

Table des matières

1	Introduction	3
2	Objectifs principaux	5
	Introduction	5
	O1 – Rôle dans le contexte cantonal	6
	O2 – Urbanisation	7
	O3 – Mobilité	8
	O4 – Nature et paysage	9
3	Concept territorial	11
	Introduction	11
	C1 – Urbanisation	12
	C2 – Mobilité	15
	C3 – Nature et paysage	17
	Carte Concept territorial	19
4	Stratégie urbanisation	20
	Introduction	20
	U1 – Développement urbanistique par axe	20
	U1.1 – Stratégie	20
	U1.2 – Vision globale par axe	20
	U1.3 – Eléments spécifiques de chaque axe	21
	U1.4 – Mise en œuvre	22
	U1.5 – Mesures associées	22
	U2 – Capacité d'accueil et densification	23
	U2.1 – Stratégie	23
	U2.2 – Priorité d'urbanisation 1 (de suite)	23
	U2.3 – Priorité d'urbanisation 2 (à moyen terme)	23
	U2.4 – Priorité d'urbanisation 3 (réserves à long terme)	23
	U2.5 – Mise en œuvre	24
	U2.6 – Mesures associées	25
	U3 – Aspect qualitatif de l'urbanisation	25
	U3.1 – Stratégie	25
	U3.2 – Développement qualitatif de la zone à bâtir	25
	U3.3 – Mise en œuvre	26
	U3.4 – Mesures associées	26
	U4 – Sites stratégiques d'agglomération	27
	U4.1 – Stratégie	27
	U4.2 – Elaboration d'une étude économique	27
	U4.3 – Vision d'ensemble coordonnée	27
	U4.4 – Enjeux spécifiques pour chaque site	27
	U4.5 – Mise en œuvre	29
	U4.6 – Mesures associées	30
	Carte Stratégie urbanisation	32
5	Stratégie mobilité	33
	Introduction	33
	M1 – Transports publics (TP)	33
	M1.1 – Stratégie	33
	M1.2 – Réseau ferroviaire	33
	M1.3 – Réseau de bus	33
	M1.4 – Actions multimodales	34
	M1.5 – Mise en œuvre	34
	M1.6 – Mesures associées	35

Carte Stratégie mobilité - M1, Transports publics (TP)	37
M2 – Mobilité douce (MD)	38
M2.1 – Stratégie	38
M2.2 – Réseau de mobilité douce	38
M2.3 – Sécurité et continuité des itinéraires	38
M2.4 – Promotion de la mobilité douce et des actions multimodales	38
M2.5 – Mise en œuvre	38
M2.6 – Mesures associées	39
Carte Stratégie mobilité - M2, Transports douce (MD)	40
M3 – Trafic individuel motorisé (TIM)	41
M3.1 – Stratégie	41
M3.2 – Hiérarchie du réseau routier	41
M3.3 – Compartimentage du centre-ville de Fribourg	41
M3.4 – Modération du trafic	41
M3.5 – Action multimodale	41
M3.6 – Stationnement	41
M3.7 – Mise en œuvre (réseau routier)	42
M3.8 – Mise en œuvre (stationnement)	43
M3.9 – Mesures associées	43
Carte Stratégie mobilité - M3, Trafic individuel motorisé (TIM)	45
6 Stratégie nature et paysage	46
Introduction	46
NP1 – Parcs urbains	46
NP1.1 – Stratégie	46
NP1.2 – Mise en œuvre	46
NP1.3 – Mesures associées	47
NP2 – Espaces ouverts publics	47
NP2.1 – Stratégie	47
NP2.2 – Places publiques et surfaces résiduelles	47
NP2.3 – Mise en œuvre	47
NP2.4 – Mesures associées	48
NP3 – Espace de rencontre agro-urbaine	48
NP3.1 – Stratégie	48
NP3.2 – Mise en œuvre	48
NP3.3 – Mesures associées	48
NP4 – Forêts urbaines et périurbaines	49
NP4.1 – Stratégie	49
NP4.2 – Mise en œuvre	49
NP4.3 – Mesures associées	49
NP5 – Espace nature - loisirs	50
NP5.1 – Stratégie	50
NP5.2 – Mise en œuvre	50
NP5.3 – Mesures associées	50
NP6 – Cours d'eau	51
PN6.1 – Stratégie	51
NP6.2 – Mise en œuvre	51
NP6.3 – Mesures associées	51
NP7 – Synergie nature & paysage - mobilité	52
NP7.1 – Stratégie	52
NP7.2 – Mise en œuvre	52
NP7.3 – Mesures associées	52
Carte Stratégie nature et paysage	54

Introduction

L'Agglomération de Fribourg (ci-après: Agglomération), a pour objectif d'affirmer son rôle de centre cantonal aussi bien en ce qui concerne l'absorption de la croissance démographique attendue qu'en ce qui concerne le développement économique du canton. Forte de cet objectif, elle entend poursuivre la stratégie de croissance habitants / emplois qu'elle a établi dans son projet d'agglomération de deuxième génération (PA2) tout en apportant de légers correctifs dans son projet de troisième génération (PA3). Selon une vision partagée par tous les acteurs concernés, l'Agglomération devrait ainsi compter à l'horizon 2030 entre 16'000 à 28'000 nouveaux habitants et 24'000 nouveaux emplois; cela correspond à un total de 90'000 à 108'000 habitants et 85'000 emplois.

Avec l'entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire partiellement révisée (LAT; RS 700), cette croissance doit nécessairement s'inscrire dans le cadre d'un développement vers l'intérieur. Cela implique notamment un usage parcimonieux du sol mais également la densification des quartiers nouveaux et existants de sorte à garantir un développement plus compact du milieu bâti ainsi qu'une meilleure préservation du paysage.

L'objectif de densification énoncé implique également de préserver, voire d'augmenter la qualité de vie en milieu urbain. Convaincue que les réponses à apporter à ce défi ne pouvaient être définies que sur une base concertée, l'Agglomération a organisé plusieurs ateliers participatifs avec les représentants politiques et techniques de ses dix communes membres, du canton et des représentants de la société civile. Tous les acteurs clés ont ainsi pu partager leurs réflexions sur les enjeux et les conséquences du scénario de développement démographique envisagé.

Le résultat de cette démarche participative consiste en une vision claire et cohérente pour le développement futur de l'Agglomération fribourgeoise. Dans un contexte marqué par un réseau routier de plus en plus saturé et des centralités fortement affectées par le trafic, l'amélioration de la qualité de vie passe par la maîtrise du trafic individuel motorisé et la promotion des transports publics et de la mobilité douce. Une augmentation des habitants / emplois et des déplacements individuels motorisés dans les mêmes proportions que ce qui prévaut actuellement conduirait en effet à une implosion du système.

L'Agglomération fait ainsi le pari d'une réduction importante de la part modale du trafic individuel motorisé pour les déplacements à l'intérieur de son périmètre. Cette stratégie suppose une amélioration et une priorisation des transports publics, un transfert modal conséquent des voitures vers la mobilité douce et les transports publics ainsi qu'une politique de stationnement coordonnée au niveau supra-communal. La logique du court chemin, c'est à dire les déplacements à pied et à vélo pour atteindre les transports publics, les services ainsi que les espaces verts, constitue donc un principe de pla-

nification fondamentale afin de garantir un cadre de vie convivial dans l'espace urbain. Les objectifs postulés en matière de densité impliquent également de mettre un accent particulier sur la cohérence et la qualité de l'urbanisation au-delà des limites communales. Le maintien de l'attractivité de l'agglomération en tant que lieu de résidence et de travail passe notamment par une qualité architecturale accrue des quartiers et des constructions nouvelles, par des espaces routiers revalorisés, par un réseau d'espaces publics attractifs et d'espaces naturels riches en biodiversité.

C'est ainsi que la vision 2030 pour le développement territorial de l'Agglomération de Fribourg peut être synthétisée comme suit: « L'Agglomération de Fribourg renforce son rôle-moteur à l'échelle cantonale en accueillant 16'000 à 28'000 nouveaux habitants et 24'000 nouveaux emplois à l'intérieur des limites d'urbanisation. tout en maîtrisant la mobilité engendrée par une logique du court chemin et en garantissant une bonne qualité de vie ».

La vision 2030 sert de base pour définir les objectifs principaux, le concept territorial, les stratégies de mise en œuvre et enfin les mesures concrètes du PA3. Elle forme la tête d'un système de perception et d'action cohérent qui permet aux communes d'intégrer leur propre politique d'aménagement dans un cadre concerté à un niveau supérieur selon la devise « penser et agir Agglo ».

Mise à part cette introduction, le rapport stratégique du PA3 a un caractère liant. Les chapitres 4, 5 et 6 du document, qui concernent les stratégies d'urbanisation, de mobilité, et nature et paysage, renvoient aux fiches de mesures dont seulement les objectifs et la répartition des tâches sont liants pour les autorités.

Objectifs principaux

Introduction

Le chapitre présente les objectifs principaux du développement de l'Agglomération selon la vision décrite ci-avant. Ils servent de cadre pour l'établissement du concept territorial de l'Agglomération. Ils guident les acteurs lors de leur mise en œuvre dans les planifications et la réalisation des mesures liées.

Dans les tableaux suivants, chaque objectif principal est décliné de sorte à pouvoir identifier les chapitres dans lesquels il est traité spécifiquement. Ces derniers sont :

C = concept territorial (chap. 3),
U = stratégie urbanisation (chap. 4),
M = stratégie mobilité (chap. 5),
NP = stratégie nature et paysage (chap. 6).

En outre, avec le tournant marqué par la révision partielle de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), des objectifs comme la densification urbaine vers l'intérieur, la lutte contre le mitage du territoire, ainsi que la protection du sol agricole et du paysage sont traités de manière approfondie.

O1 – Rôle dans le contexte cantonal

Objectifs	Objectifs spécifiques	Concrétisation	
		Concept territorial	Stratégie sectorielle
O1.1 – Consolider et renforcer le rôle de l'Agglomération, pôle important dans le réseau des villes suisses.	Etablir les conditions-cadres pour garantir la croissance visée de 16'000 à 28'000 habitants et de 24'000 emplois supplémentaires d'ici à l'horizon 2030.	C1.1, C1.2	U1, U2
	Permettre une croissance des habitants/emplois en garantissant un cadre de vie et une qualité environnementale excellents dans l'agglomération.	C1.2, C3	U1, U2, U3 NP
O1.2 – Affirmer le rôle de l'Agglomération en tant que centre bipolaire dans le canton et dans ses régions.	Renforcer le rôle du centre cantonal de Fribourg et du centre régional de la Singine en tant que moteur démographique et économique pour l'ensemble du canton.	C1.1	U1, U2
	Assurer des espaces publics de qualité et d'une taille appropriée pour accueillir les usagers des équipements publics, administratifs et culturels d'ordre suprarégional dans l'agglomération.	C1.3	U1, U2, U3 NP2
O1.3 – Garantir un développement durable de l'Agglomération et du tissu bâti.	Garantir la mixité fonctionnelle et sociale.	C1.2, C1.3	U1, U3
	Favoriser des modes de déplacement respectueux de l'environnement.	C2	M
	Améliorer la qualité des espaces publics.	C1.2, C1.5, C2.5, C3.1	U1, U3 M NP2, NP7
	Préserver les milieux naturels et la biodiversité.	C3	NP
	Renforcer le rôle de l'Agglomération en matière économique en respectant les principes du développement durable afin de garantir sa prospérité et en tenant notamment compte de la croissance démographique.	C1.3, C3	U1, NP

O2 – Urbanisation

Objectifs	Objectifs spécifiques	Concrétisation	
		Concept territorial	Stratégie sectorielle
O2.1 – Gérer la croissance démographique visée par une densification ciblée et de qualité selon la logique du court chemin.	Orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur en exploitant les potentiels de densification et de transformation, tout en garantissant la qualité de l'habitat et des espaces extérieurs. Notamment, concentrer les habitants/emplois attendus à l'horizon 2030 à l'intérieur des limites d'urbanisation et prioritairement dans la zone à bâtir existante.	C1.2, C1.3	U1, U2, U3
	Développer l'Agglomération en se basant sur une logique du court chemin, avec des déplacements attractifs et sûrs à pied et à vélo pour atteindre les haltes de transports publics, les commerces, les services et les espaces publics.	C1.3, C2.3	U1 M2,
	Renforcer la structure urbaine de l'agglomération compacte le long des axes urbains et des boulevards. A l'intérieur des axes urbains, coordonner le développement dans les domaines urbanisation, mobilité, nature et paysage selon le principe du « bassin versant ».	C1.2, C1.3, C1.4, C2, C3.1	U1, U2 M NP1, NP2, NP7
	Aménager des boulevards comprenant un espace routier convivial et de haute qualité urbanistique.	C1.3, C1.4	U1 M2, M3
	Développer le potentiel des sites stratégiques d'agglomération.	C1.5, C2.2	U2, U4 M1, M2, M3
	Mobiliser les acteurs afin de lutter contre la thésaurisation des terrains.	C1.2, C1.3	U1, U2, U3
O2.2 – Favoriser la qualité et la richesse des atmosphères urbaines.	Valoriser les espaces publics des centralités de quartier et de village.	C1.2, C1.3,-C3.1	U1, U3 M2, M3, NP1 NP2, NP7
	Réduire la fragmentation de l'urbanisation afin de favoriser les déplacements en transports collectifs et de mobilité douce.	C1.2, C1.3, C2.2, C2.3	U1, U2 M1, M2

O3 – Mobilité

		Concrétisation	
Objectifs	Objectifs spécifiques	Concept territorial	Stratégie sectorielle
O3.1 – Développer un système urbain de mobilité, coordonné avec l'évolution démographique et économique.	Coordonner les transports avec le développement urbain.	C2	U1 M
	Orienter la mobilité vers l'usage accru des transports publics et de la mobilité douce, pour absorber les déplacements supplémentaires qui sont générés par la croissance démographique et économique.	C2	M1, M2
	Privilégier une urbanisation dense et compacte pour assurer une stratégie du court chemin, qui est favorable à la marche à pied et au vélo.	C1.2, C1.3, C2.2, C2.3, C3	U1 M2 NP7
O3.2 – Améliorer l'accessibilité régionale tout en limitant les nuisances liées aux déplacements et à leur mode de transport.	Assurer des liaisons ferroviaires attractives avec les villes suisses et étrangères via la gare principale de Fribourg.	C2.1	M1
	Développer le réseau ferroviaire comme une ossature du système de transport régional et d'accès à l'agglomération.	C2.1	M1, M3
	Renforcer le système de rabattement des bus vers les offres de transports publics de niveau hiérarchique supérieur.	C2.2	M1
	Privilégier le réseau autoroutier pour les déplacements au niveau de la région et pour l'accès à l'agglomération.	C2.4	M3
O3.3 – Favoriser les transports publics et la mobilité douce tout en maîtrisant le trafic individuel motorisé pour les déplacements internes à l'agglomération.	Développer une offre en transports publics attractive, qui permet, notamment, une desserte accrue des zones denses, des sites stratégiques d'agglomération et des centralités en général.	C2.2, C1.5	M1, U4
	Constituer un réseau d'espaces publics et de mobilité douce attractif et sûr entre les centralités, les quartiers, les services et équipements, jusqu'aux franges de l'agglomération.	C2.3, C3.1	M2 NP
	Maîtriser le trafic individuel motorisé, au cœur de l'agglomération et dans les quartiers résidentiels.	C.2.4	M3
	Edicter des conditions cadres en matière de stationnement, qui favorisent le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.	C.2.5	M3
O3.4 – Faire évoluer les comportements en matière de mobilité.	Faire évoluer les pratiques de déplacement en faveur des transports publics et de la mobilité douce.	C2	M1, M2, M3
	Privilégier les modes de déplacement peu consommateur d'énergie pour limiter les nuisances environnementales et améliorer la qualité de vie.	C2.1, C2.2, C2.3	M1, M2

O4 – Nature et paysage

Objectifs	Objectifs spécifiques	Concrétisation	
		Concept territorial	Stratégie sectorielle
O4.1 – Améliorer la qualité de vie des habitants / emplois par la promotion des espaces ouverts publics et privés de qualité.	Aménager, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, un réseau dense d'espaces ouverts de qualité.	C3.1	NP1, NP2
	Faciliter l'accès pour la mobilité douce aux milieux naturels.	C2.3, C3.2	M2, NP4, NP5, NP7
	Augmenter la présence de la nature à l'intérieur de l'agglomération.	C3.1, C3.6	NP1, NP2, NP7
	Garantir la fonction agricole forte qui caractérise le paysage périphérique de l'agglomération; valoriser le paysage rural et le rendre attractif pour les loisirs et la détente tout en préservant les conflits d'utilisation.	C3.4	NP3
	Préserver les trois collines glaciaires urbaines, les gorges de la Sarine et les vallons de ses affluents, ainsi que les Marais de Düringen tous en les rendant accessibles à la population.	C3.1, C3.2, C3.5	NP1, NP5
O4.2 – Favoriser la biodiversité dans le périmètre d'urbanisation et ses alentours.	Conserver et favoriser la biodiversité de l'agglomération en alliant nature et urbanisation.	C3	NP
	Promouvoir les espèces animales et végétales cibles et inciter les collectivités publiques et les privés à valoriser leurs habitats.	C3	NP

Concept territorial

Introduction

Le concept territorial concrétise la vision territoriale et les objectifs principaux de l'Agglomération formulés aux chapitres précédents. Il définit les lignes directrices pour la structuration du développement urbanistique de l'Agglomération envisagée à plus long terme.

En plus, il sert de base pour l'établissement des stratégies et mesures dans les divers domaines (urbanisation, mobilité, nature et paysage).

C1 – Urbanisation ^{1/3}

Contenu	Principes	Liste des mesures associées
<p>C1.1 – Agglomération bipolaire : centre cantonal et régional.</p>	<p>Le centre cantonal est le centre politique administratif et économique du canton. Il doit disposer d'une excellente desserte par les réseaux de transports nationaux et régionaux et d'une bonne accessibilité pour toutes les parties du canton.</p> <p>Le centre régional de Düdingen est le centre du district de la Singine. Il est bien desservi par le réseau des transports et dispose des bonnes liaisons avec le centre cantonal.</p> <p>Les deux centres susmentionnés forment une agglomération spatialement bipolaire reliée par une zone nature et loisirs (Sarine, marais de Düdingen). Les relations fonctionnelles et identitaires existantes doivent être renforcées et soutenues par des liaisons de transports performantes.</p>	<p>Paquet 3U.01</p>
<p>C1.2 – Renouvellement urbain et densification.</p>	<p>Pour répondre aux exigences de la LAT (préservation du sol, densification), la croissance en habitants / emplois doit être localisée à l'intérieur des limites d'urbanisation.</p> <p>L'urbanisation doit se faire en premier lieu par la mobilisation des réserves dans les zones à bâtir existantes (construites ou libres) et de manière coordonnée avec les transports (indépendamment des limites communales).</p> <p>La qualité urbaine doit être un élément central de chaque nouveau projet de densification. La stratégie de densification est à différencier selon le contexte bâti et socio-économique, tout en veillant au maintien ou à l'amélioration de la qualité du cadre de vie.</p>	<p>Paquet 3U.01 Mesure 3U.02.00</p>

C1 – Urbanisation 2/3

Contenu	Principes	Liste des mesures associées
<p>C1.3 – Coordination du développement urbanistique par axe.</p>	<p>Dans l'objectif de coordonner la croissance démographique (habitants / emplois) envisagée, le concept territorial du PA3 prévoit une vision urbanistique et une stratégie de développement concertées par axe (traitement intégral et transversal des trois domaines : urbanisation, mobilité, nature et paysage).</p> <p>L'Agglomération est formée par un centre cantonal structuré en cinq axes allant des communes de la couronne vers le centre et s'arrêtant au secteur de la gare de Fribourg, véritable pivot multifonctionnel, qui de ce fait, doit être déchargé du trafic individuel motorisé. Le centre régional de Düdingen constitue le sixième axe.</p> <p>Les axes forment des espaces fonctionnels à considérer comme des bassins versants. Ils constituent les unités spatiales appropriées pour développer et coordonner les stratégies sectorielles et mesures nécessaires.</p> <p>La vision d'ensemble du développement par axe doit être concertée et consolidée par l'Agglomération et les communes de la conception jusqu'à la mise en œuvre, indépendamment des limites communales.</p> <p>Cette vision d'ensemble comprend une analyse quantitative et la spatialisation du potentiel de densification ainsi que les priorités d'urbanisation selon la stratégie du PA3.</p> <p>La vision d'ensemble doit être traduite ensuite dans un programme de réalisation permettant sa mise en œuvre.</p>	<p>Paquet 3U.01 Mesure 3U.02.00</p>
<p>C1.4 – Les boulevards comme colonnes vertébrales des axes.</p>	<p>Les axes sont structurés autour des boulevards, qui en constituent les colonnes vertébrales au niveau du fonctionnement, de l'organisation et de la perception.</p> <p>Globalement, le périmètre compact de l'agglomération compte six (ou cinq sans compter le pivot) boulevards se rejoignant vers le pivot (gare de Fribourg), tandis que le centre régional de Düdingen en a un.</p> <p>Les boulevards doivent renforcer le caractère urbain, l'identité des lieux ainsi que le sentiment d'appartenance à l'Agglomération en tant que lieu de vie et de travail, mais aussi de services, de sociabilité, de rencontres et de loisirs.</p> <p>Dans une optique d'augmentation de la qualité urbaine, chaque boulevard doit intégrer, de manière coordonnée, le fonctionnement du système de transport, la concentration des fonctions urbaines, les espaces publics et les éléments de nature et paysage (plantations, etc.).</p>	<p>Paquet 3U.01</p>

C1 – Urbanisation ^{3/3}

Contenu	Principes	Liste des mesures associées
<p>C1.5 – Sites stratégiques d'agglomération.</p>	<p>Les sites stratégiques d'agglomération sont des secteurs avec un potentiel exceptionnel de développement, de densification et d'accueil des équipements d'importance régionale. Leur vocation n'est pas uniquement économique. Par conséquent, ils doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jouer un rôle moteur dans le développement de l'agglomération dans son ensemble; • Favoriser le développement et la diversité du tissu économique, visant le maintien et la création de places de travail; • Contribuer de manière importante au potentiel à mobiliser (surfaces non construites, densification, transformation); • Disposer d'une excellente accessibilité en transports publics (ferroviaires et/ou urbains); • Disposer d'une bonne position par rapport au réseau routier régional et suprarégional. <p>Les sites stratégiques suivants sont identifiés dans le concept territorial global (les objectifs spécifiques de ces sites sont fixés dans le chapitre correspondant) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gare de Fribourg (pivot du concept territorial); • Plateau de Pérolles – Cardinal (Fribourg); • Moncor – Belle-Croix (Villars-sur-Glâne); • Bertigny (Villars-sur-Glâne); • Givisiez (alentours de la gare et zone d'activités); • Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg (Granges-Paccot et Fribourg); • Bahnhof Nord – Birch (Düdingen). 	<p>Paquet 3U.03</p>

C2 – Mobilité ^{1/2}

Contenu	Principes	Liste des mesures associées
<p>C2.1 – Un réseau ferroviaire comme ossature des transports publics.</p>	<p>Améliorer la qualité des infrastructures et de l'offre du réseau RER en veillant à se coordonner avec les liaisons régionales et/ou nationales.</p>	<p>Paquet 3M.08 Paquet 3M.11</p>
<p>C2.2 – Un réseau de bus renforcé et maillé.</p>	<p>Compléter le réseau de bus afin de couvrir l'ensemble du territoire d'urbanisation.</p> <p>Renforcer les cadences et les capacités des bus sur les axes principaux.</p> <p>Augmenter la vitesse commerciale des bus par une amélioration des conditions de circulation sur le réseau routier principal.</p> <p>Améliorer les synergies entre les transports urbains et régionaux, notamment, à la limite extérieure du périmètre de l'agglomération.</p>	<p>Paquet 3M.02 Paquet 3M.04 Paquet 3M.05</p>
<p>C2.3 – Un réseau de mobilité douce structuré (TransAgglo).</p>	<p>Mettre en oeuvre la TransAgglo (axe Avry - Gare de Fribourg - Düdingen), véritable colonne vertébrale du réseau de mobilité douce.</p> <p>Réaliser un deuxième axe fort de mobilité douce connexe à la TransAgglo (Corminboeuf - Givisiez - Gare de Fribourg - Marly).</p> <p>Réaliser des itinéraires de rabattement sur les axes forts.</p> <p>Promouvoir la mobilité douce pour les déplacements de courte distance, en ville, dans les centres locaux et dans ou entre les quartiers de l'agglomération.</p>	<p>Paquet 3M.04 Paquet 3M.06 Paquet 3M.07</p>

C2 – Mobilité ^{2/2}

Contenu	Principes	Liste des mesures associées
C2.4 – Un réseau routier hiérarchisé.	<p>Favoriser l'usage de l'autoroute pour distribuer le trafic d'échange, entrant et sortant de l'agglomération.</p> <p>Utiliser les jonctions autoroutières et le réseau routier principal connexe pour contrôler le grand volume de flux de trafic pénétrants ou sortants de l'agglomération.</p> <p>Compartimenter le centre-ville pour diminuer l'attractivité des TIM pour les déplacements internes.</p> <p>Modérer le trafic et requalifier les espaces publics dans les centralités de l'agglomération.</p>	<p>Paquet 3M.01 Paquet 3M.03 Paquet 3M.09</p>
C2.5 – Un stationnement coordonné.	<p>Organiser et réglementer le stationnement public et privé pour favoriser les modes de déplacement les plus rationnels.</p>	<p>Paquet 3M.10</p>

C3 – Nature et paysage ^{1/2}

Contenu	Principes	Liste des mesures associées
C3.1 – Périmètre d'urbanisation.	<p>Favoriser la qualité de vie et la biodiversité dans le périmètre d'urbanisation par la création, l'aménagement et l'entretien adéquat des espaces ouverts publics et privés.</p> <p>Aménager plusieurs parcs urbains de 1 à 2 hectares.</p> <p>Créer un réseau d'espaces verts publics.</p> <p>Améliorer les accès aux espaces ouverts.</p> <p>Favoriser la végétation indigène et l'exploitation extensive sans pesticide des espaces ouverts publics.</p>	<p>Paquet 3NP.01 Mesure 3NP.02.00 Mesure 3NP.04.00 Mesure 3NP.05.00 Mesure 3NP.11.00 Mesure 3NP.12.00 Mesure 3NP.15.00</p>
C3.2 – Périmètre de protection de la nature.	<p>Conserver, entretenir et valoriser la nature et le paysage et permettre à la population de les découvrir.</p> <p>Garantir et renforcer le caractère naturel des gorges de la Sarine et des vallons de ses affluents dans l'agglomération compacte.</p> <p>Aménager des infrastructures didactiques et ludiques.</p> <p>Valoriser l'habitat pour la faune et la flore sauvage.</p> <p>Régler les conflits d'usage dans les zones naturelles sensibles.</p>	<p>Paquet 3NP.07 Mesure 3NP.11.00 Mesure 3NP.12.00</p>
C3.3 – Forêts.	<p>Aménager des espaces de détente, de loisirs et de découverte en forêt et les rendre accessibles à la mobilité douce.</p>	<p>Paquet 3NP.09</p>

C3 – Nature et paysage ^{2/2}

Contenu	Principes	Liste des mesures associées
C3.4 – Zones agricoles.	<p>Préserver les caractéristiques fortes du paysage agricole au cœur de l'agglomération et autour d'elle.</p> <p>Mettre à disposition des surfaces agricoles pour les besoins de la population et des écoles.</p> <p>Améliorer les itinéraires dédiés à la mobilité douce.</p>	Paquet 3NP.06
C3.5 – Cours d'eau.	Encourager la revitalisation des cours d'eau et veiller à ce que les exigences en matière de détente, de loisirs et de biodiversité soient remplies.	<p>Mesure 3NP.10.00</p> <p>Mesure 3NP.11.00</p>
C3.6 – Bord de routes et de voies de chemin de fer.	Valoriser les bords des voies de communication avec des prairies fleuries, des zones rudérales et des arbres.	<p>Mesure 3NP.03.00</p> <p>Mesure 3NP.08.00</p> <p>Mesure 3NP.11.00</p>

Stratégie urbanisation

Introduction

La révision partielle de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) a défini un nouveau cadre légal dans lequel a été rédigé le projet d'agglomération de troisième génération (PA3). Au niveau de l'urbanisation, cette nouvelle approche implique une coordination étroite entre le PA3 et la révision du plan directeur cantonal à plusieurs titres : vision de l'avenir, analyse et prévisions démographiques, défis, stratégies sectorielles et mesures.

Dans ce contexte, les prévisions relatives à l'évolution de la population pour l'Agglomération fribourgeoise à l'horizon 2030 doivent s'inscrire en conformité avec celles établies à l'échelle de la planification directrice cantonale (en cours de révision). Il est notamment exigé que cette coordination porte sur la définition de la répartition spatiale de la croissance ainsi que sur les limites retenues pour le périmètre d'urbanisation. La démarche justifiant les projections de croissance attendues ainsi que les modalités de coordination arrêtées d'un commun accord avec le canton durant la phase de révision du plan directeur cantonal sont décrites dans le rapport explicatif du PA3.

Conformément aux exigences de la LAT partiellement révisée, la stratégie d'urbanisation du PA3 a pour but de répartir la croissance estimée à l'horizon 2030 dans un territoire limité, avec la volonté de contenir l'étalement urbain et de renforcer la densification et la restructuration du tissu bâti existant. Les limites de la zone à bâtir ont donc été fixées afin de circonscrire le développement spatial de l'Agglomération tout en lui permettant d'accueillir un nombre de personnes conforme à son statut de centre cantonal. À l'intérieur de ces limites, une politique de densification est mise en place avec l'introduction de différentes priorités d'urbanisation.

Enfin, la stratégie d'urbanisation sert également de base pour la planification des transports tous modes confondus (trafic individuel motorisé, transports publics, mobilité douce), pour la mise en place d'un maillage fin d'espaces publics et pour la valorisation de la nature et du paysage. La conjonction de ces différents éléments doit permettre de maintenir, voire d'augmenter la qualité de vie à l'intérieur du périmètre urbanisé malgré la forte croissance démographique attendue à l'horizon 2030.

U1 – Développement urbanistique par axe

U1.1 – Stratégie

- Les axes urbains définis dans le concept territorial constituent des espaces fonctionnels distincts qui font l'objet d'études spécifiques intégrant l'urbanisation, la mobilité, la nature et le paysage;
- Les études assurent la qualité urbaine dans les espaces densifiés et mettent en œuvre de manière coordonnée, à l'intérieur des axes, les différentes mesures sectorielles indépendamment des limites communales.

U1.2 – Vision globale par axe

Selon le concept territorial, les six axes, en tant que bassins-versants, constituent les unités appropriées pour développer les stratégies et mesures nécessaires pour la densification, en coordination avec la mobilité, la nature et le paysage. Chaque axe est structuré autour d'un boulevard qui constitue la colonne vertébrale du bassin versant au niveau du fonctionnement, de l'organisation et de la perception.

La vision globale postulée pour la coordination urbanistique de chaque axe se déroule en trois phases :

1) Concept de développement par axe

Etablir, pour chaque axe, une étude de base comprenant :

- L'analyse quantitative et la spatialisation du potentiel de densification ainsi que la capacité d'accueil (étude détaillée par quartier et approche multipolaire (pôles de gare et pôles identitaires) : secteurs construits/en densification, secteurs en extension, prise en compte du patrimoine culturel bâti/vestiges, opportunités et obstacles de réalisation); établissement d'un scénario réaliste de développement pour les 15 prochaines années;
- La stratégie de développement spatial et la définition des étapes en coordination avec la stratégie d'urbanisation.

2) Plan des mesures par axe

Etablir pour chaque axe, un plan « coordonné » des mesures comprenant toutes les mesures du PA classées de manière temporelle et spatiale, en fonction des interdépendances.

3) Concept d'exploitation et d'aménagement par boulevard

Etablir pour chaque boulevard, un plan d'aménagement de l'espace-rue visant le fonctionnement des transports tous modes confondus d'une part et la qualité de l'espace urbain d'autre part.

U1.3 – Eléments spécifiques de chaque axe

En plus des éléments généraux précédemment mentionnés, il convient de tenir compte des éléments spécifiques suivants qui sont propres à chaque axe :

Axe Schönberg - Basse-ville

- Le potentiel de densification de Schönberg;
- Le potentiel d'extension Les Hauts de Schiffenen;
- La valorisation de la Vieille Ville.

Axe Marly - Pérolles

- Le projet Marly Innovation Center (MIC);
- Le projet Parc des Falaises;
- Le potentiel d'extension de Grand Pré;
- Le potentiel de transformation urbaine de la Pisciculture;
- Le potentiel de développement du site stratégique Plateau de Pérolles - Cardinal.

Axe Avry - Villars-sur-Glâne

- Le potentiel d'extension à Avry (Haut des Agges ouest, Fontanettes, Marie-Favre et zone d'activité de Rosé);
- Le potentiel de requalification d'Avry-Centre (habitat + commerce);

- Le potentiel d'extension à Matran (La Pâla, La Tire, La Madeleine, Les Râpes);
- Le potentiel d'extension du Croset à Villars-sur-Glâne;
- Le potentiel de développement du site stratégique Moncor - Belle-Croix;
- Le potentiel de développement du site stratégique Bertigny.

Axe Belfaux - Givisiez

- Le potentiel d'extension à Belfaux (En Laz et Gros Champ);
- Le potentiel d'extension à Corminboeuf (Champ de la Croix);
- Le potentiel d'extension Chandolan - Corberayes;
- Le potentiel de développement du site stratégique Givisiez;
- Le potentiel d'extension à Granges-Paccot (Village et Champ de la Croix);
- Le potentiel de densification Jura.

Axe Granges-Paccot - Agy

- Le potentiel d'extension du Petit Torry;
- Le potentiel de développement du site stratégique Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg;
- Le potentiel du site sportif de Saint-Léonard;
- Le potentiel de la réaffectation de la Caserne Poya.

Légende

Axes

- Pivot (compact)
- Schönberg - Basse-ville (compact / couronne)
- Marly - Pérolles (compact / couronne)
- Avry - Villars-sur-Glâne (compact / couronne)
- Belfaux - Givisiez (compact / couronne)
- Granges-Paccot - Agy (compact)
- Düdingen (compact / couronne)
- Urbanisation existante hors limites
- Boulevard
- Site stratégique

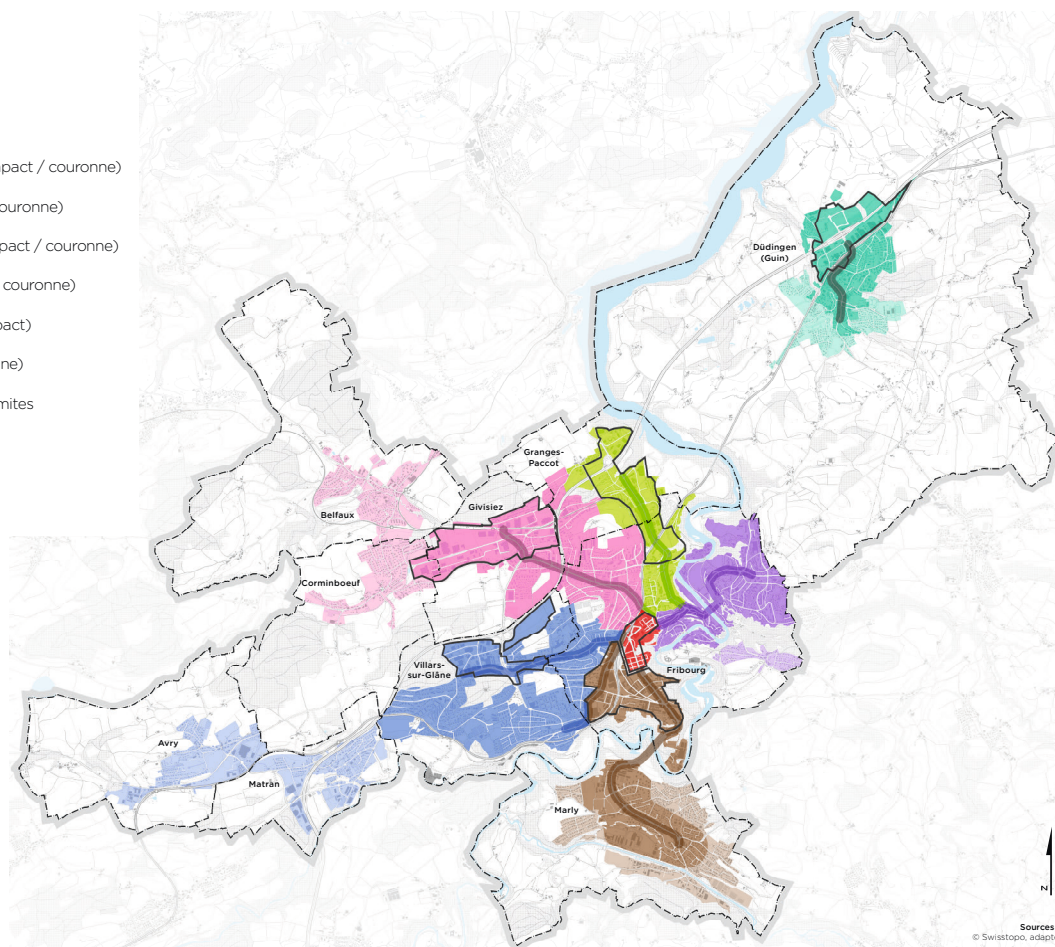


Figure 1: Axes urbains et boulevards (Paquet 3U.01)

Axe Düdingen

- Le potentiel de développement du site stratégique Birch (activités);
- Le potentiel d'extension du secteur Bahnhof Nord (affectation mixte);
- Le potentiel d'extension du secteur Bahnhof Sud (affectation mixte).

U1.4 – Mise en œuvre

Répartition des tâches:

Le canton

- Participe, pour le secteur stratégique cantonal de Bluefactory, à l'élaboration des concepts de développement et les plans de mesure par axe (Axe Marly - Pérolles);
- Participe, pour les routes cantonales, à l'élaboration des concepts d'exploitation et d'aménagement par boulevard.

L'Agglomération

- Pilote la vision globale par axe (concept de développement par axe, plan des mesures, concept d'exploitation et d'aménagement par boulevard) et intègre les études déjà menées par les communes dans un ensemble cohérent en collaboration avec les communes;
- Met en place un système de pilotage et de suivi de la réalisation des mesures permettant de suivre la coordination du développement par axe/boulevard, veille à l'information des communes situées sur l'axe et précise les interdépendances avec les mesures mises en place par d'autres communes;
- Vérifie l'intégration des mesures et le respect des priorités d'urbanisation dans les révisions des plans d'aménagement locaux (PAL) dans le cadre de la procédure d'examen pilotée par le canton.

Les communes

- Participent à l'élaboration des études relatives à la vision globale par axe;
- Reprennent les éléments de la vision globale par axe dans le PAL en respectant les priorités d'urbanisation fixées dans le rapport stratégique du PA3 et la vision globale par axe;
- Planifient la réalisation des mesures sous le pilotage de l'Agglomération, en coordination avec les communes du même axe, et fournissent les informations nécessaires au suivi effectué par l'Agglomération.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL)

- Plans d'affectation des zones (PAZ), plans directeur communaux (PDC): reprendre les éléments des concepts en respectant les priorités d'urbanisation fixées dans la vision globale par axe.

U1.5 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seuls les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Paquet 3U.01	Coordination du développement urbanistique par axe.
Mesure 3U.02.00	Renouvellement urbain et densification de la zone à bâtir.
Paquet 3U.03	planification et consolidation des sites stratégiques d'agglomération.

U2 – Capacité d'accueil et densification

U2.1 – Stratégie

- Accueillir la croissance estimée de 16'000 à 28'000 habitants supplémentaires (correspondant à un total de 96'000-108'000 habitants) et de 24'000 emplois supplémentaires (correspondant à un total de 85'000 emplois) d'ici à l'horizon 2030;
- Respecter les limites d'urbanisation définies sur la carte « Stratégie urbanisation ». Aucune nouvelle zone à bâtir ne peut être planifiée au-delà de ces limites sous le régime du PA3, même si un secteur est inscrit au plan directeur communal. Des dérogations sont possibles uniquement pour des installations d'intérêt public qui sont imposées par leur destination;
- Localiser les développements attendus en termes d'habitants / emplois à l'horizon 2030 en suivant les trois priorités d'urbanisation définies sur la carte « Stratégie d'urbanisation » et décrites ci-dessous;
- Respecter pour la mise en œuvre de la stratégie d'urbanisation les trois priorités formulées ci-dessous. Les études de base prévues pour chaque axe déterminent les éléments qualitatifs et quantitatifs pour la mise en œuvre des trois priorités d'urbanisation.

U2.2 – Priorité d'urbanisation 1 (de suite)

- Concentrer l'urbanisation dans les surfaces classées en zone à bâtir (légalisées), ce qui permet d'éviter de nouvelles emprises sur le sol agricole;
- Les efforts de transformation urbaine et de densification visent en première ligne l'agglomération compacte et plus particulièrement les sites stratégiques d'agglomération (voir aussi chapitre U4). En effet, cette partie de l'Agglomération présente le plus grand potentiel et des conditions-cadres favorables en termes d'accessibilité pour la mobilité douce et les transports publics. L'urbanisation de la zone à bâtir existante située dans la couronne de l'Agglomération se fait parallèlement, mais de préférence dans les secteurs qui bénéficient d'une desserte adéquate par les transports en commun.

U2.3 – Priorité d'urbanisation 2 (à moyen terme)

- La deuxième priorité consiste en l'urbanisation des surfaces qui font l'objet de procédures de mise en zone à bâtir déjà avancées (mise à l'enquête publique effectuée), mais qui n'ont pas encore été approuvées par l'autorité cantonale compétente. Il s'agit donc de planifications ayant déjà une certaine maturité;
- La future légalisation d'une nouvelle zone à bâtir sur ces surfaces doit répondre à plusieurs conditions:

- Avant l'approbation du Plan directeur cantonal révisé, le respect du moratoire fédéral sur les zones à bâtir imposé par la LAT (compensation avec dézonage en zone agricole d'un terrain de surface équivalente) doit être garanti. Après l'approbation du Plan directeur cantonal révisé, le respect de ses exigences concernant le territoire d'urbanisation et les limites d'urbanisation doit être garanti;
- Les densités minimales suivantes doivent être prévues et respectées par la nouvelle zone:

Zones résidentielles et mixtes

Agglomération compacte: 150 habitants-emplois/ha

Couronne: 100 habitants-emplois/ha

Zones d'activités

Agglomération compacte: 100 emplois/ha

Couronne: 60 emplois/ha

En fonction du type d'activité envisagé, des dérogations à ces seuils minimaux de densité pourront être accordées pour les projets dont la plus-value économique importante sera démontrée.

- Pour les nouvelles zones à bâtir, il est recommandé, afin de garantir la qualité urbanistique des projets, de mener une procédure qualifiée (concours, mandat d'études parallèles, etc.);
- Les plans déposés par les communes auprès des services cantonaux qui ne correspondent pas aux critères précédemment énumérés font l'objet des modifications correspondantes et d'une mise à l'enquête complémentaire.
- En cas d'emprise sur des surfaces d'assollement, l'intérêt cantonal de la nouvelle zone à bâtir devrait être reconnu. En effet, les surfaces d'assollement situées à l'intérieur de la limite d'urbanisation sont nécessaires au renforcement du rôle moteur de l'Agglomération à l'échelle du canton.

U2.4 – Priorité d'urbanisation 3 (réserves à long terme)

- La troisième priorité d'urbanisation concerne les surfaces inscrites dans les plans directeurs communaux en tant que réserves pour des extensions futures de l'urbanisation et qui se trouvent à l'intérieur des limites d'urbanisation du PA3;
- La procédure de mise en zone à bâtir pour ces réserves peut être entamée uniquement si:
 - Les terrains de priorité 2 effectivement classés en zones à bâtir dans le même axe sont totalement urbanisés et construits;
 - Un seuil de densité moyen de 110 habitants-emplois/ha pour les zones résidentielles, mixtes et d'activités dans le même axe est atteint.
- De plus, la légalisation d'une nouvelle zone à bâtir sur ces surfaces doit répondre aux conditions suivantes:

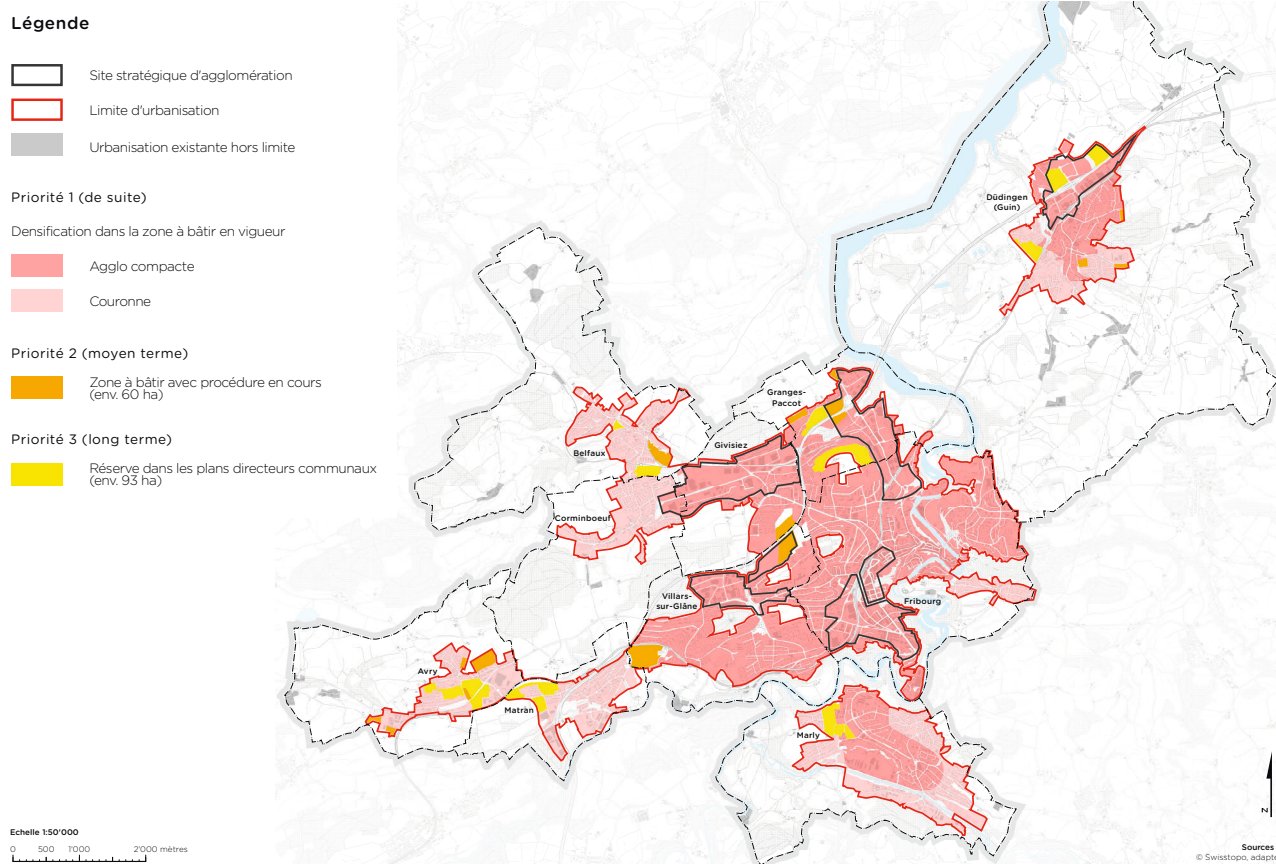


Figure 2: Carte des trois priorités d'urbanisation

- La coordination avec le concept territorial (territoire d'urbanisation et limites d'urbanisation) du Plan directeur cantonal révisé doit être assurée;
- Les densités minimales suivantes doivent être prévues et respectées par la nouvelle zone:

Zones résidentielles et mixtes

Agglomération compacte: 150 habitants-emplois/ha
Couronne: 100 habitants-emplois/ha

Zones d'activités

Agglomération compacte: 100 emplois/ha
Couronne: 60 emplois/ha
En fonction du type d'activité envisagé, des dérogations à ces seuils minimaux de densité pourront être accordées pour les projets dont la plus-value économique importante sera démontrée.

- Pour les réserves inscrites dans les plans directeurs communaux, il est recommandé, afin de garantir la qualité urbanistique des projets, de mener une procédure qualifiée (concours, mandat d'études parallèles, etc.).
- En cas d'emprise sur des surfaces d'assèchement, l'intérêt cantonal de la nouvelle zone à bâtir devrait être reconnu. En effet, les surfaces d'assèchement situées à l'intérieur de la limite d'urbanisation sont nécessaires au renforcement du rôle moteur de l'Agglomération à l'échelle du canton.

U2.5 – Mise en œuvre

Répartition des tâches:

Le canton

- Reprend les prévisions de croissance, les limites d'urbanisation ainsi que les options d'urbanisation retenues dans le PA3 et dans son concept territorial, dans le plan directeur cantonal révisé;
- Soutient les projets de densification menés par les communes par le biais d'une campagne d'information et sensibilisation.

L'Agglomération

- Pilote et coordonne, en collaboration avec les communes concernées, le développement de l'urbanisation de chaque axe en mettant à disposition les différentes études de base quantitatives et qualitatives nécessaires;
- Vérifie le respect des limites et des priorités d'urbanisation et des conditions y relatives dans les révisions des plans d'aménagements locaux ou de détail lors de la procédure d'examen préalable et finale;

- Soutient techniquement et politiquement les communes et/ou les propriétaires/promoteurs dans leurs démarches de densification.

Les communes

- Respectent, dans les révisions des plans d'aménagements locaux ou de détail, la limite d'urbanisation ainsi que les trois priorités d'urbanisation et y intègrent les directives issues des différentes études de base quantitatives et qualitatives relatives à l'axe concerné;
- Assument un rôle actif dans la planification et réalisation des projets de densification, en assurant une prise de contact directe avec les propriétaires/promoteurs des parcelles clés sur le territoire communal;
- Veillent à la qualité des projets de densification, notamment en encourageant les procédures qualifiées (mandats d'études parallèles, concours ou équivalent).

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

- Plan d'affectation des zones (PAZ): respecter les conditions relatives aux trois priorités d'urbanisation dans le cadre de la définition de nouvelles zones à bâtir; dézoner en zone agricole/de protection/libre/détente toutes les surfaces en zone à bâtir non occupées qui sont localisées en dehors des limites d'urbanisation;
- Règlement communal d'urbanisme (RCU): inscrire des affectations/destinations et des prescriptions de construction (indice brut d'utilisation du sol, indice de masse, indice d'occupation du sol, hauteur, stationnement en sous-sol) permettant une réelle densification.

U2.6 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seuls les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Paquet 3U.01	Coordination du développement urbanistique par axe
Mesure 3U.02.00	Renouvellement urbain et densification de la zone à bâtir.

U3 – Aspect qualitatif de l'urbanisation

U3.1 – Stratégie

- Densifier les secteurs déjà bâtis et les nouveaux secteurs pour offrir des espaces de vie de qualité et assurer le sentiment de bien-être des habitants dans les espaces urbains densifiés;
- Promouvoir la densification des zones d'activités, tout en favorisant les synergies entre les entreprises et une saine cohabitation avec l'habitat;
- Assurer la préservation du patrimoine culturel bâti.

U3.2 – Développement qualitatif de la zone à bâtir

Pour la zone à bâtir existante (surfaces en densification), une étude urbanistique qualitative doit être menée sur la base des résultats de la vision globale par axe. Pour les nouvelles zones à bâtir (surfaces en extension), il est recommandé, pour garantir la qualité urbaine de chaque projet, de mener une procédure qualifiée (MEP, concours) afin d'optimiser la relation densité/qualité;

Dans ce contexte, l'Agglomération et les communes doivent fournir un support technique et politique adapté afin de faciliter la mise en œuvre et garantir la qualité des projets (espaces publics, architecture, etc.). Cette tâche implique notamment l'adoption d'un rôle proactif et opérationnel des autorités publiques sous plusieurs angles:

1) Sondage de la propriété, mobilisation du potentiel effectif et plan d'actions (communes)

- Mener une réflexion et des analyses sur la morphologie des quartiers (typologie, patrimoine), le cycle de renouvellement, la structure des âges des habitants ainsi que du potentiel de densification effectif et mobilisable;
- Mettre en œuvre une politique foncière active.

2) Assistance dans les questions de densification (Agglomération)

- Etablir une « boîte à outils » axée sur la pratique (outils de planification et d'incitation, mesures contre la thésaurisation, etc.).

3) Garantie de la qualité urbanistique

- Encourager des procédures qualifiées (concours, mandats d'études parallèles, commission qualité, expertises externes, etc.).

U3.3 — Mise en œuvre

Répartition des tâches :

Le canton

- Vérifie et soutient (par le biais d'une campagne d'information et de sensibilisation) les projets de densification dans le cadre de la procédure d'examen des PAL ou des PAD, particulièrement en présence de projets exemplaires.

L'Agglomération

- Etablit et met à disposition des communes une « boîte à outils » visant à assister les communes dans leurs démarches. Sur demande des communes, des propriétaires ou des promoteurs, elle fournit un soutien technique et politique pour assurer la bonne suite des projets. Elle organise des ateliers d'échanges d'informations;
- Soutient les communes pour les questions relatives à la qualité urbaine et met en place à ce titre une « commission qualité » à disposition des communes;
- Vérifie le respect des objectifs de densité (IBUS, habitants - emplois/ha) dans les révisions générales ou partielles des PAL ou des PAD, dans le cadre de la procédure d'examen pilotée par le canton. Vérifie également la qualité de l'espace public.

Les communes

- Analysent le potentiel de densification mobilisable et la structure de la propriété et établissent des plans d'actions;
- Assument un rôle actif dans la planification et la réalisation des projets de densification. Prennent contact avec les propriétaires et promoteurs des parcelles clés situées sur le territoire communal, les informent sur les possibilités et leur offrent le soutien nécessaire dans leur projet (avec l'assistance de l'Agglomération);
- Atteignent les objectifs de densité (IBUS; habitants - emplois/ha) dans les révisions générales ou partielles des PAL et veillent à leur intégration dans les PAD initiés par les particuliers.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL)

- Plan d'affectation des zones (PAZ): atteindre les objectifs de densité (IBUS, habitants - emplois/ha) dans les révisions générales ou partielles des PAL;
- Plan d'aménagement de détail (PAD): veiller à l'intégration des objectifs de densité dans les projets de PAD initiés par des particuliers;

- Règlement communal d'urbanisme (RCU): inscrire des affectations/destinations et des prescriptions de construction (IBUS, indice de masse, indice d'occupation du sol, hauteur, stationnement en sous-sol) permettant une réelle densification.

U3.4 — Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seuls les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Mesure 3U.02.00

Renouvellement urbain et densification de la zone à bâtir.

U4 – Sites stratégiques d'agglomération

U4.1 – Stratégie

- Concentrer la dynamique de développement démographique et économique de l'Agglomération en priorité dans les sites stratégiques d'agglomération en raison de leur potentiel d'accueil important et de leurs conditions-cadres favorables en termes d'accessibilité multimodale;
- Elaborer, en parallèle du projet PA3, une étude à l'échelle de l'agglomération, permettant d'identifier les pôles de développement économique en fonction du profil spécifique des entreprises. La planification et le développement des sites stratégiques doivent découler de cette étude, formulant une vision globale des enjeux économiques et des orientations stratégiques.
- Fédérer les acteurs concernés autour d'une vision d'ensemble pour chaque site stratégique d'agglomération sous forme de planification directrice liante (par exemple plan directeur communal, intercommunal ou plan directeur localisé);
- Accueillir des équipements et des installations de rayonnement régional et cantonal dans les sites stratégiques d'agglomération;
- Identifier les profils de chaque site stratégique d'agglomération, en cohérence avec les autres affectations du site (logement, etc.) et en collaboration étroite avec les autorités cantonales (secteurs stratégiques et zones d'activités d'importance cantonale) et communales;
- Coordonner le développement des sites stratégiques d'agglomération avec la politique foncière active cantonale décrite dans le plan directeur cantonal (PDcant) en vigueur et dans le PDcant en cours de révision;
- Créer des espaces publics de qualité favorisant un environnement de vie et de travail attractif.

U4.2 – Elaboration d'une étude économique

Une étude économique, à l'horizon 2017, doit fixer la stratégie économique de l'agglomération, constituant un cadre général dans lequel s'inscrivent les actions en termes de planification directrice et de développement futur des sites stratégiques.

Il s'agira d'identifier la vocation économique de toutes les zones d'activités, y compris celles à l'intérieur des sites stratégiques, ainsi que les conditions cadres favorables à l'exercice des activités économiques. Cette étude devrait notamment se pencher sur la localisation et/ou la densification des zones d'activités, particulièrement lorsqu'il s'agit d'entreprises industrielles ou artisanales. Les résultats de cette étude permettront également de voir s'il est pertinent de confirmer tous

les sites stratégiques proposés par le PA3 dans leurs formes et contenus actuels et de prendre en compte la demande du secteur MIC à Marly et du secteur Avry-Matran, afin de définir au regard de cette étude quels sont les sites stratégiques à intégrer au PA3.

Par ailleurs, la nouvelle LAT préconise une gestion régionale des zones d'activités, ce qui nécessite une meilleure connaissance de la vocation économique des différentes zones d'activités et constitue ainsi une raison supplémentaire pour l'agglomération d'élaborer une étude économique à l'échelle de son territoire.

Le périmètre de cette étude économique dépasse toutefois la thématique des seuls sites stratégiques du PA3. Elle doit en effet constituer un cadre général dans lequel s'inscrivent les actions futures en matière de développement économique. Cette étude peut par conséquent être effectuée indépendamment du PA3, raison pour laquelle elle ne figure pas dans la liste des mesures.

U4.3 – Vision d'ensemble coordonnée

Chaque site stratégique d'agglomération nécessite une planification avec une vision d'ensemble et une consolidation politique de la part de tous les acteurs concernés (Agglomération, communes concernées, canton). Cette planification doit permettre de prendre en compte l'ensemble des enjeux de planification dans le périmètre du site, d'assurer l'intégration du site dans les objectifs et la vision d'ensemble définie par le PA3, ainsi que d'aboutir à une mise en œuvre cohérente avec les principes initialement fixés. Les études déjà existantes ou en cours pour les sites sont évaluées au cas par cas et intégrées dans les planifications directrices liantes. La procédure standard pour ce type de planifications est évoquée dans la fiche de mesure correspondante (3U.03.00).

En raison de la diversité des situations et du degré de maturité différent de chaque site stratégique d'agglomération, il est admis que l'autorité qui coordonne la vision d'ensemble de même que la typologie des instruments de planification susceptibles d'être utilisés peut varier de cas en cas.

U4.4 – Enjeux spécifiques pour chaque site

1) Site de la Gare de Fribourg

- Traiter la gare comme un site stratégique d'agglomération participant à la qualité de vie de l'entier de l'Agglomération et assurer ses fonctions de porte sur la ville, d'interface de transport ainsi que d'espace public urbain en soulignant son caractère de noeud multifonctionnel.
- Limiter le transit des véhicules motorisés au centre-ville par un compartimentage entre les différentes pénétrantes et par une fermeture de l'Avenue de la Gare au trafic individuel motorisé (TIM).

- Requalifier les alentours de la gare de Fribourg comme point d'identification (porte d'entrée principale et carte de visite prioritaire de la ville).
- Requalifier la gare de Fribourg en tant qu'espace d'échange. Optimiser les flux de transbordement entre transports publics (TP) et piétons de manière intégrée dans l'espace urbain. Ces flux doivent s'intégrer à la vie urbaine et aux échanges entre les quartiers sans rupture.
- Garantir la coordination et la cohérence des mesures TIM, TP, MD prises à la gare avec celles prévues à l'échelle de l'Agglomération.
- Garantir le fonctionnement du « système gare » avec le développement attendu à l'échelle de l'Agglomération (habitants / emplois).
- Réaménager le carrefour de Belle-Croix dans l'objectif de créer une nouvelle identité urbanistique par l'aménagement d'une place à fort caractère urbain.
- Améliorer la desserte en transports publics (TP) afin de permettre un report modal et la réaffectation des places de stationnement dans la zone industrielle au profit de surfaces disponibles pour la densification du bâti, la mobilité douce (MD) ou l'aménagement de l'espace public.
- Améliorer les liens MD depuis Moncor vers Cormanon et le quartier de Villars-Vert à travers le carrefour de Belle-Croix.
- Elaborer un plan de mobilité inter-entreprises sur le site (démarche déjà entamée).

2) Site du Plateau de Pérolles – Cardinal

- Développer le site Cardinal comme élément phare et identitaire pour le Canton, la ville et l'Agglomération et pour leur orientation vers le futur en tenant compte également du campus universitaire de Pérolles.
- Développer le profil multiple du site et de ses composantes avec des activités tertiaires haut de gamme et secondaires cherchant à bénéficier de la proximité de la gare et des services du centre-ville. Créer un parc technologique sur le site Cardinal et valoriser les synergies avec l'offre de formation universitaire.
En même temps, renforcer la vocation résidentielle du site.
- Elaborer un plan de mobilité inter-entreprises sur le site.
- Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements de mobilité douce (MD) et de transports publics (TP). Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Pérolles et des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD.
- Accueillir des équipements publics supplémentaires.
- Requalifier le plateau de Pérolles dans l'esprit d'un véritable campus en réduisant ou supprimant l'emprise du trafic individuel motorisé (TIM) sur ce secteur.

3) Site de Moncor – Belle-Croix

- Développer le site comme pôle d'activités de type campus d'entreprises, avec des activités secondaires et tertiaires.
- Structurer l'urbanisation et le front bâti le long de la route de Villars en direction du centre de l'Agglomération et favoriser le renforcement du caractère urbain, afin de passer d'une image suburbaine à celle d'une Agglomération compacte.

4) Site de Bertigny

- Réserver le site pour une implantation exceptionnelle (grande opération).
- Prévoir l'implantation d'un projet ou plusieurs projets à très haute valeur ajoutée.
- Développer le site selon les étapes définies dans la stratégie d'urbanisation du PA3.
- Optimiser les investissements en infrastructures de transports en favorisant les transports publics et la mobilité douce sur le site.
- Elaborer un plan de mobilité interentreprises (ou d'entreprise) sur le site.

5) Site de Givisiez

- Régénérer le tissu industriel existant autour de la nouvelle halte de Givisiez pour le faire évoluer en pôle à vocation de zone mixte (activités tertiaires et secondaires, logements, équipements publics, ...).
- Établir un espace public de qualité autour de la nouvelle gare (interface de transport).
- Densifier la zone industrielle de Givisiez à l'ouest de la route de Belfaux avec des activités artisanales, de manufactures et logistiques, en tenant compte des contraintes imposées par l'Ordonnance pour la protection contre les accidents majeurs (OPAM) en relation au gazoduc.
- Compléter le maillage manquant d'espaces publics et de mobilité douce (MD) pour mettre en relation le centre historique de Givisiez, la zone industrielle, l'interface de transport et les zones mixtes situées au nord de la route du Tir Fédéral et au sud de la route des Taconnets.
- Coordonner l'urbanisation interne du site avec les réseaux de transports publics (TP) et mobilité douce (MD) locaux.

- Intégrer l'aménagement de la couverture de l'autoroute dans une vision globale du développement et de la restructuration du site.
- Elaborer un plan de mobilité inter-entreprises sur le site.

6) Site du Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg

- Consolider une vision politiquement concertée du site stratégique Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg, permettant sa transition vers un caractère urbain d'Agglomération compacte.
- Développer un concept politiquement concerté pour l'extension du site sportif de Saint-Léonard; garantir l'intégration de ce concept dans l'ensemble du site stratégique.
- Traiter le site stratégique avec une approche urbanistique cohérente depuis l'entrée jusqu'au centre.
- 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 mobilité douce).
- Développer une urbanisation à fort caractère urbain avec des espaces publics et des réseaux transports publics (TP) et de mobilité douce (MD) attractifs.
- Eviter les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) qui sont prioritairement orientées vers l'accessibilité routière.
- Intégrer les espaces verts et publics voisins possédant une valeur forte pour l'Agglomération (le parc de la Poya, le cimetière de Saint-Léonard, les champs agricoles de Grandfey et la colline de Torry) et garantir les liens attractifs avec et entre les secteurs urbanisés.
- Améliorer les interfaces multimodales aux lieux de manifestation, notamment par l'aménagement d'espaces publics et de routes d'accès attractives et larges pour la MD. Améliorer également la connexion de ces lieux au réseau TP.
- Réaliser une étude concernant la desserte ferroviaire du site sur la voie Fribourg - Belfaux.
- Elaborer un plan de mobilité inter-entreprises sur le site.

7) Site Bahnhof Nord Düringen - Birch

- Assurer pour Düringen le rôle de pôle régional d'activités de la Singine bénéficiant d'une desserte de haute qualité (rail et route).
- Promouvoir des développements mixtes (habitat et activités) et des densités élevées autour de la gare de Düringen. Garantir des accès de qualité en mobilité douce à la gare des deux côtés.

- Maintenir la possibilité d'accueillir des activités de type artisanat/production et préserver les terrains clés pour des entreprises de grande envergure et de haute valeur ajoutée.

- Éviter une fragmentation des terrains contigus situés dans les zones d'activités à Birch.

- Renforcer le rôle et l'accessibilité du secteur de la gare comme centralité de l'ensemble du site stratégique d'agglomération.

- Développer le site selon les étapes définies dans la stratégie d'urbanisation du PA3.

- Elaborer un plan de mobilité inter-entreprises sur le site.

U4.5 – Mise en œuvre

Répartition des tâches :

Le canton

- Reconnaît dans l'Agglomération (avec l'accord préalable des communes) un interlocuteur pour chaque site stratégique d'agglomération, y compris pour ceux inclus dans un secteur stratégique cantonal.
- S'engage activement à l'élaboration des études pour le site stratégique d'agglomération du Plateau de Pérolles - Cardinal qui correspond partiellement au secteur stratégique d'importance cantonale de Bluefactory.

L'Agglomération

- Participe activement à l'élaboration des planifications relatives aux sites stratégiques d'agglomération dans les domaines qui relèvent directement de son champ d'activités (coordination sectorielle). Elle doit notamment vérifier que la planification prévue s'inscrit bien dans le cadre de la vision globale par axe qu'elle a préalablement défini, que la coordination soit assurée avec le domaine de la mobilité et que le profil économique du site soit cohérent.
- Pilote ou coordonne, sur demande des communes directement concernées, l'élaboration d'instruments de planification directrice liant (par exemple plan directeur communal, intercommunal ou plan directeur localisé) de sorte à assurer un développement coordonné de chaque site stratégique d'agglomération tout en intégrant ou complétant les documents ou études préexistants.
- Met en place un groupe de travail pour assurer le suivi technique et politique de la planification des sites stratégiques d'agglomération, depuis son élaboration jusqu'à la mise en œuvre. Pour les sites stratégiques d'agglomération figurant en même temps en tant que secteur stratégique d'importance cantonale, l'Agglomération garantit une étroite collaboration avec le canton.

Les communes

- Prennent contact, avant de lancer des nouvelles études à l'intérieur du périmètre d'un secteur stratégique, avec l'Agglomération pour s'accorder du suivi de la planification.
- Intègrent systématiquement l'Agglomération dans les planifications en cours en ce qui concerne la coordination sectorielle des problématiques qui relèvent de son champ d'activités (densification, transports, économie, etc.).
- Respectent, dans les révisions des plans d'aménagements locaux ou de détail, les objectifs des planifications directrices touchant des sites stratégiques d'agglomération.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

- Plan d'affectation des zones (PAZ), plan directeur communal (PDC): intégrer les périmètres des sites stratégiques et les éléments de planification découlant des instruments liants élaborés par l'Agglomération.

U4.6 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seuls les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Paquet 3U.03 Planification et consolidation des sites stratégiques d'agglomération.

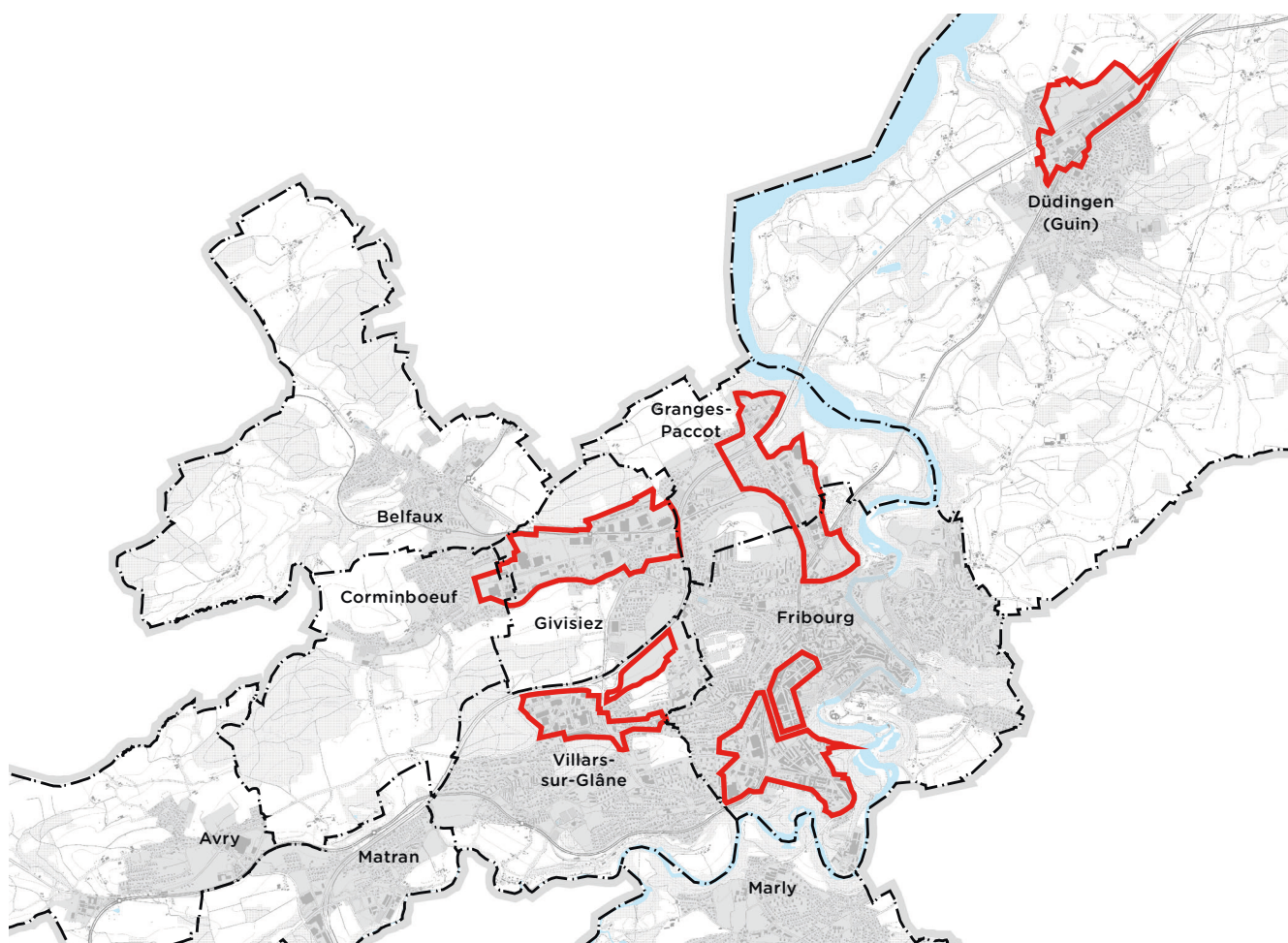


Figure 3: Sites stratégiques d'agglomération (paquet 3U.03)

Stratégie mobilité

Introduction

Le processus de développement urbain est accompagné par une stratégie de mobilité multimodale cohérente et durable qui vise à réduire la pression du trafic automobile, principalement celle liée aux pendulaires, au coeur de l'agglomération.

Concrètement, la stratégie repose sur la mise en oeuvre d'une offre en transports publics performante et d'un réseau de mobilité douce attractif qui permet d'être concurrentiel au trafic individuel motorisé. L'objectif est d'absorber la demande supplémentaire en déplacement liée à la croissance démographique par les transports publics et la mobilité douce. La stratégie prévoit pour ce faire une réorganisation de la gestion des accès au centre de l'agglomération et une harmonisation des conditions cadres en matière de stationnement pour l'ensemble de l'agglomération.

M1 — Transports publics (TP)

M1.1 — Stratégie

- Définir une hiérarchie du réseau de transports publics en fonction de l'amélioration de l'offre ferroviaire et de l'augmentation des complémentarités d'usage avec l'offre de bus;
- Compléter le maillage du réseau de bus en fonction de l'urbanisation et des pôles d'échanges, qui sont liés au trafic ferroviaire;
- Augmenter l'offre de bus, notamment les cadences, en tenant compte des synergies entre le trafic régional et urbain de voyageurs;
- Assurer la tenue des horaires de bus sur le réseau routier par le biais d'un système de gestion du trafic dans les carrefours à feux (système de régulation des feux donnant la priorité aux bus) ou la mise en oeuvre de sites propres;
- Favoriser le transfert modal des pendulaires motorisés vers le réseau de transports publics, aux moyens de parkings d'échange.

M1.2 — Réseau ferroviaire

- Créer de nouvelles haltes (Givisiez, Agy, Avry) pour assurer la cohérence avec les stratégies générales de mobilité et d'urbanisation;
- Mettre en oeuvre une offre RER cadencée au quart d'heure (en pointe) sur le territoire de l'agglomération;
- Améliorer l'équipement et les accès pour l'accueil des usagers dans les gares et haltes existantes (confort, interface avec les bus, cheminements d'accès à pied et en vélo).

M1.3 — Réseau de bus

- Tenir compte de l'offre de bus régional pour développer des synergies avec l'offre de bus urbain, notamment aux limites du périmètre de l'agglomération;
- Renforcer les cadences et les capacités des bus dans le périmètre de l'Agglomération;
- Compléter les lignes diamétrales du réseau principal de bus pour favoriser les déplacements directs dans l'Agglomération;
- Mettre en oeuvre des lignes tangentielles pour améliorer les liaisons entre les quartiers d'habitation, les pôles d'emplois et les haltes RER;
- Créer de nouveaux axes routiers, qui sont notamment dédiés au réseau de transports publics dans le périmètre d'urbanisation (Bertigny);

- Aménager les arrêts principaux (Bourg, Moncor, etc.) pour optimiser les correspondances et la diffusion piétonne dans les quartiers alentours;
- Favoriser la correspondance des horaires entre les bus et le réseau ferroviaire, de sorte à offrir des alternatives pour se déplacer rapidement au cœur de l'Agglomération (principe de rabattement des bus sur les haltes ferroviaires).

M1.4 — Actions multimodales

- Le présent thème regroupe la mise en œuvre des actions suivantes:

1. Améliorer les conditions de circulation des bus sur le réseau routier principal

- Mettre en œuvre des contrôles d'accès des transports individuels motorisés (TIM) sur les pénétrantes, permettant une circulation priorisée des bus sur les voies d'approche, et dosant le trafic à l'aval pour une circulation fluide des bus en ville;
- Améliorer les aménagements favorisant les conditions de circulation des bus (voies réservées à l'approche des carrefours à feux, marquage des priorités dans les carrefours, arrêts sur chaussée, etc.).

2. Créer un axe structurant continu dévolu aux transports publics et à la mobilité douce entre le pont de Zaehringen et le boulevard de Pérolles

- Mettre en œuvre des mesures en lien avec la « zone centrale apaisée » pour donner une priorité aux bus et à la mobilité douce;
- Valoriser le centre-ville de Fribourg;
- Optimiser le rôle de la gare de Fribourg en tant qu'interface multimodale et porte d'entrée de l'Agglomération.

3. Mettre en œuvre des interfaces TP en lien avec les parkings d'échanges (P+R)

- Créer des interfaces TP connexes aux parkings d'échanges (P+R), qui sont situés aux haltes RER ainsi qu'à l'intersection entre les axes du réseau routier et des bus;
- Mettre en œuvre une réglementation et une politique tarifaire assurant un usage pertinent de chaque P+R (adéquation avec la fonction souhaitée, prise en compte de la diversité des besoins, cohérence avec la tarification des bus régionaux et du stationnement urbain, prévention des usages détournés).

M1.5 — Mise en œuvre

Répartition des tâches:

Le canton

- Planifie et commande les prestations aux entreprises exploitant le réseau RER et les lignes de bus régionales;
- Analyse en collaboration avec les communautés régionales, les offres des entreprises mandatées par ces dernières, et fixes le montant total donnant droit à la participation de l'État, conformément à la Loi sur les transports (LTr) et à son règlement.

L'Agglomération

- Concrétise, en collaboration avec les communes, le concept des lignes de bus urbaines en cohérence avec le réseau TP régional, et mène les études concernant les adaptations à étudier (voir l'« image directrice du développement du réseau de transports publics à l'horizon 2030 » annexé au rapport explicatif du PA3);
- Commande les prestations aux entreprises TP exploitant les lignes de bus urbaines;
- Mène, en collaboration avec les communes, les études directrices complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation des TP, en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts, et coordonne la réalisation avec les propriétaires des différents tronçons (communes ou canton);
- Planifie l'emplacement des arrêts en coordination avec les communes;
- Coordonne les mesures TP avec les mesures d'urbanisation et du paysage.
- Veille à la cohérence du concept TP avec la planification cantonale.

Les communes

- Se coordonnent avec l'Agglomération sur les modalités d'application des principes d'exploitation et de valorisation des TP;
- Participent à la planification des mesures;
- Mettent en œuvre les mesures infrastructurelles.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

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

M1.6 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seuls les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

3M.01 Contrôles d'accès

3M.01.01	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de la Gérine.
3M.01.02	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de route de la Glâne/Condoz.
3M.01.03	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix.
3M.01.04	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de l'Escale.
3M.01.05	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour au droit du pont du Tiguellet.
3M.01.06	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des Grives.

3M.02 Axes d'entrée

3M.02.01	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly.
3M.02.02	Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg.
3M.02.03	Requalification de l'axe de la Glâne - secteur Villars-sur-Glâne.
3M.02.04	Requalification de l'axe de la Glâne/Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg.
3M.02.05	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg Beaumont.
3M.02.06	Requalification de la route de Villars - secteur Villars-sur-Glâne.
3M.02.07	Requalification de la route de Villars - secteur Fribourg.
3M.02.08	Requalification de la route de la Chasotte.
3M.02.09	Requalification de la route du Jura.
3M.02.10	Requalification de la route de Morat.
3M.02.11	Requalification de la rue de Morat / Place Notre-Dame - halte Poya.

3M.04 Axe structurant TP/MD

3M.04.01	Requalification du boulevard de Pérolles.
3M.04.02	Requalification du secteur de la rue de l'Hôpital et rues adjacentes.
3M.04.03	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux.
3M.04.04	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue.

3M.05 Autres mesures TP

3M.05.01	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°1 à Marly - secteur est.
3M.05.02	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°3 à Marly - secteur ouest.
3M.05.03	Réaménagement de la route de Cormanon pour la ligne TP n°5.
3M.05.04	Réaménagement du réseau routier entre Corminboeuf et Belfaux pour les lignes TP régionales.
3M.05.05	Création des infrastructures « Moncor-Hôpital » pour la future ligne TP n°6.
3M.05.06	Création des infrastructures « Hôpital-Jura » pour la future ligne TP n°6.
3M.05.07	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n°6.
3M.05.08	Création d'un funiculaire entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture.

3M.08 Interfaces TP

3M.08.01	Aménagement de l'interface TP - gare RER de Düringen.
3M.08.02	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER d'Avry Centre.
3M.08.03	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte du plateau d'Agy.
3M.08.04	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly - Gérine.
3M.08.05	Création d'un P+R à la jonction autoroutière Fribourg Sud.
3M.08.06	Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Düringen.

3M.11 Mesures hors fonds d'infrastructure

3M.11.01	Mise à niveau des infrastructures ferroviaires en vue d'une desserte RER cadencée au quart d'heure.
3M.11.02	Mise en place d'une démarche qualité des services TP harmonisée au niveau de l'Agglomération.

M2 – Mobilité douce (MD)

M2.1 – Stratégie

- Réaliser deux itinéraires principaux (axes forts) de mobilité douce dans l'agglomération;
- Développer un réseau de mobilité douce secondaire attractif afin de permettre une pratique aisée et en toute sécurité de la marche et du vélo sur des courtes distances;
- Promouvoir la mobilité douce et les actions multimodales.

M2.2 – Réseau de mobilité douce

- Réaliser prioritairement la TransAgglo, qui est le premier itinéraire du réseau principal de l'agglomération;
- Réaliser un deuxième itinéraire du réseau principal de l'agglomération entre Corminboeuf – Givisiez – Marly, en complétant l'infrastructure routière existante par des aménagements de MD;
- Identifier et réaliser des itinéraires de rabattement sur le réseau principal de l'agglomération, en tenant compte des synergies potentielles avec les réseaux nationaux et cantonaux de mobilité douce.

M2.3 – Sécurité et continuité des itinéraires

- Planifier et réaliser des aménagements cyclables (bandes, pistes) continus, notamment sur les axes d'entrée en ville et sur les routes principales hors secteurs urbanisés, (en tenant compte de la planification cyclable cantonale et d'autres aménagements tels que les voies bus ou des autres contraintes spatiales);
- Améliorer la sécurité des franchissements existants (ponts, voies ferrées, etc.);
- Identifier et assainir des points noirs du réseau pour les piétons et les cyclistes;
- Identifier et réaliser de nouveaux franchissements en lien avec le développement d'itinéraires continus;
- Poursuivre la création de zones de circulation apaisée dans les quartiers;
- Poursuivre la réalisation des aménagements visant l'amélioration de la sécurité et du confort des piétons, en particulier dans les zones de qualité piétonnes (centres de localité, quartiers à forte densité, zones d'influences des haltes RER).

M2.4 – Promotion de la mobilité douce et des actions multimodales

- Mettre en œuvre des installations de stationnement dans tous les secteurs de l'Agglomération (yc. vélo stations dans les gares principales et bornes de recharges pour les vélos électriques);
- Améliorer la signalétique des itinéraires cyclables, notamment pour les grands itinéraires urbains et le tourisme de proximité;
- Renforcer l'intermodalité (Bike+Ride: accès et parcage des vélos aux arrêts TP, Park+Bike: box à vélos dans les P+R, etc.);
- Planifier et mettre en œuvre un réseau de vélos en libre-service (VLS) performant, dense et étendu à toute l'Agglomération.

M2.5 – Mise en œuvre

Répartition des tâches:

Le canton

- Planifie le réseau cyclable cantonal;
- Balise les itinéraires de cyclotourisme régionaux et nationaux.

L'Agglomération

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

Les communes

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

Conséquences sur les PAL :

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

M2.6 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seuls les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

3M.02 Axes d'entrée

3M.02.01	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly.
3M.02.02	Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg.
3M.02.03	Requalification de l'axe de la Glâne - secteur Villars-sur-Glâne.
3M.02.04	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg.
3M.02.05	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg Beaumont.
3M.02.06	Requalification de la route de Villars - secteur Villars-sur-Glâne.
3M.02.07	Requalification de la route de Villars - secteur Fribourg.
3M.02.08	Requalification de la route de la Chasotte.
3M.02.09	Requalification de la route du Jura.
3M.02.10	Requalification de la route de Morat.
3M.02.11	Requalification de la rue de Morat / Place Notre-Dame - halte Poya.

3M.04 Axe structurant TP/MD

3M.04.01	Requalification du boulevard de Pérolles.
3M.04.02	Requalification du secteur de la rue de l'Hôpital et rues adjacentes.
3M.04.03	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux.
3M.04.04	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue.

3M.06 TransAgglo

3M.06.01	Aménagement d'une liaison MD sur le tracé de l'ancienne ligne ferroviaire industrielle - secteur Pérolles-Gare de Fribourg.
3M.06.02	Aménagement de la TransAgglo - secteur Avry-Gare de Villars-sur-Glâne.
3M.06.03	Aménagement de la TransAgglo - secteur Grandfey-Düdingen.

3M.07 Mesures complémentaires MD

3M.07.01	Réaménagement des routes du Tir-Fédéral et des Taconnets.
3M.07.02	Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny.
3M.07.03	Aménagement d'une liaison MD sur l'actuelle Promenade des Tilleuls.
3M.07.04	Réaménagement de la route de Bourguillon - secteur Marly.
3M.07.05	Aménagement d'une liaison MD entre AZ Birch, Fussballfelder et Luggiwil.
3M.07.06	Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route Chantemerle - secteur Granges-Paccot.
3M.07.07	Franchissement MD de la voie ferrée pour accéder au Petit Torry depuis la route de Morat - secteur Fribourg
3M.07.08	Franchissement voie CFF - secteur Bluefactory-Arsenaux.
3M.07.09	Aménagement d'une liaison MD - HEIA-Quartier de la Pisciculture.
3M.07.10	Aménagement d'une liaison piétonne entre le boulevard de Pérolles et la Sarine.
3M.07.11	Réalisation d'une passerelle MD entre la Tour-Henri et la Poste Criblet.
3M.07.12	Aménagement complémentaire MD de la Dorte-Verte - Beaumont.
3M.07.13	Création de 3'000 places de parcs pour les vélos.
3M.07.14	Mise en place d'un système de VLS performant.
3M.07.15	Mise en place d'une stratégie de jalonement vélos au niveau de l'Agglomération.
3M.07.16	Connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schönberg avec une passerelle.

3M.09 Aménagement des centralités/traversées

3M.09.01	Aménagement du centre de Düdingen - secteur Hauptstrasse-Duenstrasse.
3M.09.02	Requalification de la place des Sports - secteur Saint-Léonard.
3M.09.03	Requalification de la place des Anciens Abattoirs - secteur Saint-Léonard
3M.09.04	Réaménagement de la traversée de Belfaux.
3M.09.05	Requalification de la centralité du quartier du Schönberg.
3M.09.06	Requalification de la route de Berne.
3M.09.07	Requalification de la route de Tavel.
3M.09.08	Requalification de la traversée de Bourguillon.

M3 – Trafic individuel motorisé (TIM)

M3.1 – Stratégie

- Réorganiser la distribution du trafic de sorte à diminuer la pression de ce dernier au centre de l'Agglomération;
- Favoriser le report modal pour absorber l'augmentation du trafic due à la croissance démographique planifiée;
- Apaiser le trafic à l'échelle du quartier, pour augmenter la sécurité routière et diminuer les nuisances environnementales;
- Harmoniser les règles en matière de stationnement pour favoriser le report modal, principalement des pendulaires, vers les transports publics et la mobilité douce;
- Favoriser les déplacements multimodaux au moyen de système de gestion du trafic.

M3.2 – Hiérarchie du réseau routier

- Favoriser l'usage de l'autoroute, de ses quatre jonctions ainsi que du réseau structurant principal pour former une ceinture de distribution du trafic;
- Mettre en oeuvre un principe de routes principales « pénétrantes » pour assurer les accès au centre de l'agglomération et à la ceinture de distribution du trafic;
- Créer des aménagements sur le réseau routier structurant de desserte urbaine pour assurer la fluidité du trafic.

M3.3 – Compartimentage du centre-ville de Fribourg

- Compartimenter le trafic en deux parties (nord/sud) pour limiter le trafic de transit et de courte distance au centre de l'Agglomération. Cette approche accompagne le principe de la ceinture de distribution du trafic et de ses pénétrantes. Toutefois, le compartimentage est partiel pour éviter d'isoler, notamment, le quartier du Bourg;
- Mettre en oeuvre des mesures pour éviter tout trafic de transit à travers le centre de Fribourg;
- Dissuader l'utilisation de la voiture pour les trajets de courte distance.

M3.4 – Modération du trafic

- Réaliser des mesures pour éviter le report de trafic et des nuisances liées sur le réseau routier secondaire et de desserte locale;
- Mettre en oeuvre des mesures de modération dans les zones congestionnées ou traversant des zones sensibles;

- Mettre en oeuvre des aménagements de modération de la vitesse dans les traversées de zones urbanisées et dans les centres locaux d'activités (modération en traversée de village).

M3.5 – Action multimodale

- Mettre en oeuvre des systèmes de gestion des flux de trafic permettant de donner la priorité aux bus, le long des axes routiers (contrôles d'accès);
- Favoriser les mouvements en direction de l'axe urbain de distribution plutôt que vers le centre de Fribourg, où la circulation des bus est privilégiée;
- Créer des P+R dans les haltes RER ainsi qu'à l'intersection entre le réseau routier principal ou autoroutier et le réseau TP principal.

M3.6 – Stationnement

Ci-dessous, les principes coordonnés de gestion et de réglementation du stationnement (public et privé):

- Fixer les conditions cadres visant à permettre une harmonisation des règlements communaux d'urbanisme. La mesure permettra de créer une offre de stationnement privé plus parcimonieuse, en particulier sur le lieu de travail;
- Fixer une fourchette dont la valeur supérieure est contrainte et la valeur inférieure possible, selon le tableau ci-dessous, en lien avec les normes VSS, pour dimensionner le besoin en stationnement privé pour les activités. Prévoir une règle permettant un abaissement de la valeur inférieure de la fourchette si un contexte particulier le nécessite;
- Fixer une fourchette pour dimensionner le besoin en stationnement privé pour les logements. Elle est identique à la norme VSS en vigueur. Prévoir une règle permettant un abaissement de la valeur inférieure de la fourchette si un contexte particulier le nécessite;
- Coordonner les réglementations et la tarification du stationnement public entre les différents secteurs de l'Agglomération tout en tenant compte de la qualité de l'accessibilité en transports publics;
- Mettre en oeuvre des principes de gestion du trafic pour guider les clients et visiteurs vers les parkings en ouvrage et limiter le trafic de recherche de places;
- Mettre en oeuvre des abonnements dans les parkings publics réservés prioritairement aux habitants sans place privée;
- collaborer avec le canton sur la problématique du stationnement des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF);

- Mettre en commun des moyens pour la gestion des parkings;
- Encourager l'instauration de plans de mobilité d'entreprise dans le secteur privé et publics/collectivité publique.

Offre en cases de stationnement en % des valeurs indicatives

Type de localisation	Min. possible PA3	Minimum (selon VSS)	Max. contraint PA3	Maximum (selon VSS)
A	10 %	20 %	30 %	40 %
B	20 %	40 %	50 %	60 %
C	25 %	50 %	65 %	80 %
D	35 %	70 %	80 %	90 %
E	45 %	90 %	95 %	100 %

Figure 4 : Extrait normes VSS - 640281 et fourchette PA3

M3.7 – Mise en œuvre (réseau routier)

Répartition des tâches :

Le canton

- Fixe le réseau des routes cantonales;
- Assure l'aménagement et la gestion du réseau des routes cantonales conformément aux objectifs et à la hiérarchisation du réseau TIM du PDA et conformément à la Loi sur les routes (LR);
- Veille à la coordination des projets avec les infrastructures du ressort de la Confédération (domaine des routes nationales).

L'Agglomération

- Fixe la hiérarchie du réseau à l'intérieur de l'Agglomération en cohérence avec la hiérarchie du réseau cantonal et en collaboration avec le canton et les communes.

Les communes

- Définissent la hiérarchie des routes à l'échelle communale en cohérence avec la hiérarchie du réseau cantonal et en collaboration avec le canton et l'Agglomération;

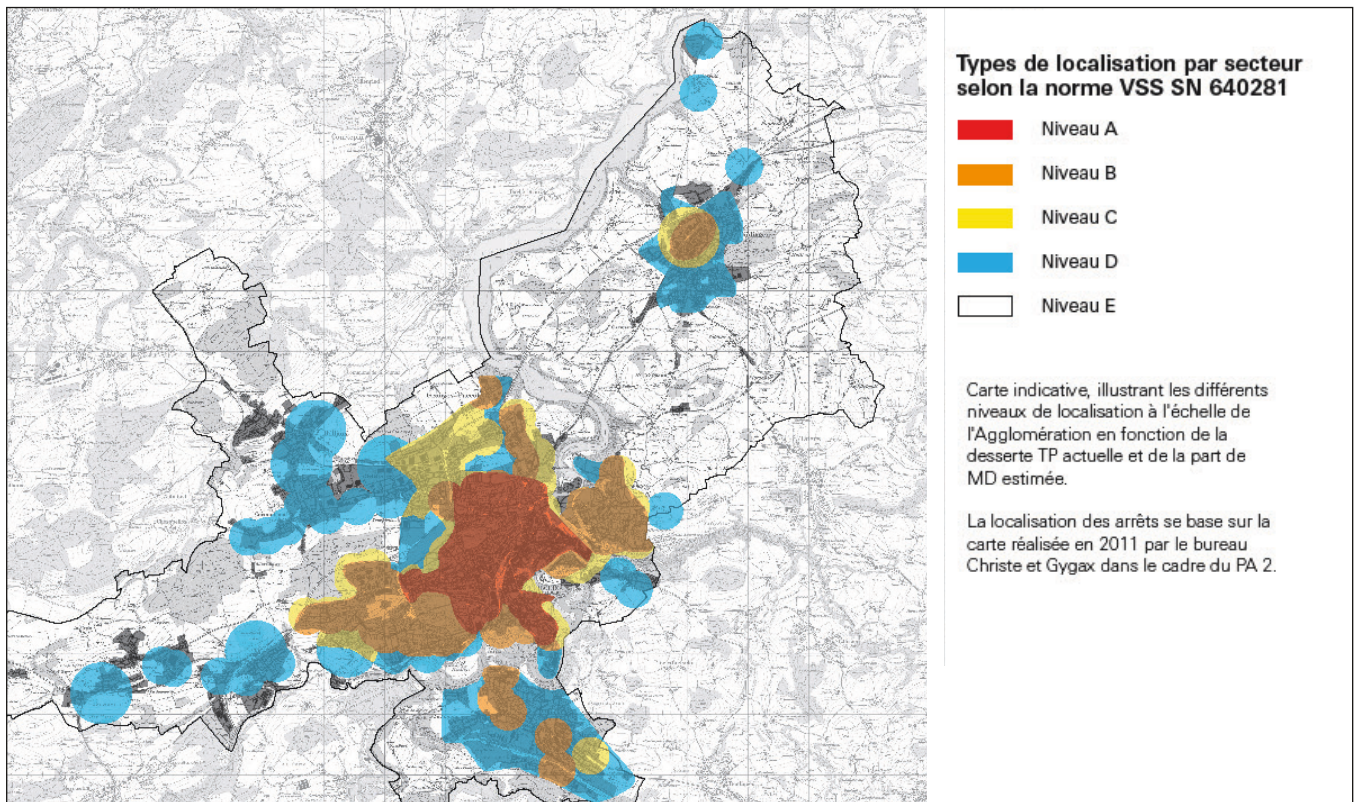


Figure 5 : Exemple indicatif des Types de localisation ABCDE pour l'agglomération de Fribourg.

- Planifient et réalisent les aménagements sur le réseau communal en cohérence avec la planification supérieure.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

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

M3.8 – Mise en œuvre (stationnement)

Répartition des tâches:

Le canton

- Met en œuvre des plans de mobilité d'entreprise au sein des collectivités publics ou entreprise publics de l'Etat.

L'Agglomération

- Edicte les conditions-cadres favorisant une harmonisation de la gestion du stationnement à l'échelle de l'Agglomération;
- Définit l'emplacement pour des parkings d'échange (P+R);
- Mène les études nécessaires, en collaboration avec les communes, pour fixer le besoins et la gestion du stationnement publics;
- collaborer avec le canton sur la problématique du stationnement des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF).

Les communes

- Tiennent compte des conditions-cadres, ainsi que des objectifs de stationnement, définis par l'Agglomération dans l'élaboration de leur concept de stationnement;
- Etablissent un règlement communal de gestion et de dimensionnement du stationnement (y compris les règles pour les plans de mobilité d'entreprises) sur la base des études menées conjointement avec l'Agglomération;
- Mette à disposition de l'Agglomération les données-cadres permettant de fixer les besoins et les principes de gestion du stationnement ou plus généralement des règles-cadres.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

- Plan directeur communal (PDC): reporter les parkings d'échange (P+R) et les secteurs de la commune ayant une gestion du stationnement, public et privé, différenciée;

- Règlement communal d'urbanisme (RCU): fixer les règles de dimensionnement des places de stationnement sur la base des normes VSS conformément à la LATeC. Fixer pour les gros générateurs de trafic (centres commerciaux) les règles de gestion du stationnement privé à usage public (tarification) ainsi que des prescriptions visant à mettre en œuvre des plans de mobilité d'entreprise;
- Rapport explicatif et de conformité: annexer le concept de stationnement.

M3.9 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seulement les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

3M.01 Contrôles d'accès

3M.01.01	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de la Gérine.
3M.01.02	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de route de la Glâne/ Condoz.
3M.01.03	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix.
3M.01.04	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de l'Escale.
3M.01.05	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour au droit du pont du Tiguellet.
3M.01.06	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des Grives.

3M.02 Axes d'entrée

3M.02.01	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly.
3M.02.02	Requalification de l'axe de Marly - secteur Fribourg.
3M.02.03	Requalification de l'axe de la Glâne - secteur Villars-sur-Glâne.
3M.02.04	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg.
3M.02.05	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg Beaumont.
3M.02.06	Requalification de la route de Villars - secteur Villars-sur-Glâne.
3M.02.07	Requalification de la route de Villars - secteur Fribourg.
3M.02.08	Requalification de la route de la Chasotte.
3M.02.09	Requalification de la route du Jura.
3M.02.10	Requalification de la route de Morat.
3M.02.11	Requalification de la rue de Morat / Place Notre-Dame - halte Poya.

3M.03 Compartimentage

3M.03.01	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond.
3M.03.02	Compartimentage du quartier Gambach.
3M.03.03	Réaménagement du Passage du Cardinal pour les TP.
3M.03.04	Compartimentage de la Basse-Ville.
3M.03.05	Requalification de l'avenue du Général Guisan.
3M.03.06	Requalification du Varis (partie basse).
3M.03.07	Requalification de la route des Arsenaux
3M.03.08	Compartimentage des routes de la Vignettaz et Fort Saint-Jacques.
3M.03.09	Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli

3M.04 Axe structurant TP/MD

3M.04.01	Requalification du boulevard de Péroilles.
3M.04.02	Requalification du secteur de la rue de l'Hôpital et rues adjacentes.
3M.04.03	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux.
3M.04.04	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue.

3M.08 Interfaces TP

3M.08.01	Aménagement de l'interface TP - gare RER de Düdingen.
3M.08.02	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER d'Avry Centre.
3M.08.03	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte du plateau d'Agy.
3M.08.04	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly - Gérine.
3M.08.05	Création d'un P+R à la jonction autoroutière Fribourg Sud.
3M.08.06	Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Düdingen.

3M.09 Aménagement des centralités/traversées

3M.09.01	Aménagement du centre de Düdingen - secteur Hauptstrasse-Duenstrasse.
3M.09.02	Requalification de la place des Sports - secteur Saint-Léonard.
3M.09.03	Requalification de la place des Anciens Abattoirs - secteur Saint-Léonard
3M.09.04	Réaménagement de la traversée de Belfaux.
3M.09.05	Requalification de la centralité du quartier du Schönberg.
3M.09.06	Requalification de la route de Berne.
3M.09.07	Requalification de la route de Tavel.
3M.09.08	Requalification de la traversée de Bourguillon.

3M.10 Stationnement

3M.10.01	Adaptation des règlements des constructions pour le stationnement privé.
3M.10.02	Gestion coordonnée du stationnement public.
3M.10.03	Généralisation des plans de mobilité pour les grands générateurs de trafic dans les collectivités/entreprises publiques.

3M.11 Mesures hors fonds d'infrastructure

3M.11.03	Couverture de l'A12.
----------	----------------------

Stratégie nature et paysage

Introduction

La nature joue un rôle important pour la santé et le bien-être de la population. Dans le cadre d'une Agglomération qui prévoit une croissance démographique importante, il est fondamental d'associer un processus de valorisation des espaces ouverts à la stratégie de densification du tissu bâti. Il s'agit d'offrir à la population des espaces naturels de qualité et de donner à la nature la possibilité de coloniser des espaces urbanisés.

La richesse actuelle de la biodiversité de l'Agglomération est entre autres due au grand paysage (Sarine, collines glaciaires) et aux différentes réserves naturelles (Gérine, Lac de Pérolles, Marais de Düdingen) qui la caractérise. Les espaces ouverts en milieu bâti possèdent quant à eux un grand potentiel d'amélioration en ce qui concerne leur mise en valeur et la biodiversité.

Fort de ces constats, le PA3 reprend les grandes lignes de la stratégie développée dans le PA2 dont l'un des éléments forts était la création de parcs urbains permettant la protection et la valorisation des collines glaciaires. Les objectifs sont cependant adaptés en mettant un accent particulier sur la biodiversité, la sauvegarde des espèces dans les milieux fortement urbanisés (périmètre d'urbanisation) ainsi que sur l'accessibilité des espaces naturels afin de favoriser les activités de détente et de loisirs tout en préservant d'éventuels conflits d'usage.

NP1 — Parcs urbains

NP1.1 — Stratégie

- Valoriser, requalifier et mettre en réseau les parcs urbains;
- Améliorer et adapter l'entretien afin de rendre le milieu plus attractif pour la population et d'y favoriser la prolifération des espèces cibles (Ste Agnès - Porte de Morat / Etang du Jura / Université Miséricorde / Grand-Places / Université Pérolles / Domino);
- Eliminer les espèces exotiques envahissantes et les remplacer de préférence par de la végétation indigène ou par des espèces exotiques non envahissantes (Domino);
- Améliorer l'accès (Poya - Palatinat / Etang du Jura);
- Augmenter la surface arborisée, aménager des sentiers avec bancs et éventuellement des places de jeux et/ou de pique-nique (Guintzet, Cormanon / Platy / Bertigny);
- Coordonner la planification des parcs urbains avec l'aménagement extérieur des projets d'urbanisation voisins (Hôpital cantonal, centre scolaire Platy);
- Préserver les trois collines glaciaires (Torry, Guintzet-Bertigny et Cormanon) et protéger les vues depuis ces collines sur le centre historique (cathédrale), l'espace agricole et le paysage lointain (Jura, Alpes).

NP1.2 — Mise en œuvre

Répartition des tâches:

Le canton

- Le Service de la nature et du paysage soutient et conseille l'Agglomération et les communes, notamment pour l'élaboration du concept de mise en réseau des parcs.

L'Agglomération

- Elabore, en collaboration avec les communes, un concept de mise en réseau des parcs urbains. Cette étude devra notamment permettre de définir les liaisons de mobilité douce ainsi qu'assurer la continuité de la trame verte. Des objectifs d'aménagement seront également fixés pour chaque parc urbain.

Les communes

- Elaborent, pour chaque parc et sur la base du concept établi par l'Agglomération, un plan d'action englobant des mesures d'aménagement, de valorisation et de protection de la nature, de biodiversité, de loisirs et de mobilité douce;

- Mettent en place les mesures du plan d'action;
- Assurent l'entretien des infrastructures et des espaces verts des parcs urbains.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

- Plan directeur communal (PDC): intégrer les périmètres des parcs urbains ainsi que les points de vue (percées visuelles) à préserver depuis les trois collines glaciaires et les itinéraires de mobilité douce reliant les parcs urbains. Définir les objectifs de valorisation des parcs urbains ainsi que les aménagements nécessaires;
- Plan d'affectation des zones (PAZ): Les parcs urbains sont généralement affectés à la zone libre ou à la zone d'intérêt général;
- Règlement communal d'urbanisme (RCU): intégrer des prescriptions relatives au respect des points de vue depuis les trois collines glaciaires.

NP1.3 — Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seulement les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Paquet 3NP.01	Parcs urbains accueillants, accessibles et riches en biodiversité.
Mesure 3NP.11.00	Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

NP2 — Espaces ouverts publics

NP2.1 — Stratégie

- Favoriser la qualité de vie et la biodiversité dans le périmètre d'urbanisation par l'aménagement et l'entretien adéquat d'espaces ouverts publics.

NP2.2 — Places publiques et surfaces résiduelles

- Diminuer les surfaces minérales en faveur des surfaces vertes (surfaces rudérales, prairies extensives ou haies et bosquets champêtres).
- Eliminer les espèces exotiques envahissantes et les remplacer de préférence par de la végétation indigène ou par des espèces exotiques non envahissantes;

- Procéder à un entretien extensif.

NP2.3 — Mise en œuvre

Répartition des tâches:

Le canton

- Veille à ce que des mesures soient prises pour améliorer la qualité des espaces ouverts publics dont il est propriétaire.

L'Agglomération

- Soutient les initiatives lancées par les pouvoirs publics ou les privés qui visent à améliorer l'aménagement des espaces ouverts accessibles au public;
- Elabore une boîte à outil avec des propositions pour améliorer la qualité environnementale et paysagère des espaces ouverts publics;
- Sensibilise les agents territoriaux communaux chargés d'entretenir les espaces publics.

Les communes

- Etablissent un inventaire des places de jeux, cours d'école, pourtours de places de sport, surfaces résiduelles publiques, etc. présentes sur le territoire de la commune;
- Mettent en œuvre, sur la base de la boîte à outils élaborée par l'Agglomération, des mesures pour améliorer la qualité des espaces ouverts publics;
- Edictent les directives concernant l'entretien des espaces publics.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

- Règlement communal d'urbanisme (RCU): introduction éventuelle d'un article dans le RCU obligeant le recours aux essences indigènes pour la plantation de nouveaux arbres;
- Plan directeur communal (PDC): intégrer les périmètres des espaces verts publics et définir les mesures d'entretien et de gestion attendues.

NP2.4 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seuls les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Mesure 3NP.02.00	Aménagement naturel et entretien extensif des espaces publics
Mesure 3NP.11.00	Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération

NP3 – Espace de rencontre agro-urbaine

NP3.1 – Stratégie

- Créer des lieux de rencontre entre la population citadine et rurale;
- Valoriser la qualité de l'espace rural et l'habitat pour la faune et la flore;
- Maintenir l'activité agricole dans le paysage de l'Agglomération et autour de la limite d'urbanisation;
- Mettre à disposition des surfaces agricoles pour les besoins de la population et des écoles (activités didactiques);
- Améliorer l'offre de détente et loisir en respectant les exigences de l'agriculture;
- Offrir des possibilités pour les exploitants de promouvoir leurs produits.

NP3.2 – Mise en œuvre

Répartition des tâches:

L'Agglomération

- Elabore un recueil de bonnes pratiques concernant des projets agrotouristiques, didactiques et d'agriculture de proximité.

Les communes

- Organisent des rencontres avec les exploitants intéressés et soutiennent les agriculteurs dans la réalisation des projets.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

- Aucune.

NP3.3 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seulement les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Paquet 3NP.06	Rencontre entre la population citadine et rurale.
Mesure 3NP.11.00	mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

NP4 — Forêts urbaines et périurbaines

NP4.1 — Stratégie

- Aménager des espaces de détente, de loisirs et de découverte en forêt et les rendre accessibles à la mobilité douce;
- Adapter les modes d'exploitation (renoncer aux processus qui détruisent les sentiers et aux coupes à grande échelle);
- Renoncer aux plantations et favoriser le rajeunissement naturel.

NP4.2 — Mise en œuvre

Répartition des tâches :

Le canton

- Le Service des forêts et de la faune soutient et conseille l'Agglomération et les communes.

L'Agglomération

- Elabore, en collaboration avec les communes et le Service cantonal des forêts et de la faune, une étude de faisabilité permettant de définir, dans les périmètres identifiés, les projets de détente et loisirs en forêt conformes à la législation fédérale et cantonale;
- Soutient les communes dans la planification des projets d'aménagement d'espaces de loisirs et de découverte en forêt.

Les communes

- Etablissent un état des lieux de la situation actuelle permettant de répertorier les aménagements existants en forêt ainsi que l'offre de loisirs;
- Sondent les attentes de la population en ce qui concerne les activités en forêt;
- Coordonnent l'élaboration des projets avec les corporations forestières et le Service des forêts et de la faune;
- Réalisent les projets et assurent l'entretien des infrastructures d'intérêt public.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL):

- Aucune.

NP4.3 — Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seulement les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Paquet 3NP.09

Aménagement d'espaces de détente et loisirs en forêt. mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

Mesure 3NP.11.00

NP5 — Espace nature - loisirs

NP5.1 — Stratégie

Conserver, entretenir et valoriser la nature et le paysage et permettre à la population de les découvrir en :

- Garantissant la protection des zones sensibles ;
- Créant un réseau de plans d'eau pour batraciens ;
- Complétant les « Sentiers de l'eau » par des nouveaux itinéraires ;
- Créant des zones de détente et de loisirs accessibles à la mobilité douce ;
- Aménageant des itinéraires pédestres et cyclables qui soient valorisés par la plantation d'allées, de lignées d'arbres ou d'arbres isolés ;
- Créant des mesures favorables aux reptiles dans les zones prioritaires selon les données du Service cantonal de la nature et du paysage.

NP5.2 — Mise en œuvre

Répartition des tâches :

Le canton

- Le Service de la nature et du paysage soutient et conseille l'Agglomération et les communes dans le cadre de l'identification des projets et des mesures.

L'Agglomération

- Identifie, en collaboration avec les communes et les Services cantonaux concernés, les projets ainsi que les mesures à planifier à l'intérieur des espaces nature et loisirs.

Les communes

- Sondent les attentes de la population en ce qui concerne les espaces nature et loisirs ;
- Elaborent et réalisent les projets et mesures permettant la protection et la valorisation du paysage ainsi que la création d'aménagements pour la pratiques d'activités didactiques et/ou de loisirs.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL) :

- Plan directeur communal (PDC) : inscrire les espaces nature et loisirs comme périmètres à protéger et à valoriser. Les projets de valorisation de la nature ainsi que les projets de détente et loisirs doivent figurer sur le PDC.

NP5.3 — Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seulement les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Paquet 3NP.07	Conserver, entretenir, valoriser et découvrir la nature et le paysage.
Mesure 3NP.11.00	Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'Agglomération.
Mesure 3NP.12.00	Aménagement des berges de la Sarine.

NP6 – Cours d'eau

PN6.1 – Stratégie

Encourager la revitalisation des cours d'eau. Ceci implique entre autres :

- La création de zones accessibles, destinées aux loisirs et à la détente pour la population ;
- La végétalisation et la perméabilité pour la petite faune, des clôtures nécessaire à la sécurité ;
- L'ensemencement des berges avec des mélanges de prairies fleuries ;
- L'utilisation d'essences variées et de station pour le boisement des berges ;
- La création de structures favorables aux amphibiens et aux reptiles.

NP6.2 – Mise en œuvre

Répartition des tâches :

Le canton

- Le Service des ponts et chaussées (section lacs et cours d'eau) soutient et conseille l'Agglomération et les communes dans leurs démarches.

L'Agglomération

- Définit, en accord avec les communes et le Service cantonal des ponts et chaussées, section lac et cours d'eau, les cours d'eau intercommunaux d'importance régionale qu'elle souhaite revitaliser. Cela conformément à la planification stratégique cantonale des revitalisations qui est établie selon les exigences de la Confédération ;
- Coordonne les projets de revitalisation des cours d'eau d'importance régionale.

Les communes

- Participent aux projets de revitalisation des cours d'eau d'importance régionale et mettent en œuvre les mesures ;
- Établissent des plans d'entretien et de gestion des cours d'eau.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL) :

- Plan directeur communal (PDC) : reporter les cours d'eau à revitaliser ;
- Plan d'affectation des zones (PAZ) et règlement communal d'urbanisme (RCU) : délimiter, conformément à la législation fédérale, l'espace nécessaire aux cours d'eau (y compris les cours d'eau sous tuyau) dans le PAZ et créer un article dans le RCU permettant de définir les prescriptions relatives à la protection des cours d'eau.

NP6.3 – Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seulement les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Mesure 3NP.10.00	Promotion de la revitalisation de cours d'eau.
Mesure 3NP.11.00	Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'Agglomération.

NP7 — Synergie nature & paysage - mobilité

NP7.1 — Stratégie

Appliquer le long des voies de communication et lors des aménagements de carrefours les critères « nature & paysage » qui sont :

- Favoriser l'utilisation de la végétation indigène pour des nouvelles plantations ;
- Aménager les bords de routes en prairies maigres ou zones rudérales, dans la mesure du possible ;
- Encourager l'aménagement des zones rudérales dans les ronds-points et les îlots ;
- Prévoir suffisamment de place pour des structures arborescentes, telles que les allées ou les lignées d'arbres ;
- Opter pour des bordures de trottoirs inclinées pouvant être franchies par la petite faune ;
- Appliquer les mesures de protection des amphibiens à l'ensemble du système d'évacuation des eaux pour les tronçons distants de moins de 500 mètres des sites de reproduction d'amphibiens.

NP7.2 — Mise en œuvre

L'Agglomération

- Veille à ce que des mesures paysagères soient prises en compte dans le cadre de la planification et la réalisation des mesures de mobilité du PA3.

Les communes

- Planifient des mesures paysagères à intégrer dans les mesures de mobilité du PA3. Les projets doivent être accompagnés par un spécialiste du paysage afin d'intégrer la composante paysagère dans les mesures de mobilité ;
- Entretiennent de manière adéquate les infrastructures et la végétation.

Conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL) :

- Plan directeur communal (PDC) : reporter les mesures paysagères à planifier en relation aux mesures de mobilité du PA3.

NP7.3 — Mesures associées

Dans les fiches de mesures du PA3, seulement les objectifs et la répartition des tâches ont un caractère liant pour les autorités.

Mesure 3NP.03.00	Aménagement « nature & paysage » en relation avec les mesures de mobilité.
Mesure 3NP.08.00	Mesures « nature & paysage » le long du tronçon de la TransAgglo.
Mesure 3NP.11.00	Mesures visant à favoriser les espèces cibles spécifiques à l'agglomération.

