 41.18 "Réaménagement Chassotte – Jura, en franchissement de l'autoroute A12" ; 43.5 "Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC)"

U-A03 "Axe de la dynamique future" ; U-A06 "Site stratégique d'agglomération de Givisiez"

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Givisiez ; tpf

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base disponibles et études réalisées :

L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, octobre 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics

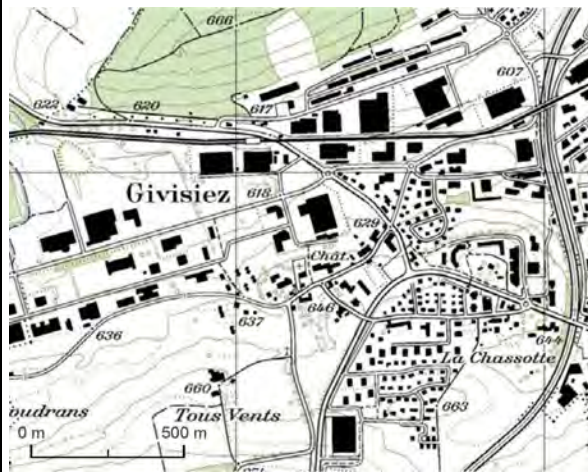
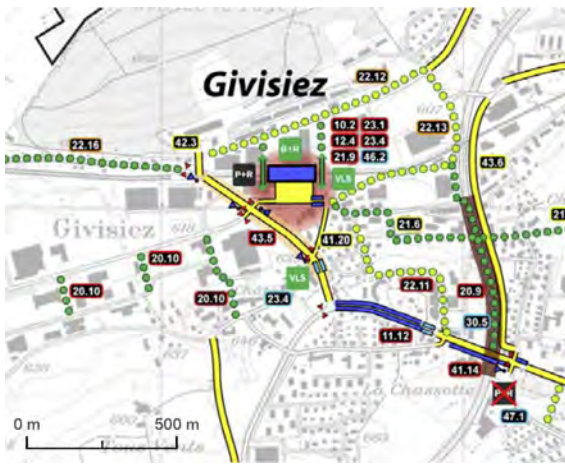
Investissement : 8'892'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques :

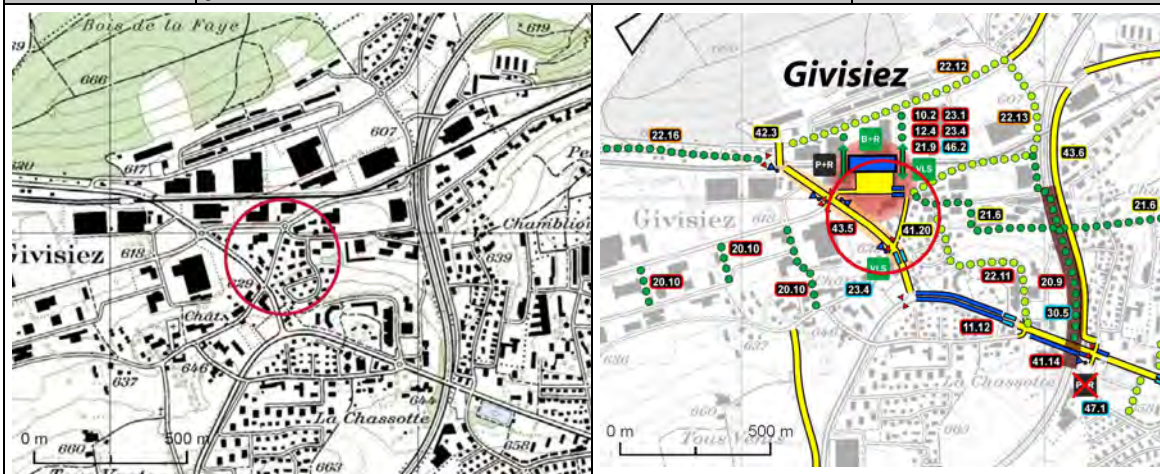
Mesures 11.12 et 41.20 : Le coût est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune.

Mesure 11.12	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	Coût : 2'035'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le but d'offrir une liaison TP efficace et attractive entre Givisiez et la gare de Fribourg par le prolongement de la ligne 3 (concept TP 2018 et 2030, figure 32 et 31), divers aménagements en faveur des transports publics sont nécessaires au niveau de la route du Jura, fortement sujette à des phénomènes de congestion (carte des points faibles, figure 3). Cette mesure vise en particulier l'axe fort TP de la "dynamique future" (principe TP, figure 26), mais également diverses lignes suburbaines et régionales.</p> <p>La mesure préconise l'aménagement de voies bus bidirectionnelles sur la route de la Chassotte, dans le tronçon en déblais. En direction de Givisiez, l'actuelle voie bus doit être prolongée à ses deux extrémités de manière à assurer un site propre entre les deux carrefours de la semi-autoroute et de la Chassotte. L'aménagement d'une voie bus en direction de la gare de Fribourg nécessite un élargissement de la voirie par un agrandissement du gabarit de la chaussée dans les talus existants par excavation et construction de murs de soutènement (élargissement à effectuer du côté opposé aux fondations de la passerelle). De nouveau, la voie bus à réaliser doit permettre aux bus d'atteindre en site propre le carrefour à l'extrémité de la route (Chassotte).</p> <p>Enfin, la mesure comprend également la réalisation de nouveaux arrêts sur chaussée (double sens) avant le carrefour giratoire de la Chassotte.</p> <p>En matière de mobilité douce, à la sortie du giratoire de la semi-autoroute en direction de la Chassotte, la mesure prévoit également une amélioration de l'accès à la future voie bus par une correction des bordures (correction de l'impossibilité actuelle pour les cycles d'accéder à la voie bus existante).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Givisiez ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure intervient pour la priorisation et l'optimisation du fonctionnement de l'axe fort TP de la "dynamique future" qui circule sur des tronçons sollicités par le trafic individuel motorisé.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 11.14	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	Coût : 2'400'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>L'objectif est de maintenir la traction électrique sur les lignes déjà entièrement électrifiées, à savoir les lignes 2 et 3. En réponse au développement du secteur de Givisiez, la ligne 3 sera prolongée (concept TP 2018, figure 32) jusqu'à la gare de Givisiez. Cette mesure sera corrélée avec l'ouverture de la nouvelle gare de Givisiez, afin de créer une véritable interface de transport au droit de cette halte ferroviaire. Pour pouvoir continuer à exploiter la ligne 3 avec des trolleybus, la ligne de contact, sera également prolongée dans cette direction. A l'horizon 2018, une prolongation de la ligne de contact depuis l'arrêt Mont-Carmel jusqu'à la nouvelle halte de Givisiez sera nécessaire, soit sur une distance d'environ 1300 mètres. Une sous-station électrique de traction devra également être installée à Givisiez. Ces mesures permettront d'assurer la desserte de la ligne 3 avec des bus peu bruyants et peu polluants.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Maintenir la traction électrique sur les lignes déjà entièrement électrifiées.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 11.15	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Givisiez halte et Givisiez zone d'activités	Coût : 2'900'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>L'objectif est de maintenir la traction électrique sur les lignes déjà entièrement électrifiées. A long terme, le développement de la zone d'activités de Givisiez entraînera probablement une forte demande dans le secteur de la route Jo Siffert. Dans cette optique, une prolongation de l'axe fort de la "dynamique future", et donc de la ligne 3, paraît la plus vraisemblable (concept TP 2030, figure 31).</p> <p>Pour rendre cette extension possible, les infrastructures de traction électrique de la ligne 3 devront être prolongées sur la route Jo Siffert, afin de pouvoir continuer à exploiter cette ligne avec des trolleybus.</p> <p>Cependant, la traction électrique telle que nous la connaissons aujourd'hui risque d'évoluer à long terme. D'autres technologies, actuellement encore en phase d'essais, comme les super condensateurs pourraient, à ce terme là, être une option plus avantageuse pour rouler à l'électrique. Des telles prolongations de réseau électrifié ne seront plus forcément intégralement réalisées à l'aide de lignes de contact continues.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Communes de Givisiez et de Corminboeuf; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Communes de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 41.20	Réaménagement de la route de la Verna, y.c. restructuration de l'émergence du passage inférieur piéton	Coût : 1'557'000 CHF
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

Dans le but d'offrir une liaison TP efficace et attractive entre Givisiez et la gare de Fribourg par le prolongement de la ligne 3 (concept TP 2018 et 2030, figure 32 et 31), divers aménagements en faveur des transports publics sont nécessaires au niveau du centre de Givisiez, notamment afin de proposer un itinéraire direct en direction de la gare. L'objectif est également d'éviter l'axe de la route cantonale fortement sujet à la congestion (carte des points faibles, figure 3).

A court terme (avant 2018), dès la mise en service de la halte de Givisiez, la connexion de la ligne 3 s'effectuera par la route cantonale de Belfaux et la route des Taconnets (par l'Ouest), avec un rebroussement à l'interface TP de la halte (mesure 12.4). Toutefois, à moyen terme avec le prolongement de la ligne 3, axe fort de la "dynamique future", vers la zone d'activités de Givisiez une nouvelle variante de desserte de la halte de Givisiez doit être étudiée (inattraktivité d'une desserte avec rebroussement de la halte de Givisiez).

Pour assurer une desserte de la halte de Givisiez, la mesure propose un réaménagement de la route de la Verna afin qu'elle soit circulaire par les transports publics (une autre variante, non recommandée serait d'offrir uniquement un arrêt au niveau de la route de Belfaux, carrefour Belfaux – Taconnets). La route serait également circulaire par les riverains et les mobilités douces, notamment pour un accès privilégié à la halte de Givisiez, mais par contre pas ouverte au TIM. Cela implique l'aménagement d'une nouvelle traversée piétonne à niveau et le démantèlement de l'actuel passage inférieur (solution recommandée, voir également mesure 43.5 "Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC)") ou une prolongation de quelques mètres du passage piéton inférieur (déplacement de l'émergence, coût compris dans le coût de la mesure). Le réaménagement de cette route s'inscrit enfin dans une mutation à long terme du tissu urbain existant (renouvellement et densification dans le cadre du site stratégique d'agglomération de Givisiez).

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Givisiez ; tpf

Instance responsable : Commune de Givisiez

Priorité :

A B C

Argument principal pour la priorisation : Cette mesure intervient pour la priorisation et l'optimisation du fonctionnement de l'axe fort TP de la "dynamique future" qui circule sur des tronçons sollicités par le trafic individuel motorisé.

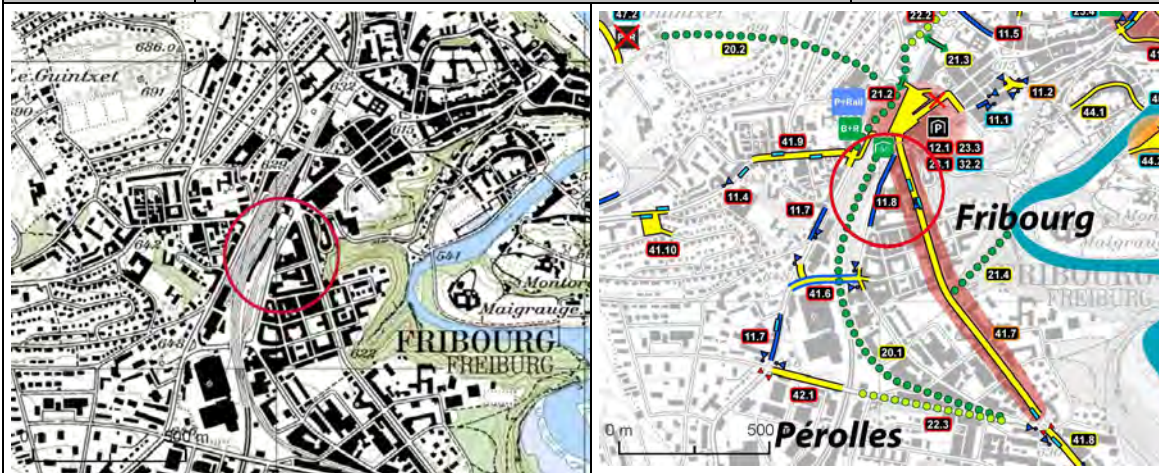
Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)

P10	Aménagement de l'axe principal TP de Villars sur-Glâne, secteur Gare - halte de Villars-sur-Glâne	
Mesure 11.7	Aménagement de voies bus, avec priorisation pour les TP, le long de l'avenue du Midi	Coût : 299'000 CHF
Mesure 11.8	Aménagement d'une voie bus en contresens sur la route des Arsenaux (direction gare)	Coût : 311'000 CHF
Mesure 41.6	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	Coût : 3'146'000 CHF
Mesure 41.17	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	Coût : 4'276'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal		Coût : 8'032'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>L'axe TP actuel de desserte principale du Sud de la commune de Villars-sur-Glâne est celui de la ligne 5 "Villars - Torry" du réseau tpf. Cette ligne fonctionne actuellement à une fréquence de 7.5 minutes.</p> <p>Pour le tronçon de la ligne 5 circulant entre la gare de Fribourg et Villars-sur-Glâne, les aménagements existants spécifiques aux transports publics sont peu nombreux avec des arrêts sur chaussée et en encoche. La principale difficulté du parcours pour l'évolution des TP se situe entre la gare de Fribourg et le carrefour Midi - Fonderie - Beaumont, sur l'avenue du Midi, sur laquelle les bus sont totalement bloqués aux heures de pointe et ce pour les deux sens de circulation, n'ayant pas de système de priorisation à disposition (carte des points faibles, figure 3).</p> <p>Par ailleurs, le passage sous-voies CFF du Cardinal est très orienté trafic individuel motorisé et présente des trottoirs de gabarit minimal. Il en résulte une situation d'insécurité et d'inconfort aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet comprend des mesures de deux types, celles liées aux aménagements dédiés aux transports publics et celles liées à de la requalification/création de franchissement en faveur des TP et MD. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de sites propres TP (voies et couloirs bus) - Régulation par feux pour la priorisation des TP - Requalifications du passage sous voies du Cardinal, avec des aménagements en faveur des mobilités douces et des TP - Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon <p>Entre la gare de Fribourg et le carrefour Midi - Fonderie - Beaumont, étant donné le contexte particulièrement difficile pour les transports publics, trois variantes d'itinéraire étudiées restent ouvertes, moyennant des aménagements de priorisation TP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conserver les deux sens de circulation des TP sur l'avenue du Midi - Mettre les deux sens de circulation TP sur la route des Arsenaux, par le passage du Cardinal - Mettre les TP sur l'avenue du Midi pour la direction Villars-sur-Glâne et sur la route des Arsenaux pour la direction gare <p>Ces trois variantes comprennent des contraintes liées à la fermeture au trafic individuel motorisé de l'avenue de la Gare (mesure 12.1), qui implique un report de trafic, tant sur l'avenue du Midi que sur la route des Arsenaux. Quelle que soit la variante retenue pour l'itinéraire TP, il existe donc un gros enjeu de priorisation TP, en particulier au carrefour entre l'avenue du Midi et le passage du Cardinal.</p> <p>La variante avec les deux sens de circulation TP par le passage du Cardinal et la route des Arsenaux permet de mieux respecter la hiérarchie du réseau routier définie (avenue du Midi appartient au réseau structurant urbain, alors que la route des Arsenaux appartient au réseau de desserte urbaine). La condition d'application de cette variante est d'impérativement assurer la priorisation des bus au carrefour entre l'avenue du Midi et le passage du Cardinal et ce avec une régulation par feux accompagnée de systèmes de détection des TP.</p>		

<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Développer les axes urbains structurants (OS2)</p> <p>Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Coordonner le développement urbain avec les transports publics</p> <p>Améliorer la qualité des services et équipements le long de ces axes</p> <p>Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier sur le réseau des axes forts TP en améliorant le confort pour l'utilisateur, la régularité du service et la qualité des aménagements</p> <p>Renforcer et sécuriser la circulation des mobilités douces sur le réseau routier structurant et de desserte de l'agglomération</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>12.1 "Aménagement de la place et de l'avenue de la Gare" ; 20.1 "Voie verte MD des anciennes voies tpf" ; 42.1 "Aménagement TP et MD de la route de la Fonderie"</p> <p>Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm V8 et V10 (lié à 41.17)</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p>
<p>Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, octobre 2011) donne les premiers principes pour les mesures d'aménagements en faveur des transports publics</p> <p>Avant projet "Intégration d'une voie de bus à l'avenue du Midi" (Ville de Fribourg, novembre 2011)</p> <p>Dossier de consultation du Plan directeur des Grands Places (Ville de Fribourg, novembre 2003)</p> <p>Etude de circulation du plateau de Pérolles (Transitec, en cours)</p> <p>Mesure 41.17 : PAD Cormanon-Est, structure espaces non bâtis, documents d'appui (Descombes Architectes, 2001)</p>
<p>Investissement : 8'032'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques : Le coût est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement des communes.</p>

Mesure 11.7	Aménagement de voies bus, avec priorisation pour les TP, le long de l'avenue du Midi	Coût : 299'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p>		
<p>Dans le but d'améliorer l'efficacité et l'attractivité de la ligne de bus urbaine principale 5 (concept TP 2030, figure 31), divers aménagements en faveur des transports publics sont prévus au niveau de l'avenue du Midi et de ces carrefours (carte des points faibles, figure 3).</p>		
<p>La mesure préconise l'aménagement de voies bus en direction de Villars-sur-Glâne, avec priorisation pour les TP, le long de l'avenue du Midi et au carrefour Midi - Fonderie - Beaumont (régulation du carrefour Midi - Cardinal, voir mesure 41.6). Ces mesures nécessitent d'une part la suppression de certains stationnements longitudinaux, mais également des emprises supplémentaires. Dans le PAD (plan d'aménagement de détail) Boxal, des emprises nécessaires à la création de voies bus sont déjà inscrites.</p>		
<p>L'aménagement consiste en une voie bus entre le carrefour Midi - Beauregard et Midi - Vignettaz, ainsi qu'un couloir d'approche pour le carrefour Midi - Fonderie - Beaumont.</p>		
<p>Dans le cas où la variante d'itinéraire retenue pour le passage des TP ne serait pas par l'avenue du Midi, mais la route des Arsenaux, la partie Nord de la mesure serait transformée (pour la partie entre la gare de Fribourg et le passage du Cardinal) afin d'utiliser les emprises réservées pour des aménagements de mobilités douces (piste ou bande cyclable et élargissement du trottoir).</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p>		
<p><input checked="checked" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>		
<p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure intervient pour la priorisation des transports publics, notamment la ligne urbaine principale Gare - Villars-sur-Glâne, qui circulent sur des tronçons fortement saturés par le trafic individuel motorisé.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 11.8	Aménagement d'une voie bus en contresens sur la route des Arsenaux (direction gare)	Coût : 311'000 CHF
--------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------



Description de la mesure :

Dans le but d'améliorer l'efficacité et l'attractivité de la ligne de bus urbaine principale 5 (concept TP 2030, figure 31), des variantes consistent à faire transiter les bus par la route des Arsenaux. Pour réaliser l'une ou l'autre de ces deux variantes (uniquement dans le sens de la gare de Fribourg ou dans les deux sens), la réalisation d'une mesure est nécessaire. Elle consiste en la suppression du stationnement sur la route des Arsenaux en direction de la gare afin d'aménager une voie bus en contresens et permettre l'accès à la gare pour les TP.

A noter que la mise à double sens de la rue des Arsenaux est déjà inscrite au Plan directeur des Grands Places, de même que la suppression des places de stationnement nécessaire à la création d'une voie bus à contresens.

Instances concernées :
Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf

Instance responsable : Ville de Fribourg

Priorité :

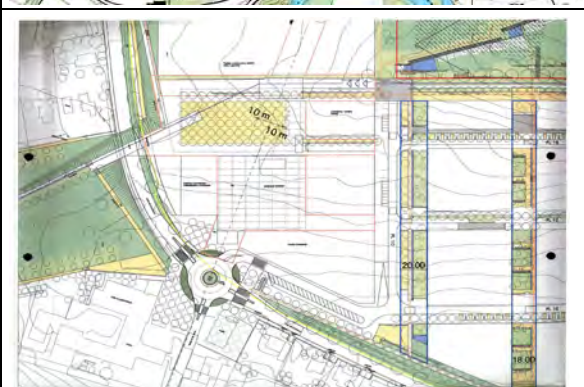
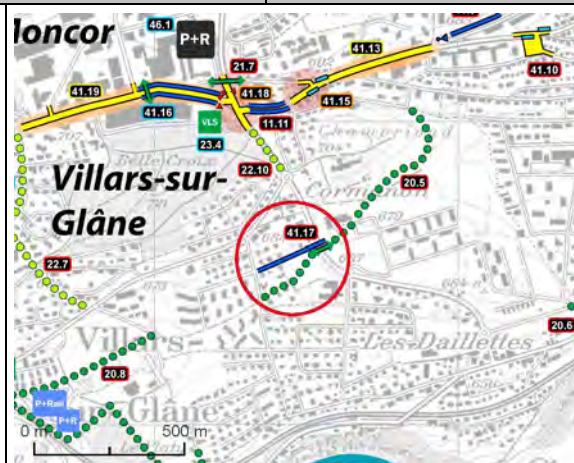
A B C

Argument principal pour la priorisation : Cette mesure intervient pour la priorisation des transports publics, notamment la ligne urbaine principale Gare - Villars-sur-Glâne, qui circulent sur des tronçons fortement saturés par le trafic individuel motorisé.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.6	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	Coût : 3'146'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le passage du Cardinal est un franchissement du tracé ferroviaire qui se situe proche de la gare de Fribourg. Si les gabarits de chaussée pour les transports individuels motorisés peuvent être qualifiés de suffisants, ceux dévolus à la mobilité douce ne sont pas à la hauteur de l'importance de ce franchissement.</p> <p>Dans le but d'améliorer l'efficacité et l'attractivité de la ligne de bus urbaine principale 5 (concept TP 2030, figure 31), la mesure permet le réaménagement de ce passage sous voies ainsi que l'aménagement de carrefours régulés par feux de part et d'autre du passage notamment afin de prioriser les TP (carte des points faibles, figure 3). Toutefois, l'enjeu de cette mesure réside principalement dans l'amélioration des aménagements de mobilité douce, en particulier pour les piétons pour qui les trottoirs sont trop étroits. Le passage doit assumer l'itinéraire de réseau structurant secondaire de mobilité douce de l'agglomération et à ce titre il permet la connexion avec la voie verte de mobilité douce sur l'ancienne voie industrielle (mesure 20.1), ainsi que connexion vers Cardinal et Boxal.</p> <p>Finalement, il faut noter que différents plans d'aménagement de détail (PAD) sont en cours d'élaboration à proximité directe de ce passage (Boxal, Cardinal, Arsenaux). En fonction du développement de ces plans, la solution d'un élargissement ou d'un nouveau franchissement pour la mobilité douce reste à approfondir.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Élément essentiel pour les déplacements MD dans le site stratégique d'agglomération de Gare - Pérolles - Cardinal, en particulier avec le développement des projets Cardinal et Boxal. Il s'agit également de sécuriser une infrastructure du réseau primaire de mobilité douce de l'agglomération qui restera fortement sollicitée par les TP et les TIM. Finalement, si les transports publics devaient circuler par le passage du Cardinal, la priorisation aux carrefours des TP constitue une mesure essentielle au bon fonctionnement de la ligne urbaine principale 5.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 41.17	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	Coût : 4'276'000 CHF
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



PAD Cormanon-Est, Structure espaces non bâtis, Documents d'appui (Descombes Architectes, 2001)

Description de la mesure :

La route de Cormanon supporte des charges de trafic conséquentes (25'000 véh/j) et ne comporte pas de possibilité de franchissement sécurisé pour les MD et les TP (carte des points faibles, figure 3). Cet axe nécessite l'aménagement d'une liaison entre le chemin des écoles et du Verger et le secteur de Cormanon, avec un franchissement inférieur sécurisé de la route. Cet aménagement constitue de plus un élément central pour la liaison MD Trans Agglo (Paquet de mesures P20) reliant Avry à Düdingen et s'inscrit dans la continuité de la liaison MD en site propre "Dort-Verte" inauguré en 2011 entre Fribourg et Cormanon.

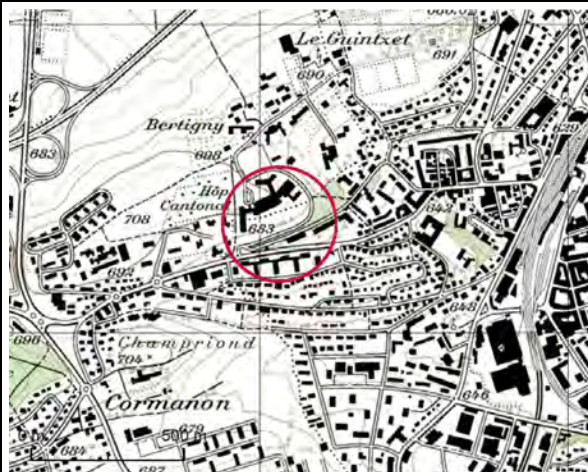
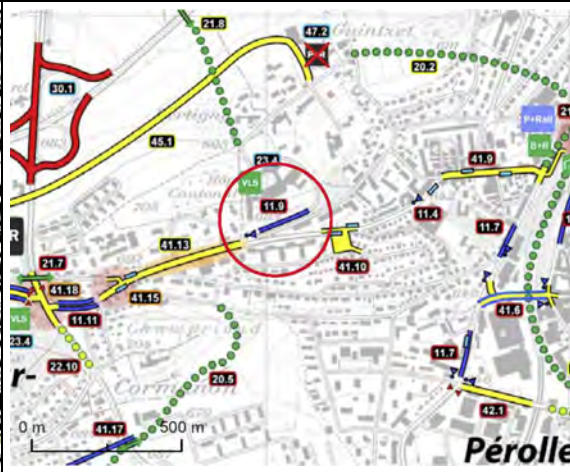
Pour les transports publics, dans le but d'améliorer l'efficacité et l'attractivité de la ligne 5 (concept TP 2030, figure 31), notamment de la rendre nettement plus directe (itinéraire actuellement très sinueux et par conséquent surtout attractive pour les usagers captifs), la réalisation d'un nouveau franchissement représente une mesure importante pour le développement du réseau des lignes urbaines principales (principe TP, figure 26). Avec la réalisation d'un passage inférieur, les bus de la ligne 5 pourrait ainsi à partir du terminus actuel de Nuithonie directement poursuivre leur parcours en direction du quartier du Verger et de la halte de Villars-sur-Glâne.

L'aménagement de ce passage inférieur et des aménagements connexes de mobilité douce et de transports publics font partie du projet Dort-Verte, intégré au PAL de la Commune de Villars-sur-Glâne. La Commune dispose déjà de l'ensemble des terrains nécessaires à la réalisation de ce projet.

Instances concernées :
Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne; tpf

Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne
Priorité : <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Argument principal pour la priorisation : Il est nécessaire de sécuriser les franchissements MD de la route de Cormanon qui se trouve sur l'itinéraire de la Trans Agglo. De plus, il est impératif d'améliorer l'efficacité (autant pour les usagers que pour l'exploitation) de cette ligne importante dans le sens des principes à la base de l'évolution du réseau TP structurant (axes forts et lignes urbaines principales).
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

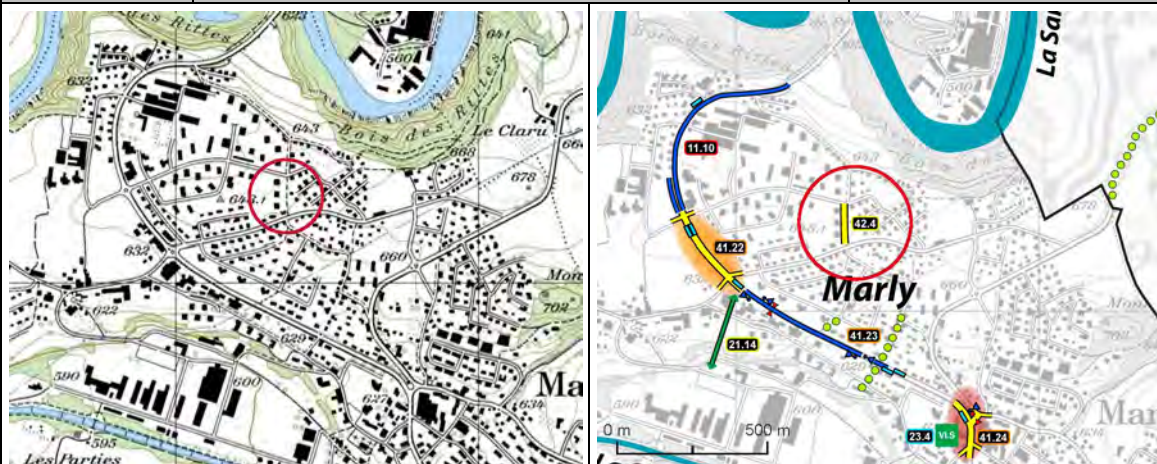
P11	Aménagement des axes TP secondaires et subur-bains	
Mesure 11.9	Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire	Coût : 353'000 CHF
Mesure 42.1	Aménagement d'un couloir bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section ouest	Coût : 1'006'000 CHF
Mesure 42.2	Aménagement de la route du Recoulet pour les TP et MD (fermeture au TIM, hormis trafic agricole)	Coût : 1'053'000 CHF
Mesure 42.3	Aménagement d'une nouvelle liaison TP entre la route du Tir-Fédéral et la route de Belfaux (bypass TP, y.c. aménagements MD)	Coût : 127'000 CHF
Mesure 42.4	Aménagement d'une nouvelle liaison TP sur le chemin du Chêne (ou la route du centre)	Coût : 343'000 CHF
Mesure 45.2	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics	Coût : 1'500'000 CHF
Financement : LFIInfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 4'382'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Sur le réseau secondaire des transports publics urbains, les aménagements en faveur des transports publics restent très limités. Avec le développement démographique de l'agglomération, un besoin d'étendre ce réseau TP secondaire vers de nouveaux quartiers et d'améliorer la qualité du service offert est nécessaire.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet comprend des mesures de deux types, celles liées à des aménagements en faveur des lignes TP secondaires existantes et celles liées à l'extension de ce réseau. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de priorisation des transports publics - Réaménagement de chaussées existantes afin de permettre la circulation des transports publics - Réalisation de nouvelles infrastructures routières permettant la circulation des transports publics 		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Offrir une meilleure couverture du territoire de l'agglomération par le réseau des transports publics Favoriser un report modal vers des transports publics plus attractif et efficace</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>11.7 "Aménagement de voies bus et priorisation TP sur l'avenue du Midi" ; 20.1 "Voie verte MD sur les anciennes voies tpf" ; 22.12 "Aménagement MD de la route du Tir-Fédéral" ; 41.13 " Réaménagement de la route de Villars" ; 43.5 "Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez"</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez et de Villars-sur-Glâne ; tpf</p>		
<p>Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées : -</p>		
<p>Investissement : 0 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input checked="" type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques :</p> <p>Mesure 42.1 : La part du Canton pour la réalisation de l'aménagement de la route de la Fonderie est compris entre 292'000 et 1'010'000 CHF, sur un total de 1'010'000 CHF (fonction de la part du Canton dans le financement de la voie bus).</p>		

Mesure 11.9	Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire	Coût : 353'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Sur le chemin des Pensionnats, les bus de la ligne 6 (réseau tpf 2011), reliant le Guintzet et l'Hôpital Cantonal à la gare de Fribourg, sont confrontés à des problèmes de progression en approche du carrefour giratoire avec la route de Villars (carte des points faibles, figure 3).</p> <p>Pour améliorer l'efficacité et l'attractivité de cette ligne de transports publics (concept TP 2018 et 2030, figure 32 et 31), il s'agit d'aménager un couloir d'approche au carrefour giratoire (direction gare de Fribourg), voire au besoin d'installer une régulation lumineuse de priorisation pour les bus de la ligne 6 (favoriser l'insertion dans le trafic sortant Fribourg - Villars-sur-Glâne à l'heure de pointe du soir). La réalisation de ce couloir d'approche TP est obtenue par un réaménagement des stationnements linéaires le long du chemin des Pensionnats.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC et STE) et Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Mesure permettant d'améliorer à moindre coût les performances de la ligne 6.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 42.2	Aménagement de la route du Recoulet pour les TP et MD (fermeture au TIM, hormis trafic agricole)	Coût : 1'053'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le but de favoriser le respect de la hiérarchie du réseau routier définie dans le projet d'agglomération (concept TIM, figure 38), il est recommandé à long terme de réserver la route du Recoulet exclusivement aux circulations mobilités douces et transports publics. Toutefois, l'utilisation de ce réseau routier resterait autorisée aux bordiers autorisés et au trafic agricole.</p> <p>Cette liaison alternative, aujourd'hui attractive pour le trafic individuel et dangereuse pour les mobilités douces (vitesse de circulation du TIM très élevée sur gabarit pas adapté) doit faire l'objet d'aménagements mineurs afin d'augmenter l'attractivité et la sécurité des circulations douces. Cette liaison doit à terme constituer la liaison privilégiée pour les mobilités douces entre les sites stratégiques de Givisiez et Moncor – Belle-Croix.</p> <p>L'utilisation de cet axe par les transports publics reste à étudier. A long terme, deux variantes de liaison tangentielle sont à l'étude, une part la route du Recoulet et une autre par la semi-autoroute (variante d'exploitation du concept TP, chapitre 4.2.3).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Givisiez ; Commune de Villars-sur-Glâne ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 42.3	Aménagement d'une nouvelle liaison TP entre la route du Tir-Fédéral et la route de Belfaux (bypass TP, y.c. aménagements MD)	Coût : 127'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le but de réduire le temps de parcours des bus entre le quartier de la Faye et la halte de Givisiez, il est proposé d'aménager un by-pass pour les transports publics entre la route du Tir-Fédéral et la route de Belfaux, à la hauteur du passage à niveau existant. Cet aménagement nécessite notamment l'assainissement du franchissement de la voie ferroviaire industrielle.</p> <p>La réalisation de cette mesure pour les transports publics doit être coordonnée avec la variante retenue pour l'itinéraire de la ligne 10 (concept TP 2018 et 2030, figure 32 et 31 ; variante d'exploitation du concept TP, chapitre 4.2.3).</p> <p>Ces aménagements doivent également permettre d'améliorer l'attractivité et la sécurité pour les mobilités douces sur ce passage déjà existant.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Givisiez ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Mesure permettant une amélioration de l'attractivité de la ligne 10 et une diminution des coûts d'exploitation, grâce à un gain de temps.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 42.4	Aménagement d'une nouvelle liaison TP sur le chemin du Chêne (ou la route du Centre)	Coût : 343'000 CHF
--------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------



Description de la mesure :

A moyen-long terme, dans le but d'offrir une nouvelle desserte transports publics aux quartiers situés au Nord de l'axe principal parcouru par l'axe fort TP de la ligne 1, il est envisagé de mettre en place une nouvelle ligne secondaire entre la gare de Fribourg et Marly-Publiet. Cette extension de l'offre transport public vers Marly vise non seulement à augmenter l'offre vers cette commune de plus de 9'000 habitants, mais également à offrir une meilleure couverture du territoire par les transports publics pour ces quartiers relativement éloigné de l'axe principal (pour certains plus de 500m et avec un dénivelé significatif).

L'aménagement à réaliser consiste en la réalisation d'une nouvelle liaison sur le chemin du Chêne (accueillant actuellement un parking), entre la route du Centre et la route de la Grangette. Une autre variante encore à l'étude serait d'aménager sur sa portion plus étroite entre le chemin du Chêne et la route de la Grangette.

Instances concernées :
Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération ; Commune de Marly ; tpf

Instance responsable : Commune de Marly

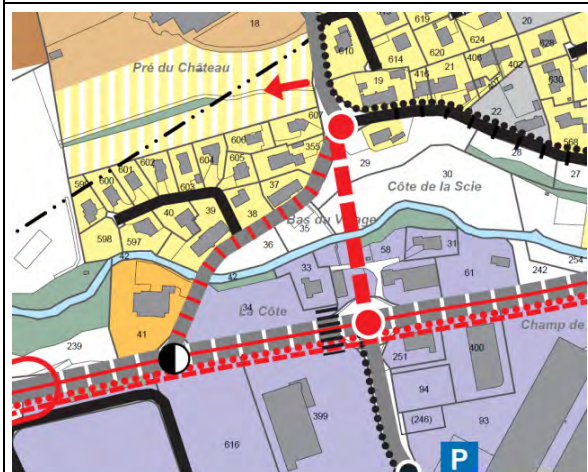
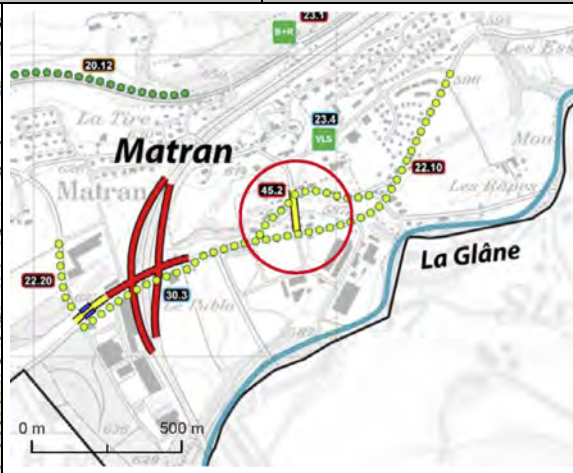
Priorité :

A B C

Argument principal pour la priorisation : Mesure d'aménagement transports publics à faible coût en faveur d'un développement d'une offre transport public dans un secteur actuellement non-desservi.

Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)

Mesure 45.2	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en œuvre du concept des transports publics	Coût : 1'500'000 CHF
--------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Extrait du PAL de la Commune Matran

Description de la mesure :

Les bus de la ligne 11 (concept TP 2030, figure 29) nécessiteront un gabarit supérieur à celui existant sur la route de l'Arney. La réalisation de ce tronçon est indispensable pour la mise en place d'un tracé cohérent de la ligne, desservant à la fois le centre du village et les centres commerciaux, en particulier ceux de la zone du Bois.

Les arrêts qui desservent actuellement (horaire 2012) la commune de Matran feront l'objet, le cas échéant, des adaptations suivantes :

- Les Glycines (pas de changement) ;
- Village (déplacement d'environ 100m, éventuel changement du nom de l'arrêt)
- La Tire (déplacement d'environ 200m)

A terme, 6 arrêts de transport public desserviront le territoire de la commune de Matran, 3 pour le secteur du village, 3 pour le secteur des centres commerciaux.

Avec cet aménagement, la ligne 11 jouera pleinement son rôle de ligne de rabattement sur le réseau ferroviaire RER dont le renforcement de la cadence est prévu à 30 minutes 2015 et 15 minutes pour 2018. Cette mesure trouvera sa pleine utilité lors de la mise en service de la nouvelle halte ferroviaire à Avry.

A terme, c'est l'ensemble du territoire de la commune qui sera mieux intégré au réseau de transport public de l'Agglomération.

La mesure implique la réalisation d'environ 200m de chaussée et d'un pont sur La Bagne (ruisseau)
Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Matran ; tpf Instance responsable : Commune de Matran
Priorité : <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Argument principal pour la priorisation : Mesure nécessaire pour permettre une liaison efficace en TP entre le centre villageois de Matran et le secteur commerciale du Bois.
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

P12	Aménagement de l'avenue de la Gare et de l'interface TP principale des bus urbains	
Mesure 12.1	Aménagement de l'interface de la gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'Avenue de la gare	Coût : 5'932'000 CHF
Mesure 23.3	Réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg	Coût : 2'500'000 CHF
Mesure 32.2	Connexion des parkings souterrains du Centre ville de Fribourg	Coût : - CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal / Autres		Coût : 8'432'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>La configuration actuelle du secteur de la gare génère plusieurs problématiques dont le grand manque de lisibilité du fonctionnement de ce secteur pour les usagers en fait partie. Depuis le parvis de la gare, la visibilité des alentours est entravée par le kiosque et son couvert, ce qui empêche l'usager de s'orienter dans l'espace de l'interface TP. De plus, l'aménagement des arrêts de bus urbain existants et l'organisation des circulations piétonnes ne permettent pas une bonne compréhension du fonctionnement de l'interface TP. Sur l'avenue de la Gare, dans le sens de circulation ouest-est, les bus, qui sont sur une voie en site propre, effectuent leurs arrêts sur chaussée, sans commodités particulières pour les usagers qui attendent sur le trottoir Sud. Dans le sens de circulation inverse, l'organisation des deux quais est fortement contrainte dans un espace n'offrant pas de dégagements suffisant pour la bonne circulation et le séjour des usagers. Enfin, l'agencement de l'interface TP ne permet pas la réalisation d'un nœud de correspondance entre les bus, notamment car le stationnement (quelques minutes) de bus nécessaire au transbordement est impossible dans la configuration actuelle, mais également car l'aménagement ne permet à ce jour pas aux piétons de se déplacer rapidement entre les différents quais. A noter que le plan d'aménagement local en vigueur prévoit la fermeture de l'avenue de la Gare au TIM.</p> <p>Il existe par ailleurs des problèmes de priorisation des TP aux deux carrefours aux extrémités de l'avenue de la Gare, ainsi que des conflits avec la circulation des piétons. En effet, la traversée piétonne non-régulée de l'avenue de la Gare, entre Fribourg-Centre et la gare, et certaines longues traversées piétonnes (distance d'un trottoir à l'autre) nécessitant des temps de vert important (au feu lumineux) sont fortement pénalisantes pour la circulation des TP et les transbordements d'un quai à l'autre pour les usagers des TP.</p> <p>Le carrefour entre l'avenue de la Gare et le boulevard de Pérolles est trop étendu et évasif. Il génère des difficultés pour la progression des bus et rend les déplacements MD très peu attractifs (longs cheminements, longues traversées piétonnes, accessibilité difficile aux stationnements vélos, sécurité, etc.). Au niveau du carrefour entre les avenues de la Gare et de Tivoli, des problèmes identiques sont à relever, en particulier à cause de la gestion de la circulation par un carrefour giratoire peu adapté au milieu urbain.</p> <p>Finalement, l'avenue de la Gare fonctionne actuellement à sens unique pour les TIM, avec une voie d'ouest en est de l'avenue (mise en service en juillet 2010). Cette mise en sens unique de l'avenue de la Gare est une mesure de compartimentage qui permet entre autres et conformément au Plan directeur des Grand-Places l'extension et la liaison des parkings existants de Manor et Fribourg-Centre.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Le secteur de la Gare représente le cœur de la mobilité de l'agglomération et il est essentiel que les connexions TP (trains, bus régionaux et bus urbains) et MD y soient favorisés. Ce paquet de mesures implique ainsi les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le réaménagement de l'interface TP ainsi que des carrefours entre l'avenue de la Gare, le boulevard de Pérolles et l'avenue Tivoli, afin de prioriser les TP, de traiter les traversées piétonnes et les circulations mobilités douces en général de manière qualitative, ainsi que de gérer le nouveau plan de circulation pour les TIM en intégrant la volonté du plan d'aménagement local d'interdire au TIM de circuler sur l'avenue de la Gare. - La requalification et la valorisation de l'espace public en général, mais en particulier du parvis de la gare. - La recommandation d'une fermeture complète de l'avenue de la Gare pour les TIM afin de permettre la requalification de l'espace public, l'optimisation de l'interface TP et l'amélioration des cheminements MD. 		

- La réalisation de la connexion des parkings souterrains du centre ville de Fribourg
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville et le délester du trafic (OS1) Développer les axes urbains principaux (OS2) Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en améliorant la fonctionnalité de l'interface TP urbain principal, sa lisibilité et son confort pour l'usager, ainsi que la correspondance entre les bus, et la qualité des aménagements spécifiques à la circulation des TP (priorisation des bus).</p> <p>Requalifier l'espace public afin de valoriser le caractère central du lieu pour l'agglomération, avec un traitement de l'espace-rue dédié aux modes doux et au transport public.</p> <p>Garantir l'accessibilité aux commerces et services du centre cantonal.</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>11.1 et 11.8 "Aménagement en faveur des axes structurants TP dans le secteur Gare - Pérolles" 32.2 "Connexion des parkings souterrains du Centre ville de Fribourg" 23.1 "Aménagement de stationnement vélos" 41.7 "Réaménagement du boulevard de Pérolles"</p> <p>Principes des axes forts TP structurants (concept TP, figure 29) et de traversée de centralité avec maîtrise du trafic (concept TIM, figure 38).</p> <p>Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm F7 (lié à 23.3) U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A02 "Axe urbain majeur" ; U-A04 "Site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal"</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Canton de Fribourg (STE et SPC) ; Ville de Fribourg ; CFF ; tpf</p>
<p>Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>L'étude du concept TP menée en parallèle au projet d'agglomération 2 (mrs partner sa, 2011) donne les premiers principes d'exploitation (fréquences et correspondances) nécessaires à l'agencement de l'interface des TP urbains</p> <p>Notice technique secteur des Grands-Places (Transitec, octobre 2002)</p> <p>Piétonisation entre la Gare, le quartier du Bourg et la place du Petit St-Jean, inscrite au Plan directeur de la Ville de Fribourg (PAL)</p> <p>Plan directeur des Grand-Places</p> <p>PAD Ancienne Gare qui prévoit la vélostation (mesure 23.3) dont un groupe de travail élabore le projet actuellement</p> <p>Place de la Gare (mesure 12.1) et projet de marquise (Luscher Architectes SA, septembre 2007)</p> <p>Connexion des parkings souterrains du Centre-ville (mesure 32.2) : groupe de travail en cours d'élaboration du projet qui entre dans le cadre du PAD Gare-Sud</p>
<p>Investissement : 8'432'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques : Pour le parking du centre-ville, le financement est privé. La Ville participe au financement en renonçant temporairement à la perception d'un droit de superficie.</p>

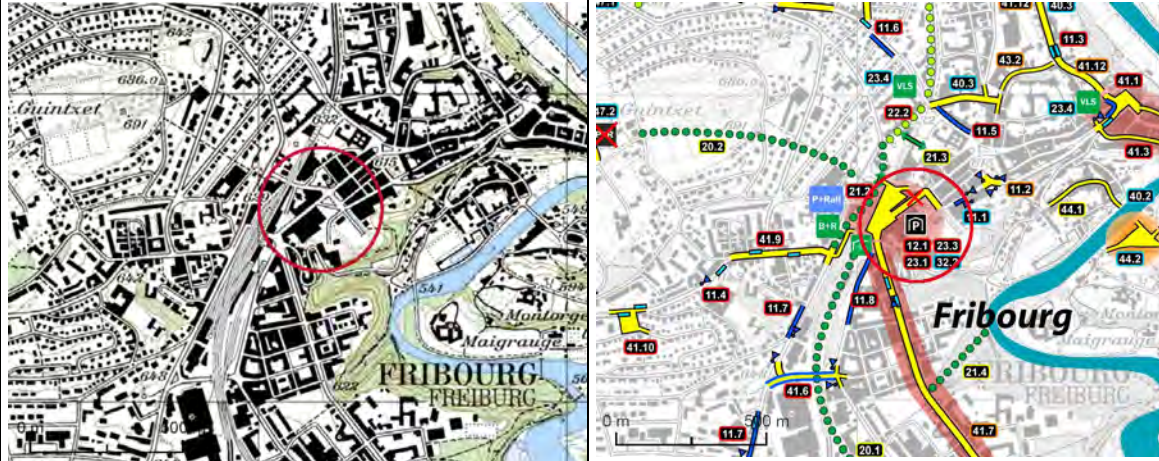
Mesure 12.1	Aménagement de l'interface de la gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la Gare	Coût : 5'932'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La réorganisation et le développement du réseau de transports publics urbains prévoit une forte amélioration de l'offre et par conséquent une importante augmentation du nombre de bus transitant par l'interface de la gare de Fribourg. Le réaménagement de l'interface TP vise ainsi en premier lieu une meilleure exploitation des bus et de leurs correspondances. Il s'agit d'assurer des conditions de circulation et de stationnement optimales pour les véhicules des transports publics, notamment par une fermeture recommandée de l'avenue de la Gare (12.1), mais également par la maîtrise des circulations résiduelles (taxis, piétons et vélos). De plus, afin d'assurer des transbordements de qualité entre les bus en stationnement simultané, l'agencement des quais doit être repensé de manière à garantir des déplacements attractifs et sûrs pour les usagers.</p> <p>La requalification et valorisation de l'espace de l'interface de la gare centrale et de son parvis, notamment l'amélioration de la qualité de déplacement et de séjour pour les usagers des TP, est également indispensable pour assurer une bonne lisibilité du fonctionnement de l'interface et permettre ainsi aux usagers de s'orienter. A cet effet, des espaces généreux et pourvus de larges dégagements sont à prévoir, notamment sur les quais et les couloirs de circulation piétonne (forte augmentation du nombre d'usagers des TP attendue).</p> <p>La fermeture recommandée du secteur aux circulations TIM vise à redistribuer l'espace en faveur des transports publics et des modes doux. Toutefois, la réalisation de cette mesure doit faire l'objet d'études complémentaires (concours sur l'agencement spatial de la place de la gare et étude de circulation approfondie). Cette fermeture permettrait une réorganisation de l'interface TP principale des bus urbains ainsi qu'une meilleure évolution des bus à travers l'ensemble de ce secteur de la gare. La requalification complète de l'espace-rue de l'avenue de la Gare permettrait ainsi d'opérer une forte valorisation de l'espace public et une nette amélioration de l'attractivité et la sécurité pour les déplacements MD.</p> <p>Cette fermeture au TIM comprendrait l'ensemble du secteur compris entre les carrefours de l'avenue de la Gare avec le boulevard de Pérolles (niveau de l'embranchement de la route Neuve et de la route des Arsenaux) et avec l'avenue Tivoli. Elle impliquerait, l'adaptation de l'aménagement et de la gestion de ces deux carrefours (aménagement plus compacts et favorables aux MD, priorisation des TP, etc.).</p> <p>Au final, la réalisation de cette mesure nécessitera le développement de projets fortement corrélés, et donc une importante coordination entre les différentes études menées, notamment entre la place de la gare, l'interface TP des bus urbains et l'avenue de la Gare. Une réalisation par étape est à prendre en considération.</p> <p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf ; CFF</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		

Priorité : A B C

Argument principal pour la priorisation : La requalification de cet espace central, secteur le plus sollicité du réseau TP urbain doit considérablement augmenter la qualité de service proposée à cette interface stratégique pour l'agglomération. L'aménagement de l'interface TP est également nécessaire au développement de l'offre en transports publics urbains et en particulier du réseau des axes structurants TP.

La fermeture de l'avenue de la Gare au TIM constitue l'un des principaux leviers pour parvenir à maîtriser la traversée du centre de l'agglomération (hypercentre et Vieille-Ville), telle que définie dans le concept TIM (figure 38). Le potentiel de restructuration et d'amélioration du fonctionnement et de l'attractivité de l'interface TP est fortement dépendant de la mise en place de cette mesure.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 23.3	Réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg	Coût : 2'500'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le cadre du PAD Ancienne Gare, la réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg est prévue pour augmenter l'attractivité des déplacements vélos vers la gare (mobilité combinée vélo-train) et vers le centre-ville (pendulaire). Cette station vélos doit accueillir environ 700 places (3'571 CHF/place) de stationnement pour vélos sûres (surveillées), couvertes et confortables, à proximité immédiates des trains et des bus. Différents services à la clientèle en relation avec les deux-roues (réparation, entretien, information, etc.) sont également à prévoir. En fonction de la demande, 50% des places seraient surveillées et payantes dans un premier temps.</p> <p>La vélostation est prévue sur le parvis Ouest de la gare dans un futur bâtiment prévu dans le cadre du PAD de l'Ancienne Gare. La vélostation est réalisée dans le bâtiment, au niveau de la place et est donc directement accessible depuis le parvis de la place.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La réalisation d'un espace de stationnement vélos sûr et couvert à la gare de Fribourg constitue une mesure importante pour augmenter l'attractivité des déplacements à vélos dans l'agglomération, en particulier pour les pendulaires utilisant le train. Mettre en place une véritable infrastructure offrant différents services pour les cyclistes afin de contribuer à une augmentation de la part modale du vélo dans l'agglomération.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 32.2	Connexion des parkings souterrains du centre ville de Fribourg	Coût : - CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure prévoyant le réaménagement de la place et de l'avenue de la Gare (y.c. éventuelle fermeture au TIM) est envisagée avec entre autre l'extension et la liaison des parkings existants de Manor et Fribourg-Centre (conformément au plan directeur des Grand-Places), afin de permettre l'accès de part et d'autre de l'avenue tout en y réduisant le transit. Cette mesure vise à proposer une bonne accessibilité de ceux-ci aux TIM, malgré la modification du plan de circulation conséquent au réaménagement, voire à cette fermeture de l'avenue de la Gare.</p> <p>En accompagnement, la suppression de places de parc en surface au centre-ville est prévue. Ce double accès au parking facilite la "piétonisation" de l'avenue de la Gare.</p> <p>La réalisation de cette connexion des parkings assure l'accès de part et d'autre de l'avenue de la Gare tout en y réduisant le transit. En accompagnement, la suppression de places de parc en surface au centre-ville est prévue, ce qui doit permettre d'étendre la zone piétonne au centre-ville par la "piétonisation" de l'avenue de la Gare et de supprimer un important trafic parasite de recherche de places de parc en surface.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; Parvico ; Manor ; Fribourg-Centre</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI n°r (projet réalisé avant 2015)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015</p>		

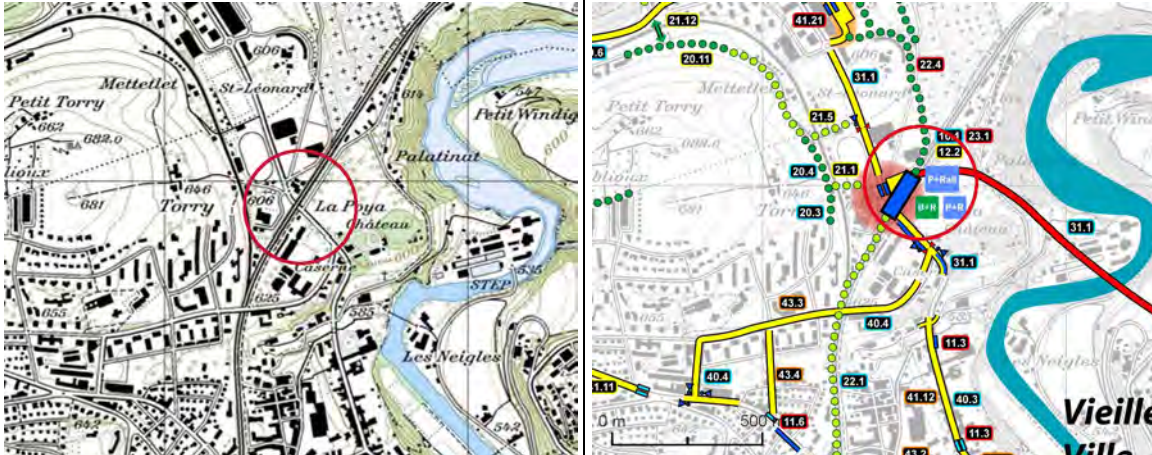
P13	Aménagement des interfaces TP RER principaux	
Mesure 12.2	Développement de l'interface de la halte de St-Léonard	Coût : 2'537'000 CHF
Mesure 12.4	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbain et les circulations MD	Coût : 3'116'000 CHF
Mesure 21.9	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	Coût : 4'500'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal / Autres		Coût : 10'153'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Les haltes de St-Léonard et de Givisiez, respectivement en cours de réalisation (2012) et en projet (horizon 2015), sont appelées à constituer des éléments majeurs dans le développement de l'ossature du réseau ferroviaire d'agglomération à court terme.</p> <p>L'aménagement de l'interface de la halte de St-Léonard est prévu dans le cadre de la réalisation de la halte (mesure 10.1) ainsi qu'au travers du projet Poya (mesure 31.1), notamment par l'aménagement d'arrêts sur chaussée pour les transports publics, au droit de la halte ferroviaire. Avec la réalisation du projet Poya le trafic de transit sera situé en souterrain et l'espace en surface sera ainsi libéré pour l'aménagement de l'interface, avec uniquement le trafic résiduel local. Parallèlement, dans le cadre du projet en partenariat public - privé (PPP) en cours sur les anciens abattoirs, une valorisation importante de l'ensemble de l'espace avoisinant la nouvelle halte ferroviaire sera également réalisée au travers de larges projets de réaménagements des espaces publics qui s'étendent entre les abattoirs, les terrains d'athlétisme et la patinoire de St-Léonard.</p> <p>Pour la halte de Givisiez, le projet de la halte (mesure 10.2) n'englobe pas les aménagements de l'interface TP avec les bus urbains, ni de son parvis. Actuellement, la zone de la future halte de Givisiez est une friche industrielle appartenant aux tpf.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet de mesures comprend les aménagements des interfaces TP RER principaux de l'agglomération, ainsi que les aménagements de mobilité douce permettant leur bonne accessibilité. Ceci implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Extension du parvis de la halte de St-Léonard et développement de son interface avec les TP urbains - Aménagement de l'interface des bus urbains et régionaux de la halte de Givisiez - Réalisation de franchissement des voies ferrées au niveau de la halte de Givisiez pour en améliorer son accessibilité et son attractivité 		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Améliorer l'attractivité des transports publics par amélioration des aménagements des interfaces de transports publics bus - train (transports régionaux et urbains)</p> <p>Améliorer l'accessibilité mobilité douce des interfaces de transports publics au travers d'aménagements accessibles et attractifs, en prolongement des transports publics</p> <p>Favoriser un report modal vers les transports publics et la mobilité douce</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>10.1 "Halte de St-Léonard" ; 10.2 "Halte de Givisiez" ; 31.1 "Pont de la Poya et aménagement de la route de Morat" ; 23.1 et 23.4 "Stationnement vélos" ; 46.2 "P+R de Givisiez"</p> <p>U-A06 "Site stratégique d'agglomération de Givisiez" ; U-A07 "Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg" ; U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A03 "Axe de la dynamique future"</p> <p>Plan directeur du Plateau d'Agy (Archam et Partenaires SA, janvier 2006) : fiche 1, mesure 4</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez ; CFF ; tpf</p>		

Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet

Données de base disponibles et études réalisées : -

Investissement : 10'153'000 CHF (coût actualisé 2011) CH National CH LFinfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Le coût est à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune, avec la participation potentielle de tiers.

Mesure 12.2	Développement de l'interface de la halte de St-Léonard	Coût : 2'537'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La future halte de St-Léonard constitue une tête de pont pour le développement du site stratégique d'agglomération "Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg". Elle doit constituer l'accès privilégié pour les activités et les équipements actuels et futurs.</p> <p>A moyen long terme, avec le développement de l'offre en transport publics dans l'agglomération, l'aménagement de terminus de ligne avec rebroussement doit être envisagé à la halte de St-Léonard. De plus, à la suite de la réalisation d'un P+R à Portes-de-Fribourg (ou Forum) en amont, la réaffectation d'une partie des places de stationnement à proximité de la halte doit permettre une valorisation des aménagements, en particulier en faveur de l'accès pour les piétons et les cycles.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; CFF ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 12.4	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbains et les circulations MD	Coût : 3'116'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La halte de Givisiez constitue l'élément structurant pour le développement du site stratégique d'agglomération de Givisiez, en jouant un rôle déclencheur pour les projets de développement urbain et le renouvellement des secteurs en friches dans le voisinage immédiat de la halte.</p> <p>L'aménagement d'une interface de qualité entre les transports publics ferroviaire et routier (bus urbains et régionaux) est nécessaire à l'amélioration de l'attractivité des transports publics pour l'accès à l'ensemble de ce secteur en renouvellement. L'interface est aménagée au Sud de la gare, sur les terrains propriété des tpf, de manière à accueillir les bus de l'axe fort de la "dynamique future" (concept TP 2018 et 2030, ligne 3, figure 32 et 31), ainsi que divers autres bus de lignes suburbaines (concept TP 2030, ligne 10 et 11) et régionales.</p> <p>En outre, la réalisation de l'interface vise à offrir une accessibilité de bonne qualité par les mobilités douces à la halte de Givisiez et aux transports publics urbains, ainsi que permettre des transbordements aisés entre la halte et les arrêts de bus. Enfin, l'aménagement de la halte est à coordonner avec la réalisation des franchissements des voies ferrées prévus (mesure 21.11), aux stationnements vélos (23.1 et 23.4) et à la réalisation d'un petit P+R (mesure 46.2).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération ; Commune de Givisiez ; CFF ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La réalisation de l'interface TP de la halte de Givisiez est un élément indispensable à la mise en service de l'axe fort de la "dynamique future", c'est-à-dire au prolongement de la ligne 3 jusqu'au cœur du site stratégique d'agglomération de Givisiez et sa nouvelle halte ferroviaire (concept TP 2018 et 2030, figure 32 et 31).</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 21.9	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	Coût : 4'500'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La réalisation de la nouvelle gare RER de Givisiez permettra d'améliorer la qualité du réseau de mobilité douce à l'échelle locale. Actuellement, la ligne ferroviaire constitue une barrière entre le quartier de la Faye (au Nord des voies) et le Sud de la commune de Givisiez. Cette situation pénalise particulièrement les déplacements de courtes distances potentiellement réalisables à pied ou à vélo. Avec la nouvelle halte, les accès aux quais permettront de créer de nouvelles liaisons entre le Nord et le Sud des voies ferroviaires, dont deux passerelles. Cela aura pour effet de décloisonner le quartier de la Faye et de réunifier la commune. Deux accès sous forme de passages urbains sont prévus. La variante retenue pour les accès tire profit des différences de niveau pour créer deux passages supérieurs, plus visibles et attractifs que des variantes sous voies.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (STE) ; OFT ; Agglomération ; Commune de Givisiez ; CFF ; tpf</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La réalisation de franchissement des voies ferrées et d'accès aux quais de la nouvelle halte est primordiale au déploiement de l'effet de la nouvelle halte, en particulier pour le quartier de la Faye plus au Nord, aujourd'hui isolé par la coupure des voies ferrées alors qu'il accueille d'une forte densité de logements et d'équipements publics.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

P14	Aménagement des interfaces TP RER secondaires	
Mesure 12.3	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	Coût : 1'215'000 CHF
Mesure 12.5	Aménagement de l'interface de la halte de Belfaux-Village	Coût : 1'154'000 CHF
Financement : LFIInfr / Agglo / Communal / Autres		Coût : 2'369'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Les interfaces des haltes secondaires de Villars-sur-Glâne, Belfaux-Village, Belfaux CFF et Rosé ne bénéficient actuellement pas d'aménagements attractifs pour favoriser l'utilisation des transports publics.</p> <p>La halte de Villars-sur-Glâne, fortement contrainte par un bâti très proche et des espaces résiduels peu généreux, ne bénéficie notamment pas de bonnes connexions entre les arrêts de bus et les quais ferroviaires.</p> <p>La halte de Belfaux-Village dispose au contraire de très larges espaces de dégagement, en revanche leur aménagement reste encore très sommaire à ce jour.</p> <p>A Rosé, de récents aménagements, notamment d'une interface pour les bus régionaux et la création d'un petit P+R ont été réalisés récemment et aucune mesure n'est actuellement nécessaire. A Belfaux-CFF, les enjeux de développements sont moins importants pour cette petite halte située au cœur d'une large zone villas, et par conséquent aucun aménagement n'est pour l'instant nécessaire.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet de mesure comprend l'aménagement d'interfaces attractives et fonctionnelles entre les transports publics régionaux ferroviaires et les transports publics routiers (urbains, suburbains et régionaux), ainsi que la réalisation de mesures favorisant l'accessibilité mobilité douce, aux haltes de Villars-sur-Glâne et de Belfaux-Village.</p>		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Améliorer l'attractivité des transports publics par amélioration des aménagements des interfaces de transports publics bus - train (transports régionaux et urbains)</p> <p>Améliorer l'accessibilité mobilité douce des interfaces de transports publics au travers d'aménagements accessibles et attractifs, en prolongement des transports publics</p> <p>Favoriser un report modal vers les transports publics et la mobilité douce</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>10.4 "Assainissement des installations ferroviaires de la halte de Belfaux" ; 23.1 et 23.4 "Stationnement vélos" ; 46.5 "Création d'un P+R à la halte de Belfaux"</p> <p>Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm V3 (lié à 12.3) U-A11 "Centralité de Belfaux"</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes de Villars-sur-Glâne et de Belfaux ; CFF ; tpf</p>		
<p>Etat de la planification (2011) : Planification</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées : -</p>		
<p>Investissement : 2'369'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques : Le coût est à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune avec la participation potentielle de tiers.</p>		

Mesure 12.3	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	Coût : 1'215'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans l'Ouest de l'agglomération, un développement du réseau des transports publics est prévu, notamment par le renforcement de la ligne principale 5 jusqu'à la halte de Villars-sur-Glâne et l'augmentation de l'offre suburbaine et régionale (concept TP 2018 et 2030, figure 32 et 31). La ligne suburbaine 11 (concept TP) assurera un transbordement pour se rendre au centre de l'agglomération, via le train. Cette ligne effectuera à court terme également sont terminus à Villars-sur-Glâne.</p> <p>Pour assurer des transbordements de bonne qualité et attractifs, ainsi que disposer d'espace de stockage pour les bus en terminus, il est par conséquent nécessaire de réaliser un aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne. Cet aménagement comprend la réalisation de quais, un de part et d'autre de la route cantonale, et un allongement des quais actuels du terminus de la ligne 5. Les nouveaux quais réalisés sur la route cantonale doivent permettre l'arrêt des bus, notamment de ceux de la ligne 11, et d'offrir un accès direct aux quais du train via le passage inférieur existant. L'agrandissement des quais du terminus de la ligne 5 vise à créer un espace de stockage supplémentaire pour des bus en terminus.</p> <p>Les rebroussements des bus sont effectués via le giratoire existant. Les arrêts existants de la ligne 5 sur l'allée du Château sont préservés, et pour la ligne 5 et pour la ligne 11.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (STE et SPC) ; Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne ; CFF ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Avec la mise en place de transbordement à la halte de Villars-sur-Glâne, il est nécessaire d'améliorer la qualité des transbordements entre les bus suburbains (ligne 11) et les transports publics ferroviaires en direction du centre de l'agglomération. De plus, suite à l'augmentation prochaine de la cadence de la ligne 5, un espace de stockage supplémentaire pour les bus au terminus devra rapidement être réalisé.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 12.5	Aménagement de l'interface de la halte de Belfaux-Village	Coût : 1'154'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>A long terme, avec le développement démographique du village de Belfaux et son rôle plus important en tant que porte de l'agglomération, le rôle de la halte de Belfaux-Village est appelée à se renforcer, notamment grâce à sa bonne desserte ferroviaire et à son P+R (mesure 46.5).</p> <p>L'aménagement de la halte de Belfaux prévoit une valorisation des espaces de dégagements de la gare pour les mobilités douces, l'aménagement d'une interface pour les transports publics routiers régionaux, ainsi qu'un schéma d'accès pour les TIM et TP jusqu'à la halte (schéma de circulation en boucle, entrée par la route de Lossy et sortie directe sur la route de Fribourg à partir de la place de la Gare).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération ; Commune de Belfaux ; tpf</p> <p>Instance responsable : Commune de Belfaux</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

P15	Mesures d'accompagnement du projet Poya	
Mesure 40.1	Soulagement du quartier du Bourg par la fermeture du pont de Zähringen et gestion du trafic aux entrées du quartier	Coût : 150'000 CHF
Mesure 40.2	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau de la Basse-Ville et de ses accès	Coût : 270'000 CHF
Mesure 40.3	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau Morat - Varis - Joseph-Piller	Coût : 760'000 CHF
Mesure 40.4	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau Général-Guisan - St-Thérèse - St-Agnès - Bonnes-Fontaines	Coût : 1'080'000 CHF
Mesure 40.5	Plafonnement des charges de trafic sur la route de la Chenevière	Coût : 150'000 CHF
Mesure 40.6	Plafonnement des charges de trafic sur la route de Chantemerle	Coût : 150'000 CHF
Financement : Communal		Coût : 2'560'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
<p>La réalisation du pont de la Poya a été entreprise dans le but de désengorger le quartier du Bourg, dont la situation est actuellement fortement péjorée par la dominance du trafic individuel motorisé (voir mesure 31.1 pour plus de détails).</p>		
Description du paquet de mesures :		
<p>La mise en service du pont de la Poya nécessite des mesures d'accompagnement afin de satisfaire à l'objectif recherché et d'éviter des effets secondaires qui ne seraient pas souhaitables.</p> <p>Le Plan directeur partiel des transports (PDPT) accompagnant le projet du pont de la Poya doit permettre le contrôle des effets induits par la mise en service du pont de la Poya sur le reste du réseau routier (tant national, cantonal que communal) des communes de Fribourg et de Granges-Paccot. Ainsi, en conformité avec le PDPT, des mesures d'accompagnement doivent être mises en place avant l'ouverture du pont afin de garantir qu'aucun report de trafic ne soit constaté sur certains axes routiers (plafonnement, à mesurer 6 mois avant et après l'ouverture du pont de la Poya). Toutes les mesures proposées représentent un premier paquet de mesures qui devra être complété par une seconde vague de mesures si des reports devaient être constatés à la suite de l'ouverture du pont de la Poya.</p> <p>L'objectif des mesures d'accompagnement est par conséquent double. Il doit, d'une part, garantir que le Bourg soit soulagé de son trafic de transit et, d'autre part, empêcher ou contrôler un report de trafic dans les quartiers situés en amont des extrémités de l'ouvrage, en particulier sur les réseaux tangentiels de Chenevière, Chantemerle, Général-Guisan, St-Agnès, Varis et Joseph-Piller ainsi que sur le réseau de la Basse Ville.</p> <p>A noter que le PDPT n'a traité que de la problématique du trafic individuel motorisé dans les secteurs concernés par la mise en service du pont. La problématique générale des déplacements dans l'agglomération a été traitée dans un premier temps par la Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise (CUTAF), dans le cadre de l'élaboration de son projet général (PG) repris dans le projet d'agglomération de 1^{ère} génération, et dans un second temps dans le projet d'agglomération de 2^{ème} génération.</p>		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
<p>Valoriser le quartier du Bourg</p> <p>Améliorer les conditions de déplacements pour les transports publics et les mobilités douces</p> <p>Limiter les reports de trafic indésirables dans les quartiers sensibles</p>		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
<p>30.1 "Pont de la Poya" ;</p> <p>11.3 et 41.12 "Réaménagement de la rue de Morat" ; 41.1 et 41.2 "Requalification du secteur du Bourg" ; 43.3 "Réaménagement de l'avenue Général-Guisan" ; 43.4 "Réaménagement de la route St-Agnès" ; 43.6 "Réaménagement de la route de Chantemerle"</p>		

Les mesures de réaménagement ressortant du plan sectoriel et partiel de la ville historique (OS1 à OS6 avec ces fiches et mesures correspondantes)

Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm F9 (lié à 40.1)

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot

Instance responsable : Le Canton de Fribourg (SPC) est chargé de la réalisation du pont de la Poya et de ses accès ainsi que de la route de Morat. Les communes de Fribourg et Granges-Paccot sont quant à elles chargées des mesures d'accompagnement relatives à leur territoire.

Etat de la planification (2011) : Avant-projet / Projet

Données de base disponibles et études réalisées :

Plan Directeur Partiel des Transports (PDPT) du projet Poya (Team+, juin 2005)

Etude de trafic et rapport d'impact sur l'environnement du pont de la Poya (juin, 2005)



Rapport explicatif du Plan directeur partiel et sectoriel de la Ville historique, quartiers du Bourg, de l'Auge et de la Neuville (Michel Waeber, septembre 2010)

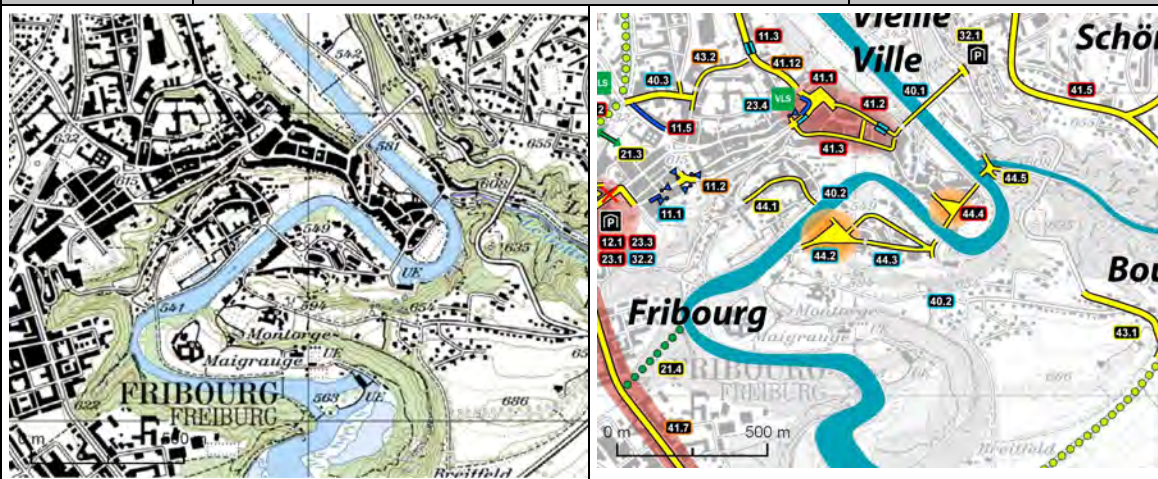
Dossier d'enquête des mesures d'accompagnement du pont de la Poya (Monn Ingénieurs, septembre 2010)

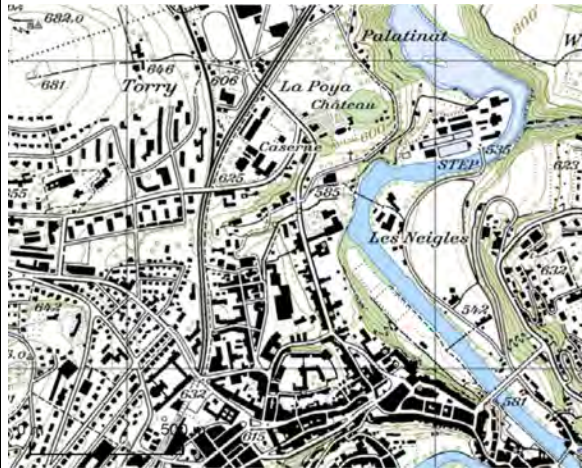
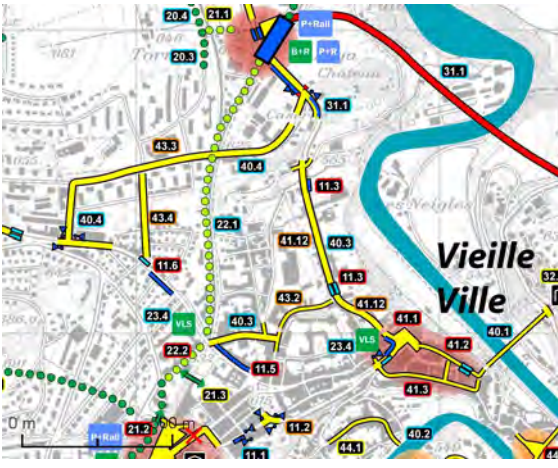
Investissement : 2'560'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

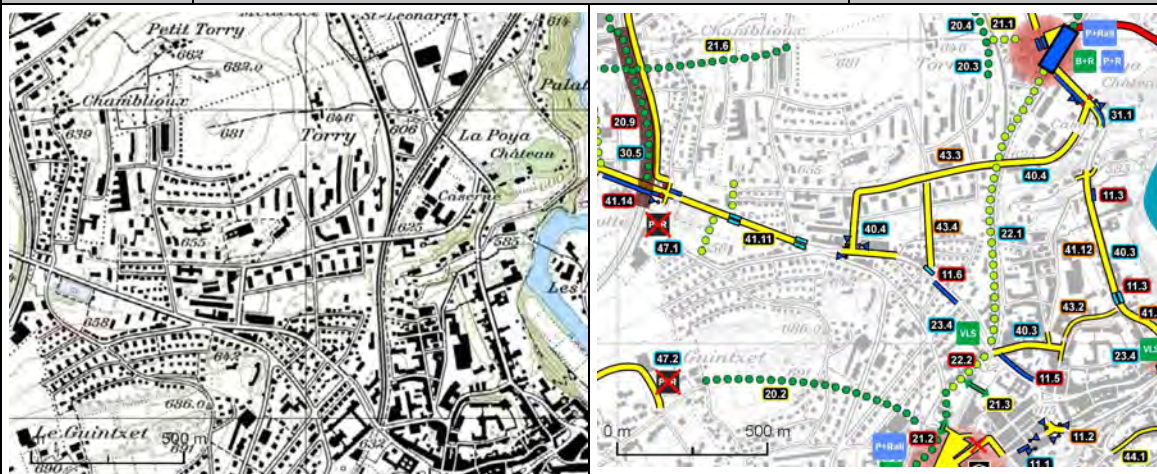
Remarques : Les coûts relatifs aux mesures d'accompagnement de la Ville de Fribourg seront proposés pour adoption au Conseil général au début de l'année 2012.

Mesure 40.1	Soulagement du quartier du Bourg par la fermeture du pont de Zähringen et gestion du trafic aux entrées du quartier	Coût : 150'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Pour atteindre l'objectif affiché du pont de la Poya de désengorger le secteur de la cathédrale dans le quartier du Bourg, la fermeture du pont de Zähringen au trafic individuel motorisé est prévue (les transports publics et la mobilité douce seront toujours autorisés à circuler). Cette fermeture se matérialise par des bornes rétractables commandées par les chauffeurs de bus à chaque extrémité du pont. Sur la base de cette mesure, des possibilités de réaménager la ville historique, en particulier les abords de la Cathédrale, peuvent être entrevues dans le cadre du plan directeur sectoriel et partiel de la ville historique (en cours d'élaboration).</p> <p>Cette mesure permet de supprimer une très grosse part des 25'000 véhicules circulant quotidiennement autour de la Cathédrale. De plus, elle permet de favoriser fortement les transports publics et sécuriser un itinéraire pour la mobilité douce entre le Schönberg et le centre ville.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; tpf</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p> <p>Le Canton publiera cette mesure de circulation à la demande des autorités de la Ville qui ont renoncé à leur délégation de compétence en la matière.</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (projet réalisé avant 2015)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015 (la publication de la mesure doit être faite au début de l'année 2012 et sa mise en place doit coïncider avec l'ouverture du pont de la Poya)</p>		

Mesure 40.2	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau de la Basse-Ville et de ses accès	Coût : 270'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Afin de ne pas connaître de report de trafic suite à la fermeture du pont de Zähringen, des mesures de modération de trafic dissuasives pour le transit doivent être aménagées à la route du Stadtberg et à la rue de la Neuveville. Ces mesures doivent éviter le report de trafic de transit dans la Basse-Ville.</p> <p>Les bornes rétractables mises en place sur le chemin de la Lorette permettent déjà actuellement une limitation du transit entre Bourguillon et le centre ville (la gare). Les bornes sont relevées aux heures de pointes et empêchent donc tout trafic de transit à ces heures.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInr (projet réalisé avant 2015)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015 (en cours de procédure et réalisation prévue entre 2012 et 2014)</p> <p>La Ville de Fribourg a mis à l'enquête publique les mesures d'aménagement en 2010</p>		

Mesure 40.3	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau Morat - Varis - Joseph-Piller	Coût : 760'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p>		
<p>La mise en place de mesures pour éviter une augmentation de la charge de trafic suite à la mise en service du pont de la Poya est nécessaire, en particulier sur la liaison tangentielle Joseph-Piller - Varis, qui fait figure de raccourci pour les automobilistes circulant entre St-Léonard et le centre.</p> <p>Les mesures consistent à réaliser une zone de rencontre à la rue Joseph-Piller et des marquages avec îlots de protection à la rue de Morat.</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFinfr (projet réalisé avant 2015)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015 (en cours de procédure et réalisation prévue entre 2012 et 2014)</p>		
<p>La Ville a mis à l'enquête publique les mesures d'aménagement en 2010. Le Canton doit publier la limitation de vitesse à 20 km/h au début de l'année 2012.</p>		

Mesure 40.4	Plafonnement des charges de trafic sur le réseau Général-Guisan - St-Thérèse - St-Agnès - Bonnes-Fontaines	Coût : 1'080'000 CHF
--------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------





Description de la mesure :
 La mise en place de mesures pour éviter une augmentation de la charge de trafic suite à la mise en service du pont de la Poya est nécessaire. Les mesures à réaliser prévoient des modérations pour favoriser les déplacements piétonniers et une bande à noyau central banalisé pour les cyclistes. De plus, au carrefour Ste-Thérèse - Jura, une nouvelle présélection est envisagée pour prioriser le déplacement des transports publics de la ligne 5.

Instances concernées :
 Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg
Instance responsable : Ville de Fribourg

Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI n°r (projet réalisé avant 2015)

Echéancier de réalisation : Avant 2015 (en cours de procédure et réalisation prévue entre 2012 et 2014)
 La Ville a mis à l'enquête publique les mesures d'aménagement en 2010. Le Canton doit publier au début 2012 la suppression de places de parc pour permettre l'implantation du marquage pour les cyclistes.

Mesure 40.5	Plafonnement des charges de trafic sur la route de la Chenevière	Coût : 150'000 CHF
		
<p>Description de la mesure : La mesure prévoit une interdiction de circulation aux poids lourds et l'aménagement d'une zone 30km/h, avec notamment la mise en place de quelques rétrécissements physiques du gabarit de circulation.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI (projet réalisé avant 2015)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015</p>		

Mesure 40.6	Plafonnement des charges de trafic sur la route de Chantemerle	Coût : 150'000 CHF
<p>Description de la mesure : La mesure prévoit une interdiction de circulation aux poids lourds et l'aménagement d'une zone 30km/h, avec notamment la mise en place de quelques rétrécissements physiques du gabarit de circulation.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI n°r (projet réalisé avant 2015)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015</p>		

P16	Requalification de traversées de localités et de rues principales urbaines	
Mesure 43.2	Réaménagement de la rue du Varis	Coût : 978'000 CHF
Mesure 43.3	Réaménagement de l'avenue du Général-Guisan	Coût : 3'919'000 CHF
Mesure 43.4	Réaménagement de la route Ste-Agnès	Coût : 327'000 CHF
Mesure 43.5	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	Coût : 2'671'000 CHF
Mesure 43.6	Réaménagement de la route de Chantemerle	Coût : 2'434'000 CHF
Financement : LFI nfr / Canton / Agglo / Communal		Coût : 10'329'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Dans la partie compacte de l'agglomération, certains axes principaux ne bénéficient pas encore d'un aménagement adapté aux conditions locales. Certains axes urbains principaux sont encore aménagés en "route" avec une forte dominance du TIM.</p> <p>Le réseau Varis, Général-Guisan et Ste-Agnès appartient au réseau routier sur lequel le projet du pont de la Poya aura une forte influence. Le Plan directeur partiel des transports (PDPT) prévoit au travers des mesures d'accompagnement du projet pont de la Poya un plafonnement des charges de trafic sur ce réseau (mesures 40.1 à 40.6). Toutefois, cette première série de mesure ne propose pas une véritable valorisation de l'espace-rue et amélioration des conditions de circulations des transports publics et des mobilités douces. La prise de mesures complémentaires et plus dissuasives pour le trafic individuel motorisé est nécessaire afin de respecter la hiérarchie du réseau routier définie dans le concept TIM (figure 38).</p> <p>A Givisiez, la route de Belfaux (déjà 14'800 véh/j. en amont du passage à niveau) constitue une véritable césure urbaine, ainsi que pour les mobilités douces, incompatible avec les ambitions actuelles du projet d'agglomération, en particulier avec le développement d'un site stratégique d'agglomération orienté autour de la nouvelle halte de Givisiez. En outre, il n'y a actuellement aucun transport public urbain jusqu'à Givisiez. Des mesures sont à prendre afin de rendre possible la prolongation de l'axe fort de la "dynamique future" (concept TP 2018 et 2030, ligne 3, figure 32 et 31).</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet comprend des mesures de deux types, celles liées à de la requalification de voiries urbaines principales (valorisation des espaces publics, amélioration des conditions de déplacements des mobilités douces, etc.) et celles liées aux requalifications de traversée de localité. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au niveau du réseau Varis, Général-Guisan et Ste-Agnès, une requalification avec forte valorisation de l'espace public et meilleure intégration des TP et en particulier des MD est prévue à moyen terme. - Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez, secteur de la route de Belfaux, sur le principe du concept VALTRALOC. 		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)</p> <p>Adapter les "routes" au contexte urbain, par le développement de projet d'aménagement intégré de l'espace-rue</p> <p>Améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements en modes doux</p> <p>Prioriser les transports publics</p> <p>Maximiser l'utilisation de l'autoroute pour les déplacements tangentiels au sein de l'agglomération</p> <p>Renforcer la sécurité du trafic motorisé et diminuer les nuisances (bruit et pollution)</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>40.1 à 40.6 "Mesures d'accompagnement au projet pont de la Poya" ;</p>		

11.12 "Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte" ; 41.12 "Aménagement rue de Morat" ;
41.20 "Aménagement route de la Verna"

U-A06 "Site stratégique d'agglomération de Givisiez"

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez ; tpf

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base disponibles et études réalisées :

Mesure 43.2 : Etude " rue Joseph-Piller, Varis et Morat" (bureau GLS, mai 2005)

Investissement : 10'329'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : /

Mesure 43.2	Réaménagement de la rue du Varis	Coût :	978'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>A la suite du réaménagement de la rue Joseph-Piller et de sa mise en zone de rencontre 20 km/h (mesure 40.3), il convient de poursuivre les aménagements sur ce réseau pour limiter le trafic de transit sur cette liaison classé en "Traversée limitée de centralité avec maîtrise du trafic" dans la hiérarchie du réseau routier (concept TIM, figure 38). La volonté affichée au niveau de la hiérarchie du réseau est de privilégier l'itinéraire historique par la rue de Morat et la route des Alpes (réseau structurant urbain) et de préserver cette poche de la Vieille-Ville du trafic de transit (concept d'exploitation TIM, figure 39).</p> <p>Les mesures d'aménagement vise la mise en zone 30 de la rue, ainsi que une amélioration des conditions de circulation et de sécurité pour les mobilités douces dans ce secteur très fréquenté (écoles), étroit et pentu. Cette mesure vise par conséquent également à répondre aux problèmes de sécurité résultant des occasionnelles congestions sur ce réseau (carte des points faibles, figure 3).</p>			
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>			
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>			
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Nécessité de dissuader le trafic de transit à travers cette poche du centre de la Vieille-Ville constitué d'un réseau inadapté à l'accueil de flux TIM importants.</p>			
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>			

Mesure 43.3	Réaménagement de l'avenue du Général-Guisan	Coût : 3'919'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Sur l'avenue du Général-Guisan, la prise de mesures complémentaires et plus dissuasives pour le trafic individuel motorisé sont particulièrement nécessaires afin de respecter la hiérarchie du réseau routier définie dans le cadre du concept TIM (figure 38). En effet, avec la réalisation du projet pont de La Poya, il existe un fort risque que cet axe devienne un axe privilégié pour l'accès au centre et pour les déplacements tangentiels à l'intérieur de l'agglomération compacte.</p> <p>Dans le but d'adapter la circulation aux conditions urbaines de cet axe et de réduire la dominance du TIM, il est prévu un réaménagement intégrant une valorisation de l'espace public et l'amélioration des conditions de déplacements des transports publics (uniquement un faible tronçon emprunté par la ligne 5) et en particulier des mobilités douces.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : A moyen terme, cette mesure complémentaire aux mesures d'accompagnement du projet de la Poya est nécessaire au déploiement complet des effets de ce projet.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 43.4	Réaménagement de la route Ste-Agnès	Coût : 327'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le but de respecter la hiérarchie du réseau routier définie dans le concept TIM (figure 38) et de limiter le trafic de transit à travers ce quartier résidentiels sensible (privilégier l'utilisation de la route Ste-Thérèse appartenant au réseau de desserte urbaine), il est proposé de réaliser certaines mesures complémentaires à celles entreprises dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet du pont de la Poya (mesure 40.4).</p> <p>Comme pour l'avenue du Général-Guisan, la prise de mesures complémentaires vise à dissuader encore plus le trafic de transit à travers cette poche résidentielle (concept d'exploitation figure 39).</p> <p>La mesure prévoit essentiellement des actions en faveur des mobilités douces, ainsi que de mesures dans la partie centrale en "cuvette" de cette rue. En outre, la mesure vise par un réaménagement à limiter le transit et donc limiter les congestions existantes sur cette rue de liaison (carte des points faibles, figure 3).</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Limiter le trafic de transit dans une poche résidentielle sous pression et respecter la hiérarchie du réseau routier. Valoriser l'espace dans le but de sécuriser les déplacements en modes doux.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 43.5	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	Coût : 2'671'000 CHF
--------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

Pour assurer une couture urbaine de la commune de Givisiez, aujourd'hui marquée par la césure de la route cantonale et adapter la voirie au contexte urbain futur donné par développement du site stratégique d'agglomération de Givisiez, il est nécessaire d'entreprendre un réaménagement profond de ce tronçon de réseau routier. En outre, il s'agit également d'assurer une meilleure intégration des mobilités douces et de prioriser les transports publics (carte des points faibles, congestion TIM et TP, figure 3), en particulier les bus de l'axe de la "dynamique future" (concept TP, réseau 2018 et 2030, ligne 3, figure 32 et 31).

L'aménagement, selon le principe VALTRALOC, se décompose en 3 séquences. Une première séquence entre le passage à niveau ferroviaire et le carrefour avec la route Jo-Siffert, ainsi qu'une troisième qui s'étend entre le carrefour de la Verna jusqu'au giratoire de la semi-autoroute. Sur ces deux séquences, les aménagements à réaliser sont mineurs, car un certain nombre de petites mesures ont déjà été entreprises récemment. Enfin, sur la séquence intermédiaire, au cœur de la commune, comprise entre les carrefours de Jo-Siffert et de la Verna (carrefour compris), les mesures sont plus importantes et doivent permettre une requalification importante de l'espace public et une amélioration notable des conditions de circulations des mobilités douces et des transports publics. Il s'agit en particulier de donner au travers de cet aménagement un caractère de centralité à cet espace et de favoriser des traversées piétonnes attractives et sécurisées à niveau.

En outre, ce tronçon de route cantonale situé sur une des pénétrantes principales de l'agglomération constitue également un lieu important pour réaliser un contrôle d'accès (concept d'exploitation TIM, figure 39). Celui-ci est en premier lieu effectué de manière indirecte, en amont au niveau du passage à niveau des voies ferrées, puis au carrefour Jo-Siffert par l'aménagement d'un carrefour régulé par feux. Ce dernier aménagement doit à la fois permettre le contrôle d'accès et la priorisation des transports publics (concept TP 2030, ligne 3, figure 31). Au carrefour avec la route de la Verna, une nouvelle priorisation du transport public par régulation lumineuse est nécessaire afin de positionner le bus en tête de colonne en direction du centre et jusqu'à la voie bus aménagée sur la route de la Chassotte (mesure 11.12). Enfin, au carrefour giratoire avec la semi-autoroute (giratoire de la Colombière), il est nécessaire d'installer une régulation lumineuse pour contrôler l'entrée dans l'agglomération pour le trafic en provenance de la jonction autoroutière de Fribourg Sud/Centre.

Finalement, cette mesure vise également à l'assainissement au bruit sur ce secteur d'ici au 31 mars 2018.

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Givisiez

Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)

Priorité : A B C

Argument principal pour la priorisation : Recoudre un tissu urbain fragmenté pour permettre le développement du site stratégique d'agglomération de Givisiez et améliorer les conditions de déplacements des transports publics (axe fort de la "dynamique future") et des mobilités douces (accès aux transports publics, arrêts de bus et nouvelle halte ferroviaire). Réduire les nuisances environnementales (bruit et pollution).

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 43.6	Réaménagement de la route de Chantemerle	Coût : 2'434'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La réalisation de cette mesure s'inscrit dans la suite des aménagements effectués sur le tronçon route de Morat - pont de Chantemerle prévus dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet du pont de la Poya (mesure 40.6). Cet aménagement de la partie inférieure de la route de Chantemerle comprend une adaptation du régime de circulation par la mise en place d'une zone 30km/h ainsi que d'une interdiction de circulation aux poids lourds.</p> <p>Cette mesure est également à coordonner avec la couverture de l'autoroute et les projets de liaisons mobilité douce parallèles (mesure 20.9) et traversants (mesure 21.6).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

P17	Requalification de traversées de localités et de rues principales suburbaines	
Mesure 43.1	Réaménagement de la traversée de localité de Bourguillon pour sécuriser les circulations mobilité douce	Coût : 536'000 CHF
Mesure 43.7	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	Coût : 4'750'000 CHF
Mesure 43.8	Réaménagement de la traversée de localité d'Avry (VALTRALOC)	Coût : 768'000 CHF
Mesure 43.9	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I	Coût : 2'737'000 CHF
Mesure 43.10	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase II	Coût : 523'000 CHF
Mesure 43.11	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	Coût : 1'001'000 CHF
Mesure 43.17	Réaménagement de la Gânsbergstrasse	Coût : 200'000 CHF
Mesure 43.18	Réaménagement de la Haslerastrasse	Coût : 120'000 CHF
Mesure 43.19	Réaménagement de la Brugerastrasse	Coût : 1'816'000 CHF
Financement : LFI nfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 12'451'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
<p>En couronne de l'agglomération, certains axes principaux ne bénéficient pas encore d'un aménagement adapté aux conditions de traversées de localité. Il s'agit principalement du réseau des axes d'accès à l'agglomération, dont tous appartiennent au réseau routier cantonal. A Düdingen, un certain nombre de routes et rues du réseau nécessite également des adaptations et réaménagement, principalement dans le but de limiter le trafic de transit (congestion sur la route cantonale au cœur de la commune) dans des quartiers sensibles.</p> <p>Sur les traversées de localité de Rosé, Avry et Belfaux, les charges en traversée de localité sont toutes comprises entre 11'000 et 15'000 véhicules par jour. A Bourguillon, au cœur du hameau, celle-ci s'élève à environ 6'000 à 7'000 véhicules par jour. Enfin, sur la traversée des communes de Corminboeuf et Belfaux, ainsi que sur les réseaux concernés de Düdingen, elles sont de l'ordre de 5'000 véhicules par jour, voire en-dessous.</p>		
Description du paquet de mesures :		
<p>Ce paquet comprend des mesures de deux types, celles liées à de la requalification de traversées de localités suburbaines (valorisation des espaces publics, amélioration des conditions de déplacements des mobilités douces, etc.) et celles liées aux petits réaménagements sur des réseaux de quartier. Cela implique les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de la traversée de localité, sur le principe du concept VALTRALOC. - Petits aménagements sur des réseaux de desserte de quartiers sensibles, avec principalement des mesures de modération du trafic et d'amélioration des conditions de déplacements MD. 		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
<p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1) Adapter les "routes" au contexte des traversées de localité, par le développement de projet d'aménagement intégré de l'espace-rue Améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements en modes doux Renforcer la sécurité du trafic motorisé et diminuer les nuisances (bruit et pollution)</p>		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
<p>20.13 "Liaison MD entre Rosé et le CO" ; 22.19 "Aménagement MD sur la route du Bugnon" ; 12.5 "Aménagement à l'interface TP de Belfaux-Village" ; 22.10 "Aménagement MD de la route cantonale à Matran" ;</p>		

21.17 "Mesure d'accompagnement à la liaison Birch-Luggiwil" ; 43.15 "Aménagement Bahnhofstrasse" ; 43.12, 43.14 et 43.16 "Traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC" ;

Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm A2, A3, A5 et A8 (lié à 43.7) ; mesures bfm A8 (lié à 43.8) ; mesures bfm B3 (lié à 43.9) ; mesures bfm C2 et C3 (lié à 43.11)

U-A10 "Centralité partagée Avry et Matran" ; U-A11 "Centralité de Belfaux" ; U-A12 "Centralité de Corminboeuf"

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Communes d'Avry, de Belfaux, de Corminboeuf, de Düdingen et de Matran

Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet / Projet

Données de base disponibles et études réalisées :

Mesure 43.7 : Concept VALTRALOC (Jeanneret Etudes SA, 2010 - Team+ 2003 – Devaud Monigatti, 2011)

Mesure 43.9 : Etude de planification, devis estimatif VALTRALOC pour le tronçon Passage tpf - place de l'Eglise - Mouton (Team+, 2003), avant-projet pour le tronçon Mouton - Pont de la Sonnaz (Devaud Monigatti, 2011) et Entrée Est – Passage tpf (Jeanneret Etudes SA, novembre 2010)

Mesure 43.10 : Château du Bois – Pont de la Sonnaz (Team+, 2003)

Mesure 43.11 : pour Belfaux, étude modération de trafic (Transitec SA, septembre 2011) ; pour Corminboeuf, étude modération de trafic (Team+, 2011)

Investissement : 12'451'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques :

Mesure 43.1 : Le coût de 536'000 CHF est lié à des aménagements à caractère édilitaire pris entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune

Mesure 43.7 : les coûts se décomposent de la manière suivante : 1.9 mio. CHF pour le Canton (40%) et 2.85 mio. CHF pour la commune (60%), soit un total de 4.75 mio. CHF.


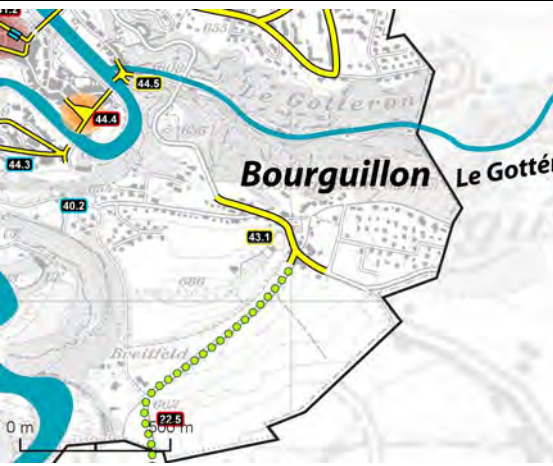
Mesures 43.9 et 43.10 : L'ensemble du projet VALTRALOC de la traversée de Belfaux est devisé à 3'514'000 CHF, dont 254'000 CHF réalisé en 2012, 2'737'000 CHF réalisé en tranche A (43.9) et 523'000 CHF réalisé en tranche B (43.10). 1'391'000 CHF HT (60%) sont à la charge du Canton.

Mesure 43.11 : Belfaux, l'aménagement est devisé à 758'000 CHF dans sa variante minimale (Transitec SA, septembre 2011), dont 448'000 pour le Canton ; Corminboeuf, l'aménagement est devisé à 203'000 CHF (Jeanneret Etudes SA, date), dont 7'000 CHF pour le Canton. Il y a lieu de considérer des mesures supplémentaires, actuellement non définie et non chiffrée, afin d'intégrer ce projet à un concept VALTRALOC.

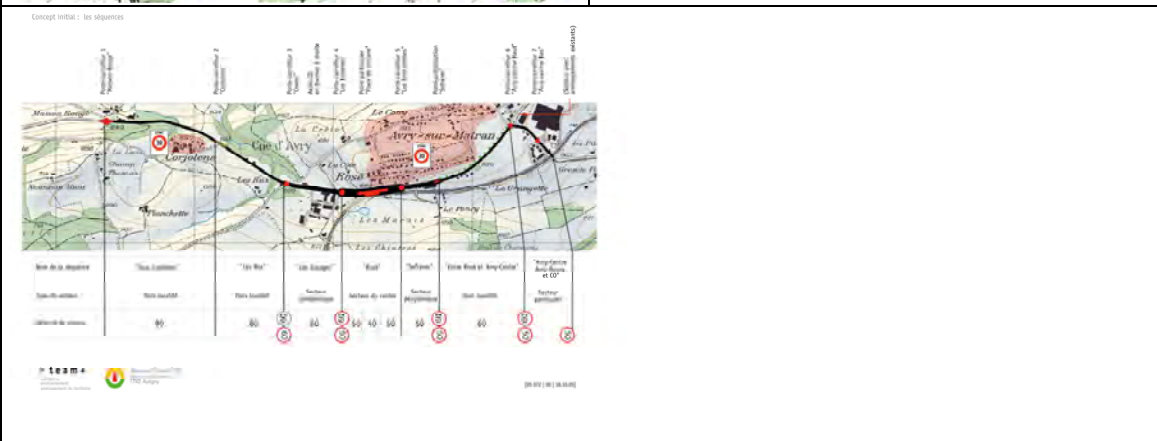
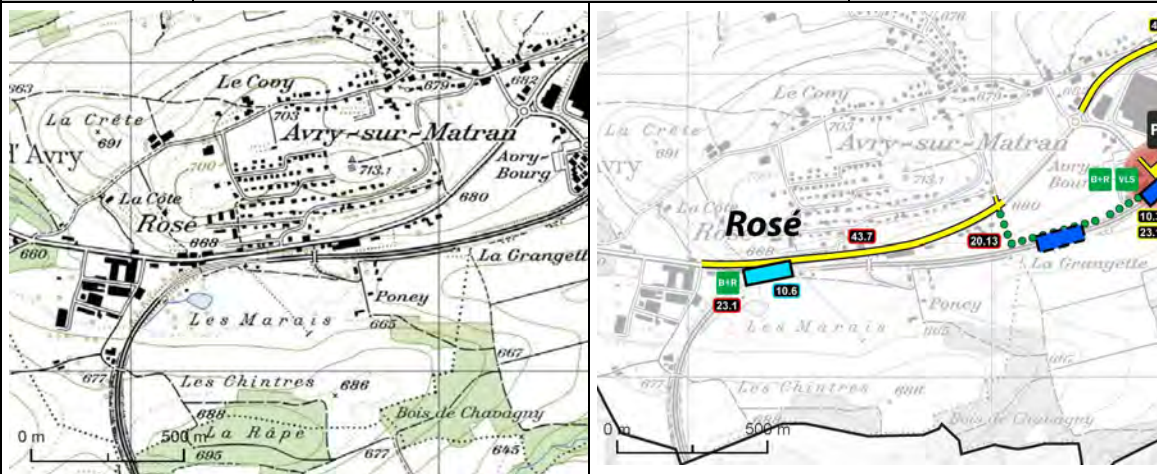
Mesure 43.17 : Le coût estimé à 200'000 CHF est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune.

Mesure 43.18 : Le coût estimé à 120'000 CHF est entièrement à charge de la commune (hors LFIInfr).

Mesure 43.19 : Le coût estimé à 1'816'000 CHF est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement de la commune.

Mesure 43.1	Réaménagement de la traversée de localité de Bourguillon pour sécuriser les circulations mobilité douce	Coût : 536'000 CHF
		
<p>Description de la mesure : Le hameau de Bourguillon est traversé par une route du réseau cantonal qui est appelée à prendre de l'importance avec l'ouverture du pont de la Poya. Actuellement dans la partie centrale du hameau, il n'existe pas de trottoir sécurisé pour les piétons, ni d'aménagements pour les cycles. La mesure vise ainsi à sécuriser les déplacements de mobilité douce par la réalisation de petites mesures d'aménagements.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 43.7	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	Coût : 4'750'000 CHF
--------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

A Rosé, une des entrées principales de l'Ouest de l'agglomération par le réseau routier cantonal (13'700 véh/j), il est prévu une requalification de la traversée de localité. Cette mesure d'aménagement est basée sur le principe VALTRALOC et est comprise entre le carrefour des Tuileries (entrée Ouest du village, secteur de la zone d'activités) et le nouveau carrefour à l'Est de "Sofraver" (sortie Est du village). Cet aménagement doit faire l'objet d'une attention particulière quant à la valorisation de ce lieu central pour la commune. En effet, se regroupe dans ce secteur notamment la halte de Rosé et sa salle polyvalente.

La première séquence d'aménagement au niveau de la halte ferroviaire, prévoit la réalisation d'une place reliant la place de la gare et la devanture du restaurant. La route prend la forme d'un arc de manière à offrir plus de dégagement devant le restaurant et à modérer la vitesse de circulation. Cette modération est renforcée par la création de seuils d'entrée sur la place. Toutes les surfaces se situent donc au même niveau et font l'objet d'un revêtement différencié. Un large passage piéton permet des traversées piétonnes diagonales en direction de la halte. Le stationnement est par ailleurs réorganisé sur la place de la gare. Finalement, deux arrêts de bus sont maintenus sur la place de la gare.

La deuxième séquence comprend le carrefour des Fontanettes et le secteur "Sofraver". Au carrefour des Fontanettes, il est prévu de réaliser un giratoire avec îlot central franchissable (22m de diamètre) afin de faciliter l'accès aux habitations situées sur la colline d'Avry (actuellement beaucoup d'utilisateurs évitent ce carrefour à partir duquel il est difficile de se réinsérer sur le réseau cantonal, ce qui provoque un transit indésirable par le village). Cet aménagement permet également de réduire les vitesses de circulation en

<p>"cassant" la longue rectiligne venant du secteur "Sofrave". En outre, il améliore également l'accès au quartier de la Praly en offrant aux usagers la possibilité de procéder à un rebroussement avant de tourner à droite pour y accéder.</p> <p>Sur l'ensemble de la traversée de la localité, la largeur de la chaussée est réduite à 6 mètres de largeur au profit d'un trottoir plus généreux d'une largeur de 2.50 mètres minimum permettant d'accueillir un trafic mixte piétons et vélos.</p> <p>A noter enfin qu'à l'entrée Ouest de la commune, une première mesure du concept VALTRLOC de Rosé sera déjà mise en œuvre en 2013. Il s'agit d'un réaménagement du secteur "les garages" et carrefours des Tuileries, comprenant notamment la réalisation d'un trottoir mixte sur la partie Nord de la chaussée. Le réaménagement du carrefour giratoire des Tuileries a déjà été réalisé.</p>
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune d'Avry</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Valorisation et sécurisation d'un secteur fortement soumis à la dominance du trafic individuel motorisé. Amélioration de l'accessibilité de la halte et sécurisation des déplacements au niveau de l'interface TP. Diminution des nuisances du trafic routier (bruit et pollution), y compris assainissement au bruit dans les délais imposées par la législation fédérale.</p>
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>

Mesure 43.8	Réaménagement de la traversée de localité d'Avry (VALTRALOC)	Coût : 768'000 CHF
--------------------	---------------------------------------------------------------------	---------------------------



Description de la mesure :

Au niveau du hameau d'Avry et de la zone commerciale, la commune est traversée par une route cantonale principale sur laquelle circulent quotidiennement quelques 13'000 à 14'000 véhicules. Même si cette route, dont l'aménagement est très axé sur le trafic automobile, ne traverse pas le centre du village, elle est bordée d'habitations et d'activités qui génèrent accès et déplacements à pied et à vélo. La vitesse pratiquée et le bruit provoqué par les véhicules sont exagérés et la sécurité aux abords de cette voie est précaire.

Dans ce cadre, sur la base du principe VALTRALOC, il s'agit de réaliser un certain nombre d'aménagements succincts pour modérer le trafic, dont notamment l'aménagement des portes d'entrées de la commune.

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune d'Avry

Instance responsable : Commune d'Avry

Priorité :

A B C

Argument principal pour la priorisation : Modération et sécurisation du trafic dans la traversée de localité d'Avry.

Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)

<p>Mesure 43.9</p>	<p>Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I</p>	<p>Coût : 2'737'000 CHF</p>
<p>Description de la mesure :</p>		
<p>La commune de Belfaux est traversée par 14'300 véhicules/jour (2010) sur son axe principal cantonal Grolley - Givisiez. Un réaménagement de la traversée de la localité est nécessaire dans le but de valoriser l'espace central du village, améliorer les conditions de déplacements des mobilités douces, et enfin de limiter les nuisances du trafic (bruit et pollution) pour les riverains.</p>		
<p>La requalification de la traversée de localité, basée sur le principe VALTRALOC, est décomposée en trois phases. Une première à l'entrée Est de la localité qui sera réalisée avant 2015 (secteur En Là, lié au développement d'un nouveau quartier d'habitation, situé entre le passage à niveau de la voie ferrée tpf et l'entrée Est de la commune), un tronçon central en priorité A qui fait l'objet de cette mesure et une troisième section en priorité B à l'entrée Ouest de la commune (mesure 43.10).</p>		
<p>La présente mesure comprend, la réalisation d'un aménagement de type VALTRALOC sur le tronçon centrale de la commune compris entre le pont de la Sonnaz (Ouest) et le passage à niveau de la voie ferrée tpf (Est).</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Belfaux</p>		
<p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p>		
<p><input checked="checked" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>		
<p>Argument principal pour la priorisation : Valorisation et sécurisation d'un secteur fortement soumis à la dominance du trafic individuel motorisé. Amélioration de l'accessibilité de la halte et sécurisation des déplacements au niveau du centre villageois. Diminution des nuisances du trafic routier (bruit et pollution), y compris assainissement au bruit dans les délais imposées par la législation fédérale.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 43.10	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase II	Coût : 523'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Cette mesure, troisième et dernière phase du projet VALTRALOC de Belfaux, comprend l'aménagement de l'entrée Ouest de la commune, et donc de l'agglomération, à savoir la section Château du Bois - pont de la Sonnaz.</p> <p>Cette mesure comprend principalement l'aménagement de mesure de modération du trafic et d'amélioration et sécurisation des déplacements piétonniers et vélos.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Belfaux</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Valorisation et sécurisation d'un secteur fortement soumis à la dominance du trafic individuel motorisé. Amélioration des conditions de circulation et sécurisation des déplacements en mode doux. Diminution des nuisances du trafic routier (bruit et pollution), y compris assainissement au bruit dans les délais imposées par la législation fédérale.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

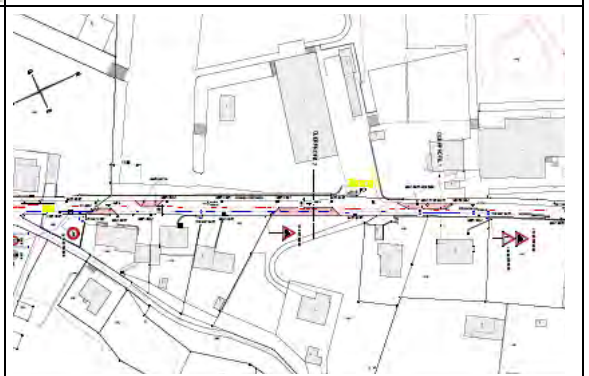
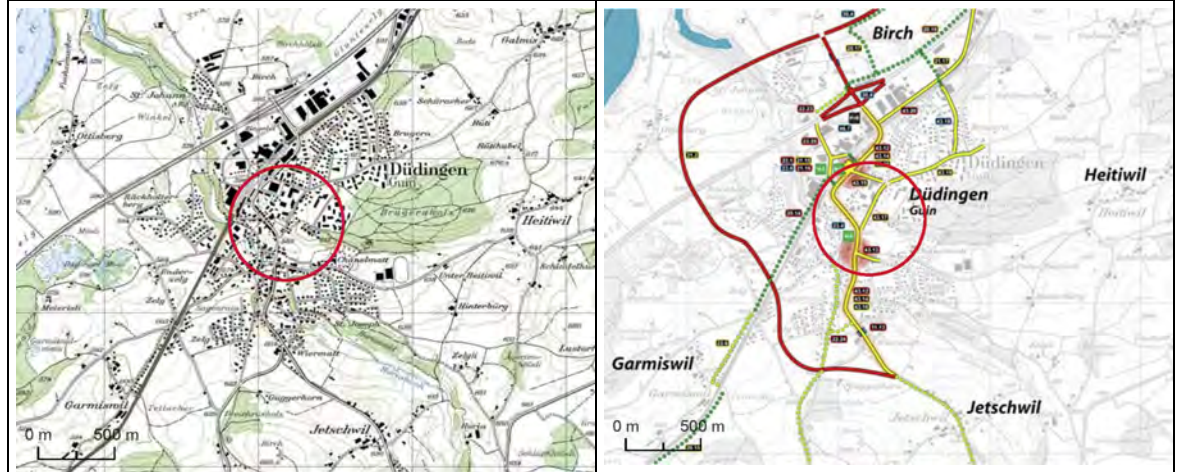
Mesure 43.11	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	Coût : 1'001'000 CHF
		
<p>La route de Corminboeuf / de Belfaux qui traverse les villages de Belfaux et Corminboeuf fait partie du réseau cantonal. Elle relie le giratoire du centre à Belfaux avec la commune de Corminboeuf et est empruntée par environ 4'500 véhicules par jour (TJM 2010). Les charges de trafic sont particulièrement élevées aux heures de pointe, notamment car ce réseau est régulièrement utilisé comme évitement du passage à niveau de Givisiez qui génère de la congestion par la fermeture des barrières (carte des points faibles, figure 3). Actuellement, ce réseau traversant des quartiers résidentiels est soumis à une forte prédominance de la voiture. Cet aspect très routier incite notamment à des vitesses de circulation élevées générant une forte insécurité pour les déplacements en mode doux et d'importantes nuisances environnementales (bruit et pollution).</p> <p>L'aménagement de cet axe, à Belfaux comme à Corminboeuf, prévoit ainsi essentiellement la mise en œuvre de mesure de modération du trafic et d'amélioration des conditions de déplacements et de sécurité pour les mobilités douces.</p> <p>Sur la commune de Belfaux est prévu l'aménagement de bande cyclable dans le sens montant (tronçon Sud, jusqu'à la frontière communale avec Corminboeuf), le déplacement du trottoir du côté Est au côté Ouest (entre le passage à niveau et la limite communale avec Corminboeuf), le rétrécissement de la chaussée pour matérialiser la porte d'entrée du village (Sud du passage à niveau), et la réalisation de passages pour piétons avec îlot central. Des mesures seront également prises aux intersections avec le réseau de desserte fine, comme par exemple la réalisation de trottoir traversant.</p> <p>En traversée de Corminboeuf, au vu du gabarit réduit à disposition, il envisagé d'aménager une bande cyclable dans le sens montée, voire une chaussée banalisée avec trafic mixte, dans le sens montant depuis le carrefour route du Centre - route de Givisiez jusqu'au carrefour de la route d'Amont. La réalisation d'un passage surélevé avec arrêt de bus à l'intersection de la route d'Amont dans le sens montant est également prévue. Enfin de la frontière communale avec Belfaux jusqu'au carrefour de la route d'Amont, dans le sens montant une mesure de continuité de la bande cyclable est à réaliser, avec l'aménagement de passages surélevés aux carrefours du chemin du Champ de la Vigne, de la route de Combarod, et de la route d'Amont. L'ensemble de ces mesures sur la traversée de du village Corminboeuf s'inscrivent dans la prolongation du projet VALTRALOC réalisée sur la séquence centrale de la route du Centre en 1997.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Belfaux ; Commune de Corminboeuf</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p>		

A B C

Argument principal pour la priorisation : Valorisation et sécurisation d'un secteur résidentiel soumis à la dominance du trafic individuel motorisé. Amélioration des conditions de circulation et sécurisation des déplacements en mode doux. Diminution des nuisances du trafic routier (bruit et pollution), y compris assainissement au bruit dans les délais imposées par la législation fédérale.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 43.17 | **Réaménagement de la Gänsbergstrasse** | **Coût : 200'000 CHF**



Avant-projet (SD Ingénierie SA, novembre 2009)

Extrait du plan directeur communal (2010)

Description de la mesure :

De par sa situation et les problèmes de congestion sur la Hauptstrasse (carte des points faibles, figure 4) cette liaison par la Gänsbergstrasse (2'200 véh/j en 2008) subit des reports de trafic de transit. Cette situation inacceptable du point de vue de la sécurité, en particulier à cause des vitesses pratiquées dans un secteur comportant des établissements scolaires fortement fréquentés (écoles Brunnenhof et Gänsberg) doit être corrigée.

En conséquence, la mise en œuvre de mesures de modération de trafic ainsi que d'amélioration et sécurisation des déplacements piétonniers et cyclables sont à réaliser sur cette section centrale du réseau communal de Düdingen (noyau du bourg de Düdingen, Leitbild Gemeinde Düdingen). Il s'agit pour cette rue à caractère multifonctionnel notamment de réduire les vitesses de circulation du TIM et les nuisances environnementales (bruit et pollution) par l'instauration d'une zone à 30km/h. Enfin, la réalisation de ces aménagements doit servir à faire respecter la hiérarchie du réseau routier définie (concept TIM, figure 37).

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Düdingen

Instance responsable : Commune de Düdingen
Priorité : <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Argument principal pour la priorisation : Limitation du trafic de transit dans un secteur résidentiel sensible de la commune, avec par conséquent une amélioration de la sécurité des déplacements et une augmentation de l'attractivité des déplacements MD.
Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 43.18	Réaménagement de la Haslerastrasse	Coût : 120'000 CHF
<p>Extrait du plan directeur communal (2010)</p>		<p>Avant-projet (Transitec SA, 2010)</p>
<p>Description de la mesure :</p> <p>La Haslerastrasse (1'600 véh/j en 2008) souffre actuellement de certains reports de trafic lié à la saturation de l'axe principale de la Hauptstrasse (carte des points faibles, figure 4). En effet, la liaison Haslerastrasse, Brugerastrasse, Gänsebergstrasse est de plus en plus fréquemment utilisée comme itinéraire d'évitement de l'axe historique.</p> <p>Dans le but de faire respecter la hiérarchie du réseau routier (concept TIM, figure 37) et d'améliorer les conditions de déplacements, en particulier des modes doux dans ce secteur résidentiel, il est prévu d'aménager une zone à 30 km/h. Les mesures prévues sont simples, comme par exemple la pose de mobilier urbain visant à ralentir la vitesse de circulation et ainsi sécuriser les déplacements piétonniers et vélos.</p> <p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Düdingen</p> <p>Instance responsable : Commune de Düdingen</p>		

Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI (mesure non imputable au fonds)

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 43.19	Réaménagement de la Brugerastrasse	Coût : 1'816'000 CHF
		
	 <p>Concept (Transitec SA, 2010)</p>	
<p>Extrait du plan directeur communal (2010)</p>		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La Brugerastrasse est une route collectrice importante pour l'ensemble de la commune et constitue également une pénétrante à partir des hameaux à l'Est de la commune. Au-delà d'être un axe collecteur important à l'échelle communale, elle constitue également une liaison importante pour les déplacements piétons et cyclistes. Enfin, il faut noter que la Brugerastrasse dessert le quartier le plus grand et dense du territoire et constitue également un axe privilégié pour l'accès à la gare de Düdingen.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Düdingen</p> <p>Instance responsable : Commune de Düdingen</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

P18	Requalification de la traversée de localité de Dürdingen	
Mesure 11.13	Aménagement d'arrêts sur la Hauptstrasse à l'entrée Sud de Dürdingen, pour les lignes régionales	Coût : 150'000 CHF
Mesure 43.12	Réaménagement de la traversée de localité de Dürdingen (VALTRALOC), phase I.a	Coût : 3'000'000 CHF
Mesure 43.13	Réaménagement de la Chännelmatte et du carrefour Chännelmatte - Duensstrassede (traversée de localité de Dürdingen, VALTRALOC, phase I.a)	Coût : 1'500'000 CHF
Mesure 43.14	Réaménagement de la traversée de localité de Dürdingen (VALTRALOC), phase I.b	Coût : 4'000'000 CHF
Mesure 43.15	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Dürdingen, VALTRALOC, phase I.b)	Coût : 3'288'000 CHF
Mesure 43.16	Mesures d'accompagnement à la réalisation du contournement de Dürdingen : réaménagements de la traversée de localité de Dürdingen (VALTRALOC, phase II), Gänsebergstrasse, Tunnelstrasse, etc.	Coût : 5'000'000 CHF
Financement : LFIInfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 16'938'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>La route cantonale traversant la commune de Dürdingen appartient au réseau routier d'accès à l'autoroute A12 pour la région de la Singine. Dans la partie centrale de la traversée de Dürdingen, les charges de trafic atteignent jusqu'à 16'500 véhicules par jours (TJM 2010 SPC / 17'500 TJM 2011 metron). Ces charges de trafic importantes, et notamment la part de trafic poids lourds, sont à la source de nuisance importante pour la commune en terme de bruit et de pollution. Elles génèrent également des situations dangereuses et un sentiment d'insécurité peu favorable pour les déplacements de mobilité douce. L'aménagement actuel de cette chaussée, combiné à la quantité de trafic, conduit donc à une situation inacceptable pour la commune. La réalisation de mesures d'aménagements est indispensable pour améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser le recours aux mobilités douces et transports publics.</p> <p>A préciser qu'une vaste analyse de tous les points de dysfonctionnement sur la traversée de localité a été réalisée, tant au niveau de l'usage et des fonctions de l'espace, que des problèmes spécifiques de mobilité (points noir du réseau routier, congestion, etc.).</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Le paquet de mesures de la requalification de la traversée de Dürdingen comprend principalement des mesures de requalification qui visent à améliorer la qualité de vie par une forte valorisation de l'espace public et amélioration des conditions de déplacements des MD et TP, ceci sur l'ensemble de la traversée de la localité. Ces aménagements s'inscrivent dans la mise en place du concept VALTRALOC. Enfin, quelques mesures urgentes visant à améliorer la desserte par les transports publics sont également intégrées à ce paquet de mesure.</p> <p>En raison de la complexité et de l'envergure de ce projet de requalification, diverses phases et étapes de mise en œuvre sont prévues :</p> <p>La "Phase I" prévoit une requalification de la traversée de localité par la réalisation d'un aménagement de type VALTRALOC sur l'ensemble de la traversée. Dans cette première phase (sans contournement), les aménagements réalisés doivent permettre la circulation du trafic local et d'accès à l'autoroute A12, notamment le trafic poids lourds, dans des conditions adaptées au contexte de traversée de localité. Les mesures comprennent un réaménagement complet de l'espace-rue, avec une nouvelle définition du gabarit de la voirie. L'aménagement est réalisé de manière à pouvoir être transformé en seconde phase en ne reprenant qu'un minimum des éléments constructifs (bordures, etc.). Cette première phase est réalisée en plusieurs étapes, réparties sur les tranches A et B des mesures du projet d'agglomération.</p> <p>La "Phase II" prévoit, à long terme suite à la réalisation du contournement routier de Dürdingen, une adap-</p>		

tation des aménagements de la première phase le long de la traversée de localité. Il s'agit principalement d'une nouvelle distribution de l'espace de circulation (réduction de l'espace dévolu au TIM au profit des MD, notamment des cycles) ainsi que des reprises ponctuels de certains aménagements. L'aménagement complet de l'espace-rue réalisé en première phase est préservé et valorisé.

Enfin pour cette deuxième phase, des mesures d'accompagnement à la réalisation du contournement de Düdingen (mesure 31.2) sont encore prises sur d'autres éléments du réseau routier communal, comme par exemple la fermeture complète au TIM de la Gännsbergstrasse ou la réalisation de mesures de modération à la Tunnelstrasse.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)
 Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3)
 Favoriser en particuliers les déplacements en mobilité douce (commune où l'ensemble des paramètres favorables sont réunis), ainsi qu'en transports publics, notamment grâce à l'amélioration de leur accès.
 Améliorer la qualité de vie dans la commune et favoriser la vie de "proximité" et les déplacements de mobilité douce
 Améliorer les conditions de déplacements des piétons et des cyclistes, en particulier leur sécurité
 Réduire les nuisances environnementales (bruit et pollution)

Mesures corrélées et liens à la conception :

22.24 "Aménagements MD Briegliweg" ; 43.17 "Réaménagement Gännsbergstrasse" ; 30.4 et 30.5 "Réaménagement de la jonction de Düdingen et nouvelle liaison Birch-Luggiwill" ; 31.2 "Contournement de Düdingen" ; 43.20 "Mesures d'accompagnement de la liaison Birch - Luggiwill"
 U-A08 "Site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen - Birch"

Instances concernées :

OFROU ; Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; tpf

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base disponibles et études réalisées :
 "Briegli Park", (SwissTraffic AG, 2011)
 "Düdingen plus, Bahnhof West im Zentrum", (SwissTraffic AG, 2011)
 Unterer Sensebezirk, (RappTrans, 2009)
 Verkehrstudie, (B+S Ingenieur AG, 2007)
 Nutzeranalyse, (IC Infraconsult AG, 2003)
 VALTRALOC, (pab ag Tavers, 2003)

Investissement : 16'938'000 CHF (coût actualisé 2011)

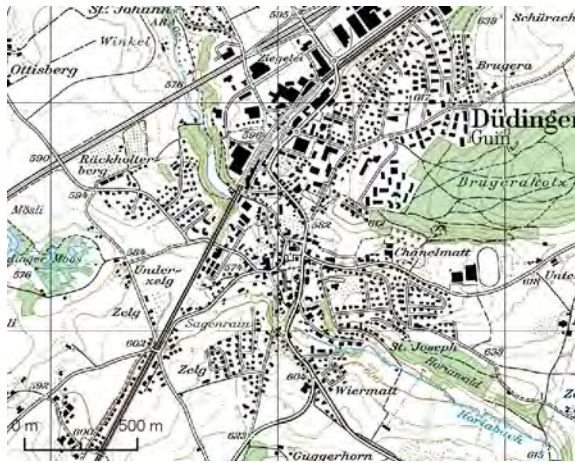
CH National CH LFInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques :

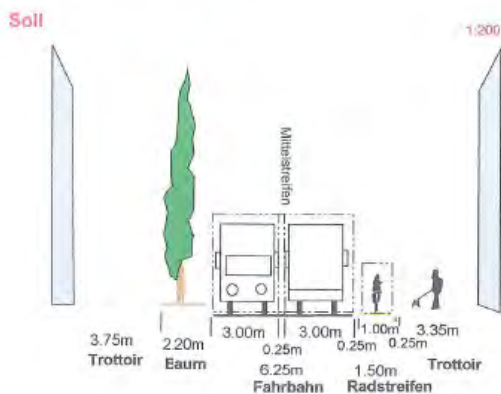
Mesure 11.13 : La répartition du coût de 150'000.- CHF est de 100'000.- CHF à charge du canton (66.6%) et de 50'000.- CHF à charge de l'agglomération, respectivement de la commune
 Mesure 43.12 : La répartition du coût de 3'000'000.- CHF est de 1'200'000.- CHF à charge du canton (40%) et de 1'800'000.- CHF à charge de l'agglomération, respectivement de la commune
 Mesure 43.14 : La répartition du coût de 4'000'000.- CHF est de 1'600'000.- CHF à charge du canton (40%) et de 2'400'000.- CHF à charge de l'agglomération, respectivement de la commune
 Mesure 43.13 : Sur un total de 1'500'000 CHF, la moitié se trouve sur la route cantonale. La part du canton se monte à 300'000.- (soit 20%), le solde étant à charge de l'agglomération, respectivement de la commune.
 Mesure 43.15 : La répartition du coût de 3'288'000.- CHF est de 821'000.- CHF à charge du canton (25%) et de 2'467'000.- CHF à charge de l'agglomération, respectivement de la commune
 Mesure 43.16 : la répartition est à définir dans le cadre du projet de la route de contournement.

Mesure 11.13	Aménagement d'arrêts sur la Hauptstrasse à l'entrée Sud de Düdingen, pour les lignes régionales	Coût : 150'000 CHF
<p>Description de la mesure : Pour améliorer la desserte en transports publics de la commune de Düdingen, le projet d'agglomération mise sur le renforcement (en particulier cadence) des lignes de transports publics régionales (ex. ligne vers Tafers ou Laupen).</p> <p>Avec le développement de nouveaux quartiers, il est ainsi nécessaire de réaliser de nouveau aménagements d'arrêts pour assurer une desserte par les transports publics. Le développement de ces secteurs peut ainsi s'appuyer sur cette augmentation de l'offre transports publics régionales.</p> <p>Pour le quartier du Briegli (500-600 habitants), au Sud de la commune, l'aménagement de nouveaux arrêts de bus sur la Duensstrasse et d'une liaison MD (mesure 22.24) permettra d'assurer une bonne qualité d'accès par les TP et MD. Le nouvel arrêt de bus sera servit par la ligne TPF Tafers. L'aménagement de ces arrêts constitue également une première étape de la réalisation du concept VALTRALOC sur la traversée de la localité de Düdingen (mesures 43.12, 43.14 et 43.16).</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération de Fribourg ; Commune de Düdingen ; tpf</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Offrir à ces nouveaux quartiers, relativement éloignés de la gare, une desserte par les transports publics constitue une nécessité. Ces mesures doivent être prises à court terme, dès la réalisation des quartiers (pas possible d'attendre les aménagements VALTRALOC).</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 43.12	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.a	Coût : 3'000'000 CHF
---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



**Situation Neu nach der Umgestaltung
Im Bereich ohne Parkfelder**



Concept VALTRALOC (pad ag Tafers, 2003)

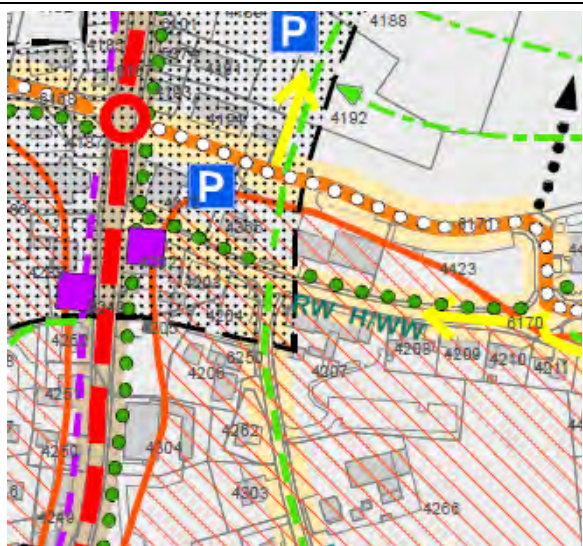
Description de la mesure : La "Phase I" prévoit une requalification de la traversée de localité par la réalisation d'un aménagement de type VALTRALOC sur l'ensemble de la traversée. Dans cette première phase (sans contournement), les aménagements réalisés doivent permettre la circulation du trafic local et d'accès à l'autoroute A12, notamment le trafic poids lourds, dans des conditions adaptées au contexte de traversée de localité.

Les mesures comprennent un réaménagement complet de l'espace-rue, avec une nouvelle définition du gabarit de la voirie. L'espace dédié aux circulations motorisées est réduit à un profil minimum (environ 6.25m). L'aménagement de l'espace-rue, notamment le traitement à niveau des bordures, vise une meilleure cohabitation des usagers dans la partie centrale de la commune où se concentrent de multiples fonctions. De plus, la maîtrise du TIM, notamment la réduction des vitesses de circulation, vise à augmenter la sécurité des autres usagers de la voirie et réduire les nuisances (bruit et pollution).

Dans le cadre de la tranche A du projet d'agglomération (phase I.a) est principalement prévu l'aménagement de la section et du carrefour Chännelmatte - Duensstrassede (voir mesure 43.13 ci-dessous), ainsi que de plusieurs autres aménagements aux carrefours tout au long de la traversée de localité. Ces mesures d'aménagements dispersées le long de la traversée comprennent le réaménagement complet du carrefour Industriestarsse - Hauptstrasse, ainsi que certains aménagements aux carrefours, notamment Gänsbergstarsse - Hauptstrasse et Briegliweg - Duenstrasse. A cela s'ajoute encore la réalisation de petits aména-

gements en section notamment pour des îlots de traversée piétonne. Les aménagements réalisés de l'espace-rue sont effectués de manière à permettre une adaptation aisée et à moindre coût après la réalisation du contournement de Düdingen à long terme.
Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; tpf
Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC) et Commune de Düdingen
Priorité : <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Argument principal pour la priorisation : La réalisation de mesures de maîtrise du TIM en traversée de Düdingen est urgente, tant pour des raisons de qualité de vie, de nuisances (bruit et pollution) que de sécurité. L'ensemble de ces mesures doivent permettre une amélioration des conditions de déplacements, en particulier pour les mobilités douces, mode de déplacement prioritaire pour la commune de Düdingen.
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 43.13	Réaménagement de la Chännelmatte et du carrefour Chännelmatte - Duenstrassede (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.a)	Coût : 1'500'000 CHF
---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Projet en examen préalable (Art du jardin Zbinden SA, 2010)

Extrait du plan directeur communal (2010)

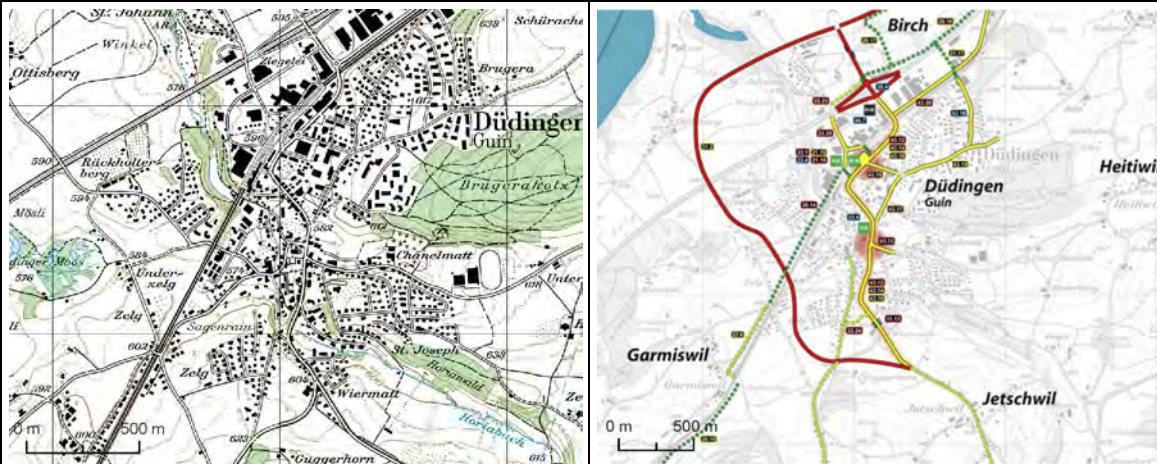
Description de la mesure : Cette mesure constitue la mesure phare de la phase I.a (phase I, tranche A) du réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (autres mesures de cette phase I.a, voir mesure 43.12). Elle constitue à ce titre également la première opération d'envergure du projet VALTRALOC de Düdingen.

Parallèlement à la construction du quartier Bachtelmatte (centre commercial, services industrielles, pompiers, etc.), l'aménagement d'un nouveau carrefour giratoire à l'intersection Käsereistrasse - Duenstrasse et la construction d'une nouvelle route communale (Käsereistrasse) pour l'accès au réseau principal a permis de solutionner le nœud de trafic dit de "Kirch". Dans la suite de ces aménagements, il convient à présent de reconverter l'existante Chännelmattstrasse. Celle-ci sera transformée en une zone de rencontre (20km/h) et servira liaison d'accès aux arrêts de bus pour les piétons provenant de l'Est du village (environ 2000 habitants). Cette zone de rencontre permettra également la mise en valeur de l'ancien cœur du village et l'amélioration de la sécurité pour les élèves de l'école enfantine.

Sur la Duenstrasse, route appartenant au réseau des routes cantonales, il est parallèlement aménagé un premier tronçon de type VALTRALOC, comprenant notamment un traitement à niveau de l'espace-rue, une bande centrale permettant la facilitation des traversées piétonnes et l'accès aux arrêts de transports publics.

<p>Ces derniers sont d'ailleurs également réaménagés sur chaussée, de manière à prioriser les TP dans leur progression.</p> <p>La partie "Chännelmatte" de la mesure est à la charge de la commune de Düdingen, alors que la section " Duenstrasse - Chännelmatte" à celle du Canton (voir remarques sur les investissements)</p>
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; tpf</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC) et Commune de Düdingen</p>
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La réalisation de cette première étape permet une nette amélioration des conditions de déplacements des MD, ainsi qu'une valorisation des TP (meilleure accessibilité et priorisation), dans le cœur historique du village.</p>
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>

Mesure 43.14	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.b	Coût : 4'000'000 CHF
---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure : La "Phase I" prévoit une requalification de la traversée de localité par la réalisation d'un aménagement de type VALTRALOC sur l'ensemble de la traversée. Dans cette première phase (sans contournement), les aménagements réalisés doivent permettre la circulation du trafic local et d'accès à l'autoroute A12, notamment le trafic poids lourds, dans des conditions adaptées au contexte de traversée de localité.

Les mesures comprennent un réaménagement complet de l'espace-rue, avec une nouvelle définition du gabarit de la voirie. L'espace dédié aux circulations motorisées est réduit à un profil minimum (environ 6.25m). L'aménagement de l'espace-rue, notamment le traitement à niveau des bordures, vise une meilleure cohabitation des usagers dans la partie centrale de la commune où se concentrent de multiples fonctions. De plus, la maîtrise du TIM, notamment la réduction des vitesses de circulation, vise à augmenter la sécurité des autres usagers de la voirie et réduire les nuisances (bruit et pollution).

Dans le cadre de la tranche B des mesures du projet d'agglomération (phase I.b) est principalement prévue la requalification des sections comprises entre les carrefours aménagés lors de la tranche A (phase I.a, voir mesures 43.12 et 43.19). Il s'agit notamment de la section Nord entre l'embranchement de la Murtenstasse jusqu'à la Bahnhofplatz, de la section centrale entre la Bahnhofplatz et la centralité de Chännelmatt (réaménagé en tranche A, voir mesure 43.13) et de la section Sud entre cette dernière centralité et la porte Sud de la commune. Egalement compris dans cette phase I.b, est l'aménagement du carrefour Hauptstrasse - Bahnhofstrasse (voir mesure 43.15 ci-dessous).

Les aménagements réalisés de l'espace-rue sont effectués de manière à permettre une adaptation aisée et à moindre coût après la réalisation du contournement de Düdingen à long terme.

Instances concernées :
Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; tpf
Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC) et Commune de Düdingen

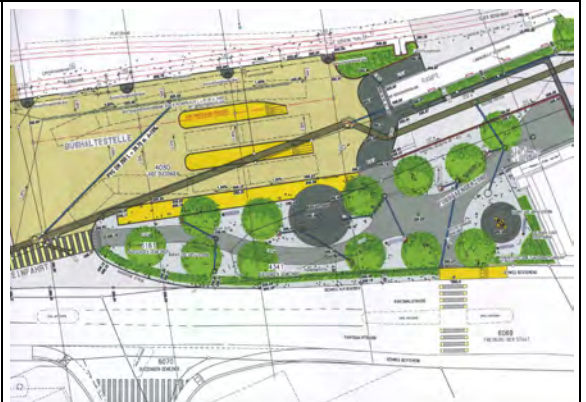
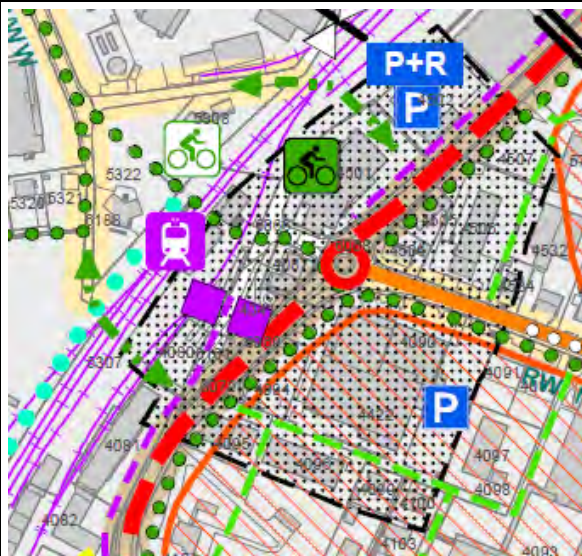
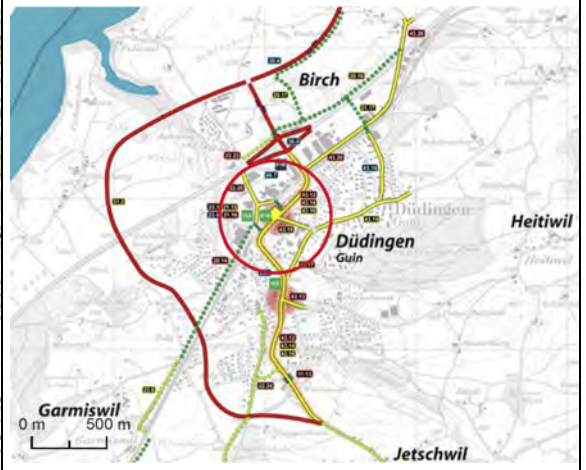
Priorité :

A B C

Argument principal pour la priorisation : Cette deuxième tranche de mesures permet la concrétisation du concept VALTRALOC sur l'ensemble de la traversée de localité de Düdingen, et par conséquent une amélioration importante des conditions de déplacements des MD (attractivité et sécurité) et TP (priorité), de la qualité de vie des habitants (attractivité, pollution réduites, etc.).

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 43.15	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.b)	Coût : 3'288'000 CHF
---------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Projet en examen préalable (pag ag Tafers, 2003 ; Bahnhofplatz, Ingénieurs civils associés, 2005 ; Concept de l'ensemble, mlzd Architekten, Bienne)

Extrait du plan directeur communal (2010)

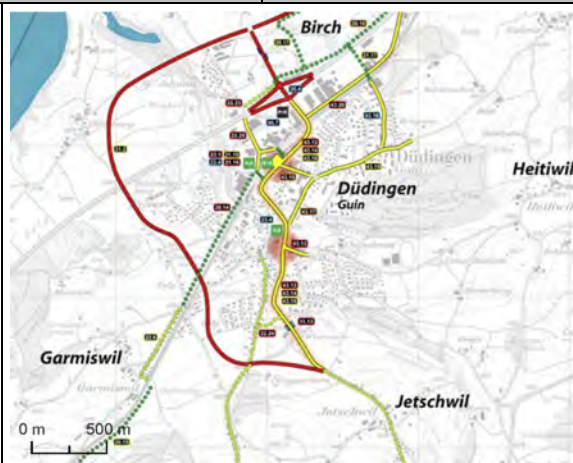
Description de la mesure : Cette mesure, qui s'intègre dans la phase I.b de la requalification de la traversée de localité de Düdingen (voir mesure 43.x2 ci-dessus), comprend le réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Hauptstrasse - Bahnhofstrasse, et de la Bahnhofplatz. La Hauptstrasse est aujourd'hui soumise à un trafic élevé (15'200 à 16'500, TJM 2010 SPC / 17'500 TJM 2011 metron) conduisant de manière récurrente à une congestion (carte des points faibles, figure xx) incompatible avec les flux MD et TP en direction de la gare.

Dans le but d'améliorer la fluidité du trafic TP de/vers l'interface TP de la gare (Bahnhofplatz) et d'améliorer les conditions de déplacements des piétons et cycles en échange avec la gare, il est nécessaire de procéder à une requalification complète de ce secteur (carrefour et section de la route cantonale). Cet aménagement à forte vocation spatial s'inscrit également dans la volonté de valoriser la centralité villageoise autour de la gare, véritable tête-de-pont pour le site stratégique d'agglomération de Bahnhof Nord Düdingen - Birch.

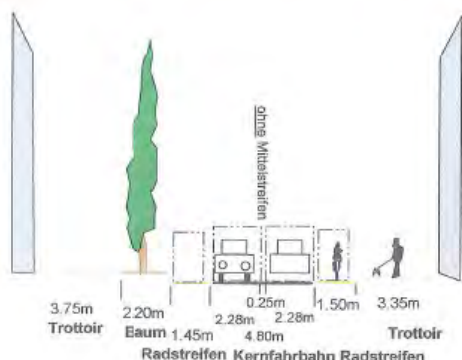
Finalement, cette mesure comprend également des aménagements de réorganisation de l'espace de l'interface TP de la Bahnhofplatz, notamment dans l'objectif d'améliorer le fonctionnement de la plateforme inter-

modale (trais - bus - MD).
Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; CFF ; CarPostal ; tpf ; Privé
Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC) et Commune de Düdingen
Priorité : <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Argument principal pour la priorisation : Avec l'aménagement actuel, la situation est précaire surtout au niveau de l'attractivité et de la sécurité déplacements piétonniers et cyclistes ainsi que la fluidité des circulations TP. Ce réaménagement améliorera considérablement la situation pour les MD et les TP et permettra une forte valorisation de la centralité de la gare.
Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 43.16	Mesures d'accompagnement à la réalisation du contournement de Düdingen : réaménagements de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC, phase II), Gänsbergstrasse, Tunnelstrasse, etc.	Coût : 5'000'000 CHF
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Querschnitt C
 Situation Neu nach dem Rückbau (Kernfahrbahn)
 Rückbau mit Realisierung der Umfahrungsstrasse



Concept VALTRALOC (pad ag Tafers, 2003)

Description de la mesure : A long terme à la suite à la réalisation du contournement routier de Düdingen, avec connexion à la liaison Birch - Luggiwil et la jonction autoroutière (mesure 30.4), il est prévu de procéder à une nouvelle adaptation de la traversée de la localité. Cette deuxième vague d'aménagement correspond à la "Phase II" du concept VALTRALOC.

Lors de cette "Phase II", il est prévu de procéder à une nouvelle réduction du gabarit de la chaussée en faveur des mobilités douces notamment (par exemple réduction du gabarit de la chaussée dédié au TIM de 6.25m à 4.80m, avec création de bandes cyclables dans les deux directions, voir figure ci-dessus). Ces aménagements sont en particulier rendue possibles par la diminution du trafic poids lourds consécutive à la mise en service du contournement routier de la commune.

La nouvelle distribution de l'espace est principalement réalisée grâce à des mesures de marquages au sol et de petits aménagements locaux. Le réaménagement complet de l'espace-rue réalisé en première phase est ainsi valorisé et préservé, notamment les bordures (sauf cas exceptionnel).

Instances concernées :

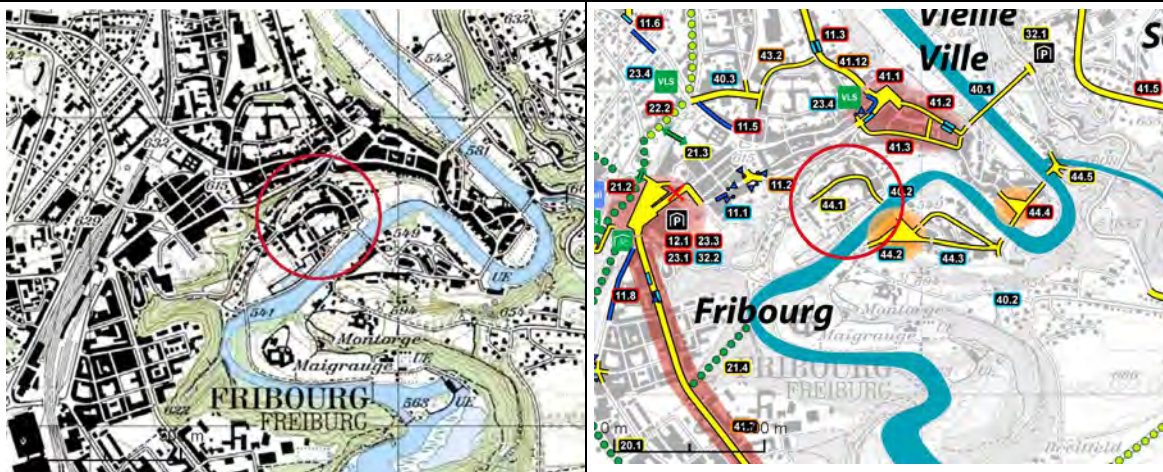
Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; tpf
Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC) et Commune de Düdingen
Priorité : <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C
Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)

P19	Requalification d'espaces publics de la Vieille et de la Basse-Ville	
Mesure 44.1	Réaménagement de la rue de la Neuveville	Coût : 1'840'000 CHF
Mesure 44.2	Réaménagement de la Planche Supérieure	Coût : 1'700'000 CHF
Mesure 44.3	Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karrweg	Coût : 1'480'000 CHF
Mesure 44.4	Réaménagement de la place du petit St-Jean	Coût : 2'350'000 CHF
Mesure 44.5	Réaménagement de la place de la Palme	Coût : 1'215'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal		Coût : 8'585'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Les espaces publics concernés par ce paquet de mesures constituent un ensemble de très grande valeur historique. Ils ont une forte identité, basés autant sur le contexte bâti exceptionnel que sur des liens sociaux vivants. Ils ont une importance touristique et culturelle de premier plan pour l'agglomération. Ils constituent des lieux d'agrément pour les habitants de la ville et de l'agglomération. Le trafic automobile exerce une forte pression sur les possibilités d'usage de ces espaces tant du point de vue quantitatif que des vitesses perçues. La place de la mobilité douce est largement insuffisante pour ce type de quartier en raison d'une sensation d'insécurité vis-à-vis du trafic automobile. La desserte en transports publics est jugée satisfaisante (ligne 4). Enfin, l'état des espaces publics n'est pas à la hauteur de la valeur du site (pavage que partiel et caractère routier des aménagements).</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Le paquet de mesures présente des mesures assurant aussi bien la modération du trafic que la valorisation du site. Ces mesures se composent d'éléments ponctuels qui s'inscrivent dans un traitement de l'espace global.</p> <p>Bien que n'entrant qu'indirectement dans les trois axes urbains structurants, le secteur concerné présente un intérêt particulier puisqu'il est considéré comme étant la ville médiévale la mieux conservée d'Europe. De plus, les mesures retenues ont pour objectif d'éviter les effets pervers d'autres mesures à prendre sur les axes structurants pouvant amener des reports de trafic.</p>		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1)</p> <p>Instaurer de la modération de trafic efficace dans une approche globale et orientée sur la valorisation patrimoniale du site, suscitée par le contexte des rues, sans recourir à des mesures contraignantes et peu intégrées.</p> <p>Favoriser des solutions inspirées du passé en respectant et valorisant les qualités du site</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>31.1 "Pont de la Poya" ; 40.1 et 40.2 "Mesure d'accompagnement du projet du pont de la Poya" ; 41.2 et 41.3 "Réaménagement du secteur Cathédrale - Grand-Rue"</p> <p>Les mesures de réaménagement ressortant du plan sectoriel et partiel de la Ville historique (OS2 mesures 2 et 3) (lié à 44.1)</p> <p>U-A02 "Axe urbain majeur"</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (services des biens culturels) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>Les mesures concernées entrent dans le cadre du Plan directeur sectoriel et partiel de la Ville historique qui est en cours de consultation (Ville de Fribourg, septembre 2010). De plus, une étude d'avant projet "Valorisation de l'espace public et modération de trafic dans les quartiers de la Neuveville et de l'Auge" a été réalisée par le bureau Team+ (octobre 2010). Enfin une étude de stationnement, élément sensible des projets urbains, a été réalisée (Transitec, novembre 2010).</p>		

Investissement : 8'585'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : La mesure 44.4 "Réaménagement de la Planche Supérieure", qui constitue principalement une valorisation d'un espace public actuellement laissée au stationnement, n'est pas imputable à la Loi sur Fonds d'Infrastructure du trafic d'agglomération (LFIInfr). Elle a toutefois été présentée ici afin de montrer la cohérence d'ensemble de la planification.

Mesure 44.1	Réaménagement de la rue de la Neuville	Coût : 1'840'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le rue de la Neuville présente une chaussée large, favorisant une circulation rapide et fluide. Les trottoirs de largeur irrégulière, sont par contre souvent réduits au minimum. Ponctuellement, les perrons des immeubles donnant sur les trottoirs en réduisent encore la largeur et rendent la circulation piétonne mal aisée. La mesure vise à sécuriser les déplacements piétons et à modérer le trafic par la mise en place d'un nouveau profil en travers de la rue. Une rupture de la linéarité de la rue permet d'élargir les trottoirs et de créer un effet modérateur en créant des rétrécissements ponctuels. La chaussée sera bordée de deux caniveaux pavés et les trottoirs sont pavés et/ou dallés.</p> <p>Cette mesure entre dans la vision globale définie par la planification directrice de la ville.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (services des biens culturels) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Les aménagements de modération sont réalisés en tant que compléments aux que mesures d'accompagnement du pont de la Poya. La partie requalification est reportée principalement en raison des capacités financières de la ville.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 44.2	Réaménagement de la Planche Supérieure	Coût : 1'700'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La Planche-Supérieure constitue un des espaces emblématiques de la Basse-Ville, tant par la surface de sa place pavée que par le contexte de grande qualité dans lequel elle s'inscrit. Avec une chaussée très large, la rue passant au bas de la place présente un aspect routier qui tranche avec les surfaces pavées. Il est donc prévu de réduire la largeur de la chaussée et de la paver. Des bornes délimitent ponctuellement cette chaussée.</p> <p>Cette mesure entre dans la vision globale définie par la planification directrice de la ville.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (services des biens culturels) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : En fonction de la capacité financière de la Ville de Fribourg</p>		

Mesure 44.3	Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karrweg	Coût : 1'480'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Sur le Karrweg, il est prévu de sécuriser les déplacements piétons par la création d'un trottoir. Sur la Planche-Inférieure, avant le pont du Milieu, le pavage existant est prolongé. De la sorte, le pavage permet d'englober les espaces extérieurs du bâtiment du petit Werkhof.</p> <p>Cette mesure entre dans la vision globale définie par la planification directrice de la ville.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (services des biens culturels) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 44.4	Réaménagement de place du Petit St-Jean	Coût : 2'350'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La place est actuellement traitée de manière uniforme. La mesure vise à valoriser et renforcer les fonctions de la place du Petit-St-Jean. Conformément à la situation historique, la place est entièrement pavée et incite les usagers à se partager l'espace. Les surfaces carrossables ne sont délimitées que par le dessin du pavage. Cet aménagement doit renforcer le caractère de zone de rencontre et augmenter ainsi les priorités des piétons.</p> <p>Cette mesure entre dans la vision globale définie par la planification directrice de la ville.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (services des biens culturels) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette place a une importance primordiale dans le contexte de la Basse-Ville. Sa requalification doit servir de base aux autres interventions prévues dans le secteur historique de la ville.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 44.5	Réaménagement de la place de la Palme	Coût : 1'215'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le traitement uniforme de la rue, sur un niveau, vise à favoriser le partage de la rue entre les usagers. En référence à la situation historique, la rue est pavée. Un caniveau central permettant la récolte des eaux est créé. A proximité du pont de Berne, le pavage existant est prolongé.</p> <p>Cette mesure entre dans la vision globale définie par la planification directrice de la ville.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (services des biens culturels) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C </p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

P20	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Avry et Düdingen (Trans Agglo)	
Mesure 20.7	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le Crosset et le Platy à Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	Coût : 1'166'000 CHF
Mesure 20.8	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte de Villars-sur-Glâne et le Verger (Trans Agglo)	Coût : 400'000 CHF
Mesure 20.12	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte d'Avry et Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	Coût : 2'015'000 CHF
Mesure 20.13	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte CFF de Rosé, Avry et le Cycle d'Orientation de la Sarine-Ouest	Coût : 328'000 CHF
Mesure 20.14	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düdingen (Trans Agglo), section Düdingen - Zelg	Coût : 3'680'000 CHF
Mesure 20.15	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düdingen (Trans Agglo), section Garmiswil	Coût : 2'920'000 CHF
Mesure 20.16	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil	Coût : 700'000 CHF
Mesure 21.2	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	Coût : 850'000 CHF
Mesure 21.13	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey	Coût : 2'300'000 CHF
Mesure 22.1	Aménagement d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	Coût : 2'300'000 CHF
Mesure 22.2	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	Coût : 195'000 CHF
Mesure 22.6	Aménagement d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Fribourg et Düdingen, section Grandfey - Balliswil et Garmiswil - Zelg	Coût : 1'150'000 CHF
Mesure 22.23	Aménagement piétons et vélos entre AZ Birch et la Bonnstrasse	Coût : 300'000 CHF
Mesure 22.25	Réaménagement de la Bonnstrasse, du Hägliweg et du Haltaweg	Coût : 650'000 CHF
Financement : LFI nfr / Cantonal / Communal		Coût : 18'954'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>La planification des réseaux de mobilités douces à l'échelle communale a pour conséquence la discontinuité des cheminements et l'absence d'itinéraire d'envergure d'agglomération. Le territoire de l'agglomération manque donc d'un réseau structurant et hiérarchisé permettant la connexion des différentes communes de l'agglomération. Les aménagements existants sur l'itinéraire de la future Trans Agglo sont dispersés et ne permettent pas la continuité du tracé. De plus, ils sont parfois peu attractifs et restent encore à améliorer. Enfin, la connexion des communes entre-elles nécessite le traitement des "barrières", tels que la topographie, les cours d'eau, les voies ferrées ou l'autoroute, qui arpentent le territoire de l'agglomération et complexifient les possibilités de liaisons de chaque secteur.</p>		

Description du paquet de mesures :

Le tracé de la "Trans Agglo" a pour ambition la mise en œuvre d'un itinéraire de mobilité douce mixte piétons et vélos, parcourant la totalité du territoire de l'agglomération du Sud-ouest au Nord-est, reliant ainsi Avry à Düdingen et desservant toutes les communes se situant sur le tracé. Elle offre également des liaisons attractives et sûres entre différents sites stratégiques (Gare - Pérolles - Cardinal, Plateau d'Agy - Portes de Fribourg et Bahnhof-Nord - Birch) et les centralités d'agglomération (Avry, Villars-sur-Glâne, Cormanon et Düdingen).

La Trans Agglo connecte la centralité de Rosé, sa halte ferroviaire, le Cycle d'Orientations (CO), la nouvelle halte d'Avry et Avry-Centre. Elle relie alors l'ensemble de ce périmètre Sud-ouest de l'agglomération à Villars-sur-Glâne par une liaison à faible dénivelé le long des voies ferrées. Depuis la halte de Villars-sur-Glâne, elle rejoint ensuite la Dort-Verte qui permet une liaison en site propre jusqu'à l'avenue du Midi à Fribourg. Depuis la gare de Fribourg, elle se dirige ensuite vers l'Université de Miséricorde puis vers la halte de St-Léonard. Cette itinéraire, également le long des voies ferrées permet de nouveau d'éviter les fortes dénivellations de la Vieille-Ville. Depuis le Plateau d'Agy, elle continue le long de la voie ferrée jusqu'au centre de Düdingen, notamment par le franchissement du pont de Grandfey. Finalement, à Düdingen, elle est prolongée à travers Bahnhof Nord et vers Birch.

Cet itinéraire est de type "structurant d'agglomération" dans la hiérarchie du réseau et permet ainsi des déplacements performants en termes de temps de parcours et de qualité des aménagements, notamment pour les cyclistes, de surcroît pour les pendulaires. Ce tracé comprend des sections aménagées sur voirie existante et d'autres aménagées en site propre. De par son ampleur, cet itinéraire implique de nombreuses mesures de divers types, allant de l'aménagement ou la réalisation de pistes et bandes cyclables, à la réalisation d'infrastructures de franchissement.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Créer une liaison continue structurante entre le Sud-ouest et le Nord-est de l'agglomération, qui sera un itinéraire majeur du réseau de mobilités douces de l'agglomération.

Développer les infrastructures appropriées pour répondre aux contraintes de franchissements de cette liaison et proposer des aménagements de qualité afin de la rendre attractive et performante.

Proposer aux usagers, notamment du vélo, un mode de transport concurrentiel aux véhicules motorisés, de par la rapidité du temps de parcours.

Mesures corrélées et liens à la conception :

10.1 et 12.2 "Nouvelle halte ferroviaire de St-Léonard et aménagement de l'interface" ; 10.3 "Nouvelle halte ferroviaire d'Avry et aménagement de l'interface" ; 12.3 "Interface de Villars-sur-Glâne" ; 20.17 "Liaison MD entre AZ Birch, Birchhölzliwald et Luggiwil" ; 22.4 "Liaison MD du Plateau d'Agy" ; 23.1 et 23.4 "Stationnements vélos B+R et VLS" ; 21.15, 21.16 et 22.25 "Réaménagement de la Bonnstrasse et du Hägliweg et du Haltaweg" ; 30.04 "Nouvelle liaison Birch-Luggiwil" ; 41.17 "Franchissement TP et MD de la route de Cormanon" ; 43.7 "Réaménagement de la traversée de localité de Rosé" ;

Deux mesures importantes de la Trans Agglo sont traitées dans le cadre d'autres mesures. Il s'agit du franchissement MD (passage inférieur TP+MD) de la route de Cormanon (mesure 41.17, P10) et du passage inférieur sous la route d'accès à l'autoroute A12 à la jonction de Düdingen. Ce dernier passage inférieur fait partie de la liaison Birch - Lugiwill (mesure 30.4).

Principe des liaisons structurantes d'agglomération entre les sites stratégiques de l'agglomération (voir chapitre 4.1.5 "5 (+1) sites stratégiques" et chapitre 4.2.3 "Mobilité douce - Principes").

Les mesures de réaménagement ressortant du plan sectoriel et partiel de la Ville historique (OS3 mesures 4 et 5) (lié à 22.1)

Plan directeur du Plateau d'Agy (Archam et Partenaires SA, janvier 2006) : fiche 3, mesure 2 (lié à 22.1)

Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesure bfm V33 (lié à 20.8) ; mesures bfm A17, Mt4 et V27 (lié à 20.12) ; mesures bfm A6 et A17 (lié à 20.13) ; mesure bfm D17 (lié à 20.14) ; mesure bfm D8 (lié à 20.16) ; mesure bfm F5 (lié à 22.1) ; mesures bfm D17, D40 et D54 (lié à 22.6) ; mesure bfm D12 (lié à 22.23)

U-A10 "Centralité partagée Avry et Matran"

P-1 "Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération"

Instances concernées : Canton de Fribourg (STE et SPC); Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne, d'Avry, de Matran, de Düdingen et de Granges-Paccot
Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet Données de base disponibles et études réalisées : Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) Dossier d'enquête des mesures d'accompagnement du pont de la Poya (Monn Ingénieurs, septembre 2010) Pour la mesure 22.1, liée au projet Poya par une convention liant l'ATE et le Canton, ce dernier s'engageant à ce que la Ville réalise une voie mixte piétons/cyclistes le long de la voie ferrée entre St-Léonard et le quartier d'Alt.
Investissement : 18'954'000 CHF (coût actualisé 2011) <input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFInfr <input checked="" type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres Remarques : /

Mesure 20.7	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le Croset et le Platy à Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	Coût : 1'166'000 CHF
--------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

Entre Villars-sur-Glâne et le Sud-ouest de l'agglomération, il est dans une première étape aménagé un itinéraire mixte piétons et vélos entre la halte de Villars-sur-Glâne et le passage inférieur existant du chemin du Croset. Cette nouvelle liaison réalisée en site propre au Nord des voies ferrées doit notamment permettre d'offrir une liaison de qualité vers les TP (train et bus) aux nouveaux habitants du quartier du Croset.

Au-delà de la halte de Villars-sur-Glâne, cet aménagement est poursuivi vers le Platy et Les Daillettes. Cette nouvelle connexion, au niveau des voies ferrées avec une topographie linéaire permet une liaison attractive en direction de Fribourg. Cette liaison, bien que constituant un tout avec sa partie Ouest, n'appartient pas à la Trans Agglo, qui va rejoindre la Dort-Verte, mais au réseau structurant primaire de mobilité douce.

Lors de l'aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne (12.3), une attention particulière devra être portée à la continuité des réseaux de mobilité douce.

Instances concernées :
 Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne


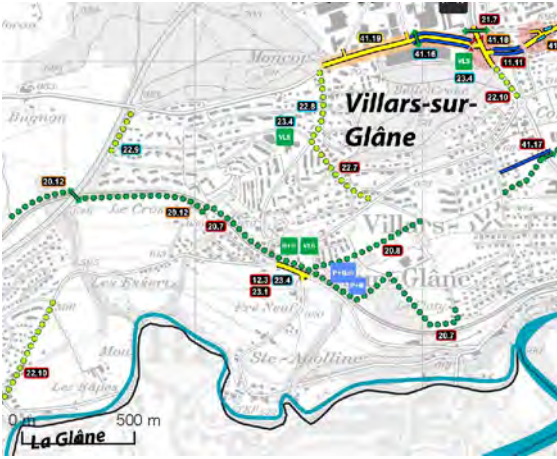
Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne

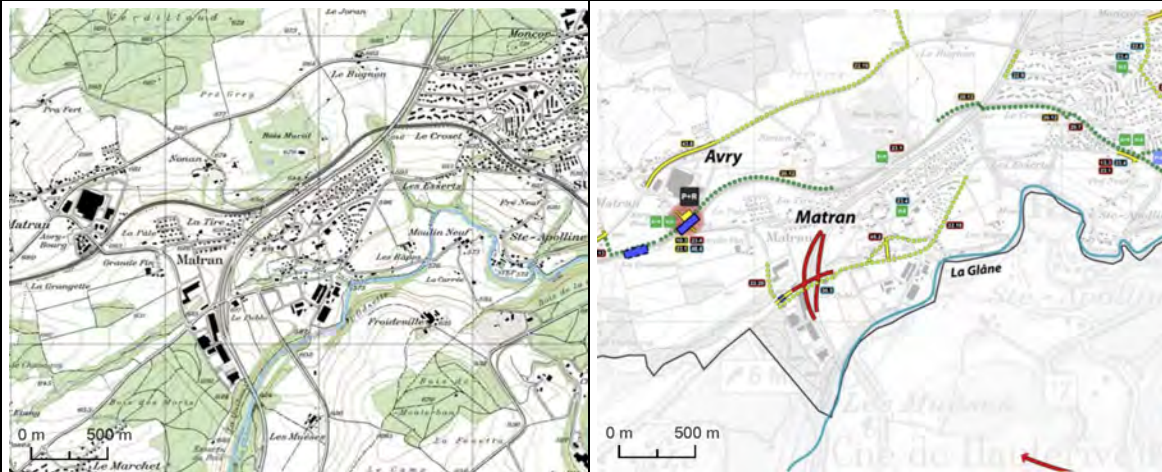
Priorité :

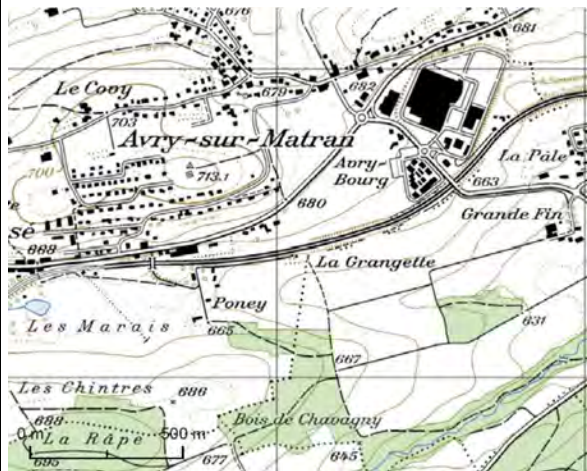
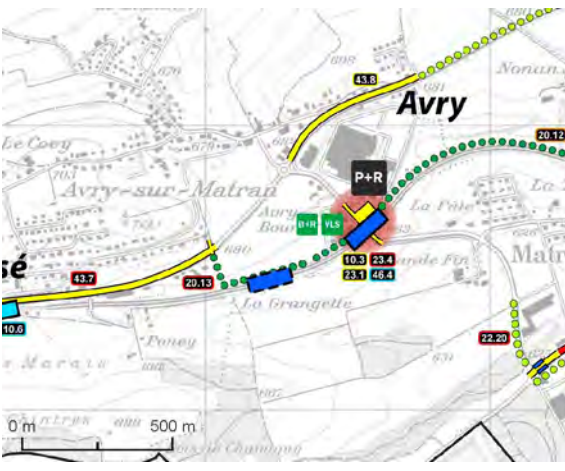
A B C

Argument principal pour la priorisation : Première étape de la liaison Villars-sur-Glâne - Matran - Avry - Rosé, qui doit permettre l'accessibilité court terme du Croset.

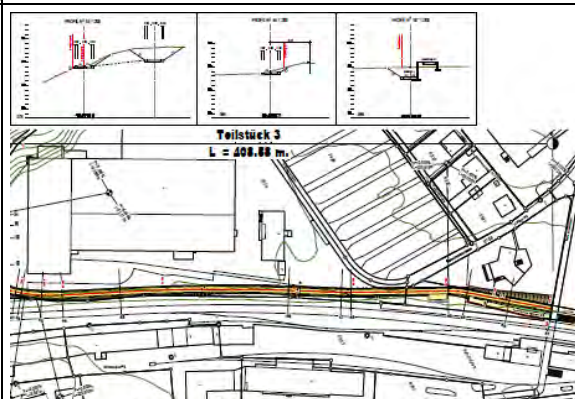
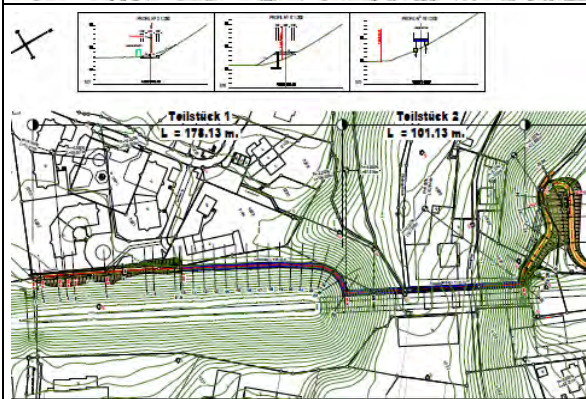
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 20.8	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte de Villars-sur-Glâne et le Verger (Trans Agglo)	Coût : 400'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le but de relier la centralité villageoise de Villars-sur-Glâne (église, halte, etc.) avec la Dort-Verte, liaison en site propre menant à Fribourg, il s'agit de réaliser le maillon manquant entre l'Allée du Château et le chemin du Verger. Cette liaison mixte piétons et vélos réalisée en site propre hors voirie permet également d'améliorer l'accessibilité du centre sportif et de la zone d'intérêt général du Platy, véritable poumon vert de la commune.</p> <p>La liaison permet également la connexion d'itinéraires appartenant au réseau structurant d'agglomération, d'une part en direction du centre de Fribourg, mais également en direction de Moncor - Belle-Croix, Givisiez et des Portes de Fribourg (liaison structurante tangentielle).</p> <p>Enfin, cette liaison s'inscrit dans la continuité de la mesure 20.7, reliant le Croset à la halte de Villars-sur-Glâne.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Mesure permettant plusieurs interconnexions du réseau structurant d'agglomération, ainsi qu'une nette amélioration de l'accessibilité au centre de Fribourg pour tout le Sud-ouest de Villars-sur-Glâne.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 20.12	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte d'Avry et Villars-sur-Glâne, le long de la ligne ferroviaire (Trans Agglo)	Coût : 2'015'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La voie ferrée constitue par sa topographie linéaire un tracé idéal pour les cyclistes qu'il s'agit de mettre à profit en créant un itinéraire mixte piétons/vélos en site propre, le long de la voie de chemin de fer, depuis la gare d'Avry jusqu'aux Daillettes à Villars-sur-Glâne. Cette liaison constitue par sa position centrale aux urbanisations l'axe privilégié de mobilité douce pour toutes les communes du Sud-ouest de l'agglomération. Elle permet de connecter Avry, Matran et Villars-sur-Glâne entre eux, puis Fribourg (voire la tangentielle vers Moncor et Givisiez).</p> <p>La mesure est constituée de deux tronçons principaux, un premier entre Avry (halte et Avry-Centre) et Matran et un deuxième entre Matran et Villars-sur-Glâne (chemin du Croset, fin de la mesure 20.7). Le secteur de la halte de Matran et en lisière du Bois Murat est déjà aménagé.</p> <p>Lors de l'aménagement de l'interface de la halte d'Avry (10.3) une attention particulière devra être portée à la continuité des réseaux de mobilité douce.</p> <p>La mesure nécessite la réalisation d'un élargissement du passage de la ligne CFF sous l'autoroute. Un ouvrage d'art devra aussi être prévu au droit du passage sur le ruisseau du Croset.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Communes d'Avry, de Matran et de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : Communes d'Avry, de Matran et de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Mesure indispensable à la mise en œuvre de la Trans Agglo, dans le sens d'une connexion entre le Sud-ouest de l'agglomération et la partie compacte de l'agglomération.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 20.13	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la halte CFF de Rosé, Avry et le Cycle d'Oriantation de la Sarine-Ouest	Coût : 328'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Depuis la fin de la requalification de la traversée du secteur de la halte de Rosé (mesure 43.7), il est nécessaire de poursuivre l'aménagement en faveur des mobilités douces en direction du Cycle d'Oriantation (CO) et de la future halte d'Avry (mesure 10.3), via Avry-Bourg. Cet itinéraire doit permettre un cheminement attractif et sécurisé pour les nombreux élèves (550), les usagers des trains et des bus.</p> <p>Cette liaison est à réaliser en partie sur le bas côté de la voirie existante (le long de la route de Rosé, compris dans la mesure 43.10) et en partie hors voirie (entre la route de Rosé, le CO et la halte d'Avry).</p> <p>Instances concernées : Agglomération ; Commune d'Avry</p> <p>Instance responsable : Commune d'Avry</p> <p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Elément le plus à l'Ouest de la Trans Agglo, elle constitue une liaison qui est urgente à réaliser pour l'accès au Cycle d'Oriantation (CO) et permettra de sécuriser le chemin des écoliers arrivant depuis l'interface de Rosé.</p> <p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 20.14	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düdingen (Trans Agglo), section Düdingen - Zelg	Coût : 3'680'000 CHF
---------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Document de mise à l'enquête (sd Ingénierie, 2001)

Document de mise à l'enquête (sd Ingénierie, 2001)

Description de la mesure :

Pour compléter les tronçons manquants entre le viaduc de Grandfey et Düdingen (les tronçons existants sont à réaménager ultérieurement, mesure 22.6), il est nécessaire de réaliser plusieurs compléments piétons et cyclables, le long de la voie ferrée. Un premier aménagement est à réaliser entre la gare de Düdingen et le hameau de Zelg, pour rejoindre le tronçon déjà existant entre Garmiswil et Zelg. Un deuxième est à aménager à Garmiswil (mesure 20.15).

Un premier aménagement est nécessaire à l'approche de Düdingen, avec notamment la réalisation d'une passerelle de franchissement mobilité douce parallèle au viaduc ferroviaire (à coordonner avec la réfection du pont, CFF). Cet aménagement entre Zelg et la gare de Düdingen s'inscrit non seulement dans la concrétisation de la Trans Agglo, mais permet également une très nette amélioration de l'accessibilité de la gare de Düdingen pour tout le tissu résidentiel, séparés de la gare par un vallon.

Instances concernées :

Agglomération ; Commune de Düdingen

Instance responsable : Commune de Düdingen

Priorité :


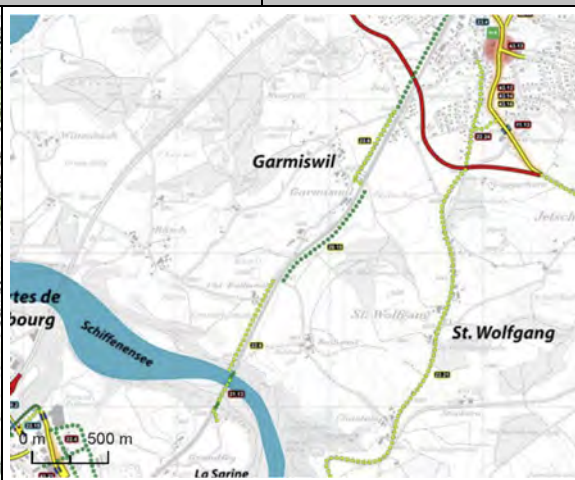
A

B

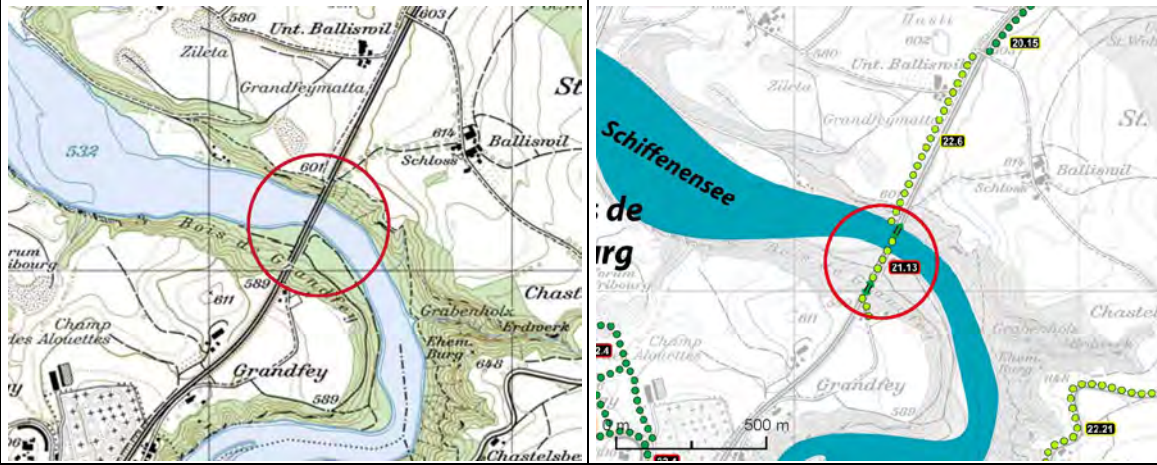
C


Argument principal pour la priorisation : Cette mesure est indispensable à la création d'un itinéraire attractif et continu entre Düdingen, St-Léonard et la gare de Fribourg. Il permet également une très nette amélioration de l'accessibilité de la gare de Düdingen pour tout une partie du village.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

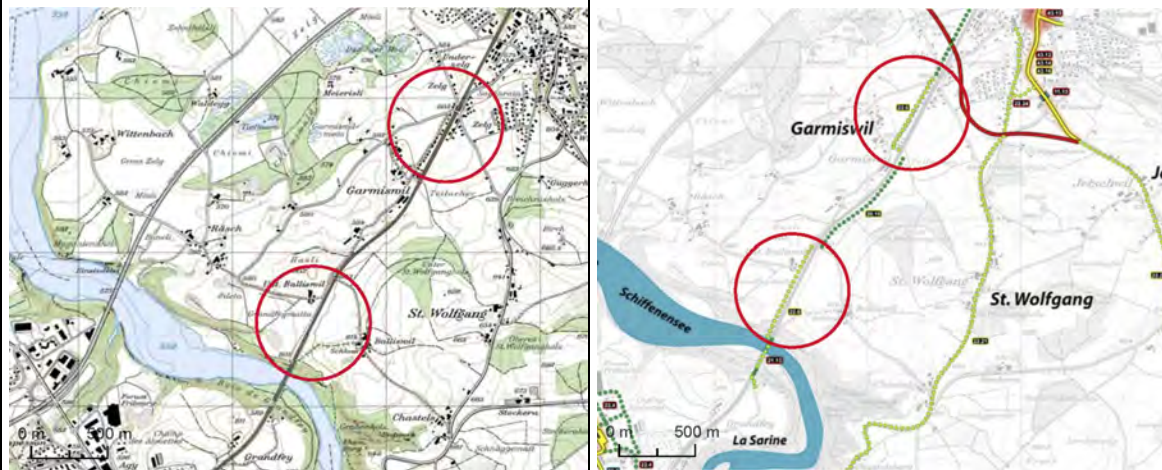
Mesure 20.15	Réalisation des compléments nécessaires à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre le viaduc de Grandfey et la gare de Düdingen (Trans Agglo), section Garmiswil	Coût : 2'920'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Pour compléter les tronçons manquants entre le viaduc de Grandfey et Düdingen (les tronçons existants sont à réaménager ultérieurement, mesure 22.6), il est nécessaire de réaliser plusieurs compléments piétons et cyclables, le long de la voie ferrée. A long moyen-terme, il est nécessaire d'aménager un nouvel itinéraire au Sud des voies ferrées (à court terme, sera réalisé le tronçon Düdingen - Zelg, mesure 20.14).</p> <p>Cet aménagement est prévu sur la section entre Balliswil et Garmiswil. Le cheminement existant au Nord des voies ferrées étant peu attractif à cause des dénivelées, un nouvel itinéraire au Sud est à réaliser. A court-moyen terme, l'itinéraire Nord permettra toutefois déjà d'offrir la continuité recherchée entre Fribourg et Düdingen (Trans Agglo).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Düdingen</p> <p>Instance responsable : Commune de Düdingen</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La mesure permet une très nette amélioration de l'accessibilité de la gare de Düdingen pour tout une partie du village.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		


Mesure 21.2	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	Coût : 850'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure prévoit la réalisation d'une passerelle mixte piétons et vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec une continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri, hors voirie existante. Cette mesure entre dans le cadre du PAD Tour-Henri et Butte de la gare, projet qui va modifier la configuration de l'ensemble du secteur (voirie et bâtiments). Elle est également prévue dans le plan directeur sectoriel des deux-roues légers de la Ville de Fribourg, qui permet de relier l'itinéraire mobilité douce qui passe entre la gare et le PAD Butte de la Gare.</p> <p>Lien avec mesure 12.1 (Aménagement de l'interface de la gare de Fribourg).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Commune de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : De manière générale, la mise en œuvre des mesures de franchissement garanti la continuité des réseaux et permet la cohérence d'ensemble du réseau de l'agglomération. De plus, cette passerelle est essentielle pour assurer une liaison attractive entre la partie Sud-Ouest et Nord-Est de la Trans Agglo, dans ce secteur Nord de la gare de Fribourg soumis à une forte pression du trafic individuel motorisé.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 21.13	Aménagement pour les cycles du pont de Grandfey	Coût : 2'300'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure préconise l'aménagement d'un système permettant un accès direct pour les cyclistes au tablier inférieur du pont de Grandfey (itinéraire existant de mobilité douce), afin d'éviter les escaliers existants inadaptés à la circulation des cycles et non modifiables (présence d'une sculpture). Cet aménagement est à réaliser de part et d'autre du pont.</p> <p>Il s'agit de créer une rampe simple pour franchir le dénivelé entre le terrain et le tablier du pont (environ 4 à 6 m), en s'insérant par l'une des voûtes du pont.</p> <p>Une coordination avec les travaux d'entretien du pont, propriété des CFF, sera étudiée.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Commune de Granges-Paccot ; Commune de Düdingen ; CFF</p>		
<p>Instance responsable : Communes de Düdingen et de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cet itinéraire est celui du réseau structurant d'agglomération et permet la liaison entre Fribourg et Düdingen, il doit offrir des aménagements fonctionnels.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

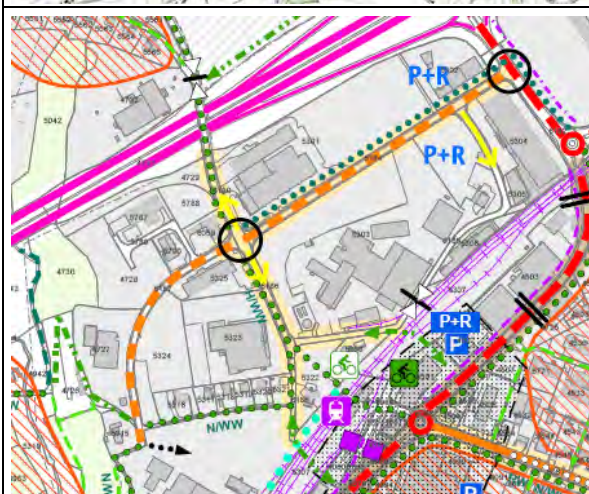
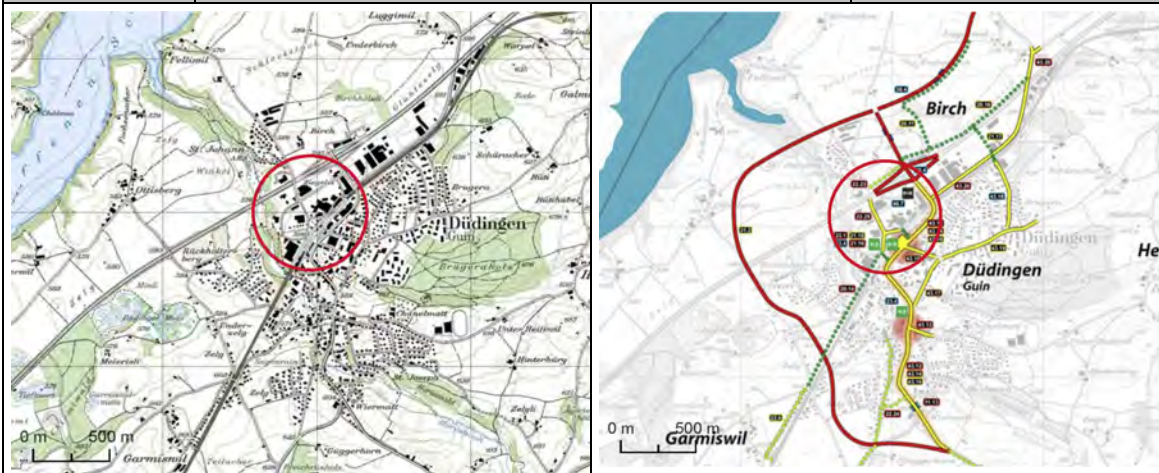
Mesure 22.1	Aménagement d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	Coût : 2'300'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>L'aménagement de cet itinéraire est essentiel dans la constitution de la Trans Agglo et de liaisons mobilité douce attractives entre les différents sites stratégiques de l'agglomération. Il doit relier la gare de Fribourg et la halte de St-Léonard, avec un aménagement en site propre le long de la voie ferrée.</p> <p>Le projet actuel élaboré par la Ville de Fribourg porte sur la partie située entre la halte de St-Léonard et l'extrémité Sud de la rue du Nord (carrefour Rome - Hôpital - Joseph-Piller). L'aménagement de cette liaison mobilité douce fait l'objet d'une convention liée au Projet Poya, car intégrée à la décision d'approbation de ce dernier.</p> <p>Entre la halte de St-Léonard et l'extrémité Sud de la rue du Nord, l'aménagement de cette liaison nécessite des élargissements du gabarit afin de rendre possible la circulation des piétons et des cycles dans les deux directions. A certains points, des aménagements spécifiques pour les cycles sont également à aménager pour améliorer le franchissement de dénivelées, notamment au droit de l'avenue du Général-Guisan.</p> <p>La réalisation de cette mesure est à mettre en lien avec plusieurs autres mesures d'aménagement, dont les aménagements se rapportant à la nouvelle halte ferroviaire St-Léonard (10.1 et 12.2), la continuité de cette liaison à ses deux extrémités (itinéraire MD du plateau d'Agy 22.4), les mesures de mobilité douce dans le secteur Tour-Henri - Miséricorde - gare de Fribourg (21.2 et 21.3) et la requalification de l'avenue du Général-Guisan (43.3).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI n°r (projet réalisé avant 2015)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015</p>		

Mesure 22.2	Aménagement complémentaire à l'itinéraire mixte piétons/vélos entre la gare de Fribourg et le site de Saint-Léonard, le long des voies ferroviaires	Coût : 195'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La partie située entre l'extrémité Sud de la rue du Nord et la gare de Fribourg n'est pas intégrée dans le projet actuel élaboré par la Ville de Fribourg (mesure 22.1). Etant actuellement praticable en quasi site propre sur l'entier du tracé, il s'agit donc d'aménager ce tronçon afin d'améliorer sa fonctionnalité, principalement au niveau du croisement avec la route de Rome, l'objectif étant de relier les deux gares.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La mesure prévue dans le cadre du projet Poya vise à offrir une liaison très attractive pour les mobilités douces entre les sites stratégiques de Gare de Fribourg - Pérolles - Cardinal et Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg de part son itinéraire direct avec faible gradient de dénivellation (au contraire de tout itinéraire passant par la Vieille-Ville). Pour terminer cet aménagement, ainsi que permettre une connexion vers la branche Sud-Ouest de la Trans Agglo, il est nécessaire d'aménager ce maillon manquant.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.6	Aménagement d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Fribourg et Düdingen, section Grandfey - Balliswil et Garmiswil - Zelg	Coût : 1'150'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Cette mesure vise à améliorer l'attractivité et l'efficacité de la liaison Düdingen - St-Léonard - Fribourg par la réalisation de nouveaux aménagements de tronçons existants. Il s'agit d'aménager des itinéraires mixtes piétons/vélos le long du réseau viaire existant.</p> <p>Deux tronçons font l'objet d'aménagement d'itinéraires mixtes piétons/vélos, un premier entre le viaduc de Grandfey et le croisement de Balliswil et un second sur la Garmiswilstrasse.</p> <p>A préciser que la partie aval de l'itinéraire se situant sur la commune de Fribourg est en zone 30, ce qui permet une bonne circulation des modes doux jusqu'au viaduc de Grandfey. Enfin, ces aménagements réalisés dans une deuxième phase sont à coordonner avec ceux réalisés antérieurement (20.14).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Commune de Düdingen</p> <p>Instance responsable : Commune de Düdingen</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure d'aménagement et de valorisation de tronçons déjà existants constitue la suite logique de la mise en œuvre d'une liaison mobilité douce attractive et directe entre Düdingen et le centre de l'agglomération, et à plus grande échelle à la concrétisation de la Trans Agglo.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 22.23	Aménagement piétons et vélos entre AZ Birch et la Bonnstrasse	Coût : 300'000 CHF
		
		
<p>Document de mise à l'enquête</p>		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le cadre de l'amélioration de la liaison entre le centre de Düdingen, ainsi que sa gare, et les deux parties du site stratégique d'agglomération de Bahnhof Nord et Birch, il est nécessaire d'aménager une liaison mobilité douce en site propre entre la Bonnstrasse et le nouveau passage inférieur sous la route d'accès à l'autoroute A12 (compris dans la mesure 30.4, liaison Birch - Luggiwill). Cet aménagement de liaison spécifique pour les mobilités douces est à réaliser de manière parallèle à la bretelle d'accès Nord-ouest de l'autoroute. La réalisation de cette mesure est à coordonner à ses deux extrémités avec le réaménagement de la Bonnstrasse (22.25).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>OFROU ; Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Düdingen</p> <p>Instance responsable : Commune de Düdingen</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Mesure de liaison importante afin d'offrir un itinéraire alternatif entre le centre de Düdingen, la gare (trains et bus) et Birch, sans passer par le secteur de la jonction autoroutière et la Hauptstrasse fortement sous pression du trafic individuel motorisé.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.25	Réaménagement de la Bonnstrasse, du Hägliweg et du Haltaweg	Coût : 650'000 CHF
---------------------	--------------------------------------------------------------------	---------------------------



Extrait du plan directeur communal (2010)

Description de la mesure :

Le projet d'agglomération prévoit une reconversion de toute la zone Bahnhof Nord (site stratégique d'agglomération) qui représente aujourd'hui une zone industrielle et artisanale. Avec le développement d'une zone à caractère mixte contenant également des services et de l'habitat la mise en œuvre de nouveaux axes de mobilité douce est nécessaire.

La mesure préconise donc le réaménagement de la Bonnstrasse, du Hägliweg et du Haltaweg, afin d'offrir une liaison de mobilité douce, sur voirie existante entre le centre de Düdingen, la zone d'activités du Hägliweg et la nouvelle zone mixte de Birch au Nord de l'autoroute, ceci également pour répondre à une défaillance de l'offre TP sur ces secteurs.

Instances concernées :
 Agglomération ; Commune de Düdingen ; Privé

Instance responsable : Commune de Düdingen

Priorité :

A B C

Argument principal pour la priorisation : Cette mesure concerne le réseau structurant d'agglomération et permet des liaisons entre le centre de la commune et son site stratégique de Bahnhof Nord. Pour que les

nouveaux employés puissent se rendre au travail en vélo ou à pied, ces mesures doivent être réalisées directement avec le développement de la zone.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

P21	Réalisation du réseau mobilité douce du Petit Torry	
Mesure 20.3	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la route de l'Aurore et le chemin de l'Abbé-Freeley	Coût : 80'000 CHF
Mesure 20.4	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de l'Abbé-Freeley et le chemin de Mettetlet	Coût : 100'000 CHF
Mesure 20.11	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de Mettetlet et la route du Coteau	Coût : 229'000 CHF
Mesure 21.1	Aménagement piétons et vélos du franchissement sous les voies ferrées au chemin de l'Abbé-Freeley	Coût : - CHF
Mesure 21.5	Aménagement piétons et vélos du franchissement sous les voies ferrées au chemin du Mettetlet et continuité au pied du Petit Torry	Coût : 313'000 CHF
Mesure 21.6	Réalisation d'une liaison mixte piétons/vélos entre Petit Torry et la gare de Givisiez	Coût : 624'000 CHF
Mesure 21.12	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre le pied du Petit Torry et Lavapesson	Coût : 1'814'000 CHF
Financement : LFI nfr / Agglo / Communal / Autres		Coût : 3'160'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
<p>Le secteur concerné est au pied d'une colline très peu urbanisée et de nature agricole, mais longe un quartier d'habitation et un centre sportif. Aucun aménagement de mobilité douce n'est existant et la voie de chemin de fer représente une barrière entre la colline et le quartier d'habitation. L'absence d'aménagement dans ce secteur génère une véritable césure entre les différents quartiers ainsi qu'entre les voiries et services existants et donc une accessibilité insuffisante.</p>		
Description du paquet de mesures :		
<p>Ce paquet propose un ensemble de mesures devant constituer le réseau de mobilités douces du secteur, inexistant aujourd'hui. Il s'agit principalement de mesures de réalisation de liaison et moins de mesures d'aménagement de voiries existantes du fait du caractère très agricole du secteur. Ce réseau doit permettre un maillage entre les quartiers résidentiels existants et futurs, la voirie existante et les services à proximité afin de supprimer les césures existantes et d'établir une perméabilité du secteur. En termes de franchissement, le point dur est la voie de chemin de fer pour laquelle plusieurs lieux de passage (inférieurs, à niveau ou supérieurs) sont à améliorer ou à réaliser.</p>		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
<p>Permettre au secteur du Petit Torry malgré ses contraintes physiques (topographie, voie ferrée, etc.) de profiter d'un réseau local, également connecté au réseau d'agglomération et permettant ainsi l'accès aux restes de l'agglomération (centre de l'agglomération, sites stratégiques de "Portes-de-Fribourg - Plateau d'Agy" et "Givisiez").</p> <p>Développer des infrastructures appropriées pour répondre aux contraintes de topographie et de franchissements des voies de chemins de fer.</p>		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
<p>Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm G1 (lié à 21.1, 21.5, 21.12)</p> <p>Plan directeur du Plateau d'Agy (Archam et Partenaires SA, janvier 2006) : fiche 1, mesure 3 et 6 (lié à 20.3) ainsi que fiche 4, mesure 24 (lié à 20.4)</p> <p>P-2 "Parc urbain du Torry"</p> <p>Mesures 20.3, 20.4, 21.1 et 21.5 : en fonction du développement du PAD Torry-Est, les itinéraires "mobilité douce" seront réalisés.</p>		
Instances concernées :		
Agglomération de Fribourg ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot		

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base disponibles et études réalisées :

Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)

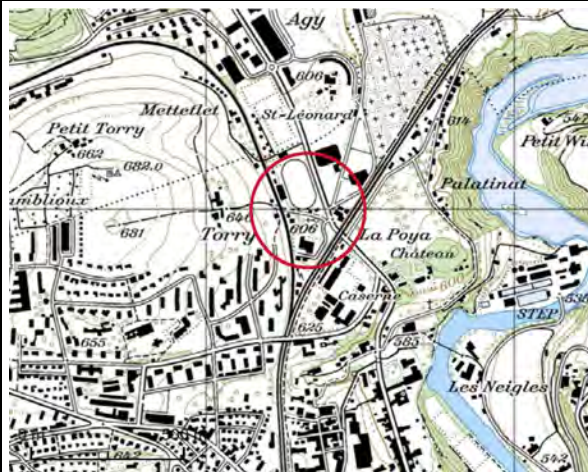
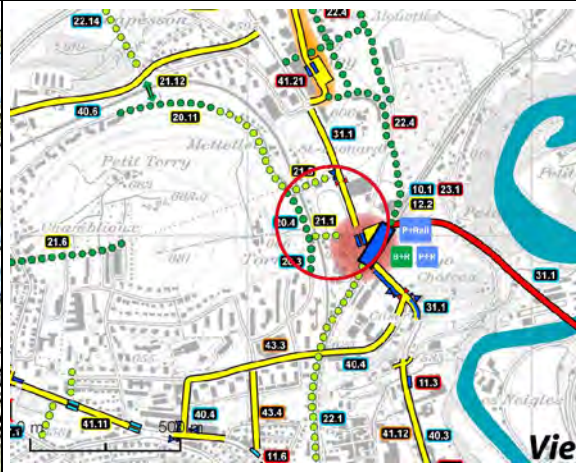
Investissement : 3'160'000 CHF (coût actualisé 2011) CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Le coût est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement des communes.

Mesure 20.3	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la route de l'Aurore et le chemin de l'Abbé-Freeley	Coût : 80'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Au pied du Torry, réalisation d'un nouvel itinéraire mixte piétons et vélos entre la route de l'Aurore et le chemin de l'Abbé-Freeley, hors voirie. Il existe actuellement un chemin mais un élargissement et un asphaltage sont à prévoir. Cet aménagement de continuité du réseau de mobilité douce doit enfin améliorer l'accès au passage inférieur des voies ferroviaires et donc l'accès aux transports publics (axe fort TP de la "vie publique") et à la halte de Saint Léonard (mesure 10.1).</p> <p>Cette mesure est à mettre en œuvre dans le cadre du Plan directeur intercommunal de la colline du Torry, via un plan d'aménagement de détails (PAD). La commune n'est pas propriétaire des terrains.</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI nfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 20.4	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de l'Abbé-Freeley et le chemin de Mettetlet	Coût : 100'000 CHF
<p>Description de la mesure : Au pied du Torry, réalisation d'un nouvel itinéraire mixte piétons et vélos entre le chemin de l'Abbé-Freeley et le chemin de Mettetlet, hors voirie, qui permet notamment d'améliorer l'accès aux passages inférieurs des voies ferroviaires et donc l'accès aux transports publics (axe fort TP de la "vie publique") et à la halte de Saint Léonard (mesure 10.1). Cette mesure est à mettre en œuvre dans le cadre du Plan directeur intercommunal de la colline du Torry, via un plan d'aménagement de détails (PAD Torry-Est). La commune n'est pas propriétaire des terrains.</p> <p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p> <p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI nfr (mesure non imputable au fonds)</p> <p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 20.11	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre le chemin de Mettetlet et la route du Coteau	Coût : 229'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans la continuité des aménagements prévus sur le versant Est de la colline, il s'agit de prolonger l'aménagement existant par la réalisation d'un nouvel itinéraire mixte piétons et vélos entre le chemin de Mettetlet et la route du Coteau. L'aménagement est à réaliser hors voirie.</p> <p>Cette mesure doit permettre l'accès au franchissement de la voie ferrée à réaliser entre Torry et Lavapesson.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

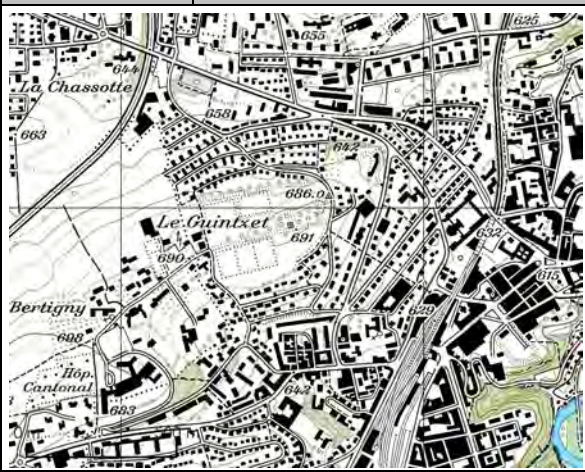
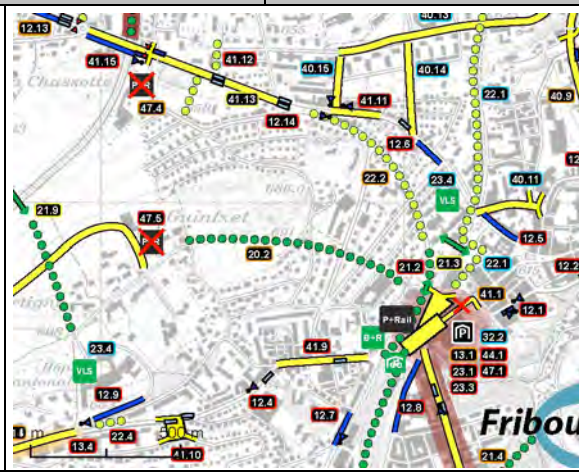
Mesure 21.1	Aménagement piétons et vélos du franchissement sous les voies ferrées au chemin de l'Abbé-Freeley	Coût : - CHF
		
<p>Description de la mesure : Dans le but d'améliorer l'accès au site stratégique de "Portes-de-Fribourg - Plateau d'Agy" et ses transports publics (RER et axe fort TP), il s'agit de valoriser l'aménagement du franchissement sous les voies ferrées au chemin de l'Abbé-Freeley pour les piétons et dans la mesure du possible pour les vélos.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 21.5	Aménagement piétons et vélos du franchissement sous les voies ferrées au chemin du Mettlet et continuité au pied du Petit Torry	Coût : 313'000 CHF
Description de la mesure :		
<p>Dans le but d'améliorer l'accès au site stratégique de "Portes-de-Fribourg - Plateau d'Agy" et ses transports publics (RER et axe fort TP), il s'agit de valoriser l'aménagement du franchissement sous les voies ferrées au niveau du chemin du Mettlet pour les piétons et les vélos.</p>		
Instances concernées :		
<p>Agglomération de Fribourg ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot</p>		
Instance responsable : Commune de Granges-Paccot		
Priorité :		
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C		
Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)		

Mesure 21.6	Réalisation d'une liaison mixte piétons/vélos entre Petit Torry et la gare de Givisiez	Coût : 624'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le but d'améliorer l'accès au site stratégique de "Givisiez" et ses transports publics (RER et axe fort TP) et pour offrir également de nouvelles connexions vers l'Ouest depuis la colline de Torry, la réalisation d'un itinéraire mixte piétons et vélos est proposée. Cet itinéraire doit relier les quartiers du flanc Ouest de la colline Torry (chemin de Torry) jusqu'à la halte de Givisiez. L'aménagement est à réaliser hors voirie et doit être coordonné avec la réalisation de la voie verte sur la couverture de l'autoroute A12 (mesure 20.9).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération de Fribourg ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot et de Givisiez</p> <p>Instance responsable : Communes de Granges-Paccot et de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

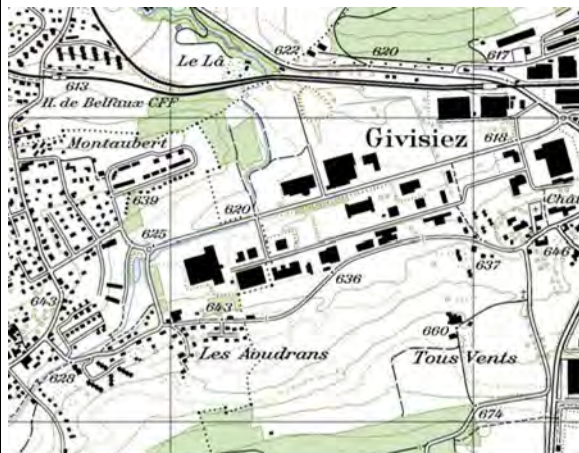

Mesure 21.12	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre le pied du Petit Torry et Lavapesson	Coût : 1'814'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le but de réaliser une connexion entre les nouveaux quartiers de Torry et le reste de la commune de Granges-Paccot au Nord, la réalisation d'un franchissement mixte piétons et vélos des voies ferrées, entre le pied du Petit Torry et Lavapesson, est imaginée. Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure de liaison du Mettetlet (20.11).</p> <p>Cet itinéraire doit également constituer une alternative aux mobilités douces par rapport à l'axe fortement chargé et par conséquent moins attractif de la route de Morat (axe prioritaire au TIM, en lien avec le projet Poya).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		



P22	Réalisations d'itinéraires de mobilités douces contribuant au maillage du réseau d'agglomération	
Mesure 20.2	Aménagement pour vélos aux escaliers du Guintzet	Coût : - CHF
Mesure 20.5	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Cormanon et la route du Fort-St-Jacques	Coût : 331'000 CHF
Mesure 20.6	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la rue du Marterey et la route de la Glâne, aux Daillettes	Coût : 100'000 CHF
Mesure 20.10	Réalisation d'itinéraires mixtes piétons/vélos transversaux dans la ZI de Givisiez (rabattement vers les routes Jo-Siffert et Château d'Affry et leurs arrêts TP)	Coût : 528'000 CHF
Mesure 20.17	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Birchhölzliwald et Luggiwil	Coût : 720'000 CHF
Financement : LFIInfr / Agglo / Communal		Coût : 1'679'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
La discontinuité du réseau est notamment le résultat d'une politique d'aménagement pour la mobilité douce menée jusqu'à maintenant commune par commune, ce qui explique les césures de ce réseau. Ces discontinuités des aménagements concernent soit des tronçons d'axes routiers non aménagés pour les mobilités douces, soit il s'agit de secteurs situés en dehors du réseau routier pour lesquels il est nécessaire de créer une liaison pour les mobilités douces.		
Description du paquet de mesures :		
Ce paquet regroupe des mesures qui interviennent de manière dispersées sur le territoire afin de répondre à des anomalies ponctuelles du réseau. Ces mesures concernent toutes des liaisons à créer en dehors des axes routiers et permettent la connexion des différents niveaux hiérarchiques du réseau entre eux.		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
Créer une véritable continuité du réseau de mobilité douce à l'échelle de l'agglomération, afin de le rendre attractif et compétitif		
Mailler le réseau de mobilité douce et lui attribuer une hiérarchie, favorisant l'accessibilité et la desserte des quartiers		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
20.16 " Itinéraire MD AZ Birch " ; 30.4 "Liaison Birch – Luggiwil" ; 41.17 "Aménagement TP et MD de Cormanon" ; 45.1 "Axe de desserte de Bertigny"		
Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm V14 et 14.1 (lié à 20.6) ; mesures bfm D10 (lié à 20.17)		
P-1 "Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération"		
U-A08 "Site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düringen - Birch" ; U-A06 "Site stratégique d'agglomération de Givisiez"		
Instances concernées :		
Agglomération ; Communes de Villars-sur-Glâne, de Matran, de Granges-Paccot et de Düringen		
Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet		
Données de base disponibles et études réalisées :		
Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)		
Investissement : 1'679'000 CHF (coût actualisé 2011)		
<input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres		
Remarques : Le coût est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement des communes.		

Mesure 20.2	Aménagement pour vélos aux escaliers du Guintzet	Coût : - CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Pour connecter de manière attractive le site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny, le secteur du Guintzet à la gare de Fribourg, la topographie nécessite la mise en œuvre d'un aménagement spécifique aux cyclistes. Actuellement, il existe un escalier qui relie le secteur du Guintzet à la gare de Fribourg et qui constitue une difficulté de franchissement pour les vélos. L'instauration d'un système, par exemple automatisé, parallèle aux escaliers et dédié aux vélos est une piste à étudier pour leur permettre d'effectuer cette montée, cet itinéraire appartenant de plus au réseau structurant d'agglomération (concept MD, figure 33).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 20.5	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre Cormanon et la route du Fort-St-Jacques	Coût : 331'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Pour permettre un accès vers la route de Villars et l'Hôpital Cantonal et en complément du réseau existant dit de la "Dort-Verte", la réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos (hors voirie) entre Cormanon et la route du Fort-St-Jacques (qui se trouve en zone 30) est prévue. Cette liaison appartient au réseau de loisir et paysager de l'agglomération (concept MD, figure 33), mais constitue également une alternative au réseau routier usuel pour des déplacements réguliers.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure permet la liaison entre deux branches du réseau structurant d'agglomération MD ainsi qu'au réseau structurant primaire (route de Villars) et à l'Hôpital.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 20.6	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre la rue du Marterey et la route de la Glâne, aux Daillettes	Coût : 100'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure constitue un élément de maillage qui permet de rejoindre directement la route de la Glâne depuis l'arrière réseau longeant la voie ferroviaire tout au long de la commune de Villars-sur-Glâne par la réalisation d'un itinéraire mixte piétons et vélos entre la rue du Marterey et la route de la Glâne, aux Daillettes. L'aménagement est réalisé hors voirie, il est d'une longueur de 65 mètres pour 3 mètres de large et une pente moyenne de 10%. La liaison appartient au réseau de loisir et paysager du réseau MD de l'agglomération (concept MD, figure 33).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette liaison permettra un gain appréciable pour les cyclistes et les piétons se déplaçant vers le plateau de Péroilles et participe au maillage du réseau de l'agglomération.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 20.10	Réalisation d'itinéraires mixtes piétons/vélos transversaux dans la ZI de Givisiez (rabattement vers les routes Jo-Siffert et Château d'Affry et leurs arrêts TP)	Coût : 528'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Des arrêts TP ont été aménagés sur la route de Jo-Siffert récemment pour l'exploitation de la ligne 542 bis, qui se verra à long terme accueillir l'itinéraire de la ligne 3, axe fort TP de la "dynamique future" de l'agglomération (concept TP 2030, figure 39). En parallèle, la route du Château-d'Affry, appartenant au réseau structurant d'agglomération MD, est réservée aux TP (ligne 542 actuelle, future ligne 8).</p> <p>La mesure vise à organiser le rabattement vers l'axe fort TP de la "dynamique future" et la ligne 8 et leurs différents arrêts entre ces deux axes, ainsi qu'à participer à plus large à l'échelle à la continuité du maillage du réseau entre Givisiez et Moncor ou la colline de la Faye.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération de Fribourg ; Commune de Givisiez</p> <p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Il s'agit de liaisons importantes en lien avec le développement à très court terme de l'accessibilité TP et le maillage vers le réseau structurant d'agglomération MD</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 20.17	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos entre AZ Birch, Birchhölzliwald et Luggiwil	Coût : 720'000 CHF
		
 <p data-bbox="137 1279 718 1339">Document de mise en à l'enquête "Birch - Luggiwil" (B+S Ingenieur AG; 2007)</p>		
<p>Description de la mesure : Cette mesure participe à la constitution du réseau de desserte du site stratégique d'agglomération de "Bahnhof Nord – Birch" par la réalisation d'un itinéraire mixte piétons et vélos entre AZ Birch, Birchhölzliwald, et Luggiwil, en lien avec la réalisation de la nouvelle liaison routière entre Birch et Luggiwil. Il s'agit d'une liaison implantée hors voirie existante qui appartient au réseau structurant secondaire de l'agglomération concept MD, figure 35).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Düdingen Instance responsable : Commune de Düdingen</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : En coordination avec la réalisation de la route de la jonction Birch - Luggiwil envisagée vers 2014, la liaison MD permet la desserte de la zone d'activité de Birch. Combinée au nouvel arrêt TP de la zone, elle offre aux employés et clients l'accès aux TP.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

P23	Réalisations de franchissements de barrières mobilité douce contribuant au maillage du réseau d'agglomération	
Mesure 21.3	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos entre Uni-Miséricorde et Tour-Henri	Coût : 2'548'000 CHF
Mesure 21.4	Réalisation d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine	Coût : 586'000 CHF
Mesure 21.7	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	Coût : 900'000 CHF
Mesure 21.8	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur l'auto- route A12 entre Givisiez et Bertigny Sud à Villars-sur-Glâne	Coût : 1'200'000 CHF
Mesure 21.17	Réalisation de franchissements mixtes piétons/vélos des vois ferrées et de l'auto- route A12, entre la Riedlistrasse et AZ Birch	Coût : 1'600'000 CHF
Financement : LFI nfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 6'834'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
Le territoire de l'agglomération comprend de nombreuses barrières dues notamment à la topographie, aux cours d'eau, aux chemins de fer, à l'auto- route. Toutes ces césures participent à la discontinuité du réseau d'agglomération car elles n'ont pas ou peu été traitées jusqu'à présent. Certains secteurs sont scindés par l'existence de ces barrières, comme la partie centrale de l'agglomération, vers Bertigny-Moncor traversée du Nord au Sud par l'auto- route A12, ou le secteur de Matran et Avry qui subit le passage de la voie ferrée et de l'auto- route d'Ouest en Est.		
Description du paquet de mesures :		
Ce paquet de mesures, qui interviennent de manière dispersées sur le territoire, concerne uniquement des aménagements spécifiques de franchissement. Il comprend la réalisation de passages supérieurs (passe- relles) et inférieurs (sous voies), qui nécessitent la mise en œuvre d'une infrastructure. Pour la majorité il s'agit de passerelles permettant le franchissement de l'auto- route et de la Sarine entre autres.		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
Créer une véritable continuité du réseau mobilité douce à l'échelle de l'agglomération afin de le rendre attractif et compétitif Développer des infrastructures appropriées pour répondre aux contraintes de topographie et de franchis- sements de rivières, de voies ferrées et de l'auto- route		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
20.16 " Itinéraire MD AZ Birch " ; 22.2 " Aménagement complémentaire gare de Fribourg - St-Léonard " ; 30.1 " Réaménagement de la jonction de Fribourg Sud/Centre " ; 41.7 " Réaménagement du boulevard de Pérolles " ; 41.18 " Réaménagement du carrefour de Belle-Croix " ; 45.1 " Axe de desserte de Bertigny " La mesure 21.3 est en lien avec le PAD Tour-Henri et le projet Agora Etude " Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg " (bfm, août 2010) : mesures bfm V20 (lié à 21.7) ; mesures bfm G9 (lié à 21.8) ; mesures bfm D12 (lié à 21.17) U-A05 " Site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix " ; U-A06 " Site stratégique d'aggloméra- tion de Givisiez " ; U-A09 " Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny " P-1 " Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération "		
Instances concernées :		
Canton de Fribourg (SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Marly, de Villars-sur- Glâne, de Düdingen, de Givisiez et de Granges-Paccot		
Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet		

Données de base disponibles et études réalisées :

Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)



Avant projet de la passerelle RC31b Villars Vert (Daniel Willy, 2011)



Investissement : 6'834'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Le coût de la mesure 21.7 est pris en charge par le Canton pour montant de 159'120 CHF. Le solde ainsi que le coût de toutes les autres mesures de ce paquet sont à la charge de l'Agglomération, respectivement des communes.

Mesure 21.3	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos entre Uni-Miséricorde et Tour-Henri	Coût : 2'548'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure comprend la réalisation d'une passerelle mixte piétons et vélos entre Uni-Miséricorde et Tour-Henri en franchissement des voies ferrées, permettant ainsi le lien entre le centre ville de Fribourg et le secteur universitaire. Cette mesure entre dans le cadre d'un mandat d'une étude parallèle en cours sur l'urbanisation du secteur (PAD Tour-Henri).</p> <p>Ce nouveau franchissement garantie la continuité des réseaux dans un secteur à fort enjeux pour l'agglomération (Université et espaces-publics centraux : rue de Romont, place de la Gare, etc.)</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 21.4	Réalisation d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine	Coût : 586'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>En lien avec le concept de l'axe de "la vie publique", il est souhaité de développer les liaisons entre la Sarine et les zones urbanisées d'intérêt. Dans cet objectif, la mesure vise les éléments suivants :</p> <p>La valorisation de l'unité du plateau de Pérolles dans sa transversalité s'articule autour de plusieurs rues mais également de deux ravins emblématiques (le ravin de Pérolles et le ravin des Pilettes). Si le ravin des Pilettes a été coupé par le comblement du plateau de Pérolles, celui de Pérolles est toujours présent. La présente mesure vise donc à aménager une nouvelle liaison entre le quartier de Pérolles et la Basse-Ville en mettant en évidence la valeur paysagère de ce ravin (itinéraire du réseau loisir/paysager MD de l'agglomération, concept MD, figure 34). Cette traversée est composée d'un chemin et d'une passerelle au-dessus de la Sarine. L'itinéraire est exclusivement réservé à la mobilité douce.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Compte tenu du développement et de la densification du secteur de Pérolles, ce nouveau lien permet d'assurer un itinéraire pour la mobilité douce concurrentiel aux autres moyens de transport.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		



Mesure 21.8	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur l'autoroute A12 entre Givisiez et Bertigny Sud à Villars-sur-Glâne	Coût : 1'200'000 CHF
		
<p>Description de la mesure : Le besoin de liaison entre le secteur de Bertigny - Guintzet à Villars-sur-Glâne et la Chassotte à Givisiez justifie la réalisation d'une passerelle mixte piétons et vélos en franchissement de l'autoroute A12. Cette liaison vise en particulier à assurer une accessibilité mobilité douce au futur site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny. La mesure est conditionnée par le développement du site. La mesure concerne le réseau structurant secondaire du réseau de mobilités douces de l'agglomération (concept MD, figure 34).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération : Commune de Villars-sur-Glâne ; Commune de Givisiez</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		


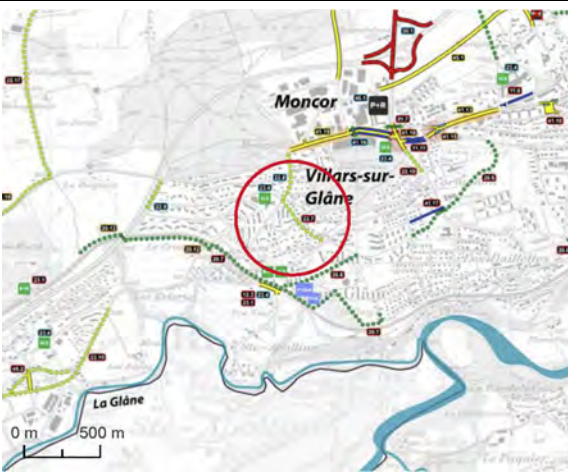
Mesure 21.17	Réalisation de franchissements mixtes piétons/vélos des voies ferrées et de l'autoroute A12, entre la Riedlistrasse et AZ Birch	Coût : 1'600'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p>		
<p>Dans le cadre du développement du site stratégique d'agglomération de "Bahnhof Nord - Birch", la réalisation de deux franchissements mixtes piétons et vélos successifs des voies ferrées et de l'autoroute A12 (en passerelles) est souhaitée afin d'améliorer l'accessibilité des zones d'activités existantes et futures (secteur stratégique cantonal de Birch) à partir des quartiers résidentiels au Sud et du centre de Düdingen.</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Agglomération de Fribourg ; Commune de Düdingen</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Düdingen</p>		
<p>Priorité :</p>		
<p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Argument principal pour la priorisation : La mise en œuvre des mesures de franchissement garantie la continuité des réseaux. La réalisation de ces deux franchissements constitue une mesure importante à la mise en place d'une structure d'accès de mobilité douce attractive pour la partie "Birch" du site stratégique de Bahnhof Nord – Birch".</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

P24	Aménagements de mobilité douce contribuant à l'attractivité, l'efficacité et la sécurité du réseau d'agglomération	
Mesure 22.3	Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est	Coût : 404'000 CHF
Mesure 22.7	Aménagement pour les cycles (gabarit) sur la liaison Dort-Verte à Villars-sur-Glâne, secteur les Rochettes	Coût : 300'000 CHF
Mesure 22.11	Aménagement d'un itinéraire alternatif piétons et vélos entre Jura et Givisiez	Coût : 343'000 CHF
Mesure 22.12	Aménagement piétons et vélos sur la route du Tir-Fédéral, entre Granges-Paccot et Givisiez	Coût : 158'000 CHF
Mesure 22.13	Aménagement piétons et vélos sur la route des Taconnets, entre Granges-Paccot et Givisiez	Coût : 148'000 CHF
Mesure 22.24	Aménagement piétons et vélos Briegliweg	Coût : 669'000
Financement : LFI nfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 2'022'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>L'étude "Concept pour la mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" établie par le bureau bfm en 2010, montre que si la marche à pied est bien utilisée en agglomération, la pratique du vélo est elle en revanche plus basse (en comparaison d'autres agglomérations de Suisse similaires à celle de Fribourg). Ce constat s'accompagne des faits suivants : sur le réseau MD existant, il est relevé trois points faibles majeurs, la sécurité insuffisante (modération du trafic, accidentologie, etc.), la discontinuité du réseau (accessibilité aux centres d'activités, liaisons manquantes, etc.) et le manque d'attractivité (signalisation, équipements des arrêts TP, infrastructures de stationnement, etc.). Au regard de ce diagnostic, il est important de cibler des interventions sur le réseau existant afin d'en améliorer l'offre.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet regroupe des mesures qui interviennent de manière dispersées sur le territoire afin de répondre à des anomalies ponctuelles du réseau. Ces mesures sont toutes des liaisons à aménager sur les axes existants visant à améliorer les conditions de sécurité et l'attractivité du réseau.</p>		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Créer une véritable continuité du réseau à l'échelle de l'agglomération afin de le rendre attractif Améliorer les conditions de circulation des MD, tant du point de vue de la sécurité que de l'efficacité des aménagements</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>11.13 "Aménagements d'arrêts TP sur la Hauptstrasse" ; 22.21 "Aménagement MD entre Windig et Dündingen" ; 43.12, 43.14 et 43.16 "Réaménagement de la traversée de localité de Dündingen (VALTRALOC) Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm V7 (lié à 22.7) ; mesures bfm G7 (lié à 22.11) ; mesures bfm G15 (lié à 22.13) U-A04 "Site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal" ; U-A06 "Site stratégique d'agglomération de Givisiez" ; U-A07 "Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg"</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Communes de Marly, de Villars-sur-Glâne, de Givisiez, de Granges-Paccot, de Corminboeuf et de Dündingen</p>		
<p>Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet / Projet</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées : Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)</p>		
<p>Investissement : 2'022'000 CHF (coût actualisé 2011)</p>		

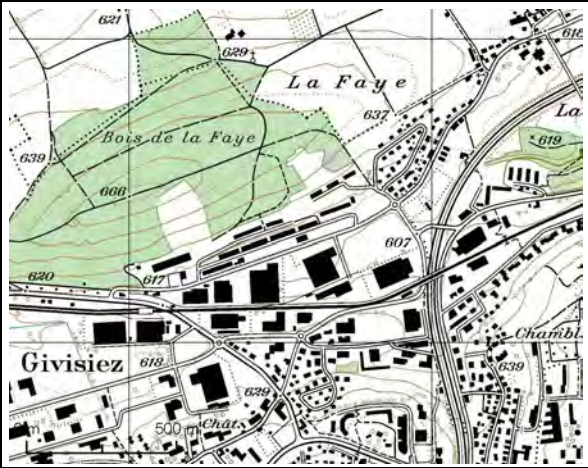

CH National CH LFinfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

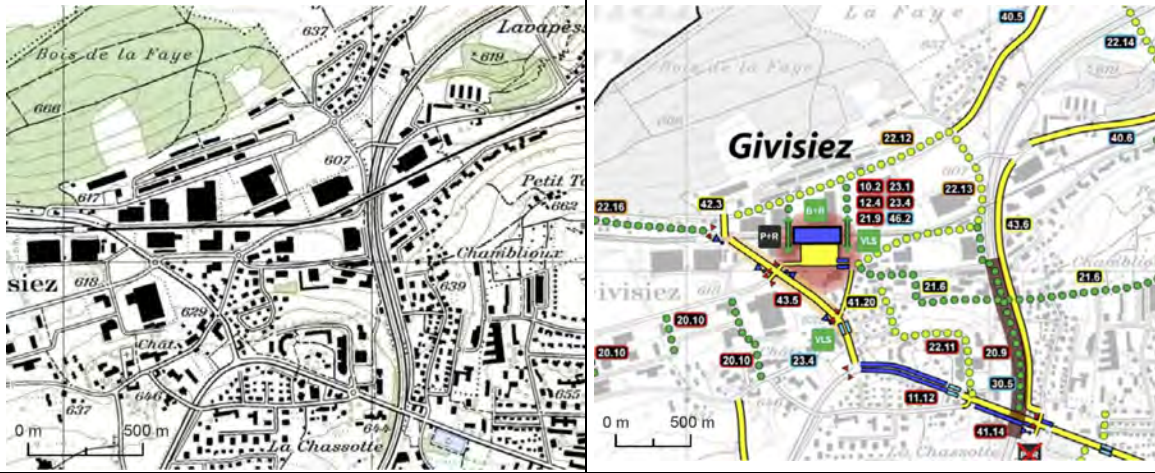
Remarques : Le coût des mesures de ce paquet est entièrement à charge de l'Agglomération, respectivement des communes à l'exception de la mesure 22.24.

Mesure 22.3	Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est	Coût : 404'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p>		
<p>La route de la Fonderie est un axe du réseau structurant urbain (concept TIM, figure 38) et connaît par conséquent des charges de trafic non négligeables (13'500 véh./j) au regard de problématiques de mobilité douce. Dans ce contexte, l'aménagement de bandes cyclables dans les deux sens de circulation est préconisé. Cet axe appartient au réseau structurant d'agglomération (concept MD, figure 34).</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité :</p>		
<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>		
<p>Argument principal pour la priorisation : la mesure intervient pour l'aménagement du réseau structurant d'agglomération et ce sur une axe soumis à un trafic individuel motorisé dense.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

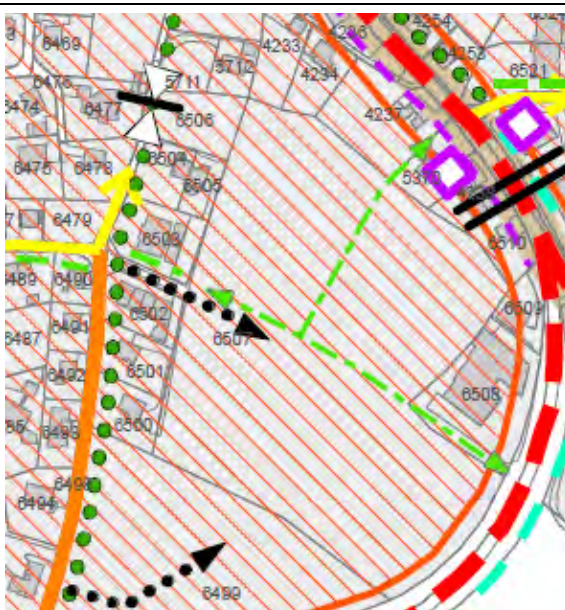
Mesure 22.7	Aménagement pour les cycles (gabarit) sur la liaison Dort-Verte à Villars-sur-Glâne, secteur les Rochettes	Coût : 300'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p>		
<p>Il s'agit des derniers aménagements liés au projet de réseau de mobilités douces dit de la "Dort-Verte" reliant les Dailles à Villars-sur-Glâne à Fribourg et déjà en grande partie réalisé. Il existe actuellement une liaison piétonne entre les Dailles et la route des Préalpes pour laquelle il faut améliorer l'accessibilité des cycles. Cette liaison se réalise par élargissement du gabarit actuel et l'amélioration du secteur situé à l'aval de la route de Belle-Croix, pour une longueur totale de 380 mètres et une largeur de 3 mètres avec une pente moyenne entre 4 et 9%. Elle intervient sur le réseau structurant d'agglomération MD (concept MD, figure 34).</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité :</p>		
<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>		
<p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure est indispensable pour créer un itinéraire vélo indépendant, attractif et continu entre les quartiers des Dailles, de Cormanon et la Ville de Fribourg.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.11	Aménagement d'un itinéraire alternatif piétons et vélos entre Jura et Givisiez	Coût : 343'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Actuellement, la route de la Chassotte présente un caractère très routier et fait déjà l'objet de mesures d'aménagements pour les TP (mesure 11.12), il n'est donc plus possible d'envisager une liaison MD de qualité sur cet axe. Un itinéraire alternatif et plus direct est alors à réaliser à travers les quartiers en direction de la gare de Givisiez, hors voirie principale. Cette liaison appartient en partie au réseau MD structurant et en partie au réseau primaire d'agglomération.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Givisiez</p> <p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La mesure permet une liaison directe, sécurisée et attractive entre la Chassotte et le cœur du site stratégique d'agglomération de Givisiez. Dans le contexte extrêmement routier du secteur Chassotte - embranchement de la semi-autoroute, la réalisation de cette liaison alternative constitue un élément important pour l'amélioration du réseau de mobilité douce.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.12	Aménagement piétons et vélos sur la route du Tir-Fédéral, entre Granges-Paccot et Givisiez	Coût : 158'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La route du Tir-Fédéral est un axe à caractère relativement routier qui nécessite des aménagements piétons et vélos sécurisés pour permettre la liaison entre Givisiez et Granges-Paccot. Cette liaison appartient au réseau MD structurant secondaire d'agglomération (concept MD, figure 34)</p> <p>Le quartier de la Faye, accueille déjà actuellement une urbanisation dense, en particulier résidentielle, et différents équipements publics (Haute école fribourgeoise de travail social, Théâtre des Osses, etc.) et avec le développement du site stratégique d'agglomération autour de la halte ferroviaire ce caractère se renforcera avec le temps.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Givisiez</p> <p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La mesure vise à élaborer le maillage local du réseau MD afin de créer un réseau continu et sécurisé entre les communes et en rabattement vers la nouvelle halte de Givisiez.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 22.13	Aménagement piétons et vélos sur la route des Taconnets, entre Granges-Paccot et Givisiez	Coût : 148'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La route des Taconnets est un axe à caractère routier qui nécessite des aménagements piétons et vélos sécurisés pour permettre la liaison entre Givisiez et Granges-Paccot, ainsi que l'accessibilité à la halte de Givisiez, aux administrations, aux infrastructures sportives et à l'école présente à Chantemerle.</p> <p>Cette liaison appartient au réseau MD structurant d'agglomération (concept MD, figure 34) et joue un rôle important pour les liaisons MD tangentiels à l'échelle de l'agglomération. Elle constitue notamment un maillon du système tangentiel reliant les sites stratégiques d'agglomération de "Portes-de-Fribourg - Plateau d'Agy", "Givisiez" et "Moncor - Belle-Croix".</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Commune de Givisiez ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La mesure vise à élaborer le maillage local du réseau MD afin de créer un réseau continu et sécurisé entre les communes et en rabattement vers la nouvelle halte de Givisiez. Elle est un maillon essentiel au niveau des relations tangentiels au sein de l'agglomération.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 22.24	Aménagement piétons et vélos Briegliweg	Coût : 669'000 CHF
---------------------	------------------------------------------------	---------------------------



Document de mise en consultation/enquête (sd Ingénierie SA, février 2011)

Extrait du plan directeur communal (2010)

Description de la mesure :

Un plan de quartier est en cours d'élaboration pour le périmètre de Briegli. La construction de ce nouveau quartier représente environ 500 à 600 nouveaux habitants. Afin d'offrir une bonne accessibilité du quartier aux transports publics (nouvel arrêt TP, mesure 11.13) et au réseau structurant communal Nord-Sud (réseau primaire d'agglomération, concept MD, figure 35), la réalisation d'une liaison MD hors voirie est à réaliser. Cette liaison appartient au réseau MD structurant secondaire du réseau d'agglomération (concept MD, figure 35).



Les accords sur la réalisation de ces infrastructures sont actés. Le nouvel arrêt sera desservi par la ligne tpf de Tafers. Ainsi la qualité de service de ce secteur sera améliorée. La perméabilité du plan de quartier permet la liaison entre la nouvelle desserte en TP et tout le périmètre sud-ouest (Jura, Alpen et Chasseralweg).

Instances concernées :



Canton de Fribourg (STE) : Agglomération ; Commune de Düdingen ; tpf Instance responsable : Commune de Givisiez
Priorité : <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Argument principal pour la priorisation : La mesure vise à élaborer le maillage local du réseau MD et permettre une accessibilité aux TP en coordination avec le développement du quartier Briegli.
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

P25	Aménagements de bandes cyclables dans le sens montant contribuant à l'attractivité, l'efficacité et la sécurité du réseau d'agglomération	
Mesure 22.8	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Soleil	Coût : 3'000 CHF
Mesure 22.9	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Coteau, aux Dailles	Coût : 3'000 CHF
Mesure 22.14	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route de Chavully, à Granges-Paccot	Coût : 5'000 CHF
Mesure 22.15	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Lac, à Granges-Paccot	Coût : 2'000 CHF
Financement : LFIInfr / Cantonal / Communal		Coût : 13'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, les dénivellations et les pentes jouent un rôle important et influencent la part modale des mobilités douces. L'étude "Concept pour la mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" réalisée par le bureau bfm en 2010, a révélé que l'ensemble des communes présentent des pentes moyennes allant de 2 à 5%. Ces chiffres sont favorables à la pratique des mobilités douces, mais il existe cependant des tronçons avec des pentes maximales rédhibitoires. Aujourd'hui de nombreux secteurs ne comportent pas d'aménagement répondant à ces problématiques et nécessitent d'être traités, notamment pour assurer une sécurité suffisante aux cyclistes circulant dans le sens montant.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet regroupe des mesures qui interviennent de manière dispersée sur le territoire afin de répondre à des anomalies ponctuelles du réseau. Ces mesures sont toutes des bandes cyclables à aménager dans le sens montant sur les axes routiers, afin de proposer des itinéraires alternatifs en cas de dénivelés trop conséquents.</p>		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Aménager et sécuriser les axes concernés par une topographie contraignante. Créer une véritable continuité du réseau à l'échelle de l'agglomération afin de le rendre attractif Mailler ce réseau et lui attribuer une hiérarchie, favorisant l'accessibilité et la desserte des quartiers</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm GP9 (lié à 22.14) Plan directeur du Plateau d'Agy (Archam et Partenaires SA, janvier 2006) : fiche 4, mesure 26 (lié à 22.14)</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Communes de Villars-sur-Glâne et de Granges-Paccot</p>		
<p>Etat de la planification (2011) : Planification</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées : Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)</p>		
<p>Investissement : 13'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques : L'ensemble des mesures de ce paquet ne sont pas imputables à la Loi sur le Fonds d'Infrastructure du trafic d'agglomération (LFIInfr). Elles représentent toutefois un intérêt dans la concrétisation du réseau maillé d'agglomération et ont donc à ce titre été conservées dans la liste des mesures. Elles sont à mettre en œuvre par les communes.</p>		

Mesure 22.8	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Soleil	Coût : 3'000 CHF
<p>Description de la mesure : Il existe une différence de dénivelé conséquente entre le quartier des Dailles et le route de Moncor, la mesure permet donc avec l'aménagement d'une bande cyclable pour la montée, sur la route du Soleil, d'améliorer le lien vers les sites stratégiques de "Moncor - Belle-Croix" et "Bertigny". La mesure concerne l'aménagement d'un itinéraire MD du réseau structurant d'agglomération (concept MD, figure 34).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.9	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Coteau, aux Dailles	Coût : 3'000 CHF
		
<p>Description de la mesure : L'aménagement d'une bande cyclable sur voirie, pour le sens montant, permet d'effectuer la connexion entre le quartier des Dailles et le réseau structurant primaire MD (concept MD, figure 34) situé plus au Nord (route de Payerne). Avec la réalisation de l'aménagement d'une bande cyclable dans le sens montée, une liaison attractive et sécurisée pour les cycles est ainsi réalisée sur cette partie avec un dénivelé significatif.</p> <p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI (mesure non imputable au fonds)</p> <p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.14	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route de Chavully, à Granges-Paccot	Coût : 5'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le bourg de Granges-Paccot s'organise de part et d'autre de l'autoroute, créant ainsi une césure. L'aménagement d'une bande cyclable dans le sens montée sur la route de Chavully, permet la connexion de la route de Chantemerle avec la route de Chenevière qui traversent chacune les deux entités du bourg de Granges-Paccot. La bande cyclable concerne l'aménagement d'un itinéraire du réseau structurant secondaire du réseau MD de l'agglomération (concept MD, figure 34).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.15	Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant sur la route du Lac, à Granges-Paccot	Coût : 2'000 CHF
		
<p>Description de la mesure : La mesure doit permettre l'accès à la route cantonale depuis Forum Fribourg par l'aménagement d'une bande cyclable dans le sens montée sur la route du Lac. La bande cyclable intervient sur le réseau structurant primaire et permet la connexion avec le réseau structurant d'agglomération du réseau MD (concept MD, figure 34).</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI nfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

P26	Aménagements de mobilité douce intercommunaux	
Mesure 22.5	Aménagement de bandes cyclables entre Marly (Le Claruz) et Bourguillon (Fribourg)	Coût : 7'031'000 CHF
Mesure 22.10	Réalisation d'un itinéraire piétons et vélos entre la Zone du Bois à Matran et l'entrée de Villars-sur-Glâne	Coût : 694'000 CHF
Mesure 22.16	Aménagement de bandes cyclables sur la route de Belfaux, entre Belfaux et Givisiez	Coût : 1'256'000 CHF
Mesure 22.17	Aménagement de bandes cyclables à la route de Matran, à Corminboeuf	Coût : 993'000 CHF
Mesure 22.18	Aménagement de bandes cyclables à la route de Chésopel-loz, à Corminboeuf	Coût : 325'000 CHF
Mesure 22.19	Aménagement piétons et vélos sur la route Le Bugnon, entre Avry et Villars-sur-Glâne	Coût : 1'903'000 CHF
Mesure 22.20	Aménagement piétons et vélos sur la route de la Pala, entre Avry-Matran et la Zone du Bois	Coût : 233'000 CHF
Mesure 22.21	Aménagement d'un itinéraire mobilité douce entre Windig et Düdingen, via St-Wolfgang	Coût : 3'041'000 CHF
Mesure 22.22	Aménagement d'un itinéraire mobilité douce entre Düdingen et Tafers	Coût : 2'550'000 CHF
Financement : LFI nfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 18'026'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
A l'échelle de l'agglomération, le réseau actuel souffre d'un manque de continuité des aménagements et d'une absence de hiérarchisation de ce réseau. Plus précisément, cela implique souvent la non-connexion des différentes communes de l'agglomération entre elles, alors qu'il s'agit de la base de l'offre à constituer. Ces liaisons structurantes d'agglomération doivent être l'armature principale du réseau d'agglomération et assurer les connexions intercommunales.		
Description du paquet de mesures :		
Ce paquet regroupe des mesures qui interviennent de manière dispersées sur le territoire afin de répondre à des anomalies ponctuelles du réseau. Ces mesures concernent différents types d'aménagements, qui interviennent sur des axes routiers existants ou hors voirie. Elles visent à créer le réseau structurant de l'agglomération qui permet les liaisons intercommunales (concept MD, figures 34 et 35).		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
Créer une véritable continuité du réseau à l'échelle de l'agglomération afin de le rendre attractif Mailler ce réseau et lui attribuer une hiérarchie, favorisant l'accessibilité et la liaison entre les communes		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
10.2 "Déplacement de la halte de Givisiez" ; 30.3 "Réaménagement de la jonction de Matran" ; 31.2 "Contournement de Düdingen" ; 43.1 "Réaménagement de la traversée de localité de Bourguillon" ; 43.9 et 43.10 "Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC)" ; 43.12, 43.13 et 43.14 "Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC)" ; "43.8 "Réaménagement de la traversée de localité d'Avry (VALTRALOC)"; Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm Mt1 et V26 (lié à 22.10) ; mesures bfm G1 et G10 (lié à 22.16) ; mesure bfm C4 (lié à 22.17) ; mesure bfm C3 (lié à 22.18) ; mesure bfm C1 (lié à 22.19) ; mesure bfm Mt3 (lié à 22.20) ; mesure bfm D38 (lié à 22.21) ; mesures bfm D32 et D33 (lié à 22.22). U-A06 "Site stratégique d'agglomération de Givisiez" ; U-A10 "Centralité partagée Avry et Matran" ; U-A12 "Centralité de Corminboeuf" P-4 "Développement durable des hameaux"		
Instances concernées :		

Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne, de Givisiez, de Corminboeuf, d'Avry, de Matran, de Düdingen et de Marly

Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet

Données de base disponibles et études réalisées :

Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)

Planification cantonale du réseau cyclable en cours (horizon 2012)

Etude de mobilité douce (Brugger, 2006 à 2011)

Etude de modération de trafic (Team+, 2011)

Investissement : 18'026'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques :

Mesure 22.5 : Le coût total de 7'031'000.- CHF est entièrement à charge du Canton de Fribourg. Ce coût est composé des éléments suivants : 2'025'000 concerne la piste cyclable, 4'725'000 la réfection de la chaussée et 281'000 l'acquisition de terrain

Mesure 22.10 : Sur un total de 694'000 CHF, 518'000 sont à la charge du Canton de Fribourg (SPC) et 176'000 à celle de la Commune de Matran.

Mesure 22.16 : Le coût total de 1'256'000 CHF est à la charge du Canton de Fribourg.

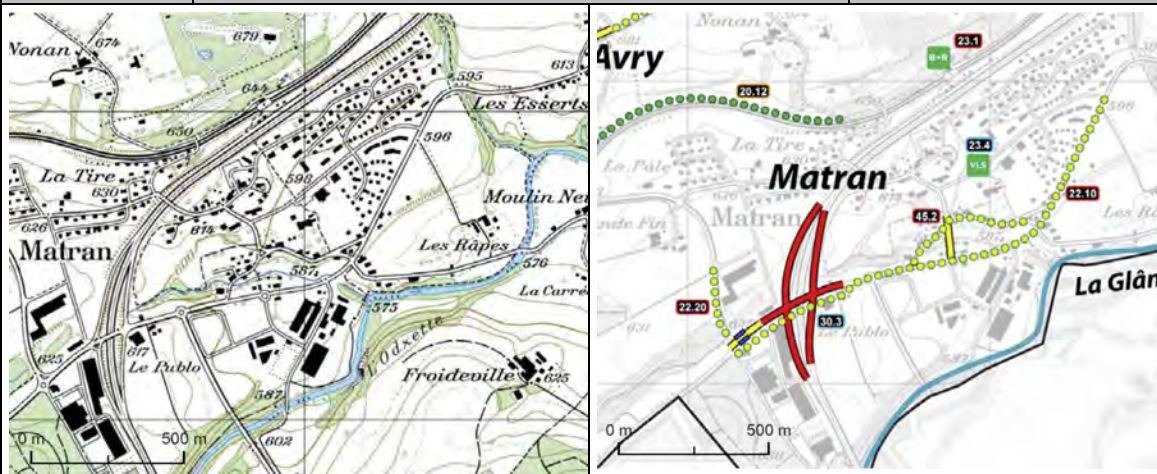
Mesure 22.17 : Sur un total de 993'000 CHF, 924'000 sont à la charge du Canton de Fribourg et 74'000 à celle de la Commune de Corminboeuf.

Mesure 22.19 : Le coût total de 1'903'000 CHF est à la charge du Canton de Fribourg.

Mesure 22.20 : Le coût total de 233'000.- CHF est à la charge de la commune de Matran.

Mesure 22.5	Aménagement de bandes cyclables entre Marly (Le Claruz) et Bourguillon (Fribourg)	Coût : 7'031'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La route cantonale reliant Marly à Bourguillon, puis selon l'itinéraire, la Vieille-Ville ou le Schönberg, constitue une opportunité intéressante pour une nouvelle liaison cyclable intercommunale. La réalisation d'une bande cyclable sur cet itinéraire nécessite l'acquisition de terrains, un élargissement de la chaussée (actuellement 6m) et certains aménagements ponctuels liés à des particularités locales (talus, dévers, forêt, etc.). Enfin, la réalisation de cette bande cyclable est à coordonner avec la réfection de la voirie, sur toute sa largeur, prévue par le Canton.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Ville de Fribourg ; Commune de Marly et de Pierrafortscha</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Avec l'ouverture du pont de la Poya et la non-réalisation à court-moyen terme de la liaison routière Marly - Matran, ce tronçon de route cantonale va constituer la liaison privilégiée pour l'accès à l'autoroute pour la commune de Marly (principe TIM, figure 33). La réfection de cette chaussée et la réalisation d'aménagements pour les cycles sont à ce titre nécessaire.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.10	Réalisation d'un itinéraire piétons et vélos entre la Zone du Bois à Matran et l'entrée de Villars-sur-Glâne	Coût : 694'000 CHF
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------



Description de la mesure :

Entre la zone du Bois à Matran et l'entrée de Villars-sur-Glâne le long de la route cantonale, la charge de trafic est conséquente, avec 12'000 véh/jour vers la zone du Bois et 8'000 véh/jour à Villars-sur-Glâne. A l'Ouest entre le carrefour avec la route des Ecoles et jusqu'à l'entrée de Villars-sur-Glâne, il existe déjà d'un itinéraire mixte en site propre de 3 mètres de large.

La mesure vise à favoriser les déplacements des piétons et cyclistes entre la zone du Bois (zone commerciale) et autres centres d'intérêts (commerces - terrain de sport - zones de détente de la Glâne etc.) ainsi qu'aux divers quartiers d'habitations de Matran.

Entre le giratoire du Publo et le carrefour Mueses (longueur de 500m), il est prévu l'aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant, par un élargissement de la chaussée. Ensuite, entre le carrefour avec la route des Bains et celui avec la route de l'Ecole, en traversée du secteur à caractère résidentiel, des bandes cyclables sont à réaliser sur chaussée, pour chacune des deux directions (longueur de 491m). Cet itinéraire concerne le réseau structurant primaire du réseau MD de l'agglomération.

Enfin, un trottoir est envisagé au Sud de la route cantonale. L'opportunité de réaliser ce trottoir reste à vérifier.

Le franchissement de la jonction de Matran, à partir du giratoire du Publo, est à coordonner avec la mesure 30.3 "Réaménagement de la jonction de Matran" (responsabilité de l'OFROU).

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Matran et de Villars-sur-Glâne

Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC) et commune de Matran

Priorité :

- A B C

Argument principal pour la priorisation : Mesure de sécurisation des déplacements MD entre Matran Sud et, Villars-sur-Glâne. Cette liaison doit constituer à court terme une alternative de mobilité douce en direction du centre de l'agglomération (avant la réalisation à moyen terme de la Trans Agglo, notamment mesure 20.12).


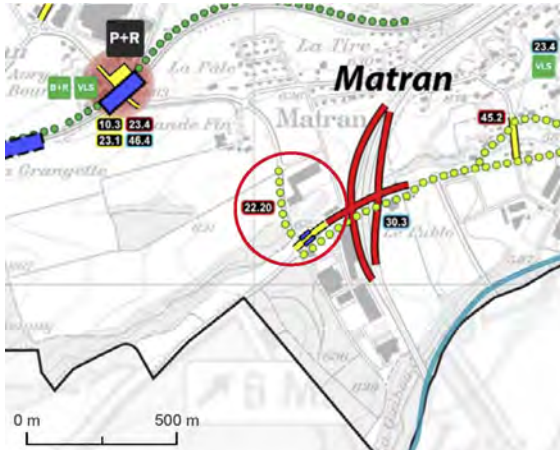
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 22.16	Aménagement de bandes cyclables sur la route de Belfaux, entre Belfaux et Givisiez	Coût : 1'256'000 CHF
<p>Description de la mesure : Sur la route de Belfaux (14'800 véh/j, TJM 2010), en amont du passage à niveau des voies ferrées, il s'agit de compléter le réseau cyclable intercommunal entre Belfaux et Givisiez (mesure déjà réalisée sur le territoire de la commune de Belfaux) pour concrétiser la liaison structurante primaire du réseau MD d'agglomération (concept MD, figure 34). L'aménagement de bandes cyclables nécessite un élargissement sur le côté Sud de la chaussée, et donc de creuser le talus et réaliser un mur de soutènement.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Givisiez</p>		
<p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p> <p> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C </p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure s'applique au réseau structurant primaire du réseau MD de l'agglomération et permet ainsi la liaison principale entre les communes de Belfaux et Givisiez, ainsi que vers le centre de l'agglomération.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

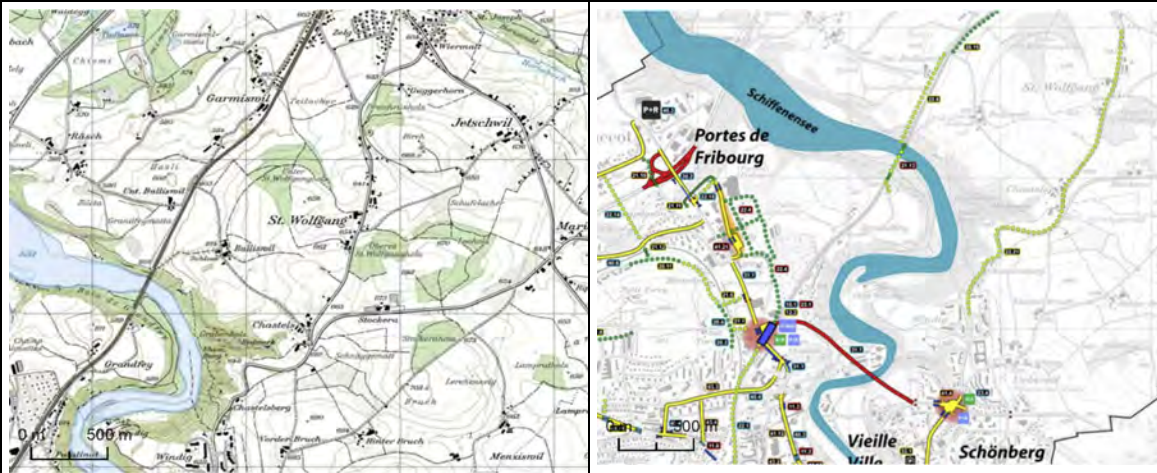
Mesure 22.17	Aménagement de bandes cyclables à la route de Matran, à Corminboeuf	Coût : 993'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Il s'agit d'une mesure destinée à la protection des cyclistes sur cette route relativement peu fréquentée (4'800 véh/j, TJM 2010) du réseau des routes cantonales, mais présentant cependant des problèmes importants de sécurité provoqués par des vitesses de circulation excessives.</p> <p>Les aménagements en faveur des cycles doivent permettre la sécurisation de ces derniers, mais également de limiter les vitesses de circulation. Deux secteurs sont différenciés de par les vitesses de circulation (50-60 km/h et 80 km/h). Sur le premier secteur (50-60 km/h), il est prévu la réfection de la chaussée et l'aménagement d'une bande cyclable. Sur le second secteur (80 km/h), l'aménagement d'une bande cyclable est également prévu et nécessite l'élargissement du gabarit existant est nécessaire. Finalement, à la transition entre les deux secteurs, l'aménagement d'une porte d'entrée de localité est prévu, notamment dans le but de marquer le changement de régime de vitesse de circulation.</p> <p>Cette mesure concerne le réseau structurant primaire du réseau MD de l'agglomération (concept MD, figure 34).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Corminboeuf</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure s'applique au réseau structurant primaire du réseau MD de l'agglomération et permet ainsi la sécurisation de la liaison principale entre les communes d'Avry, de Matran et de Villars-sur-Glâne.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.18	Aménagement de bandes cyclables à la route de Chésopelloz, à Corminboeuf	Coût : 325'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Dans le cadre d'une volonté de maillage du réseau intercommunal des mobilités douces, l'aménagement de bandes cyclables sur la route de Chésopelloz permet la continuité du réseau local et d'agglomération vers les communes environnantes à celle de Corminboeuf, mais aussi l'accès aux réseaux touristiques et ce de manière sécurisée. Cet itinéraire appartient au réseau MD régional (concept MD, figure 34).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Commune de Corminboeuf</p> <p>Instance responsable : Commune de Corminboeuf</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>		

Mesure 22.19	Aménagement piétons et vélos sur la route du Bugnon, entre Avry et Villars-sur-Glâne	Coût : 1'903'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>L'aménagement du réseau des routes cantonales de l'agglomération permet la concrétisation du réseau structurant primaire du réseau MD de l'agglomération (concept MD, figure 34), en particulier sur les liaisons intercommunales. Pour la route du Bugnon (13'100 véh/j, TJM 2010), entre la sortie d'Avry et le croisement avec la route de Matran (giratoire du Bugnon), il s'agit d'aménager un site propre cyclable sur le côté de la chaussée (piste cyclable). Cette mesure vise à améliorer la sécurité des déplacements mobilité douce sur cette pénétrante d'agglomération. La partie depuis le giratoire jusqu'à Villars-sur-Glâne sera aménagée avant 2015.</p> <p>L'aménagement comprend également des mesures de réfection du réseau des routes cantonales.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Corminboeuf</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure s'applique au réseau structurant primaire du réseau MD de l'agglomération et permet ainsi la liaison principale entre les communes d'Avry, de Corminboeuf et de Villars-sur-Glâne.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 22.20	Aménagement piétons et vélos sur la route de la Pala, entre Avry-Matran et la Zone du Bois	Coût : 233'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Sur la route de la Pala dans ce secteur soumis à de forte pression du trafic individuel motorisé à cause de la proximité de la jonction autoroutière de Matran, les conditions de déplacements des mobilités douces à l'approche du carrefour du Bois sont inadéquates.</p> <p>De manière coordonnée avec les travaux prévus par l'OFROU à la jonction et au carrefour du Bois, il s'agit de réaliser un trottoir pour les piétons et des aménagements pour les cycles, sur le réseau cantonal, entre le carrefour avec le chemin de la Cornache et le carrefour du Bois. La mesure vise ainsi à relier les zones d'habitations de la commune aux divers centres commerciaux ainsi que le CO d'Avry et la future halte ferroviaire.</p> <p>Cette mesure intervient sur le réseau structurant primaire du réseau MD d'agglomération (concept MD, figure 34) et constitue l'achèvement d'une mesure déjà réalisée sur la route de la Pala, entre Avry (franchissement des voies ferrées) et le carrefour avec Pala - Cornache (juste au Nord de la petite zone d'activités).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Matran</p> <p>Instance responsable : Commune de Matran</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Sécurisation d'une liaison structurante primaire du réseau d'agglomération dans le but d'augmenter les déplacements en mobilité douce dans ce secteur commercial soumis à une forte dominance du TIM (charges et part modale).</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 22.21	Aménagement d'un itinéraire mobilité douce entre Windig et Düdingen, via St-Wolfgang	Coût : 3'041'000 CHF
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Description de la mesure :

La commune de Düdingen se situe à environ 6 kilomètres à l'Est de la ville de Fribourg. La charge de trafic individuel motorisé, entre autres de poids lourds, est non négligeable sur cet axe qui relie Windig et Düdingen.

La réalisation d'une bande cyclable rendrait cet itinéraire plus attractif pour les cyclistes surtout pour ceux provenant de Düdingen et allant en direction de Fribourg, trajet sur lequel le dénivelé est de plus de 70 mètres. Certains réaménagements de la route cantonale sont nécessaires afin de permettre la mise en œuvre de cette bande cyclable qui appartient au réseau structurant primaire du réseau MD de l'agglomération (concept MD, figure 35) et qui connecte les communes entre elles.

Cette mesure est en relation directe avec la mise en place de stations VLS, qui sont aussi équipées de vélos électriques (23.4). Elle est également inscrite au plan directeur communal (2010).

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Düdingen

Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)

Priorité :

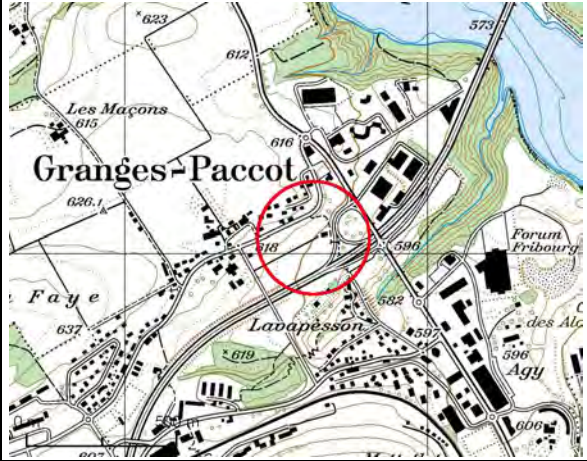
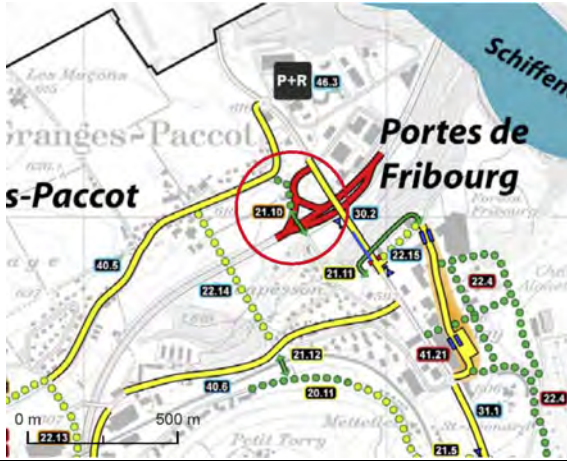
- A B C

Argument principal pour la priorisation : La priorité est donnée à l'aménagement de la liaison Trans Agglo du réseau structurant d'agglomération.

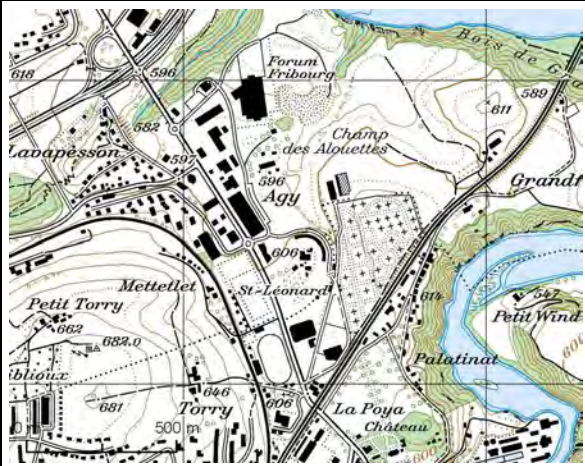

Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)

Mesure 22.22	Aménagement d'un itinéraire mobilité douce entre Düdingen et Tafers	Coût : 2'550'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La commune de Düdingen se situe à environ 4.5 kilomètres au Nord de Tafers. La charge de trafic individuel motorisé, entre autres poids lourds, est relativement importante sur cet axe entre Tafers et Düdingen. La réalisation d'une bande cyclable rendrait cet itinéraire plus attractif pour les cyclistes surtout pour ceux provenant de Düdingen et allant en direction de Tafers, trajet sur lequel le dénivelé est de plus de 70 mètres. La réalisation d'aménagement de cette route cantonale, notamment de bandes cyclables, est nécessaire pour mettre en oeuvre le réseau structurant primaire MD de l'agglomération (concept MD, figure 35) et qui connecte les communes entre elles.</p> <p>Cette mesure est en relation directe avec la mise en place de stations VLS, qui sont aussi équipées de vélos électriques (23.4). Elle est également inscrite au plan directeur communal (2010).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Düdingen</p> <p>Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Amélioration des conditions de déplacements pour les mobilités douces sur cette liaison intercommunale pour laquelle il existe un potentiel d'accroissement de la part modale de la MD.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : long terme (≥2023)</p>		

P27	Aménagements mobilité douce de type voie verte sur le plateau d'Agy et connexion avec le bourg de Granges-Paccot	
Mesure 21.10	Aménagement piétons et vélos du franchissement du Lavapesson	Coût : 30'000 CHF
Mesure 21.11	Aménagement d'un franchissement piétons et vélos sous la route de Morat, entre Forum Fribourg et Lavapesson	Coût : 168'000 CHF
Mesure 22.4	Aménagement d'itinéraires mixte piétons/vélos sur le plateau d'Agy, entre la halte de St-Léonard et Forum Fribourg	Coût : 1'460'000 CHF
Financement : LFIInfr / Agglo / Communes / Autres		Coût : 1'658'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
Le contexte actuel du secteur du plateau d'Agy laisse apparaître un déficit en termes de réseaux et d'aménagements dédiés aux mobilités douces. Le plateau est investi par les centres commerciaux, notamment une forte présence d'installations IFF, et leur abords au caractère routier est peu attractif pour les mobilités douces.		
Description du paquet de mesures :		
L'ensemble de ces mesures a pour objectif premier de créer un réseau pour les mobilités douces permettant la liaison entre le bourg de Granges-Paccot, au Nord, et le plateau d'Agy il vise aussi à améliorer l'accès aux TP, notamment à la halte de St-Léonard et aux arrêts de l'axe fort TP de la "vie publique" (ligne 2), afin de répondre au manque d'itinéraires modes doux attractifs et sécurisés du secteur. Egalement, dans le cadre des futures urbanisations prévues sur le plateau (qui est un des sites stratégiques de l'agglomération), il est souhaitable d'y prévoir un réseau d'espaces publics et de mobilités douces maillé jusqu'à dans la profondeur des quartiers afin d'anticiper les besoins en accessibilité des futurs usagers.		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
Créer un réseau maillé d'itinéraires de mobilités douces entre le bourg de Granges-Paccot et la halte de St-Léonard via le plateau d'Agy. Répondre aux besoins des usagers du secteur en accessibilité et échanges avec les transports publics et le site stratégique d'agglomération		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
Plan directeur du Plateau d'Agy (Archam et Partenaires SA, janvier 2006) : fiche 3, mesure 22 (lié à 21.10) ; fiche 3, mesure 20 (lié à 21.11) ; fiche 1, mesure 5 et 8 (lié à 22.4) ; fiche 2, mesure 7 et 16 (lié à 22.4) U-A07 "Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg"		
Instances concernées :		
Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot		
Etat de la planification (2011) : Planification		
Données de base disponibles et études réalisées : Plan directeur du Plateau d'Agy (Archam et Partenaires SA, janvier 2006) Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)		
Investissement : 1'658'000 CHF (coût actualisé 2011)		
<input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Autres		
Remarques : Mesures 22.4, le financement des infrastructures de mobilité douce est à coordonner avec le développement des PAD dans le secteur. Le financement des trajets compris à l'intérieur des PAD devrait être assuré par les propriétaires et les parcours restant devraient être à la charge de la collectivité.		

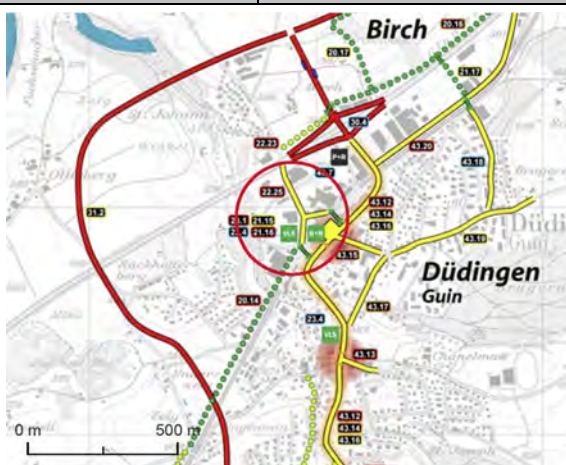
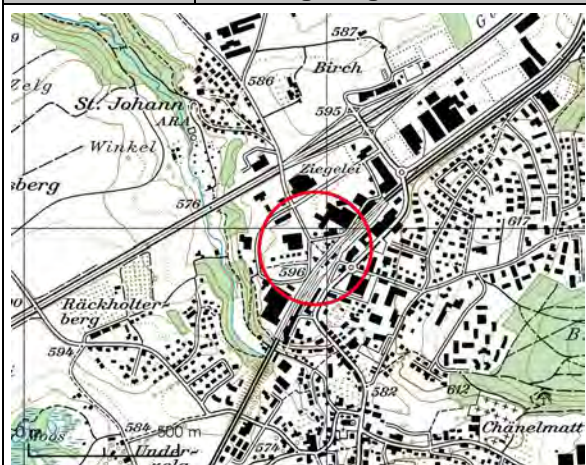
Mesure 21.10	Aménagement piétons et vélos du franchissement du Lavapesson	Coût : 30'000 CHF
		
<p>Description de la mesure : Réaménagement du passage sous l'autoroute et du sentier pédestre existants en franchissement piétons et vélos permettant la liaison entre le secteur du Lavapesson et le bourg de Granges-Paccot. Cette réalisation concerne le réseau de loisirs/paysager du réseau d'agglomération.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : L'autoroute constituant une barrière, la mesure permet la connexion du bourg de Granges-Paccot au-delà de celle-ci, vers le Lavapesson et le plateau d'Agy.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 21.11	Aménagement d'un franchissement piétons et vélos sous la route de Morat, entre Forum Fribourg et Lavapesson	Coût : 168'000 CHF
<p>Description de la mesure : Réaménagement d'un sentier pédestre existant qui relie la route du Vieux-Moulin à Forum-Fribourg, afin qu'il soit notamment praticable pour les vélos. Cette réalisation concerne le réseau de loisirs/paysager du réseau d'agglomération et s'inscrit dans la continuité de la mesure 21.10.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C </p>		
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (>2022)</p>		

Mesure 22.4	Aménagement d'itinéraires mixte piétons/vélos sur le plateau d'Agy, entre la halte de St-Léonard et Forum Fribourg	Coût : 1'460'000 CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Le secteur fait partie du site stratégique d'agglomération du Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg et est amené à fortement se développer, s'urbaniser (logements, activités, commerces et équipements). Des itinéraires de mobilité douce sont, dans cette mesure, nécessaires non seulement pour créer des liaisons avec les transports publics (notamment la halte de St-Léonard et l'axe fort TP de la "vie publique") mais également pour permettre le maillage du réseau et ainsi les échanges entre le bourg de Granges-Paccot, le plateau d'Agy et le réseau structurant d'agglomération.</p> <p>Il s'agit en particulier d'assurer la continuité du réseau de mobilité douce depuis la halte de St-Léonard, à travers le secteur des équipements sportifs et jusqu'au Forum Fribourg. L'itinéraire par "l'arrière" passera au travers des périmètres des PAD Agy-Est et Agy-Expo (ceux-ci sont d'ailleurs actuellement en cours d'adoption, respectivement d'approbation).</p> <p>Ces différentes interventions concernent la constitution du réseau structurant primaire et secondaire du réseau d'agglomération.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : La mesure concerne le maillage du réseau de mobilités douces du site stratégique de l'agglomération "Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg" devant répondre aux besoins de nouvelles urbanisations et de connexions entre ce secteur, le bourg de Granges-Paccot et la halte de St-Léonard.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

P28	Aménagements de mobilité douce d'accès à la halte de Düdingen	
Mesure 21.15	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Hägliweg	Coût : 2'000'000 CHF
Mesure 21.16	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	Coût : 3'000'000 CHF
Financement : LFIInfr / Agglo / Communal / Autres		Coût : 5'000'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Actuellement le secteur de la gare ne comprend pas de possibilité de franchissement de voies ferrées pour les mobilités douces sur plusieurs centaines de mètres. Cette liaison s'avère pourtant importante pour l'accès à la gare (trains et bus) et au regard du développement du site stratégique d'agglomération de Bahnhof Nord Düdingen qui se situe derrière la gare.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Le paquet contient deux mesures de franchissements inférieurs des voies ferrées, spécifiques aux modes doux, de part et d'autre de la gare, depuis la place de la gare. Ces nouveaux franchissements doivent notamment permettre un meilleur accès du site de Bahnhof Nord Düdingen, mais également le secteur Birch du site stratégique d'agglomération.</p>		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Permettre la continuité des cheminements entre le centre de la commune, la place de la gare, la gare et le site stratégique d'agglomération de Bahnhof Nord Düdingen</p> <p>Améliorer l'accessibilité aux transports publics (trains et bus) pour le site stratégiques d'agglomération de Bahnhof Nord Düdingen - Birch</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>22.25 "Aménagement de la Bonnstrasse, du Hägliweg et du Haltaweg" ; 43.15 "Aménagement de la Bahnhofstrasse et de la Bahnhofplatz"</p> <p>U-A08 "Site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen - Birch"</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; CFF</p>		
<p>Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet</p> <p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>Convention en cours entre acteurs privés, promoteurs, les CFF et la commune</p>		
<p>Investissement : 5'000'000 CHF (coût actualisé 2011)</p> <p><input type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Autres</p> <p>Remarques : L'ensemble du coût lié aux mesures de ce paquet est à charge de l'agglomération, respectivement de la commune. Une participation des propriétaires privés à proximité est possible.</p>		

Mesure 21.15	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des vois ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Hägliweg	Coût : 2'000'000 CHF
---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------



Extrait du plan directeur communal (2010)

Description de la mesure :

Actuellement l'ensemble du périmètre Nord de la gare fait l'objet d'une planification communale. Ce secteur fait également partie du site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen - Birch identifié dans le projet d'agglomération. Le Plan directeur de la commune de Düdingen ainsi que le Masterplan mlz Architekt (2011) prévoient une restructuration de l'ensemble de cette zone d'activités industrielles en une zone mixte avec habitats et activités de services à forte densité.

Ce développement générera d'autres besoins dans la zone. L'accessibilité des mobilités douces en direction du centre ville depuis ces nouvelles constructions doit être garantie, notamment par la réalisation à long terme d'un passage piéton sous les voies CFF.

Instances concernées :

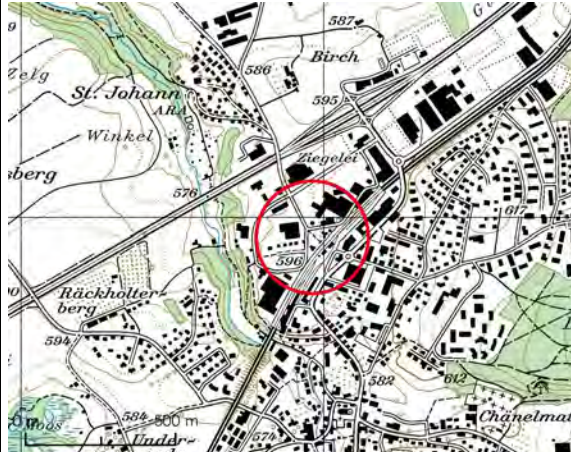
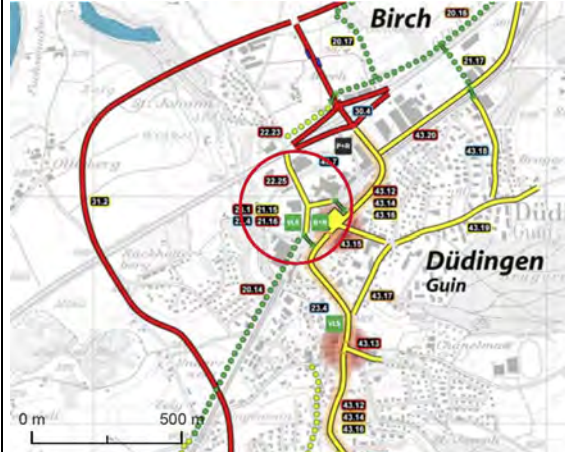

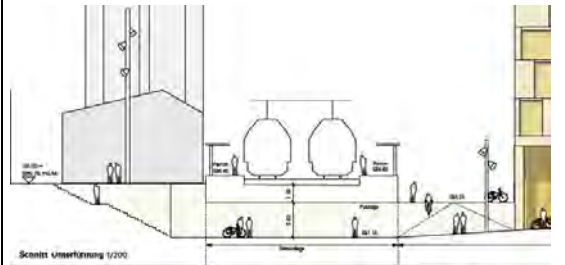
Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; CFF

Instances concernées : Commune de Düdingen

Priorité :

A B C

Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)

<p>Mesure 21.16</p>	<p>Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des voies ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg</p>	<p>Coût : 3'000'000 CHF</p>
		
 <p>Avant-projet : plan de situation du passage sous voies (mlz Architekt, 2011)</p>	 <p>Avant-projet : coupe du passage sous voies (mlz Architekt, 2011)</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Actuellement l'ensemble du périmètre Nord de la gare fait l'objet d'une planification communal. Ce secteur fait également partie du site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen - Birch identifié dans le projet d'agglomération. Le plan directeur de la commune de Düdingen ainsi que le Masterplan mlz Architekt (2011) prévoient une restructuration de l'ensemble de cette zone d'activités industrielles en une zone mixte avec habitats et activités de services à forte densité.</p> <p>Ce développement générera d'autres besoins dans la zone. L'accessibilité des mobilités douces en direction du centre ville depuis ces nouvelles constructions doit être garantie, notamment par la réalisation à long terme d'un passage piéton sous voies CFF. Cela permettra une bonne accessibilité à la gare CFF et à la gare routière ainsi qu'aux écoles et commerces à proximité.</p> <p>Le plan de quartier doit être approuvé courant 2012.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (STE) ; Agglomération ; Commune de Düdingen ; CFF</p> <p>Instances concernées : Commune de Düdingen</p>		
<p>Priorité :</p>		

A B C

Argument principal pour la priorisation : L'aménagement de ce nouveau passage inférieur MD doit être coordonné avec les premières constructions de bâtiments prévues pour 2014, afin de garantir l'accès aux TP (trains et bus).

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

P29	Aménagement de stationnement vélos	
Mesure 23.1	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux gares et haltes du réseau ferroviaire (B+R)	Coût : 1'000'000 CHF
Mesure 23.2	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux abords des pôles d'enseignements, d'activités, de loisirs et de transports publics urbains	Coût : 1'000'000 CHF
Mesure 23.4	Réalisation de stations VLS (vélos en libre service) à différents secteurs stratégiques de l'agglomération	Coût : 161'000 CHF
Financement : LFIInfr / Agglo / Communal / Autres		Coût : 2'161'000 CHF
<p>Analyse de l'état actuel :</p> <p>Le potentiel actuel très important de mobilité douce est insuffisamment exploité dans l'agglomération. Au vu de la marge de progression de la part modale du vélo, le nombre et la qualité des aménagements du réseau cyclable sont insuffisants dans le centre et particulièrement en marge de celui-ci, ainsi que dans la première couronne. L'attractivité du réseau cyclable de l'agglomération est en particulier mise à mal par un réel déficit en infrastructures spécifiques relatives aux modes doux (piste, bandes, stationnement, etc.).</p> <p>Comme il a été exposé précédemment, l'absence d'infrastructures appropriées pénalise sévèrement la pratique du vélo, autant en termes de cheminements que de stationnements. En effet, dans l'ensemble, le niveau d'équipement pour les vélos se situe très bas. La densité et la quantité de places de stationnement est en outre insuffisante, alors qu'il est nécessaire d'équiper tous les bâtiments administratifs, les établissements scolaires, les interfaces de transports publics et les zones de commerces de stationnement vélos.</p> <p>Par ailleurs, l'Agglomération gère un réseau de vélos en libre service (VLS), à l'origine initié par la Ville de Fribourg, mais depuis 2011 coordonné par l'Agglomération. Trois stations sont en service depuis 2010 : à la gare de Fribourg, à St Léonard et à l'université de Pérolles. Trois stations ont été ajoutées au réseau en 2011 (Plexus Groupe E à Granges-Paccot, Marly Jonction, Villars-sur-Glâne Cormanon). Deux autres stations sont déjà planifiées pour l'extension du réseau en 2012, puis plus d'une dizaine d'autres pour une réalisation ultérieure. Le réseau dispose également d'un tiers de vélos électriques, de façon à atténuer l'effet dissuasif de la topographie.</p>		
<p>Description du paquet de mesures :</p> <p>Ce paquet regroupe toutes les mesures d'aménagement de stationnement réparties sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Ces mesures se distinguent en trois catégories de stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les abris-vélos situés aux gares et haltes ferroviaires - les abris-vélos situés aux abords des administrations, secteurs d'activités, commerciaux, de loisirs et des arrêts de transport public - les stations de vélos en libre service 		
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Renforcer l'attractivité du réseau de mobilités douces par l'aménagement d'équipements spécifiques Permettre la connexion entre les zones d'intérêts (interface TP, administrations, commerces, loisirs, etc.) et le réseau de mobilité douce</p>		
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>23.3 "Stationvélos de la gare de Fribourg"</p> <p>Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010) : mesures bfm G3, B8, F13, V3 et GP8 (lié à 23.2)</p> <p>Plan directeur du Plateau d'Agy (Archam et Partenaires SA, janvier 2006) : fiches mesures Fribourg et Granges-Paccot (lié à 23.1)</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne, de Düdingen, de Granges-Paccot, de</p>		

Givisiez, de Belfaux, de Corminboeuf, d'Avry, de Matran, et de Marly ; Velopass ; Velopasseur (ORS services)

Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet / Projet

Données de base disponibles et études réalisées :

Message n° 3 du Comité d'agglomération, concernant la planification et le subventionnement du réseau de vélos en libre service (VLS), 22 septembre 2011, en vue de la séance du Conseil d'agglomération du 13 octobre 2011

Extension du réseau VLS, Ville de Fribourg Service de la circulation, 21 avril 2010 (document de travail interne)

Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)

Investissement : 2'161'000 CHF (coût actualisé 2011)

CH National CH LFInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques :

Mesure 23.4 : Le réseau de vélos en libre service comprend 6 stations existantes à la fin de l'année 2011 :

- Granges-Paccot Plexus (Groupe E)
- Fribourg St-Léonard
- Fribourg Gare
- Fribourg Uni de Pérolles
- Marly Jonction
- Villars-sur-Glâne Cormanon

Avant 2015, douze nouvelles stations VLS seront encore mises en service aux endroits suivants, pour un coût de réalisation de 964'800 CHF.

- Trois à Fribourg, une en Vielle-Ville (Bourg), une à Uni Miséricorde et une au Schönberg
- Quatre à Villars-sur-Glâne, une à la halte, une à l'école des Rochettes (Les Dailles), une à l'Hôpital Cantonal et une à Moncor Belle-Croix
- Une à Marly Cité
- Une dans le centre de Matran
- Deux à Düdingen, une à la gare et une dans le centre
- Une dans le centre de Givisiez

L'extension du réseau VLS est progressive afin de permettre à l'exploitant (rééquilibrage et entretien) de suivre le développement du réseau. L'Agglomération encourage l'extension de ce réseau en inscrivant au budget annuel un montant pour la subvention d'un certain nombre de station. Les communes procèdent de même avec leur propre budget.

Mesure 23.2	Aménagement d'abris-vélos (système sécurisé et protection contre les intempéries) aux abords des pôles d'enseignements, d'activités, de loisirs et de transports publics urbains	Coût : 1'000'000 CHF
<p>Description de la mesure : La mesure vise à mettre à disposition des usagers des zones de stationnement deux roues (non motorisés), attenantes aux pôles d'enseignements, d'activités, commerciaux, de loisirs et de transports publics urbains. Cela consiste en l'aménagement d'abris-vélos équipés pour la sécurité et contre les intempéries. Cela concerne la mise en place de 25 abris avec une capacité de 20 places chacun.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne, de Düdingen, de Granges-Paccot, de Givisiez, de Belfaux, de Corminboeuf, d'Avry, de Matran, de Marly Instance responsable : Communes</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Ces aménagements sont à coordonner avec les interventions de requalification urbaine, les nouvelles urbanisations, la requalification des centralités et le développement des sites stratégiques d'agglomération.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : A définir</p>		

Mesure 23.4	Réalisation de stations VLS (vélos en libre service) à différents secteurs stratégiques de l'agglomération	Coût : 161'000 CHF
<p>Description de la mesure : La mesure a pour objectif le développement du réseau de vélo en libre service existant, par la réalisation de nouvelles stations à différents secteurs stratégiques de l'agglomération qui se situent aux endroits suivants : - Une à Givisiez à la nouvelle halte ferroviaire - Une à proximité d'Avry-Centre et de la nouvelle halte d'Avry</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne ; Commune de Düdingen ; Commune de Granges-Paccot ; Commune de Givisiez ; Commune de Belfaux ; Commune de Corminboeuf ; Commune d'Avry ; Commune de Matran ; Commune de Marly</p> <p>Instance responsable : Communes de Givisiez et d'Avry</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : ces aménagements sont à coordonner avec les interventions de requalification urbaine, les nouvelles urbanisations et le développement des sites stratégiques de l'agglomération ainsi qu'avec les interventions effectuées sur les gares et haltes ferroviaires.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

P30	Réaménagement de la jonction de Düdingen et réalisation de la liaison Birch-Luggiwil et du contournement de Düdingen	
Mesure 30.4	Nouvelle liaison Birch-Luggiwil (y.c. réaménagement nécessaire de la jonction de Düdingen)	Coût : - CHF
Mesure 31.2	Contournement de Düdingen	Coût : - CHF
Mesure 43.20	Mesures d'accompagnement à la liaison Birch-Luggiwil, réaménagement de la Murtenstrasse et du carrefour avec la route cantonal	Coût : 500'000 CHF
Financement : National / LFIInfr / Cantonal / Agglo / Communal		Coût : 500'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
<p>La jonction autoroutière de Düdingen soulève des problèmes de capacité et de sécurité qui ont été en partie traités par des interventions - ces dernières années - qui s'avèrent cependant être insuffisantes. En effet aux heures de pointe, des refoulements sont malgré tout constatés jusque sur l'autoroute. Le réaménagement de certaines des bretelles de la jonction est donc prévu par l'OFROU, de même que la création d'un nouvel axe d'accès régional (liaison Birch - Luggiwil).</p> <p>De plus, la jonction située au Nord de la commune de Düdingen, à proximité immédiate de son centre, n'est accessible que par l'axe principal de la commune (Hauptstrasse) ou par la Murtenstrasse. Cette configuration du réseau de voiries implique des charges de trafic individuel motorisé importantes sur ces axes mais aussi un trafic poids lourd générateur de nuisances (bruit et pollution). Il est donc souhaité d'atténuer ces nuisances à l'aide du réaménagement de ces voiries et la réalisation à terme d'un contournement routier du village de Düdingen.</p>		
Description du paquet de mesures :		
Ce paquet comprend des mesures d'aménagements et de réaménagements routiers, attenants à la jonction autoroutière. Il s'agit du réaménagement de la jonction, de la création de deux nouveaux tronçons routiers (Birch - Luggiwil et le contournement de Düdingen) et de mesures d'accompagnement.		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
<p>Augmenter la sécurité du trafic au niveau de la jonction autoroutière de Düdingen</p> <p>Valoriser les axes urbains traversant de Düdingen, en particulier la Hauptstrasse</p> <p>Réduire les nuisances environnementales et sonores dans la localité et améliorer la qualité de vie des habitant(e)s de la localité</p> <p>Favoriser et sécuriser les déplacements en mobilité douce et transports publics</p>		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
<p>20.16 et 20.17 "Itinéraire MD entre AZ Birch, Fussballfelder, Birchhölzliwald et Luggiwil" ; 21.17 "Franchisements MD des vois ferrées et de l'autoroute A12, entre la Riedlistrassen et AZ Birch" ; 22.32 "Aménagement MD entre AZ Birch et la Bonnstrasse" ; 43.12, 43.14 et 43.16 "Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC)"</p> <p>U-A08 "Site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen - Birch"</p>		
Instances concernées :		
OFROU ; Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Düdingen		
Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet / Projet		
Données de base disponibles et études réalisées :		
<p>Avant-projet est en cours de réalisation auprès de l'OFROU pour la liaison Birch - Luggiwil</p> <p>Etude de trafic "Unterer Sensebezirk" (Rapp Trans AG, Basel, février 2009)</p> <p>Mesure : 31.2 Etudes en cours par le SPC selon le message n° 129 du Conseil d'Etat 28 avril 2009</p>		
Investissement : 500'000 CHF (coût actualisé 2011)		
<input checked="" type="checkbox"/> CH National <input checked="" type="checkbox"/> CH LFIInfr <input checked="" type="checkbox"/> Canton FR <input checked="" type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Autres		

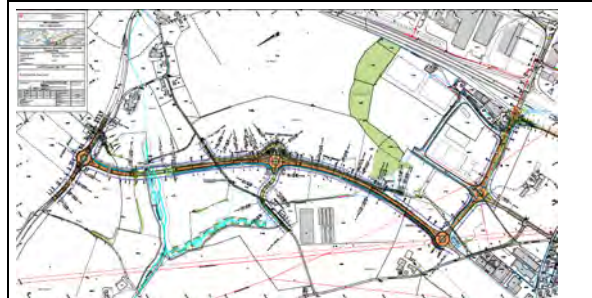
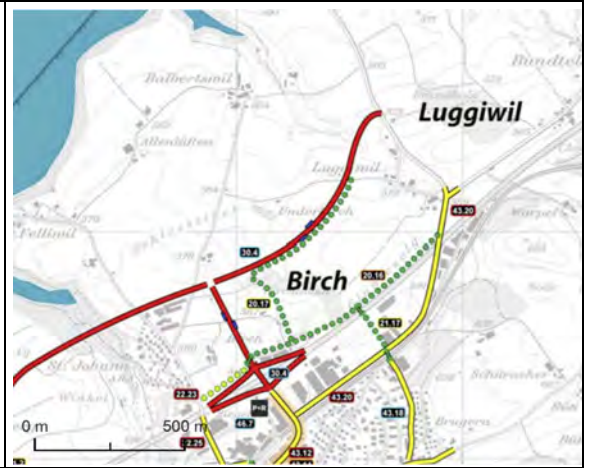
Remarques :

Mesure 30.4 : Les mesures d'ordre supérieur figurent dans le projet d'agglomération en tant qu'information pour la coordination. Le détail du financement des mesures inscrites dans le périmètre des routes nationales est déterminé dans le cadre du projet de l'OFROU. Aucun cofinancement par le fonds d'infrastructure n'est possible pour ces mesures.

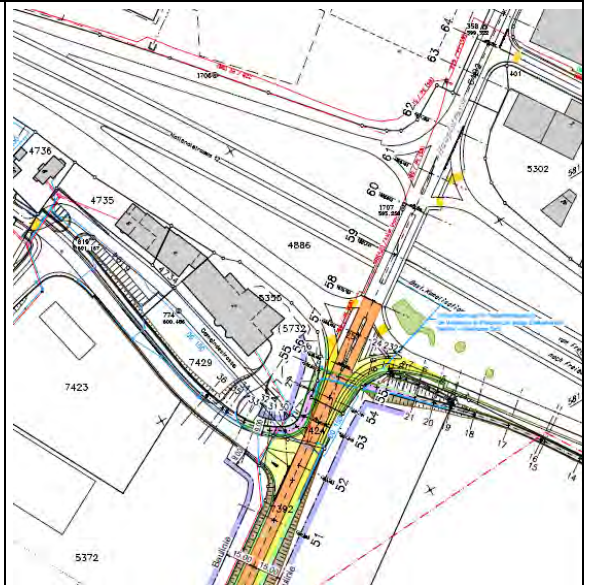
Mesure 31.2 : Le Grand Conseil fribourgeois a autorisé la première des trois étapes nécessaires à la réalisation de cette mesure, à savoir le crédit d'étude pour l'établissement d'un avant-projet et l'acquisition des terrains. L'avancée des études ne permet pas encore d'obtenir une estimation du coût de cette mesure, raison pour laquelle elle est inscrite en priorité C. Les résultats de la première étape sont attendus dans le courant 2012. Le Grand Conseil fribourgeois devrait se prononcer sur les deux prochaines étapes ultérieurement.

Mesure 43.20 : En l'absence de projet précis, le coût est réparti à raison de 40% pour le canton et de 60% pour la commune.

Mesure 30.4	Nouvelle liaison Birch-Luggiwil (y.c. réaménagement nécessaire de la jonction de Düdingen)	Coût : - CHF
--------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------



Projet de la liaison Birch - Luggiwil mis à l'enquête (sd Ingénierie SA, 2010)



Projet de passage inférieur mis à l'enquête (sd Ingénierie SA, 2010)

Description de la mesure :

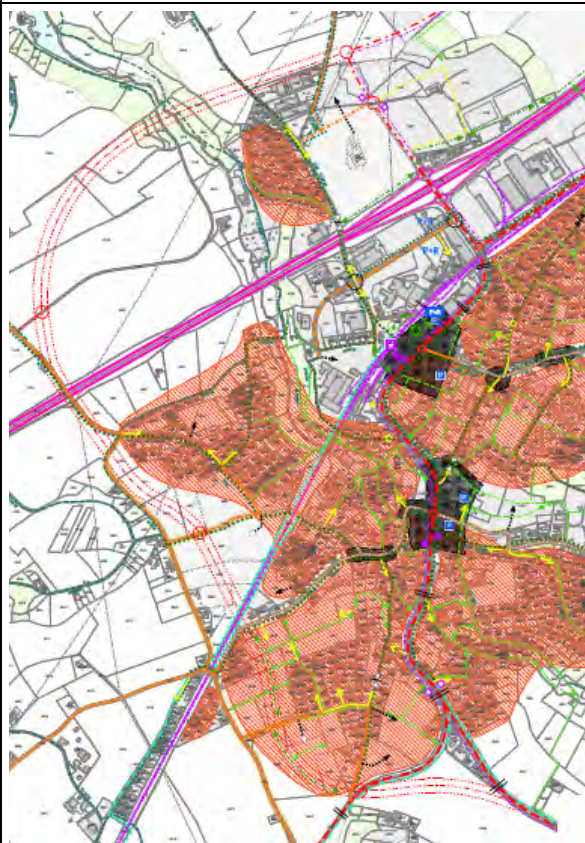
Les problèmes de sécurité de la jonction autoroutière de Düdingen ont fait plusieurs fois l'objet d'études menées par l'OFROU. Ces études ont révélé que l'aménagement asymétrique de la jonction autoroutière atteint la limite de ses capacités. Cette situation a été légèrement atténuée par de petites interventions de marquage et le doublement des voies de séparation en direction de Düdingen. Néanmoins, les conditions de circulations dans le sens de circulation Berne - Fribourg ne se sont pas améliorées. En 2006 l'OFROU a décidé d'aménager une jonction autoroutière de manière symétrique (mesure 30.4) qui a conduit au projet "Route de connexion Birch - Luggiwil".

Grâce à la réalisation d'une jonction autoroutière symétrique et d'une nouvelle liaison, la mesure vise à augmenter la capacité de sortie de l'autoroute et ainsi augmenter sa sécurité. Il s'agit notamment d'éviter tout refoulement sur l'autoroute et ses bretelles d'accès ainsi que d'augmenter les conditions de déplacement et de sécurité de tous les usagers de la voirie.

A plus large échelle, la réalisation de la liaison Birch - Luggiwil permettra d'éviter le trafic de transit par le centre de la commune et la Murtenstrasse. Au niveau du carrefour Murtenstrasse - Bundtels à Luggiwil, le

<p>trafic à destination de l'autoroute pourra être orienté vers la nouvelle liaison. Le trafic arrivera ainsi par le Nord de la jonction et diminuera la pression sur la partie Sud de celle-ci.</p> <p>La Murtenstrasse est déclassée en route communale. Celle-ci, ainsi que le carrefour Murtenstrasse - Bundtels à Luggiwill doivent faire l'objet de mesures d'accompagnement (mesure 21.17).</p> <p>Cette nouvelle liaison représente également l'axe principal de desserte de la future zone d'activités de Birch, comprise dans le site stratégique d'agglomération de "Bahnhof Nord - Birch".</p> <p>Dans le cadre de l'aménagement de la liaison mobilité douce entre le centre de Dürdingen et le site stratégique de Birch, le franchissement du secteur de la jonction autoroutière constitue également un enjeu majeur. Pour assurer une liaison attractive et sécurisée dans ce secteur fortement soumis à la pression du trafic individuel motorisé - il est prévu dans le projet Birch - Luggiwill de réaliser un passage inférieur piétons et vélos sous la route d'accès à l'autoroute A12, au Nord de la jonction autoroutière. Ce passage inférieur est connecté aux extrémités Est et Ouest à de nouveaux aménagement en faveur des mobilités douces (20.16 et 22.23).</p>
<p>Instances concernées : OFROU ; Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Dürdingen</p>
<p>Instance responsable : OFROU</p>
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI nfr (mesure d'ordre supérieur)</p>
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015</p>

Mesure 31.2 **Contournement de Düdingen** **Coût :** **- CHF**



Extrait du plan directeur communal (2010)

Description de la mesure :

La commune de Düdingen est traversée du nord au sud par une route cantonale de classe "prioritaire". Aux extrémités de cet axe, les charges ne dépassent pas les 11'000 véh./jour et ne représentent pas de difficultés particulières de gestion du trafic - pour une voirie de cette hiérarchie. Il s'agit de l'entrée Sud du village (Duensstrasse) et de l'entrée Nord au niveau du hameau de Luggiwil.

Dans la partie centrale de la Hauptstrasse, ainsi que sur la Murtenstrasse, les charges sont en revanche plus élevées, avec des valeurs comprises entre 15'000 et 16'000 véh./jour. Ces charges importantes pour une traversée de localité sont dues au fait que la route cantonale traversant la commune de Düdingen,

constitue l'un des accès principaux au réseau des routes nationales (autoroute A12) pour le district de la Singine. Bien que celles-ci restent maîtrisables en traversée de localité avec des aménagements adéquats, les nuisances (bruit et pollution) sont actuellement inacceptables et des mesures doivent rapidement être entreprises. En effet des dépassements au niveau du bruit (OPB) et des émissions polluantes (OPair) sont enregistrés et les conditions de sécurité sont insuffisantes, notamment à cause de la part non-négligeable du trafic poids lourds. De plus les conditions de sécurité pour les modes doux sont précaires et une priorisation des TP n'est actuellement pas possible.

Les études de l'OFROU concernant la jonction autoroutière (mesure 30.4) ont démontré que la capacité de la sortie risque d'être insuffisante même après la construction de la route de liaison Birch - Luggiwil (mesure 30.4). Ces études révèlent également qu'aux heures de pointes le trafic de transit en direction de l'autoroute s'accumule à l'entrée Nord du centre et provoque par conséquent un blocage de la sortie de l'autoroute (carte des points faibles, figure 3).

Pour cette raison ainsi que dans le but d'améliorer les conditions de déplacements internes et la qualité de vie des habitants, plusieurs études ont été entreprises ces dernières années. L'étude de trafic "Unterer Sensebezirk" dont le périmètre s'étant sur l'ensemble de la Basse-Singine a testé différents scénarios de résolution de cette problématique, dont des variantes avec une nouvelle route de contournement.

Il en résulte aujourd'hui que la réalisation d'un contournement Ouest de la commune de Düdingen, qui viendrait s'accrocher à la liaison Birch - Luggiwil au Nord de la jonction, constitue une option dont il s'agit encore d'étudier la pertinence et l'opportunité, notamment en relation avec l'aspect financier.

Instances concernées :

OFROU ; Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Commune de Düdingen

Instance responsable : Canton de Fribourg (SPC)

Priorité :

A

B

C

Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023), en fonction des études et des décisions du Grand Conseil

P31	Couverture de l'autoroute A12 et voie mobilité douce	
Mesure 20.9	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos sur la couverture de l'autoroute A12	Coût : 459'000 CHF
Mesure 30.5	Couverture de l'autoroute A12	Coût : 38'920'000 CHF
Financement : LFIInfr / National / Cantonal / Communal		Coût : 39'379'000 CHF
Analyse de l'état actuel :		
<p>L'autoroute A12 génère d'importantes nuisances sonores. Compte tenu de la sensibilité des zones situées à proximité de cet axe dans le secteur de Chamblieux (communes de Fribourg, de Givisiez et de Granges-Paccot), ce tronçon doit faire l'objet d'un assainissement au bruit.</p> <p>Outre l'assainissement lié aux nuisances sonores, l'autoroute constitue une césure du territoire et a pour conséquence une occupation importante du sol qui limite l'évolution de la structure bâtie du secteur. De plus, cela génère une véritable barrière en termes de franchissement pour tous les modes, mais plus particulièrement pour les modes doux.</p>		
Description du paquet de mesures :		
<p>La construction d'une couverture de l'autoroute A12 complétée à ses deux extrémités par des murs anti-bruit va permettre l'assainissement au bruit du secteur de Chamblieux et ainsi en améliorer la qualité de vie pour ses habitants.</p> <p>Par ailleurs, la mesure répond pour l'agglomération et ses communes à plusieurs autres thèmes tels que l'urbanisation et la mobilité. En effet, elle doit permettre de générer des processus de densification dans les quartiers avoisinants, en particulier au pied du Petit Torry, ainsi que de libérer de nouvelles surfaces pour des projets d'urbanisation. Le secteur étant situé à proximité immédiate de l'axe urbain de la "dynamique future", également une des entrées de l'agglomération, il représente un enjeu en termes d'image et donc de qualité de vie. La couverture de l'autoroute permet ainsi la mise en valeur de ce secteur résidentiel et le développement urbain dans le périmètre compact de l'agglomération. En ce qui concerne la mobilité, cette mesure est l'opportunité de s'affranchir des problématiques de franchissement et par la même de réaliser des liaisons de mobilité douce de grande qualité pour les piétons et les cycles, notamment en direction de l'axe fort TP de la "dynamique future" et de sa centralité émergente dite du "Jura", ainsi que de la halte de Givisiez.</p>		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
<p>Permettre l'assainissement phonique du secteur de Chamblieux</p> <p>Requalifier et développer l'urbanisation</p> <p>Instaurer des liaisons mobilité douce structurante</p> <p>Connecter les quartiers au réseau de transports publics urbains</p>		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
<p>21.6 (liaisons MD Torry - Givisiez) ; 41.14 (réaménagement de la route de la Chassotte - Jura) ; 43.6 "Réaménagement de la route de Chantemerle"</p> <p>U-A03 "Axe de la dynamique future"</p>		
Instances concernées :		
<p>OFROU ; Canton de Fribourg (SEN, SPC et STE) ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Communes de Givisiez et de Granges-Paccot</p>		
Etat de la planification (2011) : Planification / Avant-projet		
<p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>Lien avec le tronçon d'entretien et de renouvellement UPlANS TE3 Ecuwillens-Ottisberg, à savoir l'élargissement de la BAU, les passages transversaux sous l'autoroute, le changement et la création des dispositifs routiers de retenue, la location des dispositifs de séparation et de guidage du trafic (mini-guard, varioguard, etc.) nécessaires durant les travaux, ainsi que la création, les modifications et aménagements des canalisations et des batteries de tubes pour les besoins de l'électromécanique, ont été intégrés à l'objet TC de Chamblieux.</p> <p>Remise aux normes du pont de la Chassotte</p>		

Projet urbanisation-transport (Team +)

Investissement : 39'379'000 CHF (coût actualisé 2011) CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

Remarques : Pour tenir compte des frais d'entretien et d'exploitation liés aux investissements supplémentaires au projet d'assainissement de référence, une plus-value est calculée sur la base du complément relatif à la partie 4 "projet définitif" de la directive OFROU Construction des routes nationales - Développement des projets, édition 2001 intitulé "Indemnisation unique pour l'entretien et l'exploitation des projets englobant la participation de tiers". Ceci permet aux tiers de se décharger totalement des frais d'entretien et d'exploitation de leur part d'ouvrage.

L'estimation du coût date de 2007. Le projet définitif en cours d'élaboration permettra une détermination plus précise du coût. En l'état, le coût de la mesure estimé à CHF 38'920'000 millions se répartit de la sorte : Confédération 25'100'000.-, Canton/communes CHF 13'820'000.-. Le coût et la répartition devront être confirmés.

Mesure 20.9	Réalisation d'un itinéraire mixte piétons/vélos sur la couverture de l'autoroute A12	Coût : 459'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Avec la couverture de l'autoroute A12, le tracé actuel de l'autoroute est remplacé en surface par une liaison mobilité douce d'importance, en site propre bidirectionnelle, permettant le rabattement sur l'axe fort TP desservant l'axe urbain de la "dynamique future".</p> <p>Cette nouvelle voie de mobilité douce constitue l'ossature principale d'accès et de déplacement pour les quartiers résidentiels voisins. Un traitement paysager de grande qualité est également à réaliser parallèlement à la réalisation de cette mesure, afin que cet espace devienne un véritable lieu de vie pour le quartier de Chamblion.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg (SPC) ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez et de Granges-Paccot</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> <p>Argument principal pour la priorisation : Cette mesure complémentaire à la couverture de l'autoroute A12 est facile à réaliser et doit permettre de fortement augmenter l'attractivité des modes doux et des transports publics dans tout ce secteur aujourd'hui difficilement accessible.</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 30.5	Couverture de l'autoroute A12	Coût : 38'920'000 CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>Différentes variantes d'assainissement ont fait l'objet d'une précédente étude. La solution retenue et approuvée conjointement par l'OFROU et l'OFEV, prévoit la construction d'une tranchée couverte de 620 m de longueur, complétée à ses deux extrémités par des murs antibruit (variante B). Le projet définitif a été élaboré sur la base de cette variante. Les données propres à l'assainissement au bruit, qui sont à la base de la variante B, ont été définies directement par le SAR, en collaboration avec le bureau spécialisé. Suite au développement du projet au niveau constructif (modification de la géométrie routière), une nouvelle modélisation du bruit autoroutier a été effectuée, comme contrôle. Ce complément d'étude a confirmé que le projet répond aux attentes et que, malgré les légères modifications géométriques apportées, les conclusions de l'étude précédente sont toujours valables.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>OFROU ; Canton de Fribourg (SEN, SPC et STE) ; Ville de Fribourg ; Communes de Givisiez et de Granges-Paccot</p> <p>Instance responsable : OFROU</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI n°r (mesure d'ordre supérieur)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Avant 2015</p>		

P32	Création de parking-relais (P+R)	
Mesure 46.1	Création d'un P+R à Belle-Croix	Coût : - CHF
Mesure 46.2	Création d'un petit P+R à Givisiez, en lien avec l'axe fort TP (max. 30-50 places, réservé aux utilisateurs ne pouvant utiliser le RER depuis Belfaux)	Coût : - CHF
Mesure 46.3	Création d'un P+R à Porte-de-Fribourg (ou Forum)	Coût : - CHF
Mesure 46.4	Création d'un P+R à Avry, en lien avec la réalisation de la halte (reconversion du P+R de Rosé à long terme à vérifier, notamment avec la qualité de desserte de la halte)	Coût : - CHF
Mesure 46.5	Création d'un petit P+R à proximité immédiate de la halte de Belfaux Village	Coût : - CHF
Mesure 46.6	Extension du P+R Corbaroche (50 nouvelles places)	Coût : - CHF
Mesure 46.7	Création d'un P+R à Düdingen, à proximité de la sortie de l'autoroute	Coût : - CHF
Mesure 46.8	Mesure d'accompagnement P+R : création de petits P+R dans les gares du réseau RER hors des limites de l'agglomération : Grolley, Pensier, Neyruz, etc.	Coût : - CHF
Financement : Communal/ Autres		Coût : - CHF
Analyse de l'état actuel :		
<p>Aujourd'hui 7 installations de P+R sont en service dans le périmètre de l'agglomération. Elles offrent quelque 1'066 places de stationnement. Une analyse de l'occupation de ces P+R a été faite par l'Agglomération avec enquêtes sur le taux d'occupation de ces parkings avant et après leur transformation en P+R. Les résultats obtenus montrent pour certaines de ces installations P+R un taux d'utilisation extrêmement faible, ce qui démontre leur surdimensionnement actuel.</p> <p>En matière de localisation, la politique menée actuellement est également déficiente puisque plusieurs des installations P+R de l'agglomération se situent à l'intérieur des limites de l'agglomération et occasionnent par conséquent un trafic individuel motorisé indésirable en milieu urbain.</p> <p>La gestion des P+R régie par le Règlement de l'Agglomération n'est pas satisfaisante car elle n'incite pas de manière volontariste l'usage des transports publics (régionaux et urbains) pour les personnes qui y ont accès. De plus la gestion actuelle (tarification et durée) conduit à une utilisation inappropriée des installations P+R pour du stationnement classique de moyenne-longue durée et à faible coût (mesure non infrastructurelle C)</p>		
Description du paquet de mesures :		
<p>Ce paquet concerne les mesures liées à du stationnement de type P+R. Il s'agit principalement de création de nouvelles aires de stationnement P+R (en surface ou en ouvrage), mais aussi de l'extension de certains emplacements existants. Ces différentes interventions sont dispersées sur le territoire de l'agglomération et offrent des capacités en stationnement variables.</p>		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
<p>Localiser les P+R de sorte qu'ils induisent une complémentarité des modes de déplacements, en les plaçant en priorité aux haltes RER à l'extérieur de l'agglomération, au plus proche du domicile</p> <p>Compléter l'offre surtout le long du réseau ferroviaire et par conséquent limiter l'offre en limite d'urbanisation et aux portes de l'agglomération</p> <p>Dimensionner ces infrastructures en fonction de leur bassin versant afin d'obtenir la capacité la plus adaptée possible</p>		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
<p>10.2 et 12.4 "Halte et interface de Givisiez" ; 10.3 "Halte et interface d'Avry" ; 10.4 et 12.5 "Halte et interface de Belfaux" ; 30.1 "Réaménagement de la jonction de Fribourg Sud/Centre" ; 45.1 "Réalisation d'un axe de desserte du site stratégique d'agglomération de Bertigny"</p>		

U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A02 "Axe urbain majeur" ; U-A03 "Axe de la dynamique future"

Instances concernées :

Agglomération ; Communes de Villars-sur-Glâne, de Givisiez, de Granges-Paccot, d'Avry, de Belfaux, de Düdingen et de Marly

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base disponibles et études réalisées :

Règlement sur le stationnement des véhicules sur les parkings d'échange de l'Agglomération de Fribourg (mars 2011)



Etude "Trafic et Transport, périmètre Bertigny Ouest" version 2 (Sdi Ingénierie Fribourg, 2011)


Evaluation environnementale stratégique (CSD, 2010)

Investissement : Indisponible

CH National CH LFIInfr Canton FR Agglo FR Communes Autres

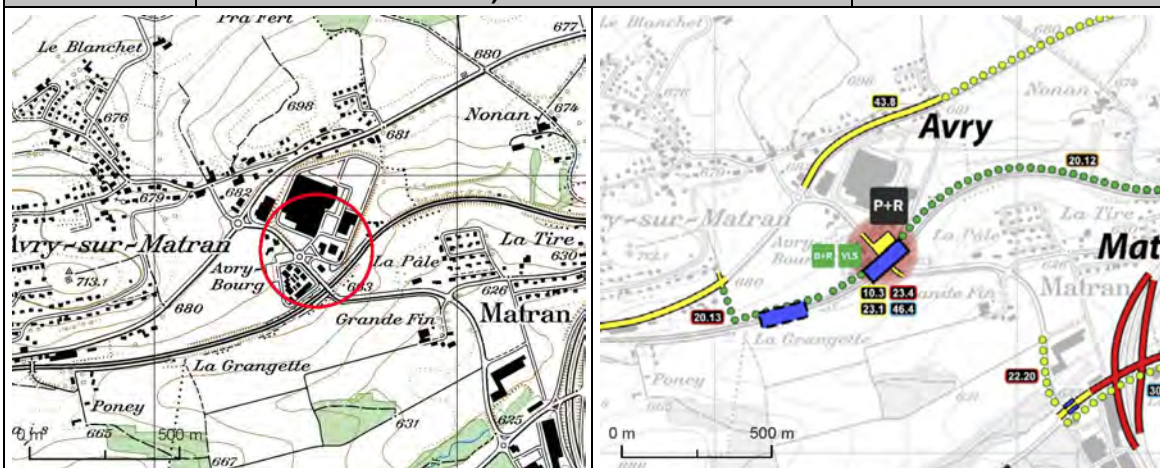
Remarques : L'ensemble des coûts liés aux mesures de ce paquet sont à charge des communes. Dans certains cas, d'autres acteurs de financement peuvent intervenir (par exemple Forum Fribourg).

Mesure 46.1	Création d'un P+R à Belle-Croix	Coût : - CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>Il s'agit d'un P+R de grande taille situé en périphérie urbaine, dans le secteur de Belle-Croix et Moncor, qui est connecté à l'axe fort TP "urbain majeur" (ligne 2) et directement accessible depuis la jonction autoroutière Fribourg Sud/Centre. Sa capacité est importante, de plusieurs centaines de places (maximum 400 à long terme) et cette offre peut également répondre à des développements de l'urbanisation (en lien avec les PAD existants). Ce principe implique néanmoins une tarification et une signalisation bien distinctes entre l'offre de type P+R et celle dédiée aux nouvelles urbanisations.</p> <p>La réalisation et la localisation de ce P+R est à coordonner avec la réalisation des aménagements de la semi-autoroute (mesure 30.1), voire également avec le développement du secteur de Bertigny (mesure 45.1). Ainsi, si le projet de P+R n'était pas réaliser à court-moyen terme en lien avec la ligne 2 de l'axe fort (en compensation du P+R du Guintzet notamment), une localisation en lien avec les futures lignes 6 et 12 pourrait être éventuellement être envisagée à partir de l'horizon 2020.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI nfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court-moyen terme (2015-2022), mais avec un développement par étapes</p>		

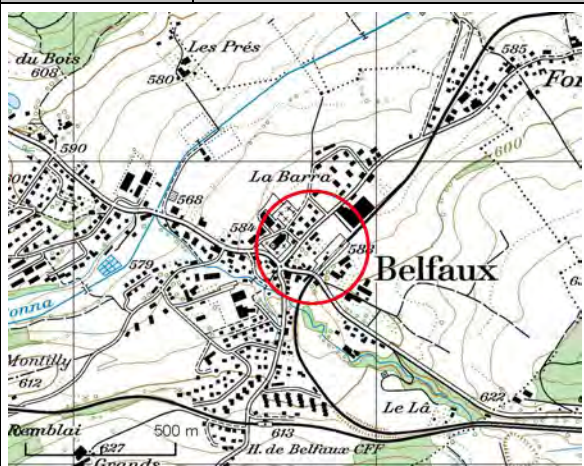

Mesure 46.2	Création d'un petit P+R à Givisiez, en lien avec l'axe fort TP (max. 30-50 places, réservé aux utilisateurs ne pouvant utiliser le RER depuis Belfaux)	Coût : - CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure implique la réalisation d'un P+R de petite taille (maximum de 50 places), à proximité de la halte ferroviaire de Givisiez (mesure 10.2).</p> <p>Avec la modification du Règlement de l'Agglomération (mesure non infrastructurelle C), il devrait être uniquement réservé aux utilisateurs de l'axe fort TP de la "dynamique future". C'est-à-dire aux utilisateurs ne pouvant utiliser le RER depuis Belfaux ou encore plus en amont, et habitant dans le bassin versant concerné.</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Commune de Givisiez</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Givisiez</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

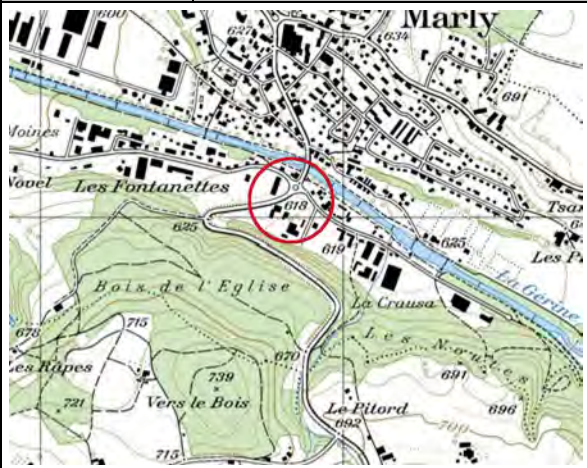
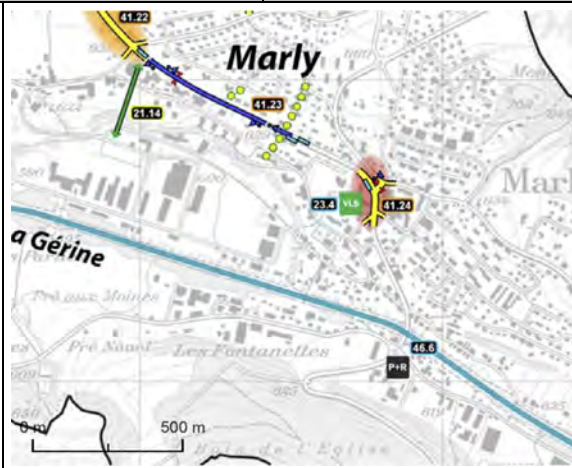
Mesure 46.3	Création d'un P+R à Portes-de-Fribourg (ou Forum)	Coût : - CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure préconise la création d'un P+R de périphérie urbaine de grande taille (maximum 500 places à long terme), à Portes-de-Fribourg ou à proximité de Forum Fribourg (usage combiné avec le Forum), le long de l'axe fort TP "vie publique" (ligne 1) et accessible depuis la jonction autoroutière Fribourg Nord.</p> <p>Cette infrastructure vient en remplacement à moyen-long terme du P+R St-Léonard, situé actuellement à l'intérieur des limites de l'urbanisation. Ce dernier P+R est à reconverter en P+Rail (utilisateurs occasionnels) et en parking urbain, Dans la mesure du possible les deux types d'offre sont à distinguer, toutefois les usages combinés sont à favoriser.</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Agglomération ; Commune de Granges-Paccot ; Forum Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Granges-Paccot</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		


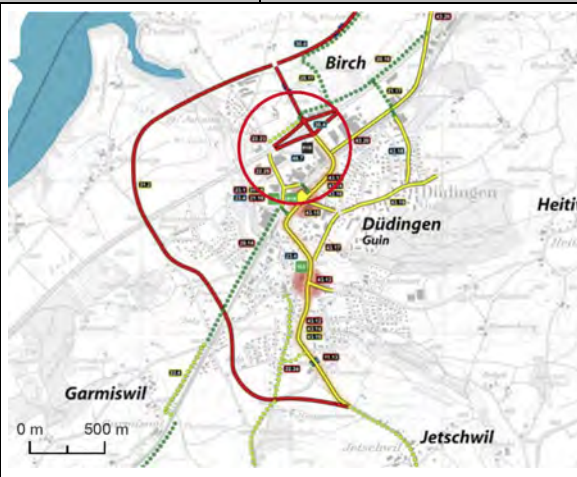
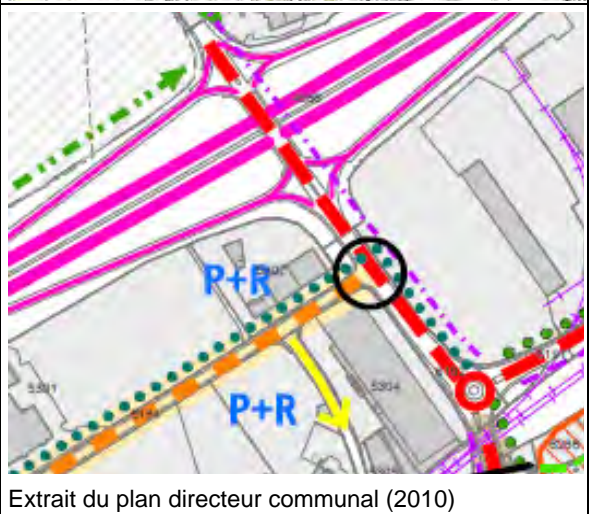
Mesure 46.4	Création d'un P+R à Avry, en lien avec la réalisation de la halte (reconversion du P+R de Rosé à long terme à vérifier, notamment avec la qualité de desserte de la halte)	Coût : - CHF
--------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------



<p>Description de la mesure :</p> <p>Il s'agit de la création d'un P+R à Avry, à proximité de la nouvelle halte ferroviaire (mesure 10.3) et de grande taille (maximum 400 places à long terme). La capacité actuelle de stationnement d'Avry-Centre (centre commerciale à proximité de la halte) est grande (2000 à 3000 places) et est particulièrement sollicitée le week-end. En semaine, une partie de cette offre doit à l'avenir être dédiée au P+R. Cette reconversion de stationnement existant doit non seulement permettre une utilisation combinée d'infrastructures existante, mais également limiter les coûts d'infrastructures et de gestion.</p> <p>A long terme, en fonction de la réalisation de la halte d'Avry et de la qualité de desserte des deux haltes résultante de Rosé et d'Avry, la reconversion du P+R actuel de Rosé doit être étudiée : stationnement pour autres usages, voire à plus long terme réalisation de projet urbain (extension des activités de la zone existantes ; transformation financée par investisseur privé).</p>
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune d'Avry</p>
<p>Instance responsable : Commune d'Avry</p>
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFIInfr (mesure non imputable au fonds)</p>
<p>Echéancier de réalisation : Long terme (≥2023)</p>

Mesure 46.5	Création d'un petit P+R à proximité immédiate de la halte de Belfaux Village	Coût : - CHF
		
<p>Description de la mesure :</p>		
<p>Cette mesure concerne la création d'un petit P+R (environ 50 places) à proximité immédiate de la halte de Belfaux-Village (mesure 10.4). Ce P+R est à réaliser en lien avec la halte de Belfaux-Village.</p> <p>Il n'est en revanche pas souhaitable d'instaurer ce système à Belfaux CFF, car cela impliquerait une traversée du village par le trafic individuel motorisé en accès au P+R.</p>		
<p>Instances concernées :</p>		
<p>Agglomération ; Commune de Belfaux ; CFF</p>		
<p>Instance responsable : Commune de Belfaux</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		



Mesure 46.6	Extension du P+R Corbaroche (50 nouvelles places)	Coût : - CHF
		
<p>Description de la mesure : La mesure préconise l'extension du P+R existant (50 places) de Corbaroche situé au niveau du carrefour giratoire route de la Gruyère et route de Chésalles, à hauteur de 50 nouvelles places de stationnement. La commune est déjà propriétaire des terrains concernés et le P+R est actuellement saturé.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Marly</p> <p>Instance responsable : Commune de Marly</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI n°r (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 46.7	Création d'un P+R à Düdingen, à proximité de la sortie de l'autoroute	Coût : - CHF
		
 <p data-bbox="304 1413 762 1442">Extrait du plan directeur communal (2010)</p>		
<p data-bbox="304 1451 612 1480">Description de la mesure :</p> <p data-bbox="304 1489 1453 1608">La mesure implique la reconversion du P+R existant en P+Rail réservé aux utilisateurs occasionnels (tarification plus dissuasives) ainsi que la création d'un nouveau P+R en lien avec la gare de Düdingen mais situé à proximité directe de la jonction autoroutière. Il est possible soit de séparer l'offre du P+R actuel en deux, avec une partie P+R et une partie P+Rail, soit de réaliser le nouveau P+R en dehors de l'existant.</p>		
<p data-bbox="304 1624 576 1653">Instances concernées :</p> <p data-bbox="304 1659 740 1688">Agglomération ; Commune de Düdingen</p>		
<p data-bbox="304 1697 831 1727">Instance responsable : Commune de Düdingen</p>		
<p data-bbox="304 1736 1193 1765">Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI nfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p data-bbox="304 1774 900 1803">Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)</p>		

Mesure 46.8	Mesure d'accompagnement P+R : création de petits P+R dans les gares du réseau RER hors des limites de l'agglomération : Grolley, Pensier, Neyruz, etc.	Coût : - CHF
Description de la mesure : Cette mesure vise la création de petits P+R (taille environ 50 places) attenants aux gares du réseau RER au-delà du périmètre de l'agglomération, telles que dans les communes de Grolley, Pensier, Neyruz, etc., afin de prendre en charge les usagers le plus en amont possible sur leur itinéraire (le plus proche du domicile) et de les rabattre sur les trains.		
Instances concernées : Agglomération ; Communes concernées ; CFF Instance responsable : CFF		
Priorité : pas de priorisation au sens de la LFinfr (mesure non imputable au fonds)		
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018) / Moyen terme (2019-2022) / Long terme (≥2023)		

P33	Réaffectation/démantèlement de parking-relais (P+R)	
Mesure 47.1	Démantèlement complet du P+R de Chassotte (pas aux limites de l'urbanisation)	Coût : - CHF
Mesure 47.2	Démantèlement complet du P+R du Guintzet (pas aux limites de l'urbanisation)	Coût : - CHF
Financement : LFIInfr / Communal		Coût : - CHF
Analyse de l'état actuel :		
<p>Aujourd'hui, plusieurs installations de P+R se situent à l'intérieur des limites de l'agglomération et occasionnent un trafic individuel motorisé indésirable en milieu urbain. De plus, la localisation de l'infrastructure du Guintzet ne permet qu'une utilisation combinée restreinte avec le transport public.</p> <p>La présence de P+R au centre de l'agglomération n'est donc plus acceptable car elle ne correspond pas aux principes de base d'une offre P+R.</p>		
Description du paquet de mesures :		
<p>Ce paquet comprend la réaffectation, voire le démantèlement, de deux infrastructures de P+R évaluées comme trop proches du centre de l'agglomération. Ces installations sont par conséquent à reconverter : projets urbanistiques (habitat, loisirs, commerces, etc.), voire à court terme suppression du stationnement de type P+R pour un autre type de stationnement.</p>		
Objectifs à atteindre et effets escomptés :		
<p>Convertir le stationnement P+R actuel situé proche du centre de l'agglomération en nouvelle affectation à caractère urbain, voire à court terme en stationnement dédié au public (gestion et tarification moins avantageuse)</p> <p>Localiser les P+R de sorte qu'ils induisent une complémentarité des modes de déplacement, en les plaçant en priorité aux haltes RER à l'extérieur de l'agglomération, au plus proche du domicile.</p>		
Mesures corrélées et liens à la conception :		
<p>41.14 " Réaménagement de la route Chassotte-Jura, franchissement de l'A12 et carrefour Jura-Broye" U-A02 "Axe urbain majeur" ; U-A03 "Axe de la dynamique future"</p>		
Instances concernées :		
<p>Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne</p>		
Etat de la planification (2011) : Planification		
<p>Données de base disponibles et études réalisées :</p> <p>Règlement sur le stationnement des véhicules sur les parkings d'échange de l'Agglomération de Fribourg (mars 2011)</p>		
Investissement : indisponible		
<input type="checkbox"/> CH National <input type="checkbox"/> CH LFIInfr <input type="checkbox"/> Canton FR <input type="checkbox"/> Agglo FR <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Autres		
Remarques : /		

Mesure 47.1	Démantèlement complet du P+R de Chassotte (pas aux limites de l'urbanisation)	Coût : - CHF
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure préconise la reconversion de l'actuel P+R de la Chassotte situé sur la route du Jura le long de l'autoroute, par la suppression du système P+R et l'attribution de ces places à court terme à un autre type de stationnement payant et à durée de stationnement limitée. A moyen-long terme des projets urbanistiques sont à envisager (habitat, loisirs, commerces, etc.).</p> <p>A noter que dans le cadre de la priorisation du transport public au carrefour du Jura (mesure 41.18), une partie de ces terrains pourront éventuellement être mis à profit pour la réalisation d'un couloir d'approche bus au carrefour.</p>		
<p>Instances concernées : Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI nfr (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

Mesure 47.2	Démantèlement complet du P+R du Guintzet (pas aux limites de l'urbanisation)	Coût : - CHF
		
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure préconise la reconversion de l'actuel P+R du Guintzet situé au bout de l'avenue Jean Paul 2, par la suppression du système P+R et l'attribution de ces places à un autre type de stationnement. Ce processus doit être réalisé par étape, avec à court terme l'attribution des places aux infrastructures sportives et à moyen-long terme leur attribution à des projets urbanistiques (habitat, loisirs, commerces, etc.).</p>		
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Instance responsable : Ville de Fribourg (en tant que propriétaire)</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LFI (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

MESURES NON-INFRASTRUCTURELLES

Fiches de mesures de gestion de la mobilité

Fiches de mesures d'urbanisation

Fiches de mesures paysagères

Fiches de mesures environnementales

Fiches de mesures de gestion de la mobilité

Mesure A	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic
<p>Situation actuelle :</p> <p>Les carrefours à feux de l'agglomération sont gérés indépendamment les uns des autres, ils ne sont pas coordonnés ni reliés à un poste central. Prise de manière isolées, les installations de régulation lumineuses sont généralement performantes, car dotés de plusieurs programmes en fonction des heures ou périodes de l'année, fonctionnent de manière acyclique et possède du matériel de détection (boucles et caméras) aussi bien pour le trafic individuel motorisé (TIM) que pour les transports publics (TP).</p> <p>Toutefois, l'absence d'une coordination des carrefours à feux à l'échelle de l'agglomération ne permet actuellement pas une gestion appropriée des flux de trafic individuel motorisé, en particulier aux heures de pointes en entrée de ville (contrôle d'accès). Pour les transports publics, bien que certains carrefours permettent une priorisation TP, cette dernière n'est pas optimale puisque ponctuelle et non coordonnée avec les autres carrefours à feux.</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic vise à gérer le temps d'écoulement du trafic par synchronisation des feux, en particulier sur les pénétrantes principales de l'agglomération. Ce système permet de fluidifier le trafic en optimisant le volume de circulation automobile ainsi que de prioriser les TP sur les principaux axes d'entrée de l'agglomération. La carte du concept d'exploitation (figure 39) donne la localisation des contrôles d'accès envisagés.</p> <p>Un système de régulation centralisée fonctionne avec des appareils détectant la quantité de véhicules (boucles magnétiques implantées dans la chaussée ou caméras sur les axes et aux carrefours) et d'autres détectant spécifiquement les TP. Les données recueillies sont traitées par la centrale de régulation du trafic afin de procéder à une coordination par axes des feux. De manière plus générale, la gestion centralisée permet la régulation des feux de l'ensemble de l'agglomération et ainsi la maîtrise du trafic VP tout en favorisant celui des TP.</p> <p>La gestion dynamique du trafic est obtenue par une adaptation en temps réel des temps de vert de chaque feu sur chaque carrefour en fonction des choix stratégiques émis par les responsables territoriaux.</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Pouvoir "doser" le trafic entrant à l'échelle de l'agglomération par la création de contrôles d'accès et ainsi obtenir une fluidification du trafic TIM et TP au centre de l'agglomération</p> <p>Prioriser les TP en particulier sur les pénétrantes de l'agglomération (amélioration de la vitesse de circulation et ponctualité des transports publics, en favorisant leur évolution sur le réseau, en particulier au franchissement des carrefours) et prendre en compte la circulation des mobilités douces</p>	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Contrôles d'accès à réaliser dans le cadre des mesures d'aménagements du réseau routier d'agglomération : 10.2 "Halte de Givisiez" ; 30.2 "Réaménagement de la jonction de Fribourg Nord" ; 31.1 "Pont de la Poya" ; 41.7 "Réaménagement du boulevard de Pérolles" ; 41.14 "Réaménagement de Chassotte - Jura" ; 41.24 "Aménagement de la route de la Verna" ; 43.6 "Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez" ; 41.22 "Réaménagement du carrefour de Belle-Croix" ; 41.23 et 41.24 "Réaménagement de la traversée de Marly et de Marly Cité" ; 42.1 "Réaménagement de la route de la Fonderie"</p>	
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Concept exploitation TIM du PA2</p>	
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton (SPC et STE) ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération ; Canton (pour les routes cantonales) ; tpf</p> <p>Instance responsable : Agglomération et communes de l'Agglomération ; Canton (pour les routes cantonales)</p>	
<p>Programme et délais :</p> <p>Définir la structure compétente pour la gestion et l'exploitation de la centrale et de sa mise en service (Agglomération et communes de l'Agglomération)</p>	

infrastructurelle 43.5

2) Carrefour routes de Belfaux - Verna : 100'000 CHF compris dans le cadre de la mesure infrastructurelle 41.20

3) Carrefour giratoire semi-autoroute - Belfaux - Chassotte : 100'000 CHF dans le cadre de la mesure infrastructurelle 43.5 (à charge partiellement du Canton)

4) Carrefour du Jura (routes du Jura - Broye) : régulation lumineuse existante, toutefois 5'000 CHF pour ajouter le module GPRS sont compris dans le cadre de la mesure infrastructurelle 41.14

5) Carrefour du Lavapesson : Coût compris dans le cadre de la mesure infrastructurelle 30.2 (jonction Fribourg Nord, compétence OFROU)

6) Carrefour route de Morat - allée du Cimetière : Coût compris dans le cadre de la mesure infrastructurelle 31.1 (projet du pont de la Poya)

7) Carrefour route de Morat - avenue Général-Guisan : Coût compris dans le cadre de la mesure infrastructurelle 31.1 (projet du pont de la Poya)

8) Carrefour de St-Barthélemy : Coût compris dans le cadre de la mesure infrastructurelle 31.1 (projet du pont de la Poya)

9) Carrefour du Musy (route de Tavel - avenue Jean-Marie Musy) régulation lumineuse existante, toutefois 5'000 CHF pour ajouter le module GPRS sont compris dans le cadre de la présente fiche

10) Carrefour routes des Préalpes - Gruyère : 100'000 CHF compris dans le cadre de la mesure infrastructurelle 41.24 (à charge entièrement du Canton)

11) Carrefour route de Fribourg - Gérine : 150'000 CHF compris dans le cadre de la mesure infrastructurelle 41.23

12) Carrefour des Charmettes (boulevard de Pérolles - route de la Fonderie) : compris ans les 500'000 CHF prévus dans le cadre de la mesure infrastructurelle 41.7

13) Carrefour routes de la Fonderie - Beaumont - Midi : 5'000 CHF dans le cadre de la mesure infrastructurelle 42.1

14) Carrefour de Belle-Croix : compris ans les 20'000'000 CHF prévus dans le cadre de la mesure infrastructurelle 41.18 (à charge partiellement du Canton)

Coût d'exploitation : Agglomération et communes de l'Agglomération

Mesure B	Maîtrise du stationnement public
<p>Situation actuelle :</p> <p>L'article 24 alinéa 2 ReLATeC exige l'élaboration d'un concept de stationnement pour les communes comprises dans le périmètre d'un plan régional des transports ou du plan de mesures pour la protection de l'air ou lorsque la commune a un minimum de 5000 habitants ou fait partie d'un pôle touristique d'importance cantonale</p> <p>Les communes membres de l'Agglomération sont par conséquent toutes contraintes de se doter d'un tel concept dans leur plan directeur communal (PAL). A ce jour, les documents de planification du stationnement suivants existent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commune d'Avry, Concept de stationnement, team+, 2011 (procédure d'approbation par la DAEC au stade de l'examen préalable) - Commune de Belfaux, Révision du plan d'aménagement local, Concept de stationnement et modération de trafic sur la route de Corminboeuf, Transitec 2011 (en phase d'élaboration) - Commune de Corminboeuf, Elaboration d'un concept de stationnement, Notice technique, Transitec 2007, (en vigueur) - Commune de Düdingen, Parkplatzbewirtschaftungskonzept, Technischer Bericht, Transitec, 2011 - Commune de Givisiez, Concept de stationnement, Team+, 2010 (procédure d'approbation par la DAEC au stade de l'examen préalable) - Commune de Granges-Paccot, Plan directeur des circulations, artefact urbanism SARL, 2010 (procédure d'approbation par la DAEC au stade de l'examen final) - Ville de Fribourg, Politique communale de stationnement, Bilan intermédiaires, RGR Ingénieurs Conseils, 2005 - Ville de Fribourg, Politique communale de stationnement, RGR ingénieurs conseils, 1993 (en vigueur) - Commune de Marly, Etude de stationnement et modération de trafic, Tansitec, Volet 1 Etude générale de stationnement, 2009 (phase d'approbation par la DAEC) - Commune de Matran, Concept communal de stationnement, 2011(phase d'approbation par la DAEC) - Commune de Villars-sur-Glâne, Règlement sur le stationnement et le parcage prolongé des véhicules sur la voie publique, Commune de Villars-sur-Glâne, 2010, (en vigueur) <p>Les concepts de stationnement font partie du contenu essentiel des plans régionaux de transport, comme l'indique la décision 2.12.1 du PCTr (2011). Le but de la politique du Canton en matière de stationnement pour le trafic d'agglomération est d'encourager une politique coordonnée du stationnement assurant un fonctionnement optimal du système de transport¹.</p> <p>D'après le Plan de mesure pour la protection de l'air (2007), l'Agglomération de Fribourg assume la tâche de veiller à l'harmonisation des dispositions communales sur le stationnement (M7 stationnement, M8 P+R et M 9 coordination intercommunale des mesures). Selon le Plan de mesure, une règle-cadre doit être édicté pour l'ensemble de l'agglomération en fonction de la localisation fine des places (activités et affectations des immeubles directement adjacents).</p> <p>Par ailleurs, le PCTr (2011) mentionne l'obligation pour les agglomérations de réaliser des aires de stationnement pour les cycles (D 2.10.1) de même que le Plan de mesure pour la protection de l'air (M6).</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Les actions suivantes sont à entreprendre par l'Agglomération pour les places de stationnement à usage public (stationnement sur voirie et stationnement en ouvrage)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablissement d'une directive d'harmonisation de la politique de gestion du stationnement à usage public sur le territoire de l'agglomération, notamment : <ul style="list-style-type: none"> a) définition d'une tarification du stationnement harmonisée sur l'ensemble de l'agglomération pour les places à usage public ; b) définition d'une stratégie de gestion de la durée du stationnement harmonisée pour l'ensemble 	

¹ PCTr (2011) 4.2

de l'agglomération pour les places à usage public.

La définition d'une tarification et durée du stationnement harmonisée à l'échelle de l'agglomération devrait être mise en corrélation avec le zonage du territoire qui sera défini dans le cadre de la fiche mesure non-infrastructurelle D "Maîtrise du stationnement privé".

- Mettre en place une gestion du stationnement limitée dans le temps pour toutes les places publiques de l'agglomération. Pour les résidents, une dérogation à la limitation du temps de stationnement est à mettre en place au travers d'une vignette ou macaron de stationnement dans des secteurs et en nombre à définir, et à un tarif à harmoniser (voir rapport, chapitre "stationnement à usage public")
- Identification de localisations propices à la réalisation de stationnement en ouvrage
- Définition, au besoin, de règles harmonisées à l'échelle de l'agglomération en matière de tarification et durée de stationnement pour le stationnement, privé ou public, à usage public

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Libérer des espaces dans les centres en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité
- Garantir la viabilité économique des centres urbains de l'agglomération tout en préservant l'habitat
- Rationnaliser les moyens par une utilisation optimisée des offres de stationnement, notamment en combinant différents types d'usages
- Eviter des effets contre-productifs dus à une mise en place à une échelle inadaptée de politiques de stationnement non uniformisées

Mesures corrélées et liens à la conception :

Mesures non-infrastructurelles C "Stationnement P+R " et D "Maîtrise du stationnement privé "

Plan de mesure pour la protection de l'air (OPAir, 2007) : M7 stationnement, M8 P+R et M 9 coordination intercommunale des mesures

Données de base, études réalisées :

Politique de stationnement pour l'Agglomération de Fribourg (Transportplan Sion SA, 2011), document retravaillé pour son intégration au PA2 Fribourg.

OPAir, 2010

Canton de Fribourg, Guide pour aménagement local, Fiche 4 Plan directeur des circulations, stationnement, 2003

Canton de Fribourg, Nouveau guide en consultation publique automne 2011

Révision du plan des mesures pour la protection de l'air, DAEC, 2007

Ville de Fribourg, Bilan intermédiaire sur la politique de stationnement communale, RGR ingénieurs Conseils, 2005

CUTAF, Politique de stationnement dans l'agglomération fribourgeoise, Notice technique, Transitec, 2008 (non contraignant)

VSS 640 280 Stationnement, bases, 2001

VSS 640 281 Stationnement, Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme, 2006

VSS 640 065 Stationnement, détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos, 2011

Guide VALTRALOC, Projets de valorisation de traversées de localités: acteurs, processus et composants d'aménagement, DPC, 2001 (chapitre 17 Stationnement)

Instances concernées :

Canton de Fribourg (SPC) ; Agglomération ; Communes de l'agglomération

Programme et délais :

Définition d'une "politique de stationnement à usage public d'agglomération", en particulier la définition des règles de tarification et durée du stationnement harmonisée à l'échelle de l'agglomération (court terme).

A la suite de l'établissement de cette politique au niveau de l'agglomération, les actions suivantes sont à

<p>entreprendre par les communes et autres collectivités publiques exploitant des espaces de stationnement (court terme) :</p> <ul style="list-style-type: none">- Application des règles de gestion de la durée et de la tarification des espaces de stationnement à usage public ; le cas échéant adaptation des politiques communales en la matière- Suppression de stationnement sur voirie en lien avec la réalisation de stationnement en ouvrage (voir dans le rapport principal le principe "Mise à disposition de stationnements publics" qui définit : <i>"Pour limiter l'emprise du stationnement dans les espaces publics centraux et les quartiers sensibles, l'offre en stationnement de surface doit être réduite en favorisant le stationnement en ouvrage. En outre, toute nouvelle place de stationnement public construite en ouvrage doit impérativement être compensée par la suppression au minimum d'un nombre identique de cases en surface"</i>).
<p>Priorités :</p> <p>La définition d'une directive "politique de stationnement à usage public d'agglomération", en particulier la définition des règles de tarification et durée du stationnement harmonisée à l'échelle de l'agglomération, doivent être fixées en première priorité.</p> <p>Une évaluation des localisations propices à la réalisation de stationnement en ouvrages est à mener en priorité.</p>
<p>Financement : Agglomération et communes de l'agglomération</p>

Mesure C	Stationnement P+R
<p>Situation actuelle :</p> <p>Le règlement de l'agglomération (2011) qui s'applique aux P+R n'est pas satisfaisant, voire même problématique car il n'incite pas de manière volontariste l'usage des transports publics (régionaux et urbains) pour les personnes qui y ont accès. La politique d'attribution des abonnements donnant accès à tous les P+R de l'agglomération n'est - par exemple - pas satisfaisante. Enfin, le fait que le stationnement classique soit toléré sans l'utilisation des transports publics va à l'encontre des principes de base des parkings d'échanges. De plus, la gestion commune d'offre en stationnement publique et P+R sous l'enseigne "P+R" n'encourage pas à une amélioration des comportements modaux, notamment par manque de lisibilité.</p> <p>Afin de mettre en adéquation la politique de stationnement menée par l'Agglomération avec le projet d'agglomération 2, il est nécessaire d'apporter des nuances au document "Règlement sur le stationnement des véhicules sur les parkings d'échange de l'Agglomération de fribourg", établi par l'Agglomération.</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Afin de garantir la nature du stationnement pratiqué dans les P+R par les usagers, il est nécessaire de distinguer de manière réglementaire, fonctionnelle et tarifaire les places de stationnement. Par contre si une zone de stationnement accueille du stationnement P+R ainsi que du stationnement d'une autre nature, l'offre ne doit pas nécessairement être figée par des séparations fixes afin de favoriser un usage multiples des places, la répartition doit se faire par la tarification et une signalisation adéquate. La lisibilité de ces critères par l'utilisateur est toutefois nettement meilleure si les différents types de stationnement sont distincts, ce qui permet un "message clair".</p> <p>La tarification appliquée doit être liée au type d'usagers à qui sont destinées les cases offertes. Elle doit participer à l'évolution des comportements en matière de mobilité. Les places surnuméraires dans une installation de P+R ne peuvent pas être utilisées par les résidents des quartiers voisins.</p> <p>Si pour des raisons logiques de géographie un P+R correspond à un bassin versant, il est tout aussi logique que ses utilisateurs résident dans le bassin versant lui correspondant n'aient pas la possibilité de changer de P+R. L'objectif dans la démarche de coordination entre le P+R et son bassin versant est de limiter au maximum les distances parcourues en véhicule motorisé ainsi que la traversée de l'agglomération. Il est considéré que les usagers des P+R sont des pendulaires ayant un lieu de résidence et un lieu de travail fixes, et effectuent donc chaque jour le même trajet. Ils dépendent alors d'un seul P+R. Pour inciter un comportement adéquat des usagers, un abonnement combiné doit donner accès au seul P+R correspondant au bassin versant de l'utilisateur et ce par exemple à l'appui d'un justificatif de domicile et d'une attestation de l'employeur du lieu de travail ou d'étude.</p> <p>Les efforts publics pour le financement des transports publics ne doivent pas être dévalorisés par une offre concurrente en matière de P+R (également coûteuse à la collectivité publique). A terme, une personne bénéficiant déjà d'une offre TP attractive entre son lieu de domicile et son travail ne devrait pas pouvoir profiter d'un abonnement P+R (par exemple rayon de 300m d'un arrêt TP avec une fréquence donnée).</p> <p>Un P+R doit offrir des possibilités de stationnement de longue durée (minimum 5 heures), mais ne doit pas être attractif pour du stationnement illimité. Il présente par contre un intérêt pour du parking lié à des activités complémentaires générant une demande de pointe temporelle (manifestations, centres de loisirs) ne correspondant pas avec les heures d'utilisation classiques des P+R (heures d'ouverture des bureaux 7h30 à 18h30).</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Proposer une offre lisible et cadrée du stationnement P+R</p> <p>Mettre en place une tarification des P+R plus attractive que le stationnement en Ville de Fribourg, mais moins que l'utilisation directe des transports publics offerts par l'agglomération, voire la région.</p>	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures non infrastructurelles B et D</p> <p>Mesures infrastructurelles des paquets P32 et P33</p>	
<p>Données de base, études réalisées :</p>	

<p>Règlement sur le stationnement des véhicules sur les parkings d'échange de l'Agglomération de Fribourg (3 mars 2011)</p> <p>Agglomération de Fribourg, Analyse des infrastructures P+R, document de travail interne (septembre 2010)</p> <p>Ville de Fribourg, Enquête sur le stationnement des P+R (février 2011)</p> <p>Politique de stationnement pour l'Agglomération de Fribourg (Transportplan Sion SA, 2011), document retravaillé pour son intégration au PA2 Fribourg</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération ; tpf ; CFF ; Acteurs publics et privés ; Associations</p>
<p>Programme et délais :</p> <p>A court-moyen terme, réviser le "Règlement sur le stationnement des véhicules sur les parkings d'échange de l'Agglomération de fribourg", établi par l'Agglomération. Il serait notamment souhaitable de traiter les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réviser l'article 3 "Utilisateurs des parkings d'échange", notamment le fait que le stationnement classique y soit toléré - Réviser l'article 8 "Accès", notamment le fait que les détenteurs d'un abonnement combiné aient accès à l'ensemble des P+R de l'agglomération - Nouvel article sur "les conditions d'attribution des abonnements", notamment en fonction de l'appartenance à un bassin versant, à la qualité de desserte en transport public à disposition, etc. - Réviser la politique de tarification des P+R, notamment différencier le stationnement classique du stationnement P+R) <p>Travailler avec les CFF dans le but d'adapter la gestion de ses P+R en coordination avec les objectifs de l'agglomération, en particulier pour les P+R au cœur des urbanisations (ex. gare de Fribourg et Düdingen). Il s'agirait de définir une politique de gestion des places existantes qui s'adresse aux usagers occasionnels du train, et par conséquent pas aux pendulaires (pas d'abonnements et tarification adéquate).</p> <p>Définir les produits délivrables de base en fonction du nouveau règlement (liste ci-dessous):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un abonnement mensuel ou annuel de stationnement, combiné avec un abonnement sur les transports publics permettant d'accéder aux différentes zones de l'agglomération - Des titres de transport supplémentaires liés à l'abonnement de stationnement, à prix réduit, pour inciter au covoiturage - Une carte journalière de stationnement et de transports publics pour les usagers occasionnels, correspondant au tarif journalier de l'abonnement mensuel, avec une certaine majoration <p>Initier un groupe de travail entre l'Agglomération, les CFF et les tpf dans l'objectif de se coordonner sur la gestion des P+Rail afin que leur fonctionnement n'intercepte pas la politique menée pour les P+R (à court-moyen terme)</p>
<p>Priorités :</p> <p>Révision du "Règlement sur le stationnement des véhicules sur les parkings d'échange de l'Agglomération de Fribourg"</p>
<p>Financement : Communes de l'Agglomération</p>

Mesure D	Maîtrise du stationnement privé
<p>Situation actuelle :</p> <p>L'article 24 alinéa 2 ReLATeC exige l'élaboration d'un concept de stationnement pour les communes comprises dans le périmètre d'un plan régional des transports ou du plan de mesures pour la protection de l'air ou lorsque la commune a un minimum de 5000 habitants ou fait partie d'un pôle touristique d'importance cantonale</p> <p>Les communes membres de l'Agglomération sont par conséquent toutes contraintes de se doter d'un tel concept dans leur plan directeur communal (PAL). A ce jour, les documents de planification du stationnement suivants existent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commune d'Avry, Concept de stationnement, team+, 2011 (procédure d'approbation par la DAEC au stade de l'examen préalable) - Commune de Belfaux, Révision du plan d'aménagement local, Concept de stationnement et modération de trafic sur la route de Corminboeuf, Transitec 2011 (en phase d'élaboration) - Commune de Corminboeuf, Elaboration d'un concept de stationnement, Notice technique, Transitec 2007, (en vigueur) - Commune de Düdingen, Parkplatzbewirtschaftungskonzept, Technischer Bericht, Transitec, 2011 - Commune de Givisiez, Concept de stationnement, Team+, 2010 (procédure d'approbation par la DAEC au stade de l'examen préalable) - Commune de Granges-Paccot, Plan directeur des circulations, artefact urbanism SARL, 2010 (procédure d'approbation par la DAEC au stade de l'examen final) - Ville de Fribourg, Politique communale de stationnement, Bilan intermédiaires, RGR Ingénieurs Conseils, 2005 - Ville de Fribourg, Politique communale de stationnement, RGR ingénieurs conseils, 1993 (en vigueur) - Commune de Marly, Etude de stationnement et modération de trafic, Tansitec, Volet 1 Etude générale de stationnement, 2009 (phase d'approbation par la DAEC) - Commune de Matran, Concept communal de stationnement, 2011(phase d'approbation par la DAEC) - Commune de Villars-sur-Glâne, Règlement sur le stationnement et le parcage prolongé des véhicules sur la voie publique, Commune de Villars-sur-Glâne, 2010, (en vigueur) <p>Les concepts de stationnement font partie du contenu essentiel des plans régionaux de transport, comme l'indique la décision 2.12.1 du PCTr (2011). Le but de la politique du Canton en matière de stationnement pour le trafic d'agglomération est d'encourager une politique coordonnée du stationnement assurant un fonctionnement optimal du système de transport¹.</p> <p>D'après le Plan de mesure pour la protection de l'air (2007), l'Agglomération de Fribourg assume la tâche de veiller à l'harmonisation des dispositions communales sur le stationnement (M7 stationnement, M8 P+R et M 9 coordination intercommunale des mesures). Selon le Plan de mesure, une règle-cadre doit être édictée pour l'ensemble de l'agglomération en fonction de la localisation fine des places (activités et affectations des immeubles directement adjacents).</p> <p>Par ailleurs, le PCTr (2011) mentionne l'obligation pour les agglomérations de réaliser des aires de stationnement pour les cycles (D 2.10.1) de même que le Plan de mesure pour la protection de l'air (M6).</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>L'agglomération doit définir la desserte et la part de mobilité douce à atteindre au sein de l'agglomération, et les contraintes à respecter (densité, espaces publics, etc.) dans le cadre de la création de places de stationnement ou de la gestion de l'offre en stationnement sur fond privé. Ces contraintes sont formalisées sous forme de directives dans la "politique de stationnement de l'Agglomération". L'application de ces directives doit permettre d'atteindre les objectifs fixés par l'agglomération (voir ci-après).</p> <p>En particulier, la "politique de stationnement de l'Agglomération" précisera, en plus ratios de réduction à prendre en compte défini dans le rapport principal (chapitre 4.2.3), les critères de desserte et de part de</p>	

¹ PCTr (2011) 4.2

mobilité douce. Ces directives doivent conduire à une réduction du nombre de cases de stationnement plus importante que celle préconisée par la norme VSS, tout en assurant une homogénéité au sein de l'agglomération (voir rapport principal, principe liant "Harmonisation de la gestion au niveau de l'agglomération"), et en tenant compte des contraintes liées à la à l'urbanisation, à la qualité des espaces publics et aux autres modes de déplacement.

Les directives fixeront également les types de gestion recommandées, par exemple complémentarité d'usage et tarification pour les commerces.

L'agglomération pourra également fixer des règles en matière de gestion du stationnement lié aux manifestations exceptionnelles (complémentarités d'usage).

Les actions suivantes sont à entreprendre par l'agglomération pour les espaces de stationnement sur fonds privé :

- Définition d'une méthode de calcul et d'application du "**zonage du territoire de l'agglomération**" pour l'application différenciée des ratios minimums et maximums de dimensionnement de l'offre en stationnement, liée aux logements et aux activités (défini dans le rapport principal au chapitre 4.2.3) ainsi que pour le dimensionnement du stationnement des vélos. Atteindre cet objectif nécessite de réaliser les démarches suivantes (voir rapport principal, partie liante du chapitre "zonage du territoire") :

a) **Définition** précise des **critères de calcul des zones A à E** (réduction au minimum les marges d'interprétation de la norme VSS en vigueur).

b) **Définition** la **méthode d'application** des critères de calcul des zones A à E (3 variantes à approfondir lors des études futures) : 1) **traitement au "cas par cas"** pour chaque demande de permis de construire ; 2) **carte contraignante pour les communes** définies au niveau de l'Agglomération. L'objectif étant de mettre en œuvre les règles de stationnement définies dans la " politique de stationnement d'Agglomération sur fonds privée ". Assurer que la méthode d'application définie permette de mettre en œuvre le principe "Harmonisation de la gestion au niveau de l'agglomération" qui exige un dimensionnement du stationnement inférieure aux maximas défini par la norme VSS en vigueur, tant pour le logement que pour les activités.

- Sur la base de ces nouveaux éléments, finalisation du volet "stationnement sur fond privé" de la "politique de stationnement de l'Agglomération".

Remarques complémentaires au sujet de la définition zonage du territoire et de son application :

- Une définition textuelle des zones A à E a été réalisée (textes indicatifs disponibles ci-dessous) dans le cadre de l'étude "Politique de stationnement pour l'Agglomération de Fribourg" (Transportplan Sion SA, 2011), toutefois ces définitions doivent être revues et précisées.

- La définition de la méthode de calcul des zones A à E doit être précisée par rapport à la norme VSS 640'281 qui laisse une marge d'interprétation trop importante. Des critères de détermination propre à l'Agglomération, basé sur ceux de la norme VSS, sont à définir (réduire la marge d'interprétation). Les critères définis doivent conduire à une réduction du nombre de cases de stationnement plus importante que celle préconisée par la norme VSS (voir rapport principal, principe liant "Harmonisation de la gestion au niveau de l'agglomération").

- La détermination des critères de calcul des zones A, B, C, D et E se fera, conformément aux règles de la norme VSS 640'281 sur la base de la qualité de la desserte, fixées au chapitre 10.2. Le périmètre de chaque zone devra être arrêté, par exemple en tenant compte d'un rayon de 500 mètres autour des arrêts TC. Compte tenu de la compacité de l'agglomération et de la ferme volonté d'améliorer la mobilité douce, la part de la mobilité douce prise en compte devrait être d'au minimum de 25%.

- Analyser les deux méthodes d'application du zonage proposées et choisir la plus pertinente pour l'Agglomération :

a) "Traitement au cas par cas des demandes de permis de construire" : c'est-à-dire qu'à chaque demande une détermination de la zone (A à E) doit être réalisée.

b) "Carte du zonage du territoire" : une carte liante est définie au niveau de l'Agglomération pour une période de 3 à 4 ans, en tenant compte de l'évolution du réseau de transport public planifié et elle s'applique à chaque demande de permis de construire (voir exemple indicatif disponible ci-

<p>dessous ; à noter que cet exemple n'est pas suffisamment précis et autorise des dimensionnements supérieurs à la norme VSS, ce qui n'est pas acceptable selon le projet d'agglomération, (voir rapport principal, principe liant "Harmonisation de la gestion au niveau de l'agglomération")</p> <p>- Coordonner la définition du zonage du territoire avec les besoins pour la politique de stationnement à usage public</p> <p>Finalement, il est à noter que l'ensemble de cette démarche doit être élaborée en concertation avec les communes, le Canton et validée par l'Agglomération.</p>
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Influencer la répartition modale des déplacements, notamment pendulaires, en limitant le nombre et/ou en gérant le stationnement lié aux emplois et aux activités - Eviter des effets contre-productifs dus à une mise en place de politiques de stationnement non harmonisées (risque de reports sur les communes voisines ou de "tourisme du stationnement") et définies à une échelle inadaptée (pas de vision d'ensemble) - Libérer des espaces dans les centres en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité - 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
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures non-infrastructurelles B "Maîtrise du stationnement public" et C "Stationnement P+R "</p> <p>Plan de mesure pour la protection de l'air (OPAir, 2007) : M7 stationnement, M8 P+R et M 9 coordination intercommunale des mesures</p>
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Politique de stationnement pour l'Agglomération de Fribourg (Transportplan Sion SA, 2011), document retravaillé pour son intégration au PA2 Fribourg.</p> <p>OPAir, 2010</p> <p>Canton de Fribourg, Guide pour aménagement local, Fiche 4 Plan directeur des circulations, stationnement, 2003</p> <p>Canton de Fribourg, Nouveau guide en consultation publique automne 2011</p> <p>Révision du plan des mesures pour la protection de l'air, DAEC, 2007</p> <p>Ville de Fribourg, Bilan intermédiaire sur la politique de stationnement communale, RGR ingénieurs Conseils, 2005</p> <p>CUTAF, Politique de stationnement dans l'agglomération fribourgeoise, Notice technique, Transitec, 2008 (non contraignant)</p> <p>VSS 640 280 Stationnement, bases, 2001</p> <p>VSS 640 281 Stationnement, Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme, 2006</p> <p>VSS 640 065 Stationnement, détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos, 2011</p> <p>Guide VALTRALOC, Projets de valorisation de traversées de localités: acteurs, processus et composants d'aménagement, DPC, 2001 (chapitre 17 Stationnement)</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton ; Agglomération ; Communes de l'agglomération ; Propriétaire foncier</p>
<p>Programme et délais :</p> <p>Finalisation de la "politique de stationnement sur fond privé d'Agglomération", en particulier la définition du zonage du territoire et son application (court terme), incluant notamment une méthode de calcul et d'application pour les zones A à E.</p> <p>A la suite de l'établissement de cette politique au niveau de l'agglomération, les actions suivantes sont à entreprendre par les communes dans leur politique de stationnement (court terme) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte des directives de la "politique de stationnement sur fond privé d'Agglomération" dans

l'établissement des concepts communaux ;

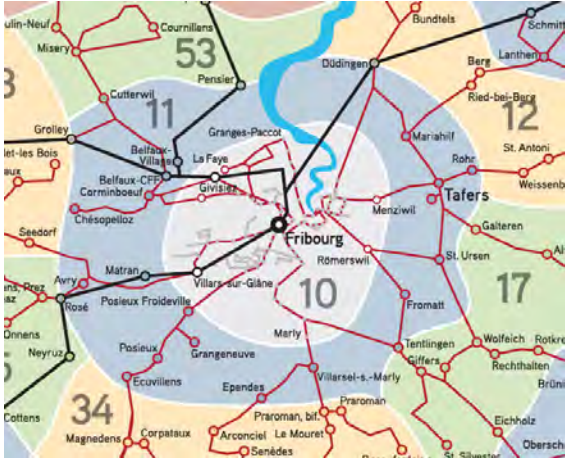
- Formalisation dans les règlements de construction communaux (RCU) ;

Priorités :

Etablissement de directives de "politique de stationnement sur fond privé d'Agglomération" par l'Agglomération

Intégration dans les concepts de stationnement, respectivement l'adaptation des règlements de construction et d'urbanisme et des règlements communaux de stationnement par les communes

Financement : Agglomération et communes de l'agglomération

Mesure E	Evolution de la politique tarifaire
<p>Situation actuelle :</p> <p>Une Communauté tarifaire intégrale fribourgeoise appelée Frimobil (CTIFR) a été mise en place dans le canton de Fribourg et la Broye vaudoise le 10 décembre 2006. La CTIFR a ainsi pris la place de la communauté tarifaire Presto qui était seulement valable dans les douze communes de la CUTAF, à savoir les communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Tavers, St.- Ursen, Villars-sur-Glâne et ne concernait que les abonnements. Six entreprises de transport sont associées dans cette société simple : les TPF, les BLS, les CFF, Car Postal, VMCV transports publics et Goldenpass. Les commanditaires que sont notamment le canton de Fribourg et l'Agglomération de Fribourg participent à ses séances avec voix consultative.</p>	
<p>L'appui des commanditaires a été déterminant dans la mise en place de la CTIFR. En effet, l'effort consenti a permis d'éliminer les différentes tarifications pratiquées sur les lignes régionales et d'intégrer le réseau urbain (de l'Agglomération de Fribourg) dans un seul système tarifaire. Des Collaborations fructueuses avec les communautés voisines : Libéro pour Berne et Mobilis pour Vaud ont également été mises en place.</p>	<p>Extrait du plan des zones tarifaires Frimobil (2011)</p>
<p>Frimobil procure aux usagers des transports publics une grande liberté dans leurs déplacements. L'utilisation consécutive des bus urbains, du train régional ou de tout autre moyen de transport public circulant à l'intérieur des zones sélectionnées est possible, sans devoir acquérir de billets séparés. Le nombre de zones, du point de départ jusqu'à la destination, permet de déterminer le prix, et pour les billets, la durée de validité.</p>	
<p>Les dix communes de l'Agglomération se retrouvent dans les zones 10, 11 et 12 de la CTIFR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fribourg, Granges-Paccot, Givisiez, Marly, Villars-sur-Glâne en zone 10 - Avry, Belfaux, Corminboeuf, Matran en zone 11 - Düdingen en zone 11 et en zone 12 	
<p>Depuis le lancement en 2006 de la CTIFR, le nombre d'abonnements mensuels est passé de 15'000 à 18'000 aujourd'hui (+ 20%), le nombre de cartes journalières est passé lui de 116'000 à 168'00 (+ 45%).</p>	
<p>Description de la mesure :</p>	
<p>Pour garantir l'attractivité du réseau de transport public urbain de l'agglomération, il est nécessaire d'adopter une politique tarifaire qui corresponde aux besoins des utilisateurs, tout en demeurant financièrement supportable pour les commanditaires, afin de ne pas mettre en péril l'exploitation du système TP. L'adéquation des zones tarifaires avec le territoire fonctionnel est par conséquent à vérifier et il convient au besoin de mener une étude pour déterminer si tel est actuellement le cas, et dans le cas contraire y remédier.</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p>	
<p>Proposer de nouveaux aménagements, concepts, évolution de l'existant Permettre une évolution de la politique tarifaire en adéquation aux besoins des usagers (assortiment de l'offre)</p>	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p>	
<p>Fiche de mesure non infrastructurelle H "Marketing pour la mobilité durable"</p>	
<p>Données de base, études réalisées : /</p>	
<p>Instances concernées :</p>	

Agglomération ; Canton de Fribourg (STE) ; TPF ; CFF ; bls ; CarPostal ; VMCV ; GoldenPass

Programme et délais : Participation régulière de l'Agglomération aux Séances du Comité directeur de la Communauté tarifaire intégrale fribourgeoise appelée Frimobil (CTIFR).

Priorités : Mesure permanente

Mesure F	Plan de mobilité
<p>Situation actuelle :</p> <p>La décision D 2.9.2 du plan cantonal des transports (2006) précise : le Canton favorise le développement de plan de déplacement d'entreprise afin de renforcer l'utilisation d'autres moyens de transports que la voiture. Selon le programme de réalisation du PCTr, adopté par le Conseil d'Etat, une étude correspondante est actuellement menée par le STE.</p> <p>A l'heure actuelle il n'existe pas de plan de mobilité dans les entreprises ou les administrations situées dans l'agglomération, hormis le plan de mobilité de la Ville de Fribourg, existant depuis 2011. Dans le cadre de sa stratégie Développement durable et dans le sens de l'exemplarité, l'Etat de Fribourg a décidé d'élaborer 1 à 3 plans de mobilité pilotes ces prochaines années lors de déménagements de ses services. Le premier plan de mobilité est en cours d'élaboration par un groupe de travail et devrait être validé dans le courant de l'année 2012.</p> <p>Les mesures du plan de la Ville de Fribourg sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - M1 Subsidés à l'acquisition d'abonnements TC - M2 Suppression des forfaits kilométriques pour les employés - M3 Indemnités kilométriques pour les déplacements sur le territoire communal - M4 Indemnités pour les déplacements professionnels en dehors du territoire communal - M5 Augmentation de l'offre en véhicules partagés - M6 Mise à disposition de deux-roues électriques pour les déplacements professionnels - M7 Subsidés à l'acquisition de deux-roues (vélos ou véhicules électriques) pour les déplacements pendulaires - M8 Hausse des loyers stationnement pour les employés et les enseignants 	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Cette mesure a pour but de renforcer l'utilisation d'autres moyens de transports que la voiture par le biais d'une offre "sur mesure" pour une entreprise ou une institution publique ou privée (administration, école, etc), indépendamment de leur taille. Cette mesure s'applique aux déplacements pendulaires et professionnels. Plusieurs actions peuvent être mis en œuvre : promouvoir les transports publics, rationaliser l'usage de la voiture (carsharing et covoiturage), encourager la marche et le vélo, proposer une navette d'entreprise, gérer le stationnement, etc. La mise en place d'un plan de mobilité est une solution "sur mesure", elle implique une analyse approfondie des besoins et une communication importante avec les usagers concernés.</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Diminuer les déplacements pendulaires en voiture (travail, formation) et les déplacements professionnels avec sa voiture privée.</p> <p>Augmenter l'usage des transports publics et de la mobilité douce.</p> <p>Améliorer l'image de l'entreprise et expliquer les coûts liés à l'accessibilité de l'entreprise</p>	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception : /</p>	
<p>Données de base, études réalisées : /</p> <p>Etude de la Ville de Fribourg pour l'élaboration de son plan de mobilité</p> <p>Stratégie cantonale en matière de plan de mobilité (étude en cours mandatée par le STE)</p>	
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton (STE) ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération ; tpf ; CFF ; Acteurs publics et privés ; Associations</p>	
<p>Programme et délais :</p> <p>De manière générale, un plan de mobilité se met en place en fonction des problèmes rencontrés pour gérer la mobilité d'une entreprise ou d'une institution. Cette mise en place résulte d'une volonté politique et/ou privée : une entreprise veut se distinguer dans le domaine de l'énergie ou l'environnement, notamment les grandes entreprises ou grandes institutions type hôpital, qui génèrent un nombre élevé de salariés.</p>	

De manière plus concrète, les actions suivantes sont à mener :

- Le STE étudie les mesures possibles pour encourager les plans de déplacement d'entreprise. Il définit notamment les mesures incitatives possibles pour favoriser un système de covoiturage.
- L'Agglomération définit sa stratégie concernant les plans de mobilité, au travers d'un groupe de travail.
- L'Agglomération établit son propre plan de mobilité, destiné en premier lieu à son personnel et à ses membres (séances et manifestations)


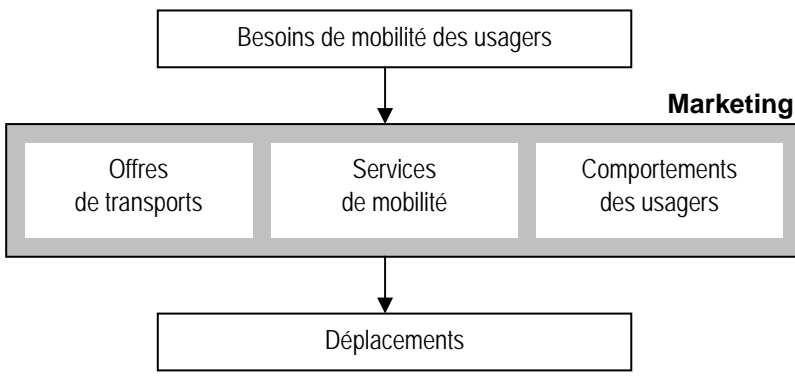
Priorités : Eléments les plus urgents

Financement : Agglomération, communes de l'Agglomération et privé

Mesure G	Prestations de service
<p>Situation actuelle :</p> <p>Les prestations de services actuellement disponibles dans l'Agglomération sont les suivantes :</p> <p><u>Autopartage</u> : 13 stations mettent des véhicules à disposition dans l'agglomération (Mobility Carsharing).</p> <p><u>Coursier Vélos</u> : une entreprise propose actuellement un service de livraison du courrier en vélos (Kreeps Messenger).</p> <p><u>Vélos en libre service</u> : un réseau VLS existe depuis avril 2010. Il comptera 6 stations dès la fin de l'année 2011. Un groupe de travail coordonné par l'Agglomération réunit les acteurs concernés. L'abonnement est compatible avec le réseau Fri2bike de Fribourg tourisme (stations dans 8 communes touristiques du canton de Fribourg) ainsi que les autres réseaux du même prestataire de service (Lausanne-Morges, Riviera, Chablais, La Côte, Bulle, Valais central, Lugano-Paradiso). Les étudiants de l'université de Fribourg accèdent au réseau au moyen de leur carte d'étudiant à un prix préférentiel.</p> <p><u>Livraisons vélo</u> : La Ville de Fribourg a mis en place en l'automne 2011 un service de livraison à domicile à vélo (Cabamobil), qui intègre une dimension sociale. Le guichet de livraison est ouvert trois jours par semaine et propose d'acheminer les achats effectués au centre ville jusqu'au domicile des clients (périmètre limité à la commune de Fribourg).</p> <p>Vélos en location : La location de vélos est possible à la gare de Fribourg par le service Rent a Bike des CFF.</p> <p><u>Bourse de vélos</u> : plusieurs bourses annuelles sont organisées par les sections locales d'associations (ProVelo, ATE, Greenpeace), notamment dans le cadre de la semaine de la mobilité.</p> <p><u>Transport de vélos</u> : Dans le cadre d'un projet pilote sur le réseau urbain de Fribourg, les vélos sont transportés gratuitement le dimanche sur le réseau des TPF. Les vélos pliés/démontés et véhicules analogues, démontés et emballés en sacoches sont transportés gratuitement.</p> <p><u>Parcs à vélo</u> : 8 arrêts de bus sur les 149 du réseau de l'agglomération sont munis d'un parc à vélo, et 6 d'entre eux sont munis d'un parc à vélos couvert.</p> <p><u>Pedibus</u> : Plusieurs lignes de Pedibus fonctionnent dans les communes de l'agglomération, avec le soutien de la coordination cantonale pour le Pedibus (rattachée à l'ATE). Pour l'année scolaire 2010/2011, des lignes fonctionnent dans les communes de : Fribourg (Guintzet, Pérolles, Jura) et Villars-sur-Glâne. La mise en place de ligne Pedibus fait partie des intentions de l'Agenda 21 de la Ville de Fribourg (2005).</p> <p><u>Accessibilité aux TP pour les personnes à mobilité réduite</u> : l'Agglomération a contribué en 2011 à un projet pilote dont les résultats constituent un outil de travail pour les communes. Le rapport final comprend : 1) un inventaire des arrêts de bus de l'agglomération avec mesure des éléments (quais, panneaux informatifs et automates) régis par la LHand et mention de la conformité ou non aux normes ; 2) Un classement de priorité d'action pour la mise aux normes d'ici à 2023 ; 3) une carte du réseau de bus et des arrêts. Dès 2011, tous les véhicules des lignes du réseau urbain de l'Agglomération sont munis de plancher bas.</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>La mesure définit les services en faveur de la mobilité qui favorisent un usage plus accru des modes doux et des transports publics et une utilisation plus rationnelle de la voiture, sans avoir recours à de nouvelles infrastructures. Les besoins des personnes qui impliquent un déplacement ne sont pas uniquement satisfaits par les infrastructures et les offres des transports publics (par exemple livraison à domicile, e-shopping, information et balisage des itinéraires piétons etc). Les prestations de service ont donc pour mission de compléter les offres "standards" de mobilité et d'en obtenir une meilleure utilisation (plus de cyclistes sur les bandes et pistes cyclables, plus de personnes dans les bus, etc.).</p> <p>Exemples de prestations de service de mobilité :</p> <p><u>Centrale mobilité (Centrale d'information et de conseils en matière de mobilité)</u> : Mettre en place une centrale de mobilité, qui renseigne les usagers sur les différentes offres de déplacement vers et dans l'agglomération, et qui conseille sur les opportunités les plus judicieuses (offres de TP, mise à disposition de véhicules ou vélos/ vélos électriques en location, abonnement combinés ou réduction, accès aux P+R) et qui fasse la promotion d'une mobilité durable de façon continue (cartes avec notamment temps de parcours pour les piétons et vélos disponibles par applications web sur www.agglo-fr.ch et téléphonie mobile, site internet, service téléphonique, communiqué de presse) ainsi que par le biais d'événements.</p>	

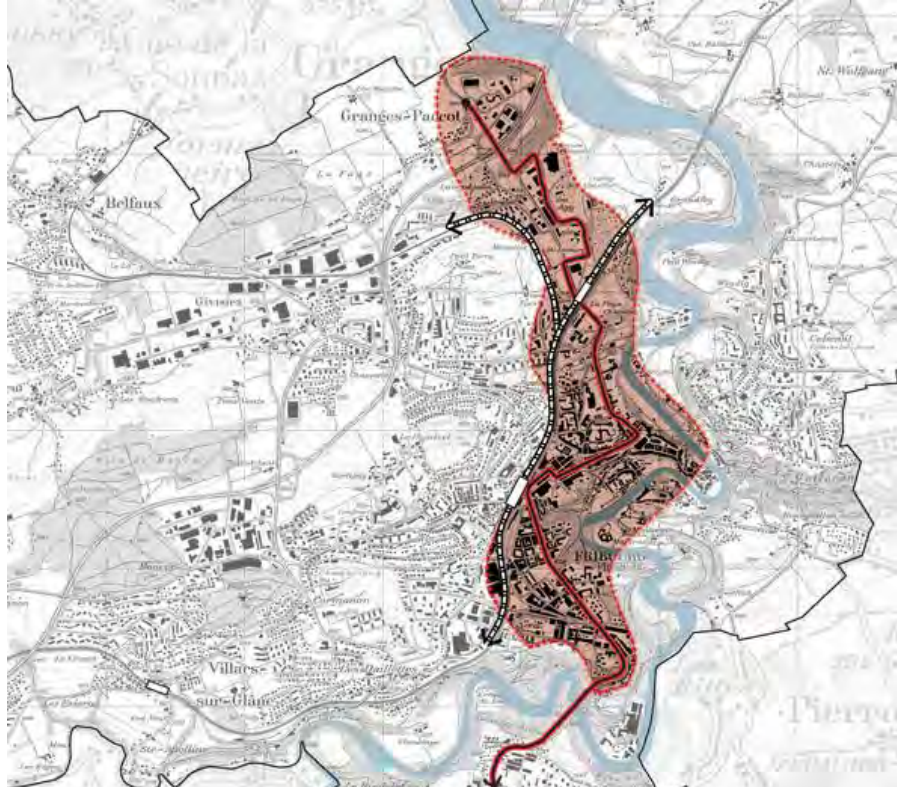
<p><u>Carte de temps de parcours pour les piétons et vélos</u> : carte avec applications web sur www.agglo-fr et téléphonie mobile</p> <p><u>Jalonnement piéton</u> : Système de guidage statique pour les piétons en ville (position, itinéraires, destinations importantes, temps de parcours, liens vers les autres modes (TP, VLS) etc)</p> <p><u>Signalisation</u> : Signalisation complémentaire à la signalisation de base pour véhicules pour vélos et piétons (par exemple continuité d'itinéraire cyclable sous le signal impasse)</p> <p><u>Autopartage</u> : Développer une collaboration avec les entreprises d'autopartage, afin que le développement de cette offre se fasse en adéquation avec le développement de l'urbanisation et du système de transport de l'agglomération.</p> <p><u>Vélos en libre service</u> : la mesure est décrite dans par la mesure 23.4</p> <p><u>Livraisons vélo</u> : Etendre l'offre à tout le périmètre de l'Agglomération.</p> <p><u>Vélostation</u> : Mise à disposition de conditions optimales pour le stationnement des vélos (couvert, antivol combinées avec plusieurs services décrits dans la présente fiche et la mesure 23.3 pour la vélostation de la gare de Fribourg (par exemple réparation, casiers, livraison à domicile, conseils en mobilité, douche, etc.). Cette mesure fait par ailleurs partie de l'Agenda 21 de la ville de Fribourg (2005), qui propose d'en faire un centre de prestations pour la mobilité douce et combinée.</p> <p><u>Plan de mobilité d'entreprise</u> : Outil d'aide (kit) pour l'élaboration d'un plan de mobilité d'entreprise, tant pour les grandes que les petites et moyennes entreprises : brochure informative présentant les principaux arguments en faveur des plans de mobilité, panel d'exemples de solution, questionnaire type pour les employés, conseil spécialisé, mise en contact avec d'autres entreprises pour favoriser les synergies. A coordonner avec la fiche non-infrastructurelle F " Plan de mobilité".</p> <p><u>Accessibilité aux TP pour les personnes à mobilité réduite</u> : Encourager les communes à mettre aux normes les arrêts TP situés sur leur territoire en les sensibilisant à la thématique et au délai légal pour cette mise aux normes et en leur fournissant des outils (inventaires et cartes) à cet effet.</p>
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Utilisation plus rationnelle des véhicules privés</p> <p>Accroître de la mobilité douce, des transports publics et de la mobilité combinée</p> <p>Favoriser l'autonomie de déplacement par la MD et les TP pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Sensibiliser les enfants aux dangers liés au trafic et les éduquer à se déplacer de façon durable.</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>23.3 "Réalisation d'une vélostation à la gare de Fribourg"</p> <p>23.4 "Réalisation de stations VLS à différents secteurs stratégiques de l'agglomération"</p> <p>Prise en compte de l'accès mobilité réduite pour toutes les mesures liées aux aménagements d'arrêts de transports public et les haltes ferroviaires</p> <p>F " Plan de mobilité"</p> <p>H "Marketing pour la mobilité durable"</p>
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)</p> <p>Réflexion sur les réseaux piétons et vélos (Ville de Fribourg, 2010)</p> <p>Projet pilote HTP sur l'accès aux transports publics pour les personnes à mobilité réduite, sur le réseau de bus de l'Agglomération, 2011 (Agglomération, finalisation 2012)</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes ; tpf ; CFF ; Acteurs publics et privés ; Associations (Velo-pass, prestataire de service pour les réseaux VLS, ATE pour le Pedibus)</p>
<p>Programme et délais :</p> <p><u>Centrale de mobilité</u> : Dans un premier temps relayer l'information sur l'offre existante via les canaux d'information de l'Agglomération, notamment son site Internet, dans le cadre d'une plateforme d'information</p>

<p>sur les offres et services de mobilités disponibles et élaboration de diverses cartes (carte des temps de parcours : pour les piétons et les vélos et carte destinés aux usagers à mobilité réduite). Renforcer également l'information disponible aux interfaces de transport, notamment en gare de Fribourg.</p> <p><u>Jalonnement piéton</u> : Mettre en place un groupe de travail pour étudier un système de guidage pour les piétons (2013-14).</p> <p><u>Signalisation</u> : Engager les démarches pour la signalisation complémentaire pour les cycles, notamment encourager un principe général de simplification et de continuité de circulation pour les cycles dans les sens uniques ou les impasses.</p> <p><u>Autopartage</u> : Entretenir un contact régulier avec les entreprises d'autopartage afin de garantir une bonne coordination entre leur stratégie et les principales interfaces de transport.</p> <p><u>Stations vélos</u> : Poursuivre le développement et le soutien financier du réseau du réseau (réseau de 20 stations à l'horizon 2015). Compléter le libre service par un système de réservation à distance.</p> <p><u>Vélostations</u> : compléter les Directives aménagement mobilité environnement de l'Agglomération afin de soutenir financièrement la mise en place de vélostations (2012, dans le cadre de révision des Directives aménagement mobilité environnement).</p> <p><u>Plan de mobilité d'entreprise</u> : Créer un groupe de travail pour définir une stratégie pour les plans de mobilité des entreprises de l'Agglomération et mettre en place un outil d'aide à la création de plans de mobilité pour les entreprises et pour les administrations. Coordonner avec les activités du dicastère de la promotion économique de l'Agglomération.</p> <p><u>Accessibilité aux TP pour les personnes à mobilité réduite (Technique)</u> : Produire une carte (outil de travail technique) sur la base des résultats du projet pilote sur la mobilité réduite. Communiquer les résultats aux communes et les encourager à s'y référer lors de l'engagement de travaux (2012-13)</p> <p><u>Livraisons vélos</u> : Entrer en contact avec la Ville de Fribourg pour envisager dans quelles conditions le périmètre couvert par le service peut être étendu. à l'ensemble du périmètre de l'agglomération (complémentarité avec un autre mode de transport durable envisageable). Accroître le nombre de commerces qui proposent ce service ainsi que le nombre de guichets de dépôts pour les achats. A moyen terme, envisager l'élargissement d'un service de livraison à domicile comme celui mis en place par la Ville de Fribourg en 2011, au territoire de l'Agglomération</p> <p><u>Coursier Vélos</u> : compléter adéquatement les pages mobilité du site Internet au moment de son adaptation orientée "usager" (2012)</p> <p><u>Pedibus</u> : Poursuivre le soutien (financier, communication) à ce service.</p> <p><u>Toutes les offres existantes</u> : Diffusion des informations concernant les prestations de service de mobilité disponibles dans l'Agglomération sur une plateforme internet destinées aux usagers. (2012)</p>
<p>Priorités :</p> <p>Extension du réseau VLS (2012-2015)</p> <p>Accessibilité aux TP pour les personnes à mobilité réduite (Technique) (2012)</p> <p>Mise en place d'une plateforme d'information (sur internet) sur les offres et services de mobilités disponibles et élaboration de diverses cartes.</p>

Mesure H	Marketing pour la mobilité durable
<p>Situation actuelle :</p>	
<p>L'Agglomération de Fribourg possède un site internet qui donne accès à un certain nombre d'informations relatives à la mobilité. Une page explicite présente l'offre de transport (réseau et tarifs) financée ou subventionnée par l'agglomération ainsi que propose différents liens thématiques.</p> <p>Une carte "mobilité combinée" est également disponible depuis 2010 sur le site (www.agglo-fr.ch/p&r). Elle comprend des informations concernant les emplacements des parkings d'échanges (P+R) régis par le règlement de l'Agglomération, relatifs aux emplacements de véhicules "mobility Carsharing" ainsi que la localisation des stations de vélos en libre service (VLS). Cependant, la configuration actuelle du site n'est pas optimale pour l'utilisateur et son contenu reste encore incomplet.</p>	
<p>Extrait de la carte "mobilité combinée" disponible sur le site www.agglo-fr.ch/p&r</p>	
<p>Par ailleurs l'Agglomération participe activement à la « Semaine de la mobilité Fribourg », dont le but est de promouvoir les alternatives au trafic individuel motorisé comme modes de déplacement au quotidien (www.agglo-fr.ch/semaine-mobilité). Elle participe également à deux groupes de travail concernant le Pedibus de Fribourg et celui de Frimobil sur les conventions tarifaires (fiche mesure non-infrastructurelle E).</p>	
<p>Description de la mesure :</p>	
<p>Le principe du marketing est de "promouvoir" adéquatement, les offres de mobilité à une clientèle-cible, afin d'accroître et de mieux utiliser les infrastructures et offres de transports en place. Le marketing a pour objet la satisfaction des besoins de mobilité des usagers en prenant en compte le comportement des usagers face aux offres actuelles de transport et les services de mobilité (livraisons à domicile, informations, etc.) (connaissance du marché et actions en vue d'un changement).</p>	
<p>Schéma de principe pour la satisfaction des besoins de mobilité (marketing) :</p>	
 <pre> graph TD A[Besoins de mobilité des usagers] --> B[Marketing] subgraph B [Marketing] B1[Offres de transports] B2[Services de mobilité] B3[Comportements des usagers] end B --> C[Déplacements] </pre>	
<p>Il identifie les besoins en mobilité du territoire (analyse de marché), définit une démarche optimale pour mettre à disposition des utilisateurs les produits et services adéquats (stratégie de produit), au prix du marché (stratégie de prix) et précise les moyens appropriés pour les faire connaître (communication et distribution).</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p>	
<p>Usage accru des modes doux et des transports publics Utilisation plus rationnelle des véhicules privés Mieux utiliser l'offre à disposition, surtout pour la mobilité douce et les transports publics Avoir une attitude exemplaire en matière de mobilité en tant qu'institution publique (mettre en place un plan</p>	

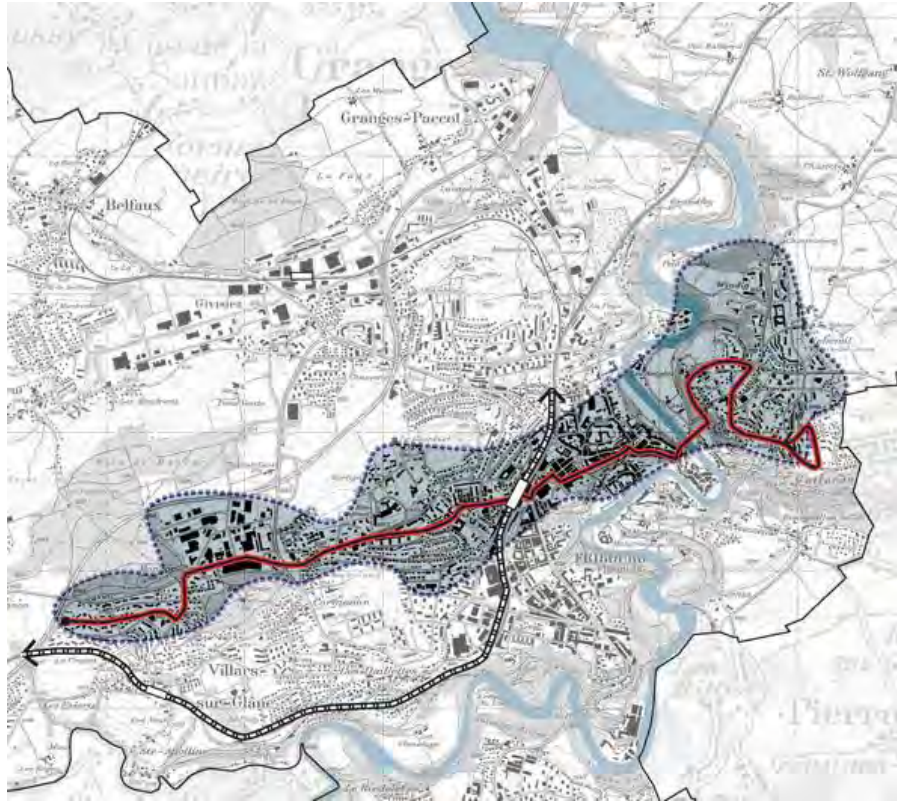
de mobilité, faire des campagnes interne à l'Agglomération, etc.) Valoriser l'image des transports publics et de la mobilité douce
Mesures corrélées et liens à la conception : Mesure non infrastructurelle sur la politique tarifaire (mesure E " Evolution de la politique tarifaire") Mesure non infrastructurelle sur les prestations de services (mesure G "Prestation de service")
Données de base, études réalisées : Etude "Mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg" (bfm, août 2010)
Instances concernées : Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes ; tpf ; CFF ; Acteurs publics et privés ; Associations (Velo-pass, prestataire de service pour les réseaux VLS, ATE pour le Pedibus)
Programme et délais : Continuer et affirmer sa volonté de participer à la Semaine de la mobilité Fribourg et à divers groupes de travail Développer une page internet orientée "utilisateurs", permettant de saisir facilement les moyens de transport à disposition dans le périmètre de l'Agglomération, indépendamment de leur mode de financement et ce de manière à le rendre plus attractif et fonctionnel (courant 2012) Mettre à jour la carte de mobilité combinée et développer la partie interactive du site internet pour tous les modes, comme l'affichage des correspondances de trains et de bus aux emplacements des P+R (lignes et horaires), des zooms cartographiques, temps de parcours, l'indication des meilleures accès depuis l'extérieur de l'agglomération, etc. (courant 2012) Déterminer une offre de transport relative à ses publics-cibles (produits, prix) Veiller à ce que l'offre de transport de l'Agglomération soit à court terme communiquée aux interfaces de transports (haltes et gares ferroviaires, arrêts TP et entrée de ville P+R) sur les supports adéquats (borne interactives, écrans, etc.) Développement de plateforme de vente en ligne et sur Smartphone (début 2012) Développement à moyen terme d'offre d'informations sur les nouveaux supports multimédia (NTIC), téléphone portable, etc.) Initier des campagnes de communication sur les projets en cours (les ambitions de l'Agglomération et les objectifs qu'elle vise), sur les offres de transport à disposition et sur les comportements de mobilité afin de rendre les usagers concernés (campagne à fort impact visuel comme l'affichage sur les bus ou sur les panneaux publicitaires, articles dans la presse, édition d'une newsletter, organisation de conférences et d'évènements sur la mobilité, etc.) Elaborer des supports d'informations (de types guides) à destination du grand public sur les réseaux et itinéraires existants pour chaque mode de transport (cartes TP, MD, TIM), ainsi que sur les systèmes tarifaires et combinaisons possibles Coordination en continu avec le dicastère de la Promotion économique de l'Agglomération sur les projets de marketing.
Priorités : Présenter l'information concernant l'offre de transport disponible dans l'Agglomération de façon adéquate (claire, ciblée, attractive) sur le site internet de l'Agglomération. Développer d'autres supports et mener des campagnes de promotion actives sur les modes alternatifs au trafic individuel motorisé.
Financement : Agglomération et communes de l'Agglomération

Fiches de mesures d'urbanisation

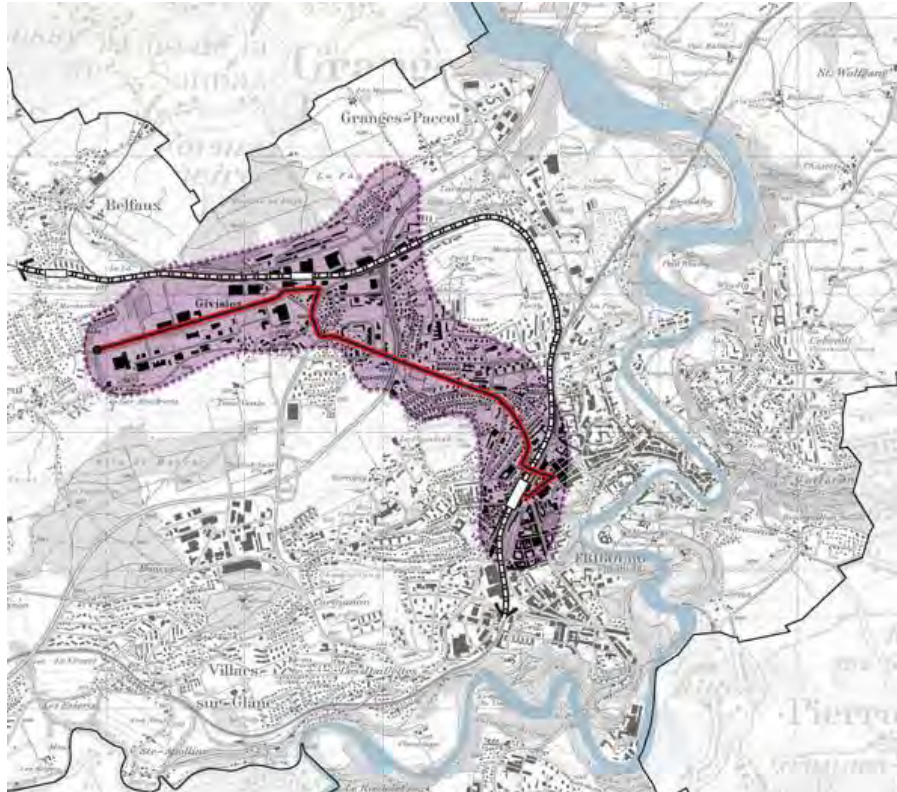
Mesure U-A01	Axe de la vie publique
<p>Schéma illustratif de l'axe de la vie publique</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>L'axe qui s'étend du plateau de Pérolles jusqu'aux Portes-de-Fribourg accueille la majorité des équipements publics d'importance régionale et suprarégionale de l'agglomération ainsi que les principaux espaces du centre-ville (gare, Vieille-Ville). C'est sur cet axe que se déroule la vie publique – d'où le nom « axe de la vie publique » et où l'agglomération se présente aux visiteurs. Tandis que la Vieille-Ville jusqu'à la gare est plus ou moins consolidée, le plateau de Pérolles est en pleine transformation (tissu urbain, espace public, programmation), et le plateau d'Agy représente un potentiel de transformation et d'accueil important tant pour les emplois que pour de nouveaux habitants.</p> <p>L'axe suit en parallèle et sur toute sa longueur les gorges de la Sarine, sur lesquelles il offre des vues fantastiques. Il est situé sur un plateau sans dénivelé accentué entre les extrémités. Une partie de l'espace public présente une qualité de séjour attractive, tandis qu'une autre partie est dominée par le trafic et conséquemment peu attractive. La ligne de bus n° 1 parcourt l'axe d'une extrémité à l'autre (de Granges-Paccot à Marly), avec un lien vers les deux gares les plus importantes de l'agglomération compacte : la gare de Fribourg et la gare de St. Léonard.</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>Renforcer / développer l'identité de l'axe comme « axe de la vie publique » d'une extrémité à l'autre</p> <p>Prioriser dans la mesure du possible la densification et la transformation du tissu urbain existant sur l'axe, notamment jusqu'aux Portes-de-Fribourg, en exploitant le potentiel d'accessibilité en TP (gares, axe structurant de TP urbain)</p> <p>Garantir la qualité de séjour dans les espaces publics pour accueillir les usagers et visiteurs et pour assurer une base qualitative pour la densification de la ville ; garantir l'attractivité des espaces publics liés aux équipements publics d'envergure</p> <p>Améliorer la situation pour la MD à l'intérieur de l'axe et les liens vers la Sarine</p> <p>Garantir la flexibilité pour accueillir des futurs équipements publics d'envergure</p>	

<p>Etendre et renforcer l'axe jusqu'à Marly (zone Winckler) non seulement en matière de TP urbain, mais aussi en matière de qualité des espaces publics, attractivité pour la MD, impulsion à la densification et transformation du tissu urbain existant, ainsi qu'accueil d'équipements publics</p>
<p>Description de la mesure :</p> <p>Elaboration d'une stratégie de développement urbanisation-mobilité identitaire pour l'axe de la vie publique, capable (1) de dynamiser le développement des sites stratégiques d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal et Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg, (2) de déclencher les processus de transformation et densification de tissu urbain existant sur l'axe, (3) d'identifier des projets clés et stratégiques pour le développement de l'agglomération, et (4) d'orienter les démarches en cours sur l'axe dans un sens partagé</p>
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Garantir l'inscription de toutes les mesures et tous les projets importants sur l'axe de la vie publique dans une stratégie commune et fédératrice avec un potentiel identitaire</p> <p>Dynamiser les structures existantes sur l'axe de la vie publique sur la base d'une logique urbaine de développement (orienté sur les TP et la MD)</p> <p>Favoriser le renouvellement de l'immobilier, promouvoir le développement urbain vers l'intérieur et garantir / augmenter en même temps la qualité de vie dans la ville densifiée</p> <p>Garantir la disponibilité de sites appropriés pour accueillir des équipements publics d'envergure (accessibilité, qualité et dimension des espaces publics, visibilité, synergies entre équipements publics)</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : 10.1 (halte ferroviaire à Fribourg – St. Léonard), 20.1 (voie verte sur les anciennes voies tpf entre la gare de Fribourg et Pérolles), 30.2 (réaménagement de la jonction de Fribourg Nord), 31.1 (Pont de la Poya), P2 (aménagement des axes structurants TP, secteur gare – Place Notre-Dame), P3 (aménagement de l'axe structurant TP, secteur Place Notre-Dame – Portes-de-Fribourg), P4 (aménagement de l'axe structurant TP, secteur gare – Marly), P12 (aménagement Avenue de la Gare / interface TP principale), P15 (mesures d'accompagnement du Pont de la Poya, mesure 40.1), P19 (requalification d'espace public de la Vieille et de la Basse-Ville), P22 / P23 / P24 (aménagements locaux MD)</p> <p>Mesures d'urbanisation : 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-A07 (site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg), U-A13 (centralités de Marly), U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures paysagères : P-1 (Parc d'agglomération de la Sarine), P-2 (Colline du Torry)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération de Fribourg ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot ; Commune de Marly ; Canton de Fribourg ; tpf ; OFROU</p>
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Plan directeur intercommunal du plateau d'Agy</p> <p>MEP secteur « Pilettes »</p> <p>Plan Directeur Ville historique, en cours</p> <p>MEP Grand-Places, en cours</p> <p>MEP Tour-Henri, en cours</p> <p>PAD Arsenaux, en cours</p> <p>Valorisation Place de la Gare, en cours</p>
<p>Programme et délais :</p> <p>2012-2013 Concrétisation de la stratégie des trois axes au niveau de la ville de Fribourg (PAL) ; association de la commune de Granges-Paccot à la démarche pour la partie de l'axe de la vie publique sur son territoire</p>

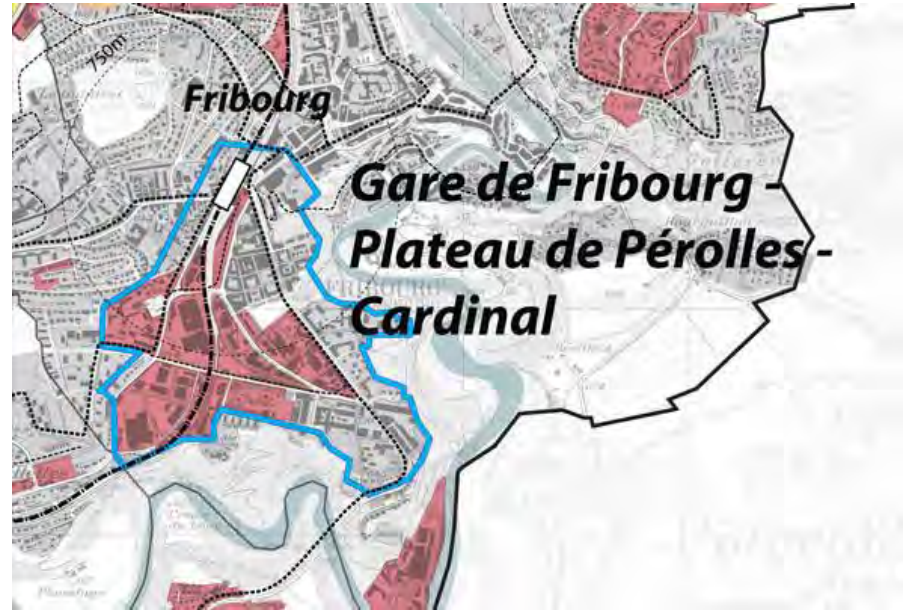
2012-...	Réorientation de démarches en cours concernées par la stratégie pour l'axe de la vie publique
2015-...	Réalisation d'éléments clés de l'axe en matière de mobilité et d'espace public
Priorités : Urgence (réorientation de démarches en cours)	
Financement : Ville de Fribourg, Communes de Granges-Paccot et Marly, Agglomération de Fribourg	
Coûts : Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure	

Mesure U-A02	Axe urbain majeur
<p>Schéma illustratif de l'axe urbain majeur</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>L'axe qui s'étend du quartier du Schönberg à l'est de la Sarine jusqu'aux Dailles à Villars-sur-Glâne regroupe une série de grands quartiers et secteurs urbains, qui lui confèrent son nom d' « axe urbain majeur ». Chaque quartier a un caractère et une identité qui lui est propre. Même si les différents quartiers ont une dynamique bien établie, ils présentent actuellement un potentiel important de transformation et de valorisation pour augmenter leur vitalité. Les quartiers à l'ouest de l'hôpital cantonal ont un caractère plutôt suburbain et orienté sur l'autoroute. À l'est de l'hôpital cantonal, les quartiers sont plutôt de nature urbaine.</p> <p>L'axe est particulièrement marqué par de fortes pentes dans l'agglomération compacte, ce qui a une conséquence défavorable sur la part modale de la MD relative à cet axe. De part et d'autre, il est flanqué par des ouvertures paysagères, pénétrantes et parcs d'agglomération. Il est parcouru par la ligne de bus n° 2 d'une extrémité à l'autre, qui le relie directement à la gare de Fribourg.</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>Prioriser la densification et transformation du tissu urbain existant sur l'axe dans la mesure du possible, notamment jusqu'au carrefour de Belle-Croix et jusqu'au site stratégique d'agglomération Moncor – Belle-Croix, en exploitant le potentiel d'accessibilité en TP (axe structurant de TP urbain) ; renforcer le caractère urbain des zones sur l'axe à l'ouest de l'hôpital cantonal</p> <p>Garantir la qualité de séjour et la vitalité dans les centralités de quartier, pour assurer une base qualitative pour la densification de la ville ; garantir le maillage des espaces publics urbains avec les ouvertures paysagères et parcs d'agglomération</p> <p>Améliorer la situation pour la MD à l'intérieur de l'axe</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Elaboration d'une stratégie de développement urbanisation-mobilité identitaire pour l'axe urbain majeur, capable (1) de dynamiser le développement des sites stratégiques d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal et Moncor – Belle-Croix, (2) de renforcer le caractère, l'identité et la vitalité</p>	

des grands quartiers sur l'axe, (3) de déclencher les processus de transformation et de densification de tissu urbain existant sur l'axe, et (4) d'identifier des projets clés et stratégiques pour le développement de l'agglomération
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Garantir l'inscription de toutes les mesures et tous les projets importants sur l'axe urbain majeur dans une stratégie commune et fédératrice en matière de gestion de la mobilité et de qualité urbaine des espaces publics et des typologies du bâti</p> <p>Identifier les enjeux particuliers par grand quartier sur l'axe et les mesures particulières (projets, gouvernance, ...) pour les résoudre</p> <p>Dynamiser les structures existantes et les quartiers sur l'axe urbain majeur sur la base d'une logique urbaine de développement (orientée sur les TP et la MD)</p> <p>Favoriser le renouvellement de l'immobilier, promouvoir le développement urbain vers l'intérieur et garantir / augmenter en même temps la qualité de vie dans la ville densifiée</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : 30.1 (réaménagement de la jonction de Fribourg-Sud) , 31.1 (Pont de la Poya), 32.1 (Parking en ouvrage de Zähringen), P2 (aménagement des axes structurants TP, secteur gare – Place Notre-Dame), P5 (aménagement de l'axe structurant TP, secteur Place Notre-Dame – Schönberg), P6 / P7 (aménagement de l'axe structurant TP, secteurs gare – Villars-sur-Glâne – Moncor), P12 (aménagement Avenue de la Gare / interface TP principale), P15 (mesures d'accompagnement du Pont de la Poya, mesure 40.1), P19 (requalification d'espace public de la Vieille et de la Basse-Ville), P22 / P23 / P24 (aménagement locaux MD)</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A01 (axe de la vie publique), 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-A09 (site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny), U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération de Fribourg ; Ville de Fribourg ; Commune de Villars-sur-Glâne ; Canton de Fribourg ; tpf ; OFROU</p>
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Plan Directeur Ville historique, en cours</p> <p>MEP Grand-Places, en cours</p> <p>MEP Tour-Henri, en cours</p> <p>Valorisation Place de la Gare, en cours</p> <p>Evaluation environnementale stratégique sur le secteur global de la jonction Fribourg-Sud, 1^{ère} étape 23.02.2010 CSD Ingénieurs SA</p> <p>Etude trafic et transport périmètre Bertigny-Ouest 28.02.2011 version 2 SD Ingénierie</p>
<p>Programme et délais :</p> <p>2012-2013 Concrétisation de la stratégie des trois axes au niveau de la ville de Fribourg (PAL) ; association de la commune de Villars-sur-Glâne à la démarche pour la partie de l'axe urbain majeur sur son territoire</p> <p>2012-... Réorientation de démarches en cours concernées par la stratégie pour l'axe urbain majeur</p> <p>2015-... Réalisation d'éléments clés de l'axe en matière de mobilité et d'espace public</p>
<p>Priorités :</p> <p>Urgence (réorientation de démarches en cours)</p>
<p>Financement : Ville de Fribourg, Commune de Villars-sur-Glâne, Agglomération de Fribourg</p>
<p>Coûts : Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure</p>

Mesure U-A03	Axe de la dynamique future
<p>Schéma illustratif de l'axe de la dynamique future</p>	
<p>Situation actuelle :</p>	
<p>L'axe qui s'étend entre la gare de Fribourg d'un côté et la gare ainsi que la zone industrielle de Givisiez de l'autre côté est marqué par des sites stratégiques d'agglomération à ses deux extrémités. L'axe présente un potentiel particulièrement important en termes de régénération et de densification urbaines dans l'agglomération – d'où le nom d' « axe de la dynamique future ». Les alentours de la gare et la zone industrielle de Givisiez ont un potentiel de transformation extraordinaire dans l'agglomération compacte.</p> <p>Les grandes ouvertures paysagères jusqu'aux collines du Petit Torry et du Guintzet définissent le périmètre urbanisable de l'axe. A part les alentours de la gare de Fribourg, l'espace public joue actuellement un rôle secondaire sur l'axe. La ligne de bus n° 3 parcourt l'axe en partie, mais l'accessibilité de la zone en TP n'atteint pas encore un niveau urbain.</p>	
<p>Enjeux :</p>	
<p>Développer le site stratégique d'agglomération de Givisiez en tenant compte de son potentiel dans l'agglomération ; exploiter le potentiel urbain de la gare de Givisiez, en lien avec son nouvel emplacement pour transformer la partie est de la zone industrielle</p> <p>Prioriser la densification et transformer le tissu urbain existant le long la route du Jura dans la mesure du possible</p> <p>Requalifier l'axe de la route du Jura en axe urbain (un espace rue à la place d'une route), et renforcer / créer des centralités locales sur l'axe</p> <p>Améliorer la situation pour la MD sur l'axe, notamment en matière d'accès aux gares de Fribourg et de Givisiez, et améliorer les liens vers et entre les grandes ouvertures paysagères autour de l'axe</p>	
<p>Description de la mesure :</p>	
<p>Elaboration d'une stratégie de développement urbanisation-mobilité identitaire pour l'axe de la dynamique future, capable (1) de dynamiser le développement des sites stratégiques d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal et Givisiez (en complément au déplacement de la gare de Givi-</p>	

<p>siez), (2) de déclencher les processus de transformation et de densification de tissu urbain existant sur l'axe, et (3) d'identifier des projets clés et stratégiques pour le développement de l'agglomération</p>
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Garantir l'inscription de toutes les mesures et tous les projets importants sur l'axe de la dynamique future dans une stratégie commune et fédératrice en matière de gestion de la mobilité et de qualité urbaine des espaces publics et des typologies du bâti</p> <p>Déplacer la gare de Givisiez, et identifier les mesures d'accompagnement en matière d'urbanisation et de mobilité pour exploiter au mieux le potentiel de cette mesure</p> <p>Dynamiser les structures existantes et les quartiers sur l'axe urbain majeur sur la base d'une logique urbaine de développement (orienté sur les TP et la MD)</p> <p>Favoriser le renouvellement de l'immobilier, promouvoir le développement urbain vers l'intérieur et garantir / augmenter en même temps la qualité de vie dans la ville densifiée sur l'axe</p> <p>Définir les mesures principales en matière d'espace public et de renforcement de centralités pour augmenter la cohérence du tissu urbain fragmenté le long de la route du Jura et de Givisiez</p>
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : 10.2 (déplacement de la halte RER de Givisiez), P8 / P9 (aménagement de l'axe structurant TP, secteur gare – Chassotte – Givisiez)</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A01 (axe de la vie publique), U-A02 (axe urbain majeur), U-A04 (site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal), U-A06 (site stratégique d'agglomération de Givisiez), U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures paysagères : P-2 (Colline du Torry), P-3 (Paysage agricole), P-5 (Environnement agricole)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération de Fribourg ; Ville de Fribourg ; Commune de Givisiez ; Canton de Fribourg ; tpf ; OFROU ; CFF</p>
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>MEP secteur « Pilettes »</p> <p>MEP Grand-Places, en cours</p> <p>MEP Tour-Henri, en cours</p> <p>Valorisation Place de la Gare, en cours</p> <p>Rapport halte et dépôt TPF à Givisiez – Rapport explicatif, 15.08.2011, Team +</p>
<p>Programme et délais :</p> <p>2012-2013 Concrétisation de la stratégie des trois axes au niveau de la ville de Fribourg (PAL) ; association de la commune de Givisiez à la démarche pour la partie de l'axe de la dynamique future sur son territoire</p> <p>2012-... Réorientation de démarches en cours concernées par la stratégie pour l'axe de la dynamique future</p> <p>2015-... Mise en œuvre d'éléments clés de l'axe en matière de mobilité et d'espace public</p>
<p>Priorités :</p> <p>Urgence (réorientation de démarches en cours, lancement du processus ambitieux de transformation autour de la halte RER déplacée)</p>
<p>Financement :</p> <p>Ville de Fribourg, Commune de Givisiez, Agglomération de Fribourg</p>
<p>Coûts :</p> <p>Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure</p>

Mesure U-A04	Site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal
<p>Localisation du site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>Le triangle entre la gare de Fribourg, le site de formation de Pérolles et le site de Cardinal représente une opportunité unique en matière de transformation d'un quartier central dans l'agglomération. Autour de la gare, des processus de réorganisation de la gestion des transports et d'aménagement des espaces publics sont en cours. Le plateau de Pérolles est en pleine transformation et requalification, avec un renforcement continu du site de formation de Pérolles. Le site de Cardinal, enfin, aujourd'hui propriété de la Ville et du Canton de Fribourg, a une valeur d'image rayonnant au-delà des frontières cantonales, qu'il s'agit de conserver au moyen d'un projet d'envergure tel qu'un parc technologique.</p> <p>L'ensemble du site stratégique d'agglomération joue un rôle important dans la vie publique de la ville, avec la gare de Fribourg (principal point d'échange de l'agglomération), la concentration d'instituts de formation, les équipements culturels et le quartier vivant et dense du plateau de Pérolles.</p> <p>Le site est fortement marqué par la césure des voies ferrées, avec un quartier cohérent à l'est et quelques fragments plutôt isolés à l'ouest. L'accès à la gare de Fribourg est insuffisant, surtout depuis l'ouest.</p> <p>A l'échelle cantonale, ce site stratégique d'agglomération fait partie du secteur stratégique cantonal appelé « Environs immédiats de la gare de Fribourg ».</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>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 de Cardinal et petites industries de qualité</p> <p>En particulier, développer le site de Cardinal comme élément phare et identitaire pour la ville et l'agglomération et pour leur orientation vers le futur</p> <p>Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements MD et TP. Le site a le potentiel d'être l'exemple de référence dans l'agglomération en matière de densification. Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Pérolles, des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD, ainsi que la reconnexion du site de la Pisciculture au Plateau de Pérolles. Cette reconnexion, menée au travers d'une régénération partielle, pourra compléter le plateau de Pérolles en accueillant par exemple des programmes universitaires et des logements pour étudiants</p>	

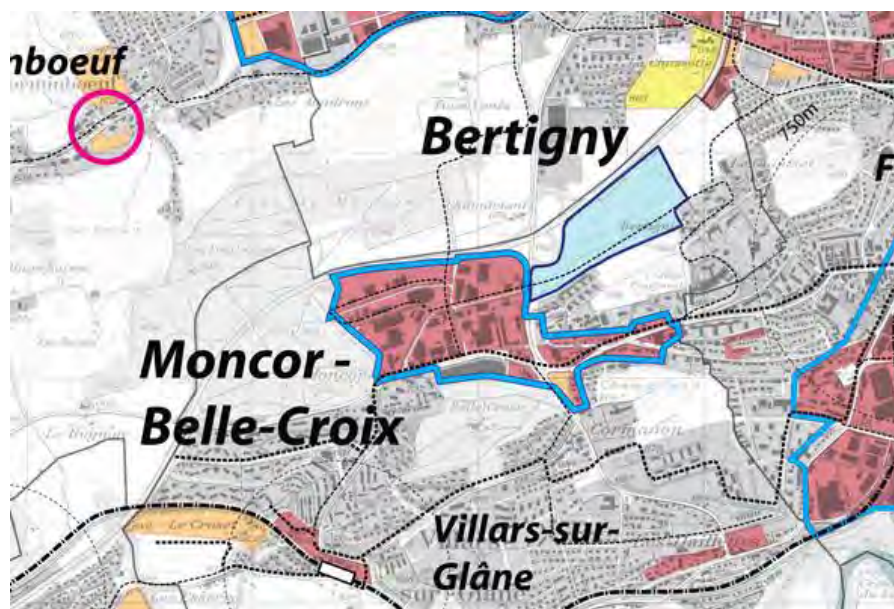
<p>Accueillir des équipements publics supplémentaires pour renforcer le rôle du site comme haut-lieu de la vie publique sur l'axe de la vie publique</p> <p>Requalifier les alentours de la gare de Fribourg comme point d'identification et d'échange et exploiter le potentiel économique autour de la gare</p> <p>Créer une structure de gouvernance qui s'occupe de l'ensemble du site stratégique d'agglomération</p>				
<p>Description de la mesure :</p> <p>Création d'une structure de gouvernance qui s'occupe de l'ensemble du site stratégique d'agglomération</p> <p>Elaboration d'un plan directeur / plan guide pour l'ensemble du site stratégique d'agglomération, complétant les documents existants pour les sous-secteurs du site</p>				
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Garantir la cohérence et attractivité des développements dans ce site stratégique d'agglomération central dans la ville, dans l'agglomération et dans le Canton</p> <p>Exploiter le potentiel d'image dans le site pour créer une dynamique de qualité et une intensité urbaine exemplaires dans l'agglomération, avec le potentiel de mettre en mouvement aussi le site de la Pisciculture</p> <p>Exploiter / renforcer le potentiel de synergies entre les différents éléments constituant le site (gare, site de formation de Pérolles, Cardinal), tout en différenciant le rôle de chaque entité au sein du site stratégique d'agglomération même et de l'agglomération : la gare comme point principal d'échange, le plateau de Pérolles comme siège d'équipements publics, et le site de Cardinal comme élément phare de l'orientation de l'agglomération et de son économie vers le 21^{ème} siècle</p> <p>Développer le site stratégique d'agglomération surtout sur la base de son excellente accessibilité en TC et de sa compacité favorisant la MD à l'intérieur et vers les quartiers voisins, notamment vers la Vieille-Ville</p>				
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>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)</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A01 (axe de la vie publique), U-A02 (axe urbain majeur), U-A03 (axe de la dynamique future), U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures paysagères : P-1 (Parc d'agglomération de la Sarine)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>				
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg ; Ville de Fribourg ; Agglomération de Fribourg ; CFF ; tpf ; Université de Fribourg</p>				
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>MEP secteur « Pilettes »</p> <p>PAD les Arsenaux, en cours</p> <p>Valorisation Place de la Gare, en cours</p> <p>Concours pour la voie industrielle (Ville de Fribourg), 2012</p> <p>Parc technologique sur le site de Cardinal : Mise en place des groupes de travail, planning, budget, Forum d'idées à l'intention de la population</p>				
<p>Programme et délais :</p> <table border="0"> <tr> <td>2012</td> <td>Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site, dont Cardinal (phase de conception et d'architecture)</td> </tr> <tr> <td>2012 / 2013</td> <td>Création d'une structure de gouvernance et élaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération. Réalisation du parc technologique de Cardinal</td> </tr> </table>	2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site, dont Cardinal (phase de conception et d'architecture)	2012 / 2013	Création d'une structure de gouvernance et élaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération. Réalisation du parc technologique de Cardinal
2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site, dont Cardinal (phase de conception et d'architecture)			
2012 / 2013	Création d'une structure de gouvernance et élaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération. Réalisation du parc technologique de Cardinal			
<p>Priorités :</p> <p>Urgence (grands défis de transformation dans le site stratégique d'agglomération central de l'agglomération)</p>				

Financement :

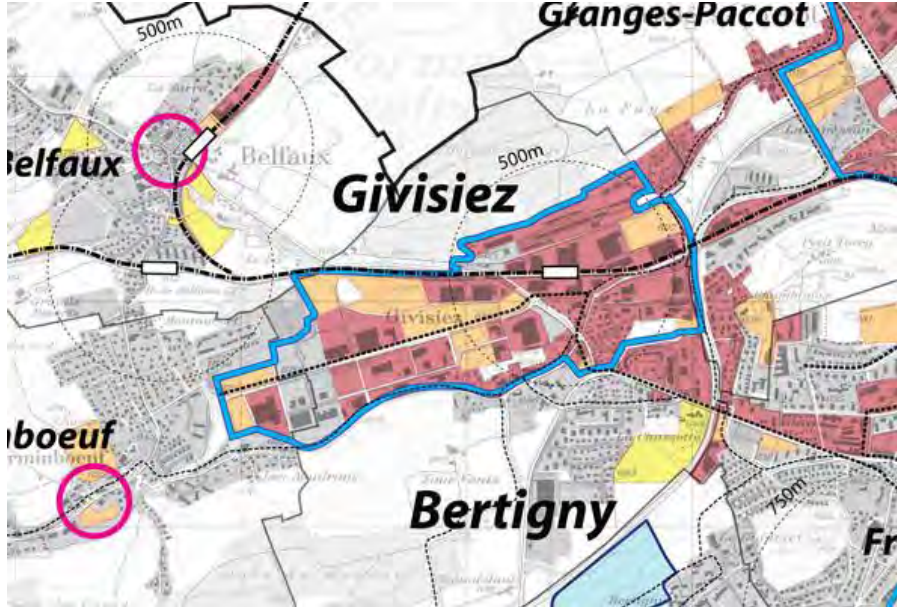
Ville de Fribourg, Agglomération de Fribourg (pour certains éléments) ; une implication du Canton est souhaitable et à discuter (secteur stratégique cantonal)

Coûts :

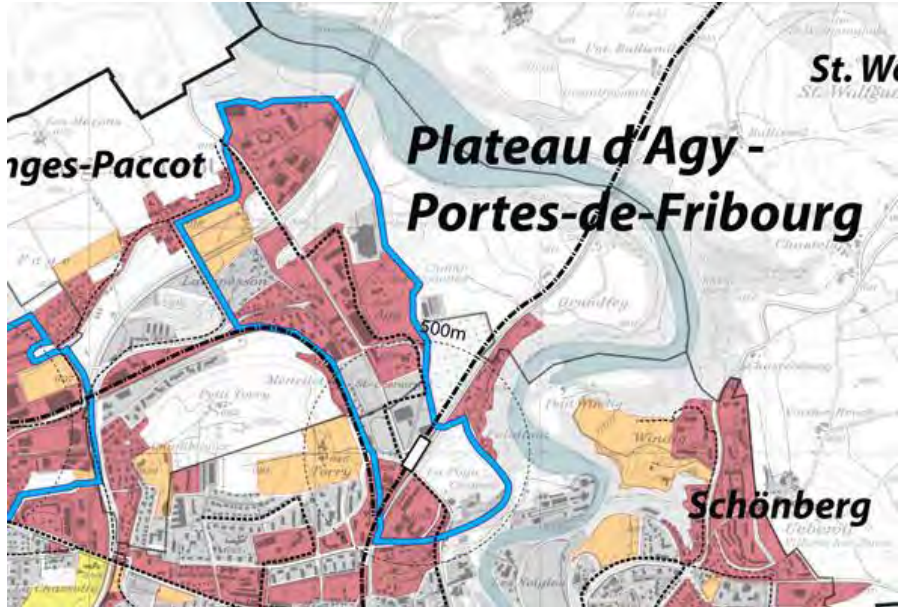
Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure

Mesure U-A05	Site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix
<p>Localisation du site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix</p>	
<p>Situation actuelle :</p>	
<p>La zone d'activités de Moncor a été établie dans les années 70, entre autre comme conséquence de l'ouverture de l'autoroute. Elle se trouve aujourd'hui géographiquement isolée. Elle est notamment coupée du centre-ville par le carrefour de Belle-Croix (double-giratoire), l'accès à l'autoroute et des urbanisations voisines le long de la route de Villars qui sont peu attractives.</p> <p>Pour sortir la zone d'activités de Moncor de cette isolation, le site stratégique d'agglomération de Moncor – Belle-Croix doit comprendre aussi les environs du carrefour de Belle-Croix. Les activités présentes dans le site stratégique sont restées orientées sur l'autoroute et l'accessibilité en TIM, quoique la ligne de bus n° 2, une des lignes structurantes existantes, le dessert. La façade de Cartier dessinée par Jean Nouvel et orientée vers l'autoroute en est une expression manifeste.</p> <p>Le site stratégique d'agglomération comporte aujourd'hui un remarquable potentiel de mutation et de requalification. Il accueille quelques surfaces importantes non-construites (réserves) et vouées à évoluer. L'attractivité du site comme lieu de travail, en matière d'accès immédiat au vert et d'espaces publics attractifs, n'est de loin pas exploitée. Un renforcement de la desserte en matière de TC urbain structurant, et l'amélioration de l'accès à la gare de Fribourg, est une conséquence naturelle de l'évolution du réseau TP structurant dans l'agglomération compacte.</p>	
<p>Enjeux :</p>	
<p>Développer le profil du site prioritairement avec des activités tertiaires, tout en garantissant les activités secondaires actuelles; développer le caractère spatial du site en fonction de ce profil mixte vers un campus d'entreprises</p> <p>Améliorer la desserte TP pour favoriser le report modal et diminuer les places de stationnement dans la zone industrielle, ceci dans le but de créer des surfaces disponibles pour la MD et l'espace public du campus</p> <p>Améliorer les liens depuis Moncor vers Cormanon et le quartier de Villars-Vert à travers le double giratoire de Belle-Croix, à court terme au moyen de petites mesures urgentes pour améliorer les circulations TP et MD (fluidité et sécurité) et à moyen et long terme au moyen d'un projet de requalification et restructuration urbaine autour du double giratoire pour y établir une nouvelle centralité de Villars-sur-Glâne</p> <p>Structurer l'urbanisation et le front bâti le long de la route de Villars en direction du centre de l'agglomération et remplacer les activités orientées vers les TIM (garages, stations-essence) par des programmes participant au renforcement du caractère urbain, et ce, pour évoluer d'une image suburbaine</p>	

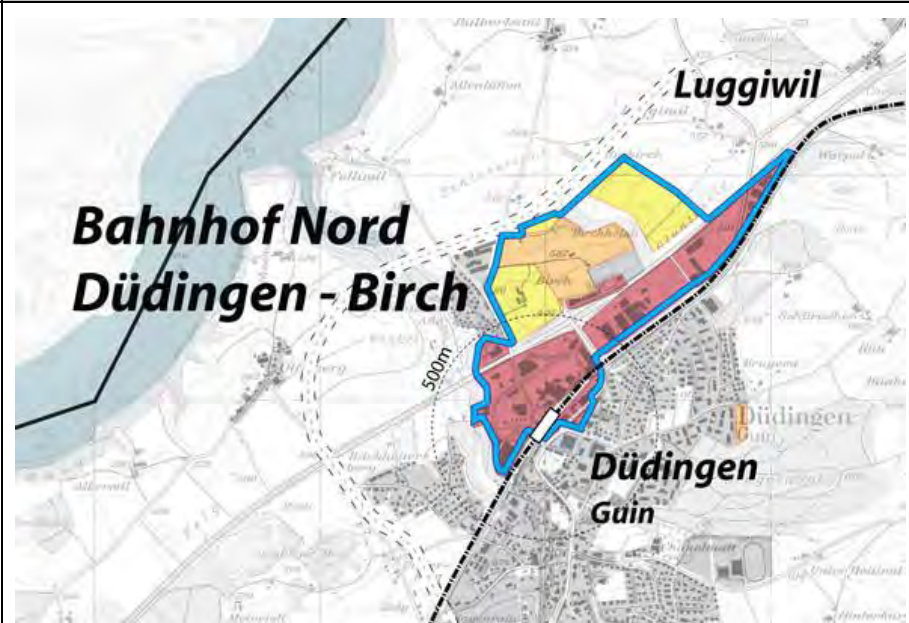
vers celle de l'agglomération compacte				
<p>Description de la mesure :</p> <p>Elaboration d'un plan directeur pour l'ensemble du site stratégique d'agglomération, avec deux orientations stratégiques principales : (1) restructuration de l'accessibilité dans le secteur, et (2) identification des potentiels de transformation et densification du tissu urbain existant</p>				
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Etendre le caractère et la qualité urbaine du centre-ville jusqu'au site stratégique d'agglomération</p> <p>Restructurer l'accessibilité dans le secteur avec une logique urbaine (priorisation des TC et de la MD, aménagement des routes comme rues), et établir une nouvelle centralité de Villars-sur-Glâne autour du carrefour de Belle-Croix</p> <p>Densifier le site de Moncor, et faire évoluer son caractère vers un campus d'entreprises tertiaires dans le vert</p>				
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurales : 30.1 (réaménagement de la jonction de Fribourg-Sud)</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A02 (axe urbain majeur), U-A09 (site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny), U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>				
<p>Instances concernées :</p> <p>Commune de Villars-sur-Glâne ; Ville de Fribourg ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg ; OFROU ; tpf</p>				
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Evaluation environnementale stratégique sur le secteur global de la jonction Fribourg-Sud, 1^{ère} étape 23.02.2010 CSD Ingénieurs SA</p> <p>Etude trafic et transport périmètre Bertigny-Ouest 28.02.2011 version 2 SD Ingénierie</p> <p>Etude Place urbaine et Carrefour Belle-Croix 26.11.2004 mrs</p>				
<p>Programme et délais :</p> <table> <tr> <td>2012</td> <td>Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération Moncor – Belle-Croix</td> </tr> </table>	2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site	2015	Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération Moncor – Belle-Croix
2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site			
2015	Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération Moncor – Belle-Croix			
<p>Priorités :</p> <p>Moyenne</p>				
<p>Financement :</p> <p>Commune de Villars-sur-Glâne, Agglomération de Fribourg</p>				
<p>Coûts :</p> <p>Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure</p>				

Mesure U-A06	Site stratégique d'agglomération de Givisiez
<p>Localisation du site stratégique d'agglomération de Givisiez</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>Le site stratégique d'agglomération de Givisiez est situé à l'une des extrémités de l'axe de la dynamique future. Il comprend des activités industrielles, logistiques et artisanales entre l'autoroute et la commune de Corminboeuf. Dans la partie est, le site est parcouru (et desservi) par la voie ferrée, ainsi que par la route du Jura, qui relie la partie nord-ouest de l'agglomération au centre-ville de Fribourg. Les terrains ont été développés dans les années 70 (partie est) et 80 (partie ouest), et sont actuellement en partie en transformation (alentours nord de la voie ferrée). Les terrains à l'est de la route du Jura et au sud de la voie ferrée sont sous-utilisés.</p> <p>La gare se trouve dans une position périphérique et ressemble plutôt à une halte abandonnée qu'à une gare urbaine. La MD est sous-développée dans le secteur, et l'orientation sur les TIM définit le caractère du site et de ses sous-secteurs.</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>Déplacer la halte ferroviaire vers l'est et régénérer le tissu industriel existant autour de la nouvelle gare de Givisiez en pôle gare : zone mixte pour l'accueil d'activités tertiaires et secondaires (notamment aussi les administrations des entreprises industrielles de la zone industrielle voisine), du logement ainsi que d'activités de centralité d'agglomération</p> <p>Etablir un espace public de centralité autour de la nouvelle gare</p> <p>Densifier la zone industrielle de Givisiez à l'ouest de la route du Jura 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</p> <p>Etablir les liens MD manquant pour mettre en relation le centre historique de Givisiez, la zone industrielle, le pôle gare et les zones mixtes situées au nord de la route du Tir Fédéral et au sud de la route des Taconnets</p> <p>Reconsidérer l'emplacement du dépôt ferroviaire des TPF, pour lequel la nouvelle gare de Givisiez a été proposée. Bien que cet emplacement ne soit pas totalement incompatible avec l'établissement du pôle gare, les effets du dépôt sur les potentiels de développement du site ne seront pas négligeables : occupation de surfaces, nuisances sonores, contraintes par rapport à l'organisation de l'interface TP</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Elaboration d'un nouveau plan directeur / plan guide pour l'ensemble du site, avec deux orientations stratégiques principales : (1) déplacer la gare de Givisiez vers l'est et transformer les alentours de la nouvelle</p>	

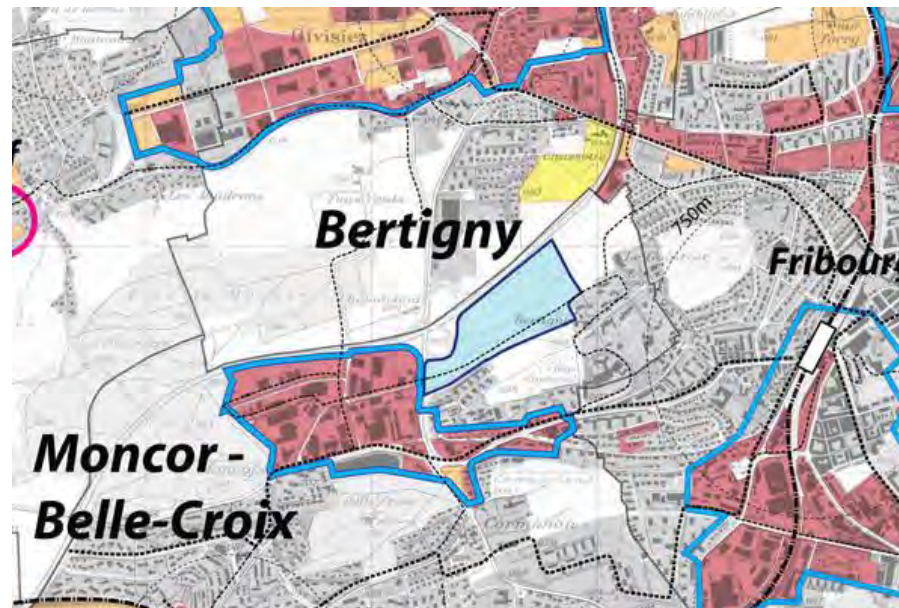
gare en « quartier de gare » mixte formant une nouvelle centralité, et (2) tisser les différents quartiers de Givisiez entre le centre historique, la couverture de l'autoroute et la colline du Petit Torry, et le bois de la Faye, en matière de réseau de la MD et d'espaces publics										
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Justifier le déplacement de la gare de Givisiez au moyen d'une régénération urbaine importante dans ses alentours – exploiter le potentiel du déplacement de la gare de Givisiez pour une transformation et un renouvellement urbains dans ses alentours</p> <p>Redéfinir et différencier le profil économique de la zone industrielle de Givisiez</p> <p>Intégrer l'aménagement de la couverture de l'autoroute dans une vision globale du développement et de la restructuration du site stratégique d'agglomération de Givisiez</p> <p>Mettre en relation le centre historique de Givisiez, la zone industrielle, le pôle gare et les zones mixtes situées au nord de la route du Tir Fédéral et au sud de la route des Taconnets</p>										
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>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)</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A03 (axe de la dynamique future), U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures paysagères : P-2 (Colline du Petit Torry)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>										
<p>Instances concernées :</p> <p>Commune de Givisiez ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg ; CFF ; tpf ; OFROU</p>										
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Rapport halte et dépôt TPF – Rapport explicatif, 15.08.2011, Team +</p>										
<p>Programme et délais :</p> <table> <tr> <td>2012</td> <td>Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site</td> </tr> <tr> <td>2012 / 2013</td> <td>Concrétisation du projet de déplacement de la gare de Givisiez</td> </tr> <tr> <td>2013 / 2014</td> <td>Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération de Givisiez</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>Lancement de la mise en œuvre</td> </tr> <tr> <td>2015 / 2018</td> <td>Déplacement de la gare de Givisiez</td> </tr> </table>	2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site	2012 / 2013	Concrétisation du projet de déplacement de la gare de Givisiez	2013 / 2014	Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération de Givisiez	2014	Lancement de la mise en œuvre	2015 / 2018	Déplacement de la gare de Givisiez
2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site									
2012 / 2013	Concrétisation du projet de déplacement de la gare de Givisiez									
2013 / 2014	Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération de Givisiez									
2014	Lancement de la mise en œuvre									
2015 / 2018	Déplacement de la gare de Givisiez									
<p>Priorités :</p> <p>Urgence (projet ambitieux en matière d'urbanisation et de transports)</p>										
<p>Financement :</p> <p>Commune de Givisiez, Agglomération de Fribourg ; une implication du Canton, des CFF, des tpf et de l'OFROU est souhaitable et à discuter (enjeux en matière d'infrastructures, soutien de la commune de Givisiez)</p>										
<p>Coûts :</p> <p>Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure</p>										

Mesure U-A07	Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg
<p>Localisation du site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy-Portes-de-Fribourg</p>	
<p>Situation actuelle :</p>	
<p>Le site qui comprend le Plateau d'Agy et les Portes-de-Fribourg est aujourd'hui fortement marqué, en termes de caractère urbain, qualité de l'espace public et affectation (type d'entreprises) par la jonction autoroutière Fribourg Nord. Au nord de la gare de St. Léonard, la route de Morat est une pénétrante à caractère « accès à l'autoroute ». Ce caractère a trouvé sa manifestation construite dans la présence d'équipements commerciaux orientés sur la voiture, de stations-essence, de garages, et d'activités logistiques orientées sur la route.</p> <p>En même temps, le site comprend des équipements publics d'envergure tels que Forum Fribourg, la patinoire, le cimetière de la ville de Fribourg et des instituts universitaires. Son emplacement est exceptionnel en ce qu'il est flanqué de deux grands espaces ouverts (colline du petit Torry, Grandfey / Sarine), et par son accessibilité TP de qualité avec la gare RER de St. Léonard et la ligne de bus structurante n° 1.</p> <p>Plusieurs projets de développement sont en cours sur le site (p.ex. Agy est). Des surfaces considérables restent par ailleurs encore à développer, y inclus un grand potentiel de densification (présence de bâtiments à un étage).</p>	
<p>Enjeux :</p>	
<p>Développer le profil économique du site pour passer de l'assemblage fortuit actuel d'activités de basse valeur ajoutée à un profil économique clair, urbain et de valeur ajoutée élevée. La qualification en site stratégique d'agglomération relève du potentiel du site (en termes d'attractivité et d'accessibilité), mais requiert ensuite un effort en termes de profil économique défini afin de mériter la qualification à long terme : les sites stratégiques d'agglomération sont plus ou moins complémentaires entre eux</p> <p>Passer d'une logique de développement orienté sur un axe à caractère routier (route de Morat) à une logique de quartier en maille (espaces publics et liens MD) possédant la valeur emblématique d'entrée nord de Fribourg. Cela signifie repousser les frontières de la "ville" : l'agglomération compacte ne doit pas seulement commencer à St. Léonard, elle doit s'étendre jusqu'aux Portes-de-Fribourg. Il s'agit de développer une urbanisation à fort caractère urbain avec des espaces publics et des réseaux TP et MD attractifs et de qualité ainsi que de porter une attention particulière à l'affectation des terrains voisins à l'axe</p> <p>Considérer la construction de tours dans cette zone</p> <p>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</p> <p>Inclure les espaces verts et publics voisins possédant une valeur forte pour l'agglomération (le parc de la</p>	

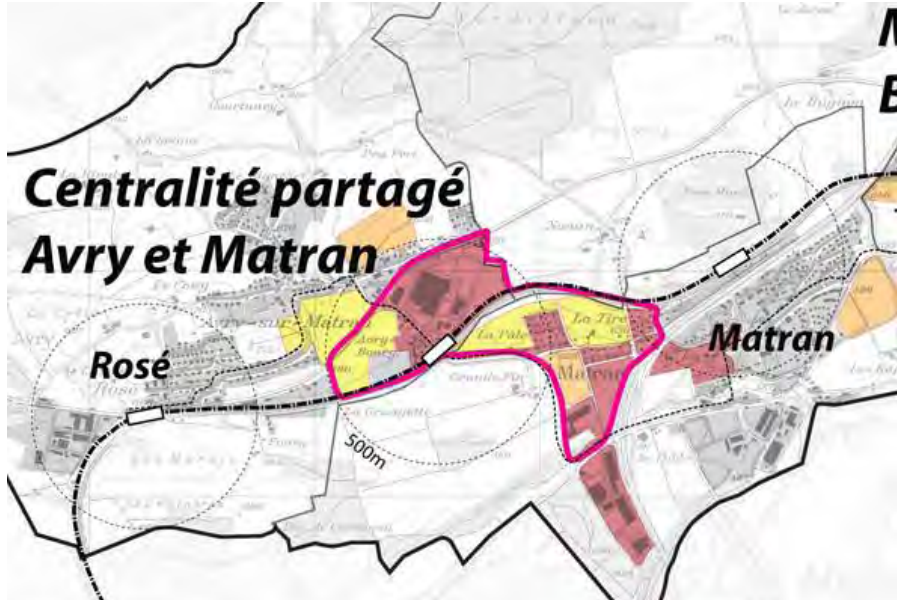
<p>Poya, le cimetière de Saint-Léonard, les champs agricoles de Grandfey et la colline de Torry) et garantir les liens ouverts entre eux</p> <p>Mieux connecter les lieux de manifestations comme Forum Fribourg au TP urbain, par des espaces publics et routes d'accès attractives et larges pour la MD</p>						
<p>Description de la mesure :</p> <p>Elaboration d'un nouveau plan directeur / plan guide pour le site stratégique d'agglomération Portes de Fribourg – Plateau d'Agy, complétant ou remplaçant les documents existants pour des sous-secteurs du site (p.ex. plan guide d'Atelier 5 pour Agy est)</p>						
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Créer un quartier urbain avec urbanisation compacte orienté vers la ville de Fribourg</p> <p>Remplacer au fur et à mesure les activités de basse valeur ajoutée par des activités de caractère urbain et de valeur ajoutée élevée</p> <p>Garantir de la place pour des équipements publics supplémentaires</p> <p>Garantir les connexions latérales aux grands espaces ouverts voisins</p> <p>Changer l'accessibilité des équipements publics : parts modales des TP et de la MD augmentées</p>						
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : 10.1 (halte ferroviaire à Fribourg – St. Léonard), P13 (interfaces TP, mesure 12.2)</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A01 (axe de la vie publique), U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures paysagères : P-1 (Parc d'agglomération de la Sarine), P-2 (Colline du Petit Torry)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>						
<p>Instances concernées :</p> <p>Ville de Fribourg ; commune de Granges-Paccot ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg ; OFROU ; tpf</p>						
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Plan directeur intercommunal du Plateau d'Agy réalisé par Archam et Partenaires SA en 2006 (circulations, stationnements, aménagements publics)</p> <p>Plan guide Atelier 5 de 2004 (étude urbanistique du Plateau d'Agy)</p> <p>Concept de mobilité douce réalisé par le Service de circulation de la ville de Fribourg en 2009</p> <p>Études pour le secteur en lien avec la planification du Pont de la Poya (+ plans d'accompagnement du Projet Poya réalisés par le groupe de travail du SPC en vue de l'intégration urbanistique du Projet Poya)</p> <p>Étude pour un bassin olympique</p> <p>Étude gare St. Léonard / gare en construction</p>						
<p>Programme et délais :</p> <table border="0"> <tr> <td>2012</td> <td>Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site</td> </tr> <tr> <td>2013 / 2014</td> <td>Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>Lancement de la mise en œuvre</td> </tr> </table>	2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site	2013 / 2014	Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg	2015	Lancement de la mise en œuvre
2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site					
2013 / 2014	Elaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg					
2015	Lancement de la mise en œuvre					
<p>Priorités :</p> <p>Urgence (éviter des développements de basse qualité contraignants)</p>						
<p>Financement :</p> <p>Ville de Fribourg, Commune de Granges-Paccot, Agglomération de Fribourg</p>						
<p>Coûts :</p> <p>Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure</p>						

Mesure U-A08	Site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen - Birch
<p>Localisation du site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen - Birch</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>Le site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen – Birch comprend les terrains urbanisés entre la voie ferrée et l'autoroute, les sites de Birch 1 et 2 ainsi que des extensions supplémentaires au nord de l'autoroute. D'importantes surfaces disponibles autour de la gare ont donné la possibilité à Düdingen de lancer il y a quelques années un processus de transformation et de qualification de la zone vers une zone mixte. En même temps, les zones industrielles au sud de l'autoroute ont été pour la plupart, petit à petit, occupées, et l'accueil de nouvelles entreprises continue actuellement au nord de l'autoroute dans la zone de Birch, ce dernier correspondant à l'un des trois secteurs stratégiques cantonaux situés dans l'agglomération, le secteur stratégique cantonal appelé « Birch ».</p> <p>Le site est bien desservi par le rail et la route. Il offre l'ensemble du spectre de terrains pour les activités tertiaires cherchant un emplacement à côté d'une gare régionale, jusqu'aux activités industrielles et logistiques dépendant principalement d'un accès direct à l'autoroute. Il dispose en plus de grandes surfaces permettant l'accueil de grandes entreprises.</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>Assurer pour Düdingen et le site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen– Birch le rôle de centre d'activités de la Singine en profitant également d'une desserte de haute qualité (rail et route)</p> <p>Promouvoir des développements mixtes et des densités élevées dans un rayon de 500m autour de la gare de Düdingen ; garantir l'accès MD à la gare de part et d'autre</p> <p>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.)</p> <p>Eviter une fragmentation des terrains contigus des zones d'activités de Birch 1 et 2 par des opérations qui s'implantent au milieu de ces sites</p> <p>Eviter la thésaurisation de terrains dans le site stratégique d'agglomération qui obligerait à des extensions précoces</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Elaboration d'un plan directeur / plan guide pour l'ensemble du site stratégique d'agglomération, qui réunit les planifications existantes dans une vision d'ensemble, avec deux orientations stratégiques principales : (1) poursuivre la transformation et la densification des terrains voisins à la gare de Düdingen (développements mixtes), et (2) créer les conditions cadre pour exploiter le potentiel combiné d'accessibilité ferroviaire et routière dans l'ensemble du site stratégique d'agglomération</p>	

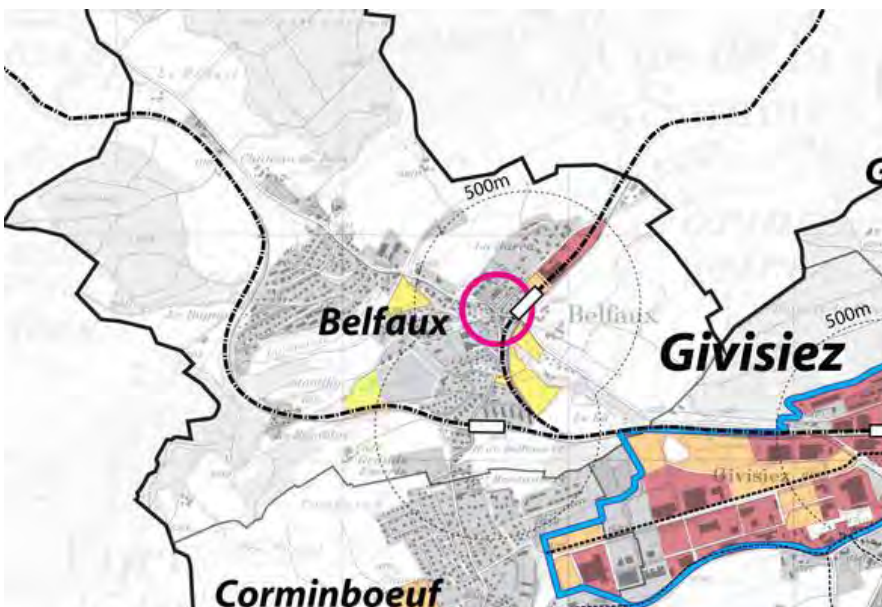
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Créer un quartier mixte dense autour de la gare qui se prolonge de l'église à la gare autour de la Hauptstrasse et qui englobe des espaces publics attractifs</p> <p>Gérer le développement et les implantations d'entreprises dans le site stratégique d'agglomération d'une manière à ne pas gaspiller des terrains (p.ex. en les fragmentant fortement) et à garder un maximum de flexibilité pour accueillir des entreprises avec un grand besoin de terrains contigus avec accessibilité ferroviaire et autoroutière</p> <p>Identifier les potentiels et les limites pour des extensions futures du site stratégique d'agglomération</p>						
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : P18 (requalification de la traversée de localité de Düringen), P28 (aménagement MD d'accès à la halte de Düringen), P30 (Réaménagement jonction de Düringen, réalisation de la liaison Birch-Luggiwil et du contournement de Düringen)</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures paysagères : P-3 (paysage agricole), P-5 (environnement agricole)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>						
<p>Instances concernées :</p> <p>Commune de Guin ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg ; OFROU ; CFF</p>						
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Plans directeurs et dossier de mise en zone de la zone d'activités de Birch</p> <p>Etudes de trafic concernant la desserte de la zone d'activités de Birch et de la zone de planification Bahnhof Nord</p> <p>Concept d'urbanisation et Plan d'aménagement de détail de « düringenPLUS », nouveau quartier d'environ 42'000m² de surface de plancher</p> <p>Prescriptions concernant la zone à bâtir de la zone de développement de Bahnhof Nord</p>						
<p>Programme et délais :</p> <table> <tr> <td>2012</td> <td>Mise en œuvre de la stratégie économique de l'agglomération et élaboration de la stratégie site par site</td> </tr> <tr> <td>2013 / 2014</td> <td>Élaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>Réalisation des premiers projets (düringenPLUS)</td> </tr> </table>	2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'agglomération et élaboration de la stratégie site par site	2013 / 2014	Élaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération	2015	Réalisation des premiers projets (düringenPLUS)
2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'agglomération et élaboration de la stratégie site par site					
2013 / 2014	Élaboration d'un plan directeur pour le site stratégique d'agglomération					
2015	Réalisation des premiers projets (düringenPLUS)					
<p>Priorités :</p> <p>Moyenne</p>						
<p>Financement :</p> <p>Commune de Düringen, Agglomération de Fribourg ; une implication du Canton est souhaitable et à discuter (secteur stratégique cantonal)</p>						
<p>Coûts :</p> <p>Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure</p>						

Mesure U-A09	Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny
<p>Localisation du site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny</p>	
<p>Situation actuelle :</p>	
<p>Le site de Bertigny figure parmi les trois « secteurs stratégiques cantonaux » dans l'agglomération. Il correspond au secteur stratégique cantonal appelé « Environs immédiats de la jonction autoroutière de Fribourg-Sud (Bertigny) ». Il occupe les terrains agricoles du flanc nord de la colline du Guintzet entre l'hôpital cantonal et la jonction de Fribourg Centre/Sud. Ce qui distingue le site de Bertigny est sa taille unique et appartenant à un seul propriétaire : la Bourgeoisie de la Ville de Fribourg.</p> <p>Actuellement, le site ne possède pas de desserte en transports publics (RER ou axe fort TP) et de mobilité douce, condition nécessaire pour être considéré comme un site stratégique d'agglomération. Les planifications existantes envisagent un accès direct à l'autoroute (aménagement de la jonction de Fribourg Centre/Sud) et une desserte en TC au moyen d'un barreau reliant la route du Jura à la semi-autoroute au nord ou au sud de l'A12. Le développement est actuellement dépendant de la réalisation des transformations du système semi-autoroute - jonction Fribourg Centre/Sud (projet OFROU).</p>	
<p>Enjeux :</p>	
<p>Réserver le site pour un développement économique exceptionnel à très haute valeur ajoutée (une implantation unique, ou du moins pour une grande opération cohérente), avec si possible un rayonnement au-delà des frontières cantonales, voire de la Suisse. C'est pour cette raison que ce site est qualifié de "site stratégique d'agglomération d'exception" pour l'agglomération et pour le canton</p> <p>Assurer un développement de qualité et optimiser les investissements en infrastructures de transports</p>	
<p>Description de la mesure :</p>	
<p>Définition d'un mode de gouvernance et de prises de décision strictes concernant la mise à disposition et le développement du site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny. Ceci comprend :</p> <p>(1) Définition d'exigences concernant le caractère des entreprises admissibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taille : le site doit être exclusivement réservé pour une implantation exceptionnelle (grande opération) nécessitant un terrain de minimum 5 ha - L'implantation doit apporter une très haute valeur ajoutée et son développement doit correspondre aux principes de qualité exigés par le projet d'agglomération - Cette implantation doit être réglementée par une « boîte à outils » permettant une réalisation cohé- 	

<p>rente du site selon des exigences strictes en termes d'accessibilité, de paysage et d'urbanisation</p> <p>(2) Identification des exigences de la boîte à outils (indications préliminaires peuvent être approfondies dans le cadre d'un groupe de travail) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exigences en matière d'accessibilité : limitation forte du nombre de places de stationnement, connexions MD vers les quartiers voisins et la gare de Fribourg, qualité de la desserte TP, financement du TP et des infrastructures TIM, plan de mobilité d'entreprise - Exigences en matière d'urbanisation : type d'activités, morphologie urbaine, impact structurant et catalyseur sur les urbanisations voisines - Exigences en matière de paysage : perméabilité verte entre l'espace ouvert agricole à l'ouest de l'autoroute et le Guintzet, maintien des cônes de vues, non-fermeture du site par des clôtures <p>Ces exigences seront analysées dans le cadre d'un groupe de travail et des restrictions en termes de développement de la zone seront introduites dans la boîte à outils en fonction des résultats de ces analyses</p>				
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Fixer les conditions cadre pour un développement cohérent du site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny et garantir leur application conséquente</p>				
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : 45.1 (réalisation d'un axe de desserte de Bertigny)</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A02 (axe urbain majeur), U-A05 (site stratégique d'agglomération de Moncor – Belle-Croix), U-B01 (intensifier le renouvellement urbain et la densification)</p> <p>Mesures paysagères : P-1 (Parc d'agglomération de la Sarine)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>				
<p>Instances concernées :</p> <p>Commune de Villars-sur-Glâne ; Ville de Fribourg ; Bourgeoisie de la Ville de Fribourg ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg ; OFROU ; tpf</p>				
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Evaluation environnementale stratégique sur le secteur global de la jonction Fribourg-Sud, 1^{ère} étape 23.02.2010 CSD Ingénieurs SA</p> <p>Etude trafic et transport périmètre Bertigny-Ouest 28.02.2011 version 2 SD Ingénierie</p> <p>Etude Place urbaine et Carrefour Belle-Croix 26.11.2004 mrs</p>				
<p>Programme et délais :</p> <table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">2012</td> <td>Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>Mise en place d'un groupe de travail pour approfondir les exigences de la boîte à outils</td> </tr> </table>	2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site	2013	Mise en place d'un groupe de travail pour approfondir les exigences de la boîte à outils
2012	Mise en œuvre de la stratégie économique de l'Agglomération et élaboration de la stratégie site par site			
2013	Mise en place d'un groupe de travail pour approfondir les exigences de la boîte à outils			
<p>Priorités :</p> <p>Moyenne</p>				
<p>Financement :</p> <p>Commune de Villars-sur-Glâne, Ville de Fribourg, Bourgeoisie de la Ville de Fribourg, Agglomération de Fribourg ; une implication du Canton est souhaitable et à discuter (secteur stratégique cantonal)</p>				
<p>Coûts :</p> <p>Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure</p>				

Mesure U-A10	Centralité partagée Avry et Matran
<p>Localisation de la centralité partagée d'Avry et Matran</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>Les communes d'Avry et de Matran sont marquées par une forte croissance et l'influence de l'autoroute. A cause de la thésaurisation de grands terrains agricoles dans la zone d'intérêt stratégique entre les centres des deux bourgs, cette croissance se manifeste aujourd'hui par une urbanisation fragmentée et dispersée. En conséquence, les TC et la MD jouent un rôle mineur dans la mobilité dans le secteur.</p> <p>Parallèlement, la proximité à l'autoroute a provoqué la réalisation de grandes installations commerciales comme Avry-centre et la zone commerciale de la Route du Bois à Matran. Les deux gares existantes de Matran et de Rosé sont périphériques par rapport aux urbanisations et ne contribuent pas en particulier à l'accessibilité des installations commerciales. La gare de Rosé joue le rôle d'un relais pour les bus régionaux.</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>Créer une nouvelle gare plus centrale (emplacement idéal : sous Avry-centre) et l'accompagner d'un développement urbain concentré qui mettent en cohérence les urbanisations fragmentées existantes</p> <p>Créer une nouvelle centralité de village partagée pour Avry et Matran, à proximité de la nouvelle gare</p> <p>Surmonter les tendances de thésaurisation de grands terrains agricoles entre les urbanisations fragmentées</p> <p>Renforcer les réseaux TC et MD dans l'urbanisation mise en cohérence et intégrer les grandes installations commerciales dans ces réseaux, ceci pour changer la logique en matière de leur accessibilité</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Elaboration de propositions d'urbanisation en parallèle à l'étude de faisabilité d'une nouvelle gare dans le secteur, pour vérifier le potentiel de développement et identifier des structures de l'urbanisation souhaitables. Sur la base de propositions concrètes, approcher les propriétaires des terrains agricoles thésaurisés contribuant à la fragmentation des urbanisations existantes</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Débloquer des terrains thésaurisés autour de la nouvelle gare RER et / ou contribuant à la fragmentation des urbanisations existantes</p> <p>Préparation du terrain pour structurer et mettre en cohérence les urbanisations des deux communes en lien avec la nouvelle gare, et pour exploiter le potentiel de la gare pour créer une nouvelle centralité partagée</p>	

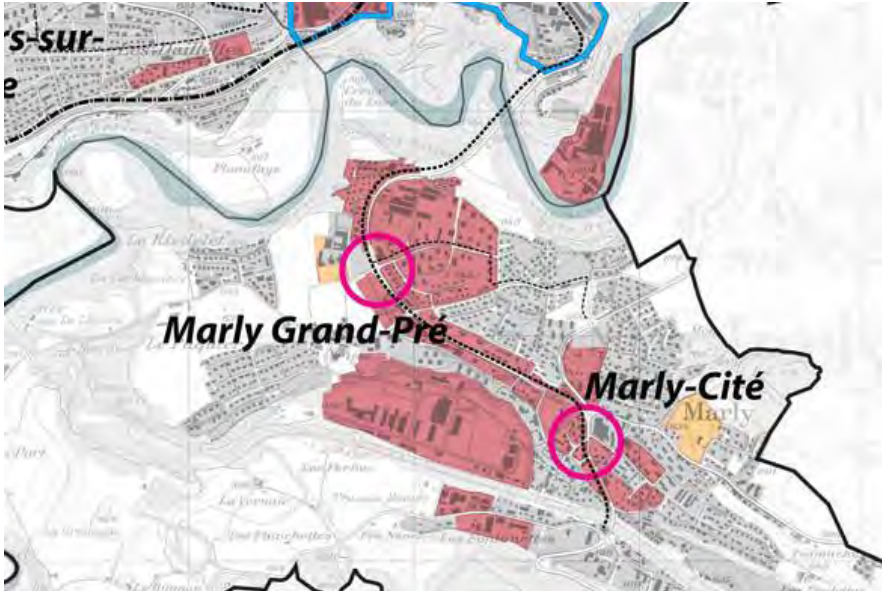
Mesures corrélées et liens à la conception : Mesures infrastructurelles : 10.03 (Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry) Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)
Instances concernées : Commune d'Avry ; Commune de Matran ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg ; CFF
Données de base, études réalisées : Etude du STE pour le positionnement de la halte ferroviaire d'Avry : Rapport Final v1.3 du 8 avril 2011
Programme et délais : 2015 Réalisation des études en matière d'urbanisation en parallèle aux études de faisabilité d'une nouvelle gare RER
Priorités : Urgence (agir contre la thésaurisation)
Financement : Communes d'Avry et de Matran, Agglomération de Fribourg ; une implication du Canton et des CFF est souhaitable et à discuter (réalisation de la halte RER)
Coûts : Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure

Mesure U-A11	Centralité de Belfaux
<p>Localisation de la centralité de Belfaux</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>La centralité de Belfaux réunit dans un périmètre compact la gare, l'église, l'administration, l'école et les offres commerciales et gastronomiques de la commune. Elle est traversée par l'axe principal routier, Grolley - Givisiez. Cet axe n'a pour l'instant pas été requalifié. La liaison MD est également interrompue au centre de la commune.</p> <p>La commune a préservé son caractère rural et villageois malgré sa croissance importante depuis les années septante.</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>Garantir et renforcer la vitalité et le fonctionnement de la centralité de Belfaux comme centralité d'agglomération et comme lieu identitaire de sa commune</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Approche partagée « valorisation de la centralité de Belfaux » avec « valorisation de la traversée de localité de Belfaux »</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Garantir et compléter l'offre publique dans la centralité</p> <p>Requalifier l'espace public dans la centralité et le long de la traversée de localité</p> <p>Exploiter les potentiels de densification dans et autour de la centralité</p>	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : P17 (requalification de traversées de localités et de rues principales suburbaines, mesures 43.9 et 43.10)</p> <p>Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>	
<p>Instances concernées :</p> <p>Commune de Belfaux ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg</p>	
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Concept Valtraloc général de Team+</p>	
<p>Programme et délais :</p> <p>2012- Réaménagement de la traversée de localité et des espaces publics de la centralité</p>	

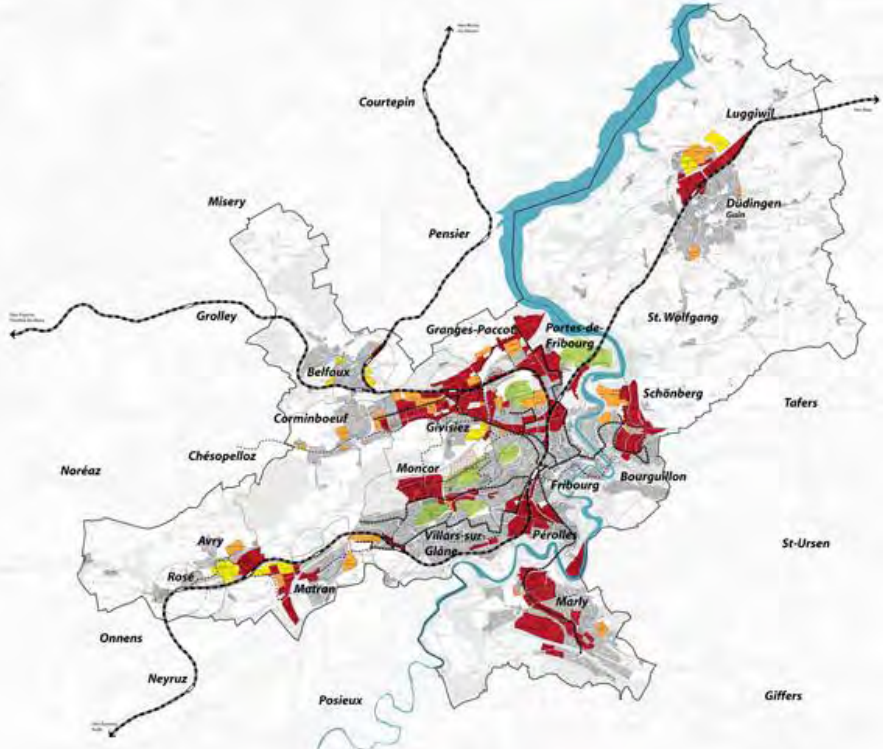
d'agglomération par étapes
Priorités : moyenne
Financement : Commune de Belfaux, Agglomération de Fribourg ; une implication du Canton est souhaitable et à discuter (VALTRALOC)
Coûts : Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure

Mesure U-A12	Centralité de Corminboeuf
<p>Localisation de la centralité de Corminboeuf</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>La centralité de Corminboeuf a fait l'objet, ces dernières années, d'une requalification importante de l'axe Route du Centre – Route de Belfaux. En conséquence, la commune veut aujourd'hui concentrer son développement principalement dans les dents creuses et sur des extensions mineures autour de cette centralité. La centralité reste cependant périphérique par rapport aux urbanisations autour de la gare CFF de Belfaux.</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>Garantir et renforcer la vitalité et le fonctionnement de la centralité de Corminboeuf comme centralité d'agglomération et comme lieu identitaire de sa commune</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Poursuite de l'approche de valorisation de la centralité et d'un développement urbain rapproché à cette centralité</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Garantir et compléter l'offre publique dans la centralité Requalifier l'espace public dans la centralité et le long de la traversée de localité Exploiter les potentiels de densification dans et autour de la centralité</p>	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : P17 (requalification de traversées de localités et de rues principales suburbaines, mesure 43.11) Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)</p>	
<p>Instances concernées :</p> <p>Commune de Corminboeuf ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg</p>	
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Valtraloc pour la centralité de Corminboeuf réalisé Une étude de front de rue sera réalisée durant l'année 2012 conformément à la réglementation communale</p>	
<p>Programme et délais :</p>	

2012
Priorités : Moyenne
Financement : Commune de Corminboeuf, Agglomération de Fribourg
Coûts : Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure

Mesure U-A13	Centralités de Marly
<p>Localisation des centralités de Marly</p>	
<p>Situation actuelle :</p>	
<p>La commune de Marly a deux centralités. L'une, Marly-Cité, est l'ancien noyau de la commune de Marly-le-Grand qui comprend l'administration communale, une école primaire, une église et des équipements commerciaux. L'autre, nouvelle, Marly Grand-Pré, se trouve plutôt à l'extrémité nord-ouest de la commune (anciennement Marly-le-Petit), sur la route de Fribourg entre les ronds-points de la Jonction et de Grand-Pré, et constitue le point focal d'une série d'équipements publics un peu plus dispersés (église, école, CO, équipements commerciaux). Elle tend à devenir une centralité forte avec le développement urbain de la zone voisine de Grand-Pré.</p> <p>Ces deux centralités, ainsi que l'ensemble de la route de Fribourg, sont aujourd'hui marquées par un manque de qualité de séjour et une dominance de la voiture et d'équipements relatifs (garages, stations-essences), ainsi qu'une urbanisation non compacte.</p>	
<p>Enjeux :</p>	
<p>Garantir et renforcer la vitalité et le fonctionnement des centralités de Marly comme centralités d'agglomération et comme lieux identitaires de la commune</p> <p>Améliorer la qualité de séjour et l'image de la Commune, entrée de l'Agglomération, dans les centralités, en valorisant l'espace public</p>	
<p>Description de la mesure :</p>	
<p>Pour chaque centralité, lancer une approche partagée « valorisation de la centralité et requalification de la route de Fribourg » en fonction des démarches concernant la requalification de l'axe de la route de Fribourg</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p>	
<p>Requalifier l'espace public et améliorer la qualité de séjour dans les centralités et le long de la route de Fribourg</p> <p>Garantir et compléter l'offre publique dans les centralités ; concentrer des équipements publics communaux supplémentaires dans les centralités</p> <p>Exploiter les potentiels de densification dans et autour des centralités</p> <p>Donner une impulsion au renouvellement et à la densification de l'urbanisation directement connectée à la route de Fribourg</p>	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p>	

Mesures infrastructurelles : P4 (aménagement de l'axe structurant TP, secteur gare – Marly) Mesures environnement : E-1 (Milieux naturels), E-4 (Protection des eaux souterraines)
Instances concernées : Commune de Marly ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg
Données de base, études réalisées : voir descriptif des mesures infrastructurelles intégrées 41.22 / 23 / 24
Programme et délais : 2013 Elaboration d'un projet de valorisation des centralités de Marly en fonction de la démarche portant sur la requalification de la route de Fribourg
Priorités : Haute (saisir les opportunités offertes par la requalification de la route de Fribourg et le renforcement de l'axe structurant TC sur cette route)
Financement : Commune de Marly, Agglomération de Fribourg ; une implication du Canton est souhaitable et à discuter (VALTRALOC)
Coûts : Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure


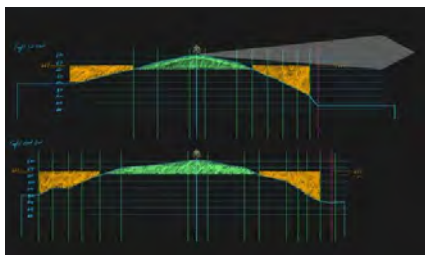
Mesure U-B01	Intensifier le renouvellement urbain et la densification
<p>Plan des surfaces en densification (rouge) et extension (orange / jaune) de l'agglomération</p>	
<p>Situation actuelle :</p> <p>La Ville de Fribourg et la commune de Villars-sur-Glâne en 1^{er} lieu, ainsi qu'en second lieu les autres communes périphériques de l'agglomération compacte, se voient confrontées à une pénurie de terrains constructibles (surfaces d'extension légalisées ou nouvelles) qui les amènent à passer au renouvellement urbain, à la transformation, et à la densification pour pouvoir continuer à croître.</p> <p>En même temps, les densités du tissu urbain bâti ne correspondent souvent pas à la qualité de desserte en TP escomptée dans le sens que (1) les terrains et (2) les TP de qualité sont souvent sous-exploités, vu que leur bassin versant n'est pas densément peuplé.</p>	
<p>Enjeux :</p> <p>Assurer que la majorité des m2 de surfaces brutes de plancher créés soient voués à la densification</p> <p>Assurer que le renouvellement urgent du tissu bâti soit accompagné d'une densification en parallèle</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Affiner ou créer les outils à tous les niveaux administratifs (ville, Agglomération, canton, Confédération) pour promouvoir la densification</p> <p>Identifier les secteurs de densification les plus stratégiques et lancer le processus de densification avec des projets exemplaires et fédérateurs</p> <p>Intégrer les mesures de densification dans les PAL des communes qui composent l'agglomération</p>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Mettre à disposition des communes les outils et / ou le soutien pour promouvoir la transformation et la densification du tissu urbain existant</p> <p>Lancer des projets exemplaires de densification pour établir un « savoir-faire » de la densification dans l'agglomération (Ville de Fribourg, Commune de Villars-sur-Glâne)</p>	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p>	

<p>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-A13 (centralités de Marly)</p>	
<p>Instances concernées : Ville de Fribourg ; Communes de Villars-sur-Glâne, Givisiez, Granges-Paccot, Marly (et autres) ; Agglomération de Fribourg ; Canton de Fribourg, SeCA ; Confédération (ARE)</p>	
<p>Données de base, études réalisées : Néant</p>	
<p>Programme et délais : 2012 Coordination entre le SeCA et l'Agglomération pour concrétiser la démarche nécessaire pour lancer et réaliser la densification</p>	
<p>Priorités : Urgence (lancer le processus de densification afin d'acquérir de l'expérience et du savoir-faire et de produire des bons exemples / meilleures pratiques)</p>	
<p>Financement : Agglomération de Fribourg, Communes concernées ; une implication du Canton et de la Confédération (p.ex. lancement d'un programme pour promouvoir projets pilotes de la densification urbaine) est souhaitable et à discuter</p>	
<p>Coût : Aucun chiffre disponible à ce jour pour l'ensemble de la mesure</p>	


Fiches de mesures paysagères

Mesure P-1	Parc naturel périurbain fluvial de la Sarine et de ses affluents, nouveau parc d'agglomération
<p>Situation actuelle :</p> <p>La vallée de la Sarine et ses affluents (paysage fluvial exceptionnel) sont considérés comme une entité paysagère "de fait" et non appréciées à sa juste valeur. La Sarine et ses affluents ne sont en effet pas perçus comme une entité paysagère majeure, avec des qualités exceptionnelles et continues, sur toute sa longueur. Elle n'est pas non plus reconnue au sens de la loi, notamment par l'OParcs, comme un parc naturel périurbain. Cette belle vallée est intimement et surtout historiquement connectée à la Ville de Fribourg (co-teaux, terrasses, anciens ruisseaux, la Basse-Ville et ses ponts, ravines, méandres, etc). Elle en subit à ce titre les pressions d'urbanisation qui méritent d'être soigneusement canalisées (espaces de la pisciculture, des Neigles, de la STEP, du barrage de la Maigrauge, etc.).</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Demande d'octroi du label "parc naturel périurbain" fluvial de la Sarine et de ses affluents au sens de l'OParcs et sa mise en œuvre (organe de gestion, charte, financement, etc.).</p> <p>Mettre en relation le parc naturel périurbain de la Sarine avec les autres entités paysagères de l'agglomération (campagne, parcs urbains et culturels), au moyen de continuités paysagères et piétonnières</p> <p>Améliorer l'accessibilité du parc d'agglomération aux transports publics</p> <div data-bbox="292 869 1444 1160"> </div>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Ce label permettrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'offrir, à l'échelle de l'agglomération, un parc aux valeurs paysagères et patrimoniales exceptionnelles reconnues comme telles - d'asseoir un continuum naturel en relation avec le réseau écologique national - de définir les limites physiques, paysagères et naturelles du parc (par exemple pour la Sarine, de l'Abbaye de Hauterive au lac de Schiffenen) avec une "zone centrale", lieu de protection et d'observation des richesses naturelles et une "zone de transition" où les activités durables sont autorisées - d'asseoir une charpente paysagère comme support de la mobilité douce avec de nouveaux aménagements, sentiers, franchissements de rivière, chemins de promenade (poursuite des itinéraires des trois rivières par exemple) dans la "zone de transition" du parc et la mise en valeur des coulées vertes urbaines - de répondre à l'objectif "en dix minutes dans le vert" - d'offrir un espace ouvert, qui améliore la qualité de vie d'une ville compacte - de structurer le centre ville et les axes urbains en s'appuyant sur ce parc <p>Les objectifs stratégiques (OS) à atteindre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1) - développer les axes urbains structurants (OS2) - développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3) - Valoriser le paysage (OS4) 	



<p>En termes d'effets, le projet de création du "parc naturel périurbain de la Sarine et de ses affluents" :</p> <ul style="list-style-type: none"> - valorise le réseau de chemins piétons transversaux (CE1- amélioration de la qualité du système de transports), en s'appuyant sur les affluents et ruisseaux - améliore la qualité des quartiers adjacents (CE2-développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) - favorise la préservation d'un espace naturel au sein de la ville (CE4-réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources)
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : 21.4 "Réalisation d'une liaison piétons entre le boulevard Pérolles et la Sarine"</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A01 "Axe de la vie publique" ; U-A04 "site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg – Plateau de Pérolles – Cardinal", U-A07 "site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg"</p> <p>Mesures environnement : E-1 "Milieux naturels", E-4 "Protection des eaux souterraines"</p>
<p>Données de base, études réalisées : plan de gestion du lac de Pérolles et de ses abords (qui inclue la réserve du lac de Pérolles), plan de gestion de la Petite Sarine (le long de la Sarine du barrage de Rossens à l'embouchure du lac de Pérolles)</p>
<p>Instances concernées :</p> <p>OFEV ; Canton ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Communes de l'Agglomération</p>
<p>Programme et délais :</p> <p>Lancement de l'étude paysage et nature en vue de l'octroi du label "parc naturel périurbain" et de sa mise en place</p>
<p>Priorité : Haute</p>
<p>Financement : Mixte</p>
<p>Coût : CHF 1'000'000 pour les études, CHF 10'000'000 pour amorcer la mise en œuvre de la mobilité douce à l'intérieur du parc et des espaces publics sur l'ensemble du parc</p>

Mesure P-2	Parc urbain du Torry
<p>Situation actuelle :</p> <p>La colline glaciaire du Torry est située entre l'axe de la vie publique et l'axe de la dynamique future, à la limite entre les communes de Fribourg et de Granges-Paccot. Cette colline agricole, héritage des paysages glaciaires fribourgeois, et particulièrement sa calotte, jouent le rôle d'un belvédère urbain offrant une vue imprenable sur la ville, la campagne et les reliefs lointains, Alpes et Jura.</p> <p>Une partie de la surface libre sur la commune de Fribourg est actuellement affectée à de la zone à bâtir, jusqu'au sommet de la colline, ce qui met en péril la vocation de belvédère du Torry. Les autres surfaces, notamment sur la commune de Granges-Paccot sont inscrites en zone agricole.</p>	
<p>Description de la mesure :</p> <p>Créer le parc urbain du Torry (calotte de la colline) dont l'altitude maximale des constructions implantées sur les flancs de la colline sera fixée selon la courbe de niveau des 620 mètres. Ce parc devra être coordonné aux éventuelles urbanisations qui pourraient s'installer sur les flancs de la colline</p> <p>Mettre en relation le parc urbain du Torry avec les autres entités paysagères de l'agglomération (campagne, parcs urbains et culturels) au moyen d'une amélioration du réseau piétonnier</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Pérenniser l'ouverture panoramique du haut du Torry. Cette colline glaciaire urbaine, remarquable belvédère, encore agricole, sur l'agglomération, le canton et le pays, devrait rester inconstructible sur l'ensemble de sa calotte, au dessus d'une altitude d'environ 620 m</p> <p>Les objectifs stratégiques (OS) à atteindre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3) - Valoriser le grand paysage (OS4) <p>En termes d'effets, le projet d'aménagement du parc urbain du Torry :</p> <ul style="list-style-type: none"> - valorise le réseau de chemins piétons transversaux entre Granges-Paccot, Agy et Fribourg (CE1- amélioration de la qualité du système de transports) - améliore la qualité du parc et les quartiers adjacents (CE2-développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) - favorise la préservation d'un espace agricole et naturel au sein de la ville (projet d'agriculture de proximité à court terme) (CE4-réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) 	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception :</p> <p>Mesures infrastructurelles : 30.06 "Couverture de l'autoroute A12", mesures de mobilité douce n°2x</p> <p>Mesures d'urbanisation : U-A01 "axe de la vie publique" ; U-A03 "axe de la dynamique future" ; U-A07 "site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg"</p> <p>Mesures environnement : E-1 "Milieux naturels"</p> <p>Autre mesure : Mesure de maîtrise foncière publique</p>	
<p>Données de base, études réalisées : LPN, inventaire des éléments naturels et des sites</p>	

Instances concernées : Canton de Fribourg ; Agglomération ; Ville de Fribourg ; Commune de Granges-Paccot
Programme et délais : Lancement d'un Plan directeur intercommunal sur tout le secteur de la colline glaciaire du Torry nécessitant un volet paysager approfondi Déclassement urgent des zones affectées en zone à bâtir (stopper la construction de la calotte immédiatement)
Priorité : Urgence
Financement : Mixte
Coût : CHF 1'000'000 pour les études, CHF 10'000'000 pour amorcer la mise en œuvre des espaces publics sur l'ensemble de la colline, notamment dans les futurs quartiers et maîtrise foncière

Mesure P-3	Environnement agricole – agriculture urbaine
<p>Situation actuelle : Autour de l'agglomération actuelle, le grand espace agricole (et sylvicole) est proche et encore facilement accessible depuis les centralités. Cette proximité et cette accessibilité aux paysages agricoles ouverts et aux forêts offrent une grande qualité de vie à la population. Notons que l'espace agricole est très exposé, par son ouverture même, aux effets du mitage.</p>	
<p>Description de la mesure : Valorisation et soutien de l'agriculture urbaine pour trouver des synergies entre le monde agricole (exploitation de la terre) et le monde urbain (jouissance de la terre) – vers une agriculture multifonctionnelle. Ainsi, cette agriculture "durable" et de proximité (filères courtes) permet de continuer l'exploitation de la terre et, donc, de jouer un rôle majeur pour la qualité du cadre de vie urbain mais aussi pour l'autosuffisance alimentaire. Par exemple, une contribution issue des transactions immobilières au sein de l'agglomération pourrait être allouée au maintien de l'agriculture proche Accéder à la campagne avoisinante et la mettre en relation avec les autres parcs de l'agglomération au moyen d'une amélioration du réseau piétonnier Soutenir le développement des exploitations agricoles</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés : Maintenir et promouvoir l'activité agricole autour de l'agglomération, voire dedans, malgré certaines contraintes liées à la proximité de la ville (productivité, nuisances des activités de loisirs), dans le but de garantir un paysage ouvert accessible aux citoyens. Ainsi, la colline Guintzet – Bertigny devrait, malgré l'autoroute, rester connectée à la campagne en direction de Corminbœuf. Le maintien d'un paysage agricole en pleine ville reste possible à court terme sur le parc urbain de Torry.</p> <p>Les objectifs stratégiques (OS) à atteindre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le centre-ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1) - Développer des grands projets urbanisation - transport - paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3) - Valoriser le grand paysage (OS4) <p>En termes d'effets, la mesure répond aux critères d'efficacité suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réseau de chemins piétons se poursuit à travers la campagne (CE1- amélioration de la qualité du système de transports) - la confirmation de la production agricole à proximité de l'agglomération améliore le soutien à l'agriculture urbaine et favorise la préservation d'un espace agricole et naturel à proximité de la ville (CE4-réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) 	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception : Mesures infrastructurelles : En particulier mesures n°2x Mesures d'urbanisation : U-A07 "Site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg" ; U-</p>	

A08 "site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen – Birch" ; U-A09 "Site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny" Mesures environnement : E-1 "Milieux naturels"
Données de base, études réalisées : Réseaux OQE (Ordonnance sur la qualité biologique) à Ilford, Marly Düdingen et éventuellement prochainement à Bas-Gibloux
Instances concernées : Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération
Programme et délais : Lancement d'une étude paysage-nature-économie pour le développement de l'agriculture urbaine de l'agglomération, particulièrement pour l'espace agricole de Bertigny. Maintien urgent en zone agricole de l'espace proche de l'agglomération, voire déclassement
Priorités : Urgence sur Guintzet-Bertigny et Torry
Financement : Mixte
Coût : CHF 1'000'000 pour études, CHF 10'000'000 pour la mise en œuvre et le soutien à l'agriculture urbaine

Mesure P-4	Développement durable des hameaux
<p>Situation actuelle : Autour de certaines fermes du côté de Düdingen, des colonisations peu compatibles avec le caractère de l'aire rurale se sont implantées. De nombreux hameaux autour de ces fermes dispersées empiètent sur la grande entité agricole.</p>	
<p>Description de la mesure : Densifier les hameaux avec soin et favoriser les exploitations agricoles</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés : Introduire une réflexion sur les hameaux dans le PAL de la commune dans le but de contenir la colonisation de la campagne</p> <p>Les objectifs stratégiques (OS) à atteindre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1) - Valoriser le grand paysage (OS4) <p>En termes d'effets, la mesure est efficace car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réseau de chemins piétons se poursuit à travers les hameaux (CE1- amélioration de la qualité du système de transports) - la densification des hameaux évite le mitage (CE2-développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) - le soutien à l'exploitation des fermes favorise la préservation d'un espace agricole et naturel à proximité de la ville (CE4-réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) 	
<p>Mesures corrélées et liens à la conception : Mesures infrastructurelles : Mesures n°1x, n°2x Mesure d'urbanisation : U-A08 "site stratégique d'agglomération Bahnhof Nord Düdingen – Birch", Mesures environnement : E1 "Milieux naturels" Autres mesures : Soutenir le développement des exploitations agricoles</p>	
<p>Données de base, études réalisées : /</p>	
<p>Instances concernées : Agglomération ; Commune de Düdingen</p>	
<p>Programme et délais : Maintien de la zone agricole. Déclassement urgent des zones à bâtir Lancement d'une étude urbanisation-paysage-mobilité pour le développement des hameaux</p>	
<p>Priorité : Haute</p>	

Financement : Mixte

Coût : CHF 1'000'000 pour les études, CHF 10'000'000 pour la mise en œuvre

Fiches de mesures environnementales

Mesure E-1	Milieux naturels
Situation actuelle :	
<p>Le concept nature, décrit dans le chapitre 4.3 conjointement avec le paysage, met en lumière ce qui est désiré à une échelle globale par les acteurs de l'agglomération en termes de protection et de développement des milieux naturels sur son territoire et dans son tissu bâti.</p>	
<p>La carte du concept représente une base que les acteurs de l'agglomération doivent initialement consulter lorsqu'ils souhaitent développer des projets d'urbanisation. Elle prévoit une stricte protection de tous les secteurs déjà protégés ou figurant dans un inventaire au niveau national, cantonal et régional : en particulier les couloirs biologiques, les vallées fluviales (sauf cas particulier par ex. STEP) et le tracé des cours d'eau à remettre à ciel ouvert.</p>	
<p>Pour l'heure, plusieurs données de base sont disponibles auprès de différents services cantonaux mais des mesures coordonnées entre partenaires sont à améliorer ainsi qu'une information systématique à tous les échelons.</p>	
Objectifs à atteindre et effets escomptés :	
<ul style="list-style-type: none"> - Préserver les intérêts de protection de la nature et du paysage dans les processus de planification de l'agglomération, notamment en améliorant l'information et la coordination dans cette thématique - Favoriser la mise en valeur de ces richesses naturelles à l'intérieur du tissu bâti - Entretenir les espaces existants et futurs adaptés aux objectifs de préservation de la nature - Intégrer dans les projets de développement la remise à ciel ouvert des ruisseaux 	
Objectifs stratégiques :	
<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le centre ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1) - Développer des grands projets urbanisation – transport- paysage pour les sites stratégiques d'agglomération (OS3) - Valoriser le grand paysage (OS4) 	
Description de la mesure :	
<ul style="list-style-type: none"> - Lancer une étude stratégique dans le domaine de la nature sur le territoire de l'agglomération qui serait à même de documenter à toutes les échelles mais surtout à l'échelle des sites stratégiques le potentiel naturel afin de le promouvoir dans les projets d'urbanisation 	
<ul style="list-style-type: none"> - Créer une plateforme de coordination entre les différents services en charge de la nature, les projets forestiers et les plans de gestion, l'agglomération, les communes et les responsables des projets d'urbanisation (canton, communes, architectes) 	
<ul style="list-style-type: none"> - Définir une liste de vérification (check-list) utile à tous les partenaires de l'agglomération pour le thème des milieux naturels 	
<ul style="list-style-type: none"> - Créer des outils d'information de l'échelle régionale au parcellaire sur les problèmes rencontrés par la faune et la flore ainsi que les aménagements, mesures d'entretien ou autre à entreprendre à chaque échelle 	
Mesures corrélées :	
D'une manière générale toutes les mesures infrastructurelles, urbanisation et paysage	
Données de base, études réalisées :	
Bertigny-ouest : Evaluation Environnementale Stratégique - Première étape (CSD Fribourg, février 2010)	
Instances concernées: Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes	
Programme et délais : Lancer dans les plus brefs délais l'étude stratégique proposée et définir une plateforme de coordination. Dans un second temps, créer et mettre en place des outils de communication et cette liste de vérification.	
Priorité: Haute	
Financement: Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes; Mixte	

Mesure E-2	Nuisances sonores
<p>Situation actuelle :</p> <p>A l'heure actuelle, une partie de la population de l'agglomération subit des immissions sonores supérieures aux valeurs limites d'exposition fixées par l'Ordonnance sur la Protection contre le Bruit (OPB): Les bâtiments concernés se situent à proximité des axes routiers à forte charge de trafic. L'assainissement des routes cantonales est en cours, mais une coordination fait actuellement défaut en ce qui concerne les routes communales. Si la plupart des communes possèdent déjà un cadastre de bruit, d'autres ne l'ont pas encore. L'importante tâche que constituent les assainissements n'est - dans la majorité des cas - pas encore commencée.</p>	
<p>Objectifs à atteindre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordonner la mise sur pied d'un cadastre du bruit routier sur l'ensemble du territoire de l'agglomération - Permettre la coexistence de diverses utilisations du tissu urbain. Il s'agit par exemple de garder les centres culturels au centre-ville afin de limiter les nuisances dues au trafic, mais de prendre conjointement les mesures de protection nécessaires contre le bruit - Concevoir judicieusement des zones de densification permettant de préserver des zones calmes et idéalement d'en créer de nouvelles, soit grâce à des parcs ou par une architecture adaptée (orientation des bâtiments, cours intérieurs, ...) - Poser des revêtements routiers peu bruyants (Low noise asphalt) <p>Objectif stratégique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le centre-ville, les centralités d'agglomération et diminuer la dominance du trafic (OS1) 	
<p>Description de la mesure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser ou poursuivre les études d'assainissement du bruit routier pour l'ensemble des axes routiers actuellement non conformes à l'OPB en fonction du propriétaire de la route (droit aux subventions si les assainissements sont réalisés avant 2018). Une attention particulière devra notamment être portée à la pose de revêtements routiers peu bruyants - Coordonner la réalisation des cadastres du bruit réalisés par les communes en tenant compte de la mise en œuvre du PA2 et des mesures prévues par les dossiers d'assainissement du bruit routier achevés - Utiliser les commissions de l'Agglomération comme plateforme de négociation lorsque des conflits liés au bruit apparaissent dans l'agglomération - Définir une liste de vérification (check-list) utile à tous les partenaires de l'agglomération et surtout dans le domaine de la construction (architectes, urbanistes etc.) 	
<p>Mesures corrélées :</p> <p>Toutes les mesures infrastructurelles et les mesures 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"</p>	
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Cadastre du bruit de la Ville de Fribourg</p> <p>Études de bruit induit par les routes cantonales (Service de ponts et chaussées, en cours)</p>	
<p>Instances concernées :</p> <p>Agglomération ; Communes de l'Agglomération</p>	
<p>Programme et délais :</p> <p>Poursuivre les assainissements en cours et réaliser les autres d'ici 2018. Le cadastre des immissions pourrait être réalisé dès 2012 et serait un outil précieux pour la planification des assainissements dans le périmètre de l'agglomération.</p>	
<p>Priorité : Permanente</p>	

Financement :

Confédération ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération

Subventions octroyées par la Confédération pour la réalisation des mesures de protection contre le bruit sur présentation d'un dossier d'assainissement (dernière convention-programme allant de 2016 à 2018).

Mesure E-3	Qualité de l'air, climat
<p>Situation actuelle :</p> <p>En dépit de l'amélioration de la qualité de l'air, les valeurs limites prescrites dans l'OPair ne sont pas encore respectées, et ceci même après plus de 15 ans d'application du plan de mesures OPair. Des concentrations excessives de poussières fines (PM₁₀) et de dioxyde d'azote (NO₂) sont, par ailleurs, observées dans le périmètre de l'agglomération. En été, la pollution photochimique de l'ozone (O₃) atteint régulièrement des niveaux nuisibles pour la santé et l'environnement.</p> <p>La volonté du PA2 est de maintenir une qualité de l'air satisfaisante à l'intérieur du périmètre de l'agglomération. Différentes mesures énoncées dans le plan de mesures du canton de Fribourg doivent être encouragées de manière systématique afin de parvenir aux exigences fixées par la Confédération.</p>	
<p>Objectifs à atteindre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respecter des immissions de polluants atmosphériques (NO₂ et PM₁₀) sur l'ensemble du territoire de l'agglomération qui se situent en-dessous des valeurs fixées par l'OPair (Ordonnance sur la Protection de l'air), en particulier dans les lieux à forte concentration de trafic, de population et d'emplois (application du plan de mesures OPair) - Réduire d'ici à 2020 les émissions globales de gaz à effet de serre rapportées au nombre d'habitants d'au moins 20% par rapport à celles de 1990 (proposition du Conseil fédéral dans le cadre de la révision de la Loi sur le CO₂) 	
<p>Description de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exécuter les mesures qui sont dévolues à l'Agglomération par le Plan des mesures pour la protection de l'air (M5, M6, M7, M8, M9) - Suivre systématiquement l'application du plan de mesures OPair pour tous les nouveaux projets de construction d'envergure (tels les IFF) de l'agglomération en utilisant les structures existantes (mesures M6 et M9 du plan de mesures) - Information régulière de l'agglomération, des communes et leurs services techniques sur le plan de mesures et la nécessité de sa mise en œuvre. - Mettre à jour les périmètres concernés, au sein de l'agglomération, par des immissions excessives de polluants atmosphériques 	
<p>Mesures corrélées :</p> <p>Les mesures infrastructurelles n°1x, n°2x et les mesures urbanisation</p>	
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Rapport 2010 : Surveillance de la pollution atmosphérique, mesures du dioxyde d'azote au moyen de capteurs passifs</p> <p>Rapport Protection de l'air - Plan de mesures - Bilan 2010</p> <p>Protection de l'air, Révision du plan de mesures, février 2006</p>	
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération</p>	
<p>Programme et délais :</p> <p>Mesure permanente</p>	
<p>Priorité: Haute</p>	
<p>Financement : Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération</p>	

Mesure E-4	Protection des eaux souterraines
<p>Situation actuelle :</p> <p>La présence d'eau souterraine potentiellement exploitable est élevée sur le territoire de l'agglomération; le potentiel de valorisation de cette ressource est toutefois menacé par la densification urbaine. Celle-ci réduit l'espace nécessaire à la protection des eaux potables (zones de protection des eaux) et à la recharge des nappes (imperméabilisation).</p> <p>Cette situation menace directement la quantité et la qualité des réserves d'eaux souterraines.</p> <p>Dans le cas de certaines ressources en eaux déjà exploitées sur le territoire de l'agglomération, il arrive que la pesée d'intérêts entre l'aménagement du territoire (nouvelles zones à bâtir par exemple) et le respect du règlement des zones de protection mène à l'abandon de la ressource.</p>	
<p>Objectifs à atteindre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantir une gestion durable de la ressource par des mesures de protection des réserves et de réalimentation naturelle des aquifères en favorisant, lorsque c'est possible l'infiltration des eaux pluviales dans tout nouveau projet de construction ou en limitant l'utilisation de surfaces très peu perméables (choisir des grilles-gazon en lieu et place d'un enrobé par exemple) - Garantir l'approvisionnement en eau proche des lieux de consommation en protégeant les captages existants - Réserver des zones aquifères potentielles en vue d'une exploitation future en limitant le développement dans certains secteurs clés 	
<p>Description de la mesure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inventorier les besoins en eau de l'agglomération (état actuel et futur) - Inventorier les ressources en eau et prendre des mesures territoriales afin de réserver des zones d'approvisionnement futur et finaliser les procédures de légalisation des zones S si nécessaire - Définir une liste de vérification (check-list) utile à tous les partenaires de l'agglomération pour le thème de la protection des eaux 	
<p>Mesures corrélées :</p> <p>D'une manière générale les mesures infrastructurelles et d'urbanisation</p>	
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Carte des secteurs de protection des eaux du Canton de Fribourg</p>	
<p>Instances concernées :</p> <p>Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération</p>	
<p>Programme et délais :</p> <p>Dès 2012</p>	
<p>Priorité: Mesure permanente</p>	
<p>Financement : Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération</p>	

Mesure E-5	Autres thèmes environnementaux
<p>Situation actuelle : Les objectifs pour les thèmes des dangers naturels, des rayons non-ionisants ainsi que pour le thème de l'énergie devront faire l'objet de discussions ultérieures par le Comité d'agglomération afin de définir comment il entend traiter ces thématiques. Par ailleurs, le PA2 n'aborde pas la thématique des déchets, des loisirs, des ressources minérales (p.ex. : gravier), des eaux usées et superficielles, des sites contaminés et des accidents majeurs. Ces thèmes sont importants et devront aussi être abordés par le Comité d'agglomération.</p>	
<p>Objectifs à atteindre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Procéder à un état des lieux pour les différents thèmes et lancer les études spécifiques - Définir les objectifs pour chaque thème 	
<p>Description de la mesure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Discussion sous forme de workshop entre les organes de l'agglomération afin de définir les thèmes environnementaux nécessitant une intégration au projet - Définir les objectifs pour les thèmes retenus - Définir les études à mener sur le territoire de l'agglomération pour les thèmes retenus - Définir une liste de vérification (check-list) utile à tous les partenaires de l'agglomération pour les thèmes retenus 	
<p>Mesures corrélées : /</p>	
<p>Données de base, études réalisées : /</p>	
<p>Instances concernées: Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération</p>	
<p>Programme et délais : Dès 2012</p>	
<p>Priorités : Pour l'heure, plusieurs données de base sont disponibles auprès de différents services cantonaux mais des mesures coordonnées entre partenaires, ainsi qu'une information systématique à tous les échelons font défaut</p>	
<p>Financement : Canton de Fribourg ; Agglomération ; Communes de l'Agglomération</p>	