



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 01 PÔLE D'URBANISATION PÉROLLES/ARSENAUX/LES DAILLETES

INSTANCE RESPONSABLE

Commune de Fribourg

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SeCA, STE, SPC, SBC, PromFR)

Agglomération/Réseau économique Fribourg et région

OBJECTIF

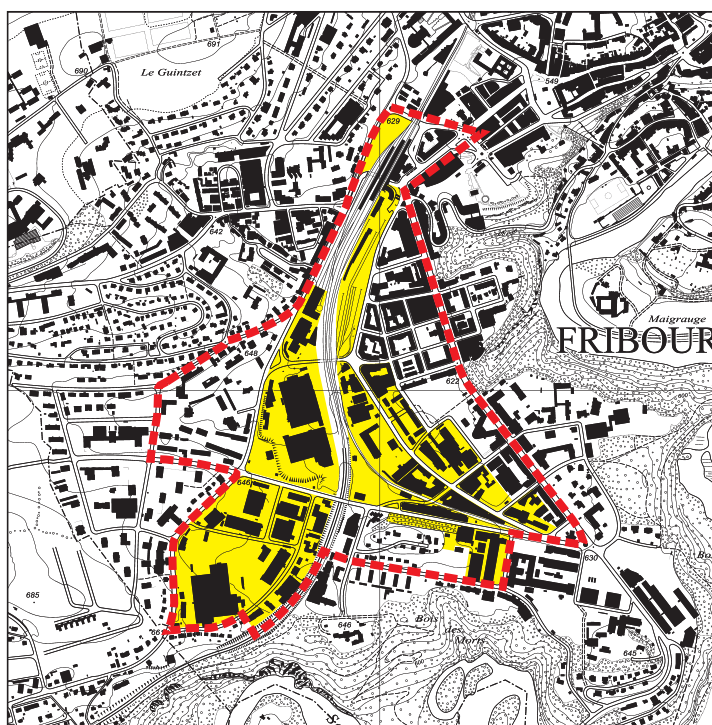
Densifier et de restructurer un secteur central de l'agglomération en vue d'améliorer son attractivité.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE



Surface du pôle d'urbanisation:
350'000 m²

Capacité démographique:
à déterminer

Nombre d'emplois:
à déterminer



Légende

-  Pôle d'urbanisation
-  Secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base quant à la faisabilité, à la disponibilité des terrains et au potentiel en tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites;
- Etablissement d'un recensement des immeubles qui présentent un intérêt au titre de la protection du patrimoine culturel bâti;
- Etudes urbanistiques et définition de secteurs d'intervention;



- Etude de la valorisation des quartiers et de la densification du secteur au nord de la route de Beaumont;
- Concept de valorisation et de structuration du boulevard de Pérolles, de la route de la Fonderie, de l'avenue du Midi et de la route de la Glâne;
- Concept sur l'espace public (réaménagement routier, plantations, chemins piétonniers);
- Concept sur la mise en valeur dans le site des immeubles qui présentent un intérêt au titre de la protection du patrimoine culturel bâti;
- Adaptation et transposition des études dans le Plan d'aménagement local (PAL) de la commune;
- Prise en compte des risques chimiques et technologiques;
- Prise en compte du cadastre des sites pollués.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réalisation d'une étude mettant en évidence les mesures d'aménagement nécessaires sur le réseau routier existant pour permettre le développement du pôle;
- Réorganisation locale des circulations en relation avec les mesures prises à l'avenue de la Gare;
- Mesures pour l'exploitation des carrefours problématiques situés sur l'itinéraire de contournement Fonderie/Kaiser et route de Beaumont;
- Etude des mesures en faveur de la mobilité douce.

Mesures souhaitables:

- Etude d'opportunité d'un système de transport automatisé entre la gare de Fribourg et le Plateau de Pérolles en réhabilitant l'ancienne voie ferrée industrielle (en cours);
- Etude d'opportunité de la création d'une nouvelle halte ferroviaire;
- Analyse de faisabilité de la mise en site propre des bus sur l'axe Midi-Glâne.

MESURES DE COORDINATION

- Mise en place d'une structure d'organisation de projet avec toutes les instances concernées;
- Mise en place de structures participatives (population du quartier, propriétaires fonciers).

CONSÉQUENCES SUR LE PAL

- Adaptation du plan d'affectation des zones (PAZ) et du règlement communal d'urbanisme (RCU);
- Définition des éventuels secteurs soumis à plan d'aménagement de détail (PAD).

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 150'000.-.



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesure non-infrastructurelle)

ECHÉANCIER

2010-2014

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3, T 3.5

Fiche de projet D 12



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 02 TORRY

INSTANCES RESPONSABLES

Communes de Fribourg et Granges-Paccot

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (STE, SeCA, SPC)

Agglomération

OBJECTIFS

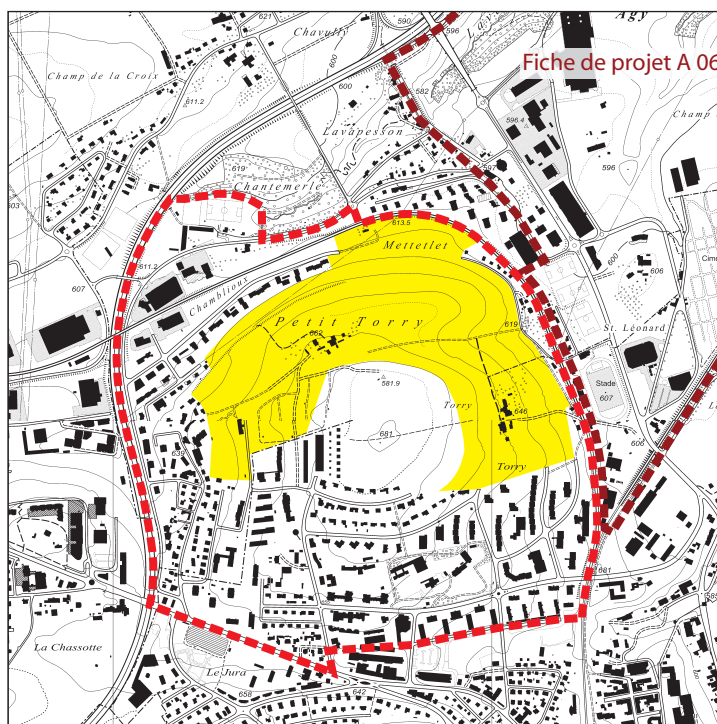
- Compléter l'urbanisation de la colline de Torry tout en tenant compte de l'intégration du paysage et des maisons de campagne dignes de protection aux quartiers environnants;
- Entreprendre des mesures en faveur de la valorisation des quartiers existants.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE

Surface du pôle d'urbanisation:
400'000 m²

Capacité démographique:
3'500

Nombre d'emplois:
500



Légende

- Pôle d'urbanisation
- Secteur d'intervention
- Autre secteur d'intervention

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Elaboration d'un concept urbanistique tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites et définition du dosage des fonctions (habitat, équipements publics);
- Etablissement d'un recensement des immeubles qui présentent un intérêt au titre de la protection du patrimoine culturel bâti;



- Définition d'un dégagement autour des anciennes maisons de campagnes dignes de protection;
- Etude de la valorisation des quartiers existants;
- Concept de valorisation et de structuration de l'avenue du Général-Guisan et de la route du Jura;
- Concept pour l'aménagement paysager et pour les secteurs de loisirs en relation avec la préservation du caractère de l'environnement des bâtiments dignes de protection;
- Prise en compte des zones S de protection des eaux souterraines;
- Prise en compte des risques chimiques et technologiques.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Etude générale de la desserte routière du secteur avec mise en évidence des mesures d'aménagement nécessaires sur le réseau existant pour permettre le développement du pôle;
- Prolongement de la ligne de bus existante de Torry pour desservir le pôle d'urbanisation;
- Renforcement des mesures en faveur de la mobilité douce entre ce secteur et les principaux pôles environnants et aménagements sécurisés en traversée des axes routiers principaux.

Mesures souhaitables:

- Réaménagement de la route de Morat à 2x2 voies et amélioration des carrefours problématiques;
- Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-Nord et de ses carrefours;
- Le STE établit une étude d'opportunité sur la valorisation de la ligne ferroviaire Rosé-Grolley.

MESURES DE COORDINATION

- Mise en place d'une structure d'organisation de projet conjointe aux deux communes et avec toutes les instances concernées;
- Mise en place de structures participatives (population du quartier, propriétaires fonciers).

CONSÉQUENCES SUR LE PAL

- Adaptation du PAZ et du RCU du secteur;
- Définition de l'éventuel secteur soumis à PAD;
- Réexamen de la conformité du PAD «Torry est» au concept urbanistique retenu.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 250'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2010-2014

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Module d'action UP 2.1, UP 3.3



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 03 SCHÖNBERG/PETIT-SCHÖNBERG

INSTANCES RESPONSABLES

Communes de Fribourg, Düdingen et Tafers

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SeCA, SPC)

Agglomération

OBJECTIFS

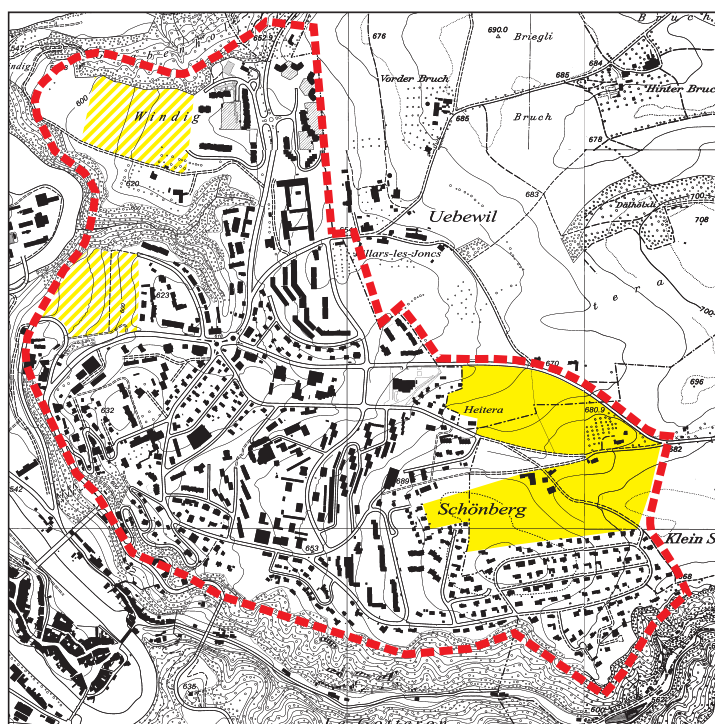
- Procéder à une revalorisation urbanistique et fonctionnelle des quartiers existants;
- Urbaniser des secteurs encore libres de construction pour de l'habitat de moyenne à haute densité tout en préservant un dégagement pour l'ancienne maison de campagne du Windig.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE

Surface du pôle d'urbanisation:
50'000 m²

Capacité démographique:
1'100

Nombre d'emplois:
—



Légende

- Pôle d'urbanisation
- Secteur à densifier
- Secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base quant au dosage des fonctions et à la structuration de l'ensemble du secteur en tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites;
- Définition d'un dégagement autour de l'ancienne maison de campagne du Windig;
- Détermination des mesures de valorisation pour le quartier existant;



- Etablissement d'un concept urbanistique pour le pôle d'urbanisation;
- Etude de la valorisation de l'espace routier sur les secteurs route de Berne et route de Tafers;
- Kleinschönberg: élaboration d'un concept urbanistique/Espace libre;
- Concept d'exploitation et d'aménagement de la route de Berne et de la route de Tafers;
- Périphérie: concept d'utilisation et d'aménagement.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réorganisation de la desserte en bus et mise en place d'un parking d'échange;
- Réalisation de mesures de modération de trafic dans le quartier du Schönberg pour éviter le trafic de transit;
- Etude de la desserte routière du secteur mettant en évidence les mesures d'aménagement nécessaires sur le réseau routier existant pour permettre le développement du pôle;
- Obligation pour la commune de Tafers de se doter d'un concept de stationnement conformément à l'art. 25b RELATeC;
- Obligation pour la commune de Düdingen de concrétiser les réflexions déjà menées en matière de stationnement sous la forme d'un concept.

Mesures souhaitables:

- Réalisation du projet Poya;
- Réalisation de mesures en faveur de la mobilité douce.

Mesures de coordination:

- Mise en place d'une structure d'organisation de projet conjointe aux trois communes et avec toutes les instances concernées;
- Mise en place de structures participatives (population du quartier, propriétaires fonciers).

CONSÉQUENCES SUR LE PAL

Adaptation du PAZ, du RCU et des PAD concernés.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 350'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2010-2014

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 04 BELLE-CROIX

INSTANCE RESPONSABLE

Commune de Villars-sur-Glâne

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, SeCA, STE, PromFR)

Agglomération/Réseau économique Fribourg et région

OBJECTIF

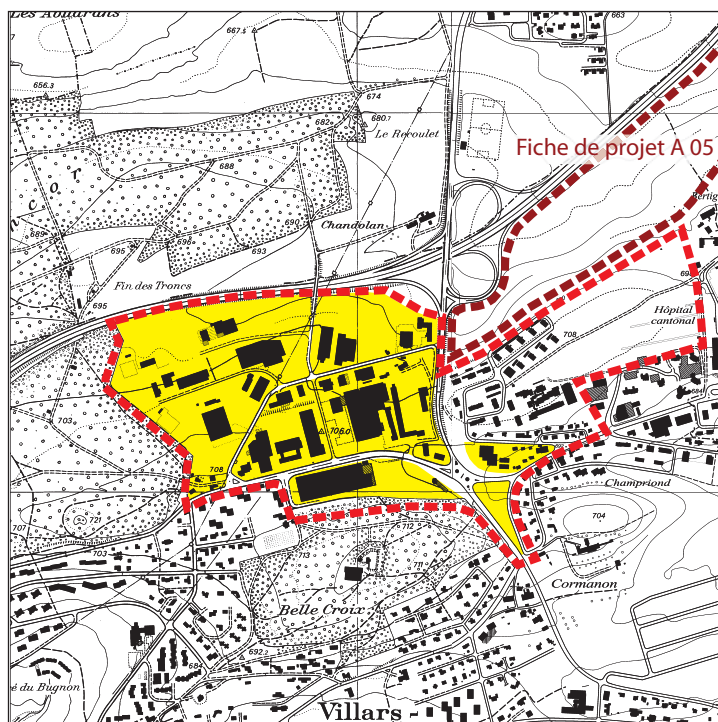
Procéder à la revalorisation et à la densification du secteur de Belle Croix et de ses environs

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE

Surface du pôle d'urbanisation:
395'000 m²

Capacité démographique:
à déterminer

Nombre d'emplois:
à déterminer



Légende

- Pôle d'urbanisation
- Secteur d'intervention
- Autre secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre "Urbanisation et Paysage"

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base quant au potentiel de densification en tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites;
- Etablissement d'un concept urbanistique du secteur Belle-Croix;
- Etude de la valorisation de l'espace routier sur les secteurs de Belle-Croix et de la route de Cormanon;



- Mise en œuvre de mesures de revalorisation dans le secteur de Villars-Vert;
- Concept pour l'aménagement paysager et pour les secteurs de loisirs dans les secteurs situés entre Villars-Vert et le Guintzet;
- Prise en compte des risques chimiques et technologiques.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Finalisation de l'étude de trafic menée par la commune et le SPC sur le carrefour de Belle-Croix;
- Réalisation d'une étude spécifique sur la desserte routière du pôle et la mise en évidence des mesures d'aménagement qui seraient nécessaires sur le réseau routier et notamment sur la jonction autoroutière;
- Réaménagement du carrefour de Belle-Croix et requalification des routes de l'ensemble de l'espace routier structurant;
- Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-Sud/Centre et de ses carrefours;
- Réexamen des équipements de stationnement du secteur sur la base du concept de stationnement de la commune de Villars-sur-Glâne à finaliser sur la base des réflexions déjà menées;
- Extension des voies de bus en site propre dans le secteur, afin notamment d'accroître la vitesse commerciale des bus dans ce secteur;
- Renforcement des mesures en faveur de la mobilité douce dans le secteur et ses environs.

Mesures souhaitables:

- Analyse du prolongement de la ligne de bus existante;
- Mise en œuvre de mesures de modération du trafic dans le quartier de Villars-Vert;
- Etablissement de plans de déplacement d'entreprises pour les grands employeurs existants et futurs.

CONSÉQUENCE SUR LE PAL

- Adaptation PAZ et du RCU;
- Définition des éventuels secteurs soumis à PAD.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 250'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2015-2019

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3, T 3.2

Fiche de projet D 10



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 05 BERTIGNY OUEST

INSTANCES RESPONSABLES

Communes de Fribourg et Villars-sur-Glâne

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, SeCA, STE, PromFR)

Agglomération/Réseau économique Fribourg et région

OBJECTIF

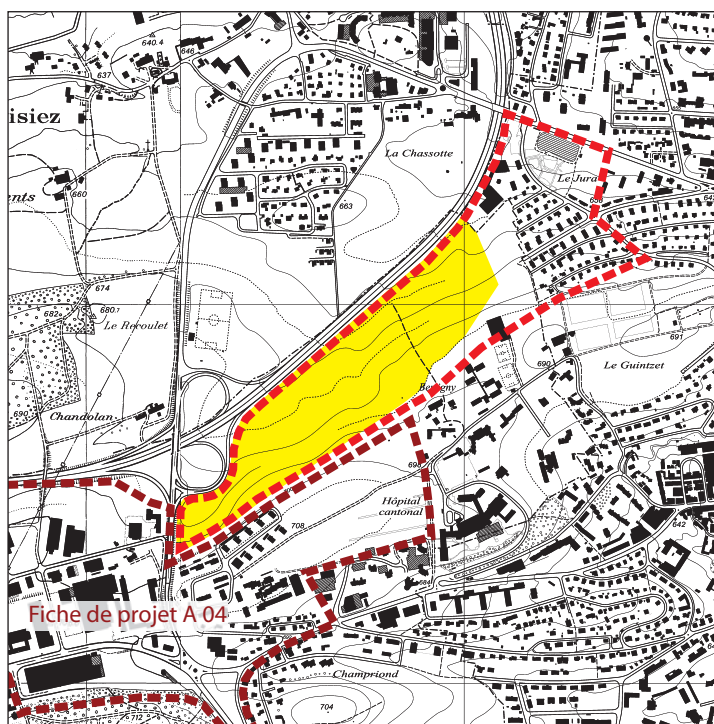
Procéder à une urbanisation structurée du secteur de Bertigny-ouest destiné aux activités stratégiques tout en intégrant les qualités paysagères du site.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE

Surface du pôle d'urbanisation:
250'000 m²

Capacité démographique:
à déterminer

Nombre d'emplois:
1'200



Légende

- Pôle d'urbanisation
- Secteur d'intervention
- Autre secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Elaboration d'un concept urbanistique tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites et déterminant les secteurs d'implantation, la desserte, la répartition des espaces verts et des espaces libres;
- Etablissement d'un PAD pour déterminer les étapes de réalisation, les mesures d'accompagnement et les mesures de compensation;



- Définition des mesures d'accompagnement dans les secteurs limitrophes;
- Prise en compte des risques chimiques et technologiques.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réalisation d'une étude spécifique sur la desserte routière du pôle et la mise en évidence des mesures d'aménagement nécessaires sur le réseau routier et notamment sur la jonction autoroutière et la semi-autoroute;
- Aménagement des accès routiers au secteur depuis la semi-autoroute;
- Réalisation d'une desserte en transports collectifs;
- Aménagement d'un parking d'échange;
- Renforcement des mesures en faveur de la mobilité douce entre le secteur et ses environs;
- Réalisation des équipements de stationnement du secteur sur la base du concept de stationnement de la commune de Villars-sur-Glâne à finaliser sur la base des réflexions déjà menées.

Mesures souhaitables:

- Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-Sud/Centre;
- Réaménagement des carrefours problématiques de la semi-autoroute et de la route de Cormanon;
- Etablissement de plans de déplacement d'entreprises pour les grands employeurs existants et futurs.

MESURES DE COORDINATION

Mise en place d'une structure d'organisation de projet conjointe aux deux communes et avec toutes les instances concernées.

CONSÉQUENCE SUR LE PAL

Adaptation du PAZ, du RCU et du plan spécial concerné.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 300'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

ECHÉANCIER

2015-2019

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3, T 2.3

Fiche de projet C 07



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 06 AGY/CHAMP DES ALOUETTES

INSTANCES RESPONSABLES

Communes de Fribourg et Granges-Paccot

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, SeCA, STE)

Agglomération

Propriétaires fonciers

OBJECTIF

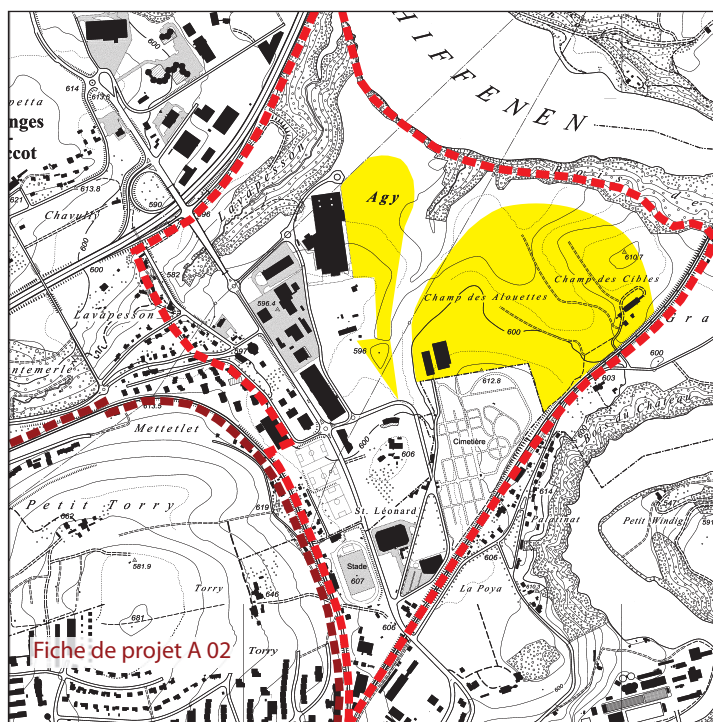
- Procéder à une revalorisation urbanistique et fonctionnelle des quartiers existants et à une urbanisation des secteurs encore libres de construction pour de l'habitat de moyenne à haute densité;
- Préserver un dégagement pour les anciens domaines patriciens de Grandfey et du Champ des Cibles;
- Assurer un environnement adapté au cimetière de Grandfey.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE

Surface du pôle d'urbanisation:
280'000 m²

Capacité démographique:
2'500

Nombre d'emplois:
1'000



Légende

- Pôle d'urbanisation
- Secteur d'intervention
- Autre secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base quant au dosage des fonctions et à l'analyse topographique et paysagère tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites;
- Etablissement d'un concept urbanistique pour le secteur du Champ des Alouettes;
- Concept pour l'aménagement paysager et pour les loisirs dans le secteur d'Agy;



- Concept de mise en valeur de l'environnement des anciens domaines patriciens et du cimetière préservant leur lisibilité;
- Adaptation et mise en œuvre du Plan directeur intercommunal du Plateau d'Agy;
- Prise en compte des zones S de protection des eaux souterraines;
- Prise en compte des risques chimiques et technologiques.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réalisation d'une étude spécifique sur la desserte routière du pôle et mise en évidence des mesures d'aménagement nécessaires sur le réseau routier;
- Mise à quatre voies de la route de Morat (prévue au projet Poya);
- Réalisation du projet Poya et de ses mesures d'accompagnement;
- Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-Nord et de ses carrefours;
- Création d'une nouvelle halte ferroviaire dans le secteur de Saint-Léonard;
- Renforcement des mesures en faveur de la mobilité douce dans le secteur et ses environs;
- Réalisation et dimensionnement des équipements de stationnement du secteur sur la base du concept de stationnement des communes de Granges-Paccot et Fribourg.

Mesures souhaitables:

- Le STE établit une étude d'opportunité sur la valorisation de la ligne ferroviaire pour les déplacements internes à l'agglomération;
- Tenir compte des questions liées au stationnement et aux transports collectifs mentionnées dans le Plan directeur intercommunal du Plateau d'Agy;
- Etablissement de plans de déplacement d'entreprises sur l'ensemble du Plateau d'Agy pour les futurs grands employeurs.

MESURES DE COORDINATION

- Mise en place d'une structure d'organisation de projet conjointe aux deux communes et avec toutes les instances concernées;
- Mise en place de structures participatives (population du quartier, propriétaires fonciers).

CONSÉQUENCE SUR LE PAL

Adaptation du PAZ, du RCU et des PAD concernés.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 250'000.-.



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2010-2014

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 07 GRAND PRÉ

INSTANCE RESPONSABLE

Commune de Marly

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SeCA, SPC, STE)

Agglomération

OBJECTIF

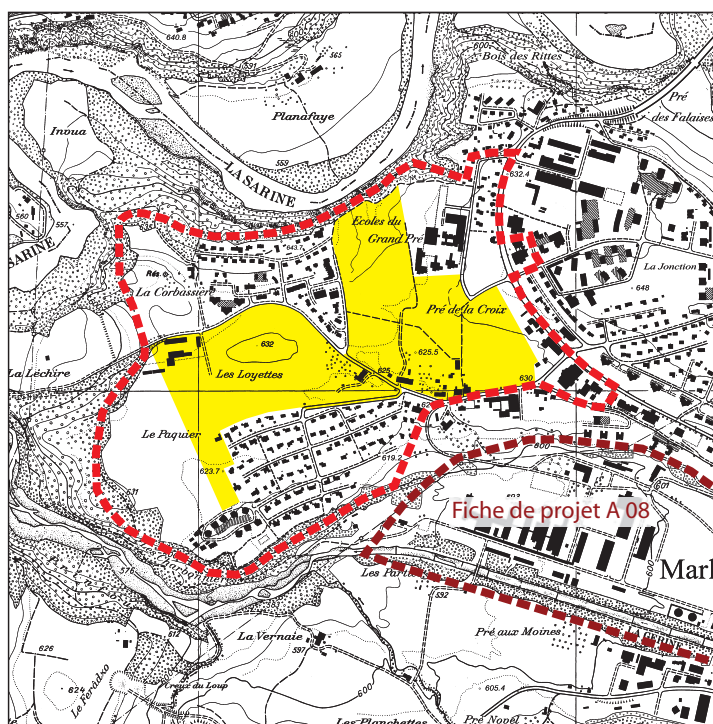
Compléter le tissu construit par un secteur résidentiel à moyenne à haute densité tout en intégrant le centre de la localité de Marly-Petit.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE

Surface du pôle d'urbanisation:
310'000 m²

Capacité démographique:
1'100

Nombre d'emplois:
100



Légende

- Pôle d'urbanisation
- Secteur d'intervention
- Autre secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base quant au dosage des fonctions et au potentiel de revalorisation du centre tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites;
- Etablissement d'un concept urbanistique assurant la préservation et la mise en valeur du site du Petit-Marly dans un contexte construit à son échelle.



Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réalisation d'une étude spécifique sur la desserte routière du pôle et la mise en évidence des mesures d'aménagement qui seraient nécessaires sur le réseau routier;
- Conformité du dimensionnement et de la gestion des équipements de stationnement du secteur au concept de stationnement de la commune de Marly (devant être approuvé);
- Mise en œuvre de mesures de modération du trafic sur le réseau routier de desserte existant aux abords du pôle de Grand-Pré;
- Mise en place d'une ligne de bus desservant le pôle d'urbanisation;
- Renforcement des mesures en faveur de la mobilité douce dans le secteur et ses environs.

Mesures souhaitables:

- Réalisation de la nouvelle liaison routière Marly-Matran (à confirmer par l'étude d'opportunité).

MESURES DE COORDINATION

Mise en place de structures participatives (population du quartier, propriétaires fonciers).

CONSÉQUENCE SUR LE PAL

- Adaptation du PAZ et du RCU;
- Définition des éventuels secteurs soumis à PAD.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 250'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2015-2019

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle.



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3, T 3.2

Fiches de projet C 05, D 08



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 08 ANCIENNE PAPETERIE

INSTANCE RESPONSABLE

Commune de Marly

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SeCA, SLCE , PromFR, SPC)

Agglomération/Réseau économique Fribourg et région

OBJECTIFS

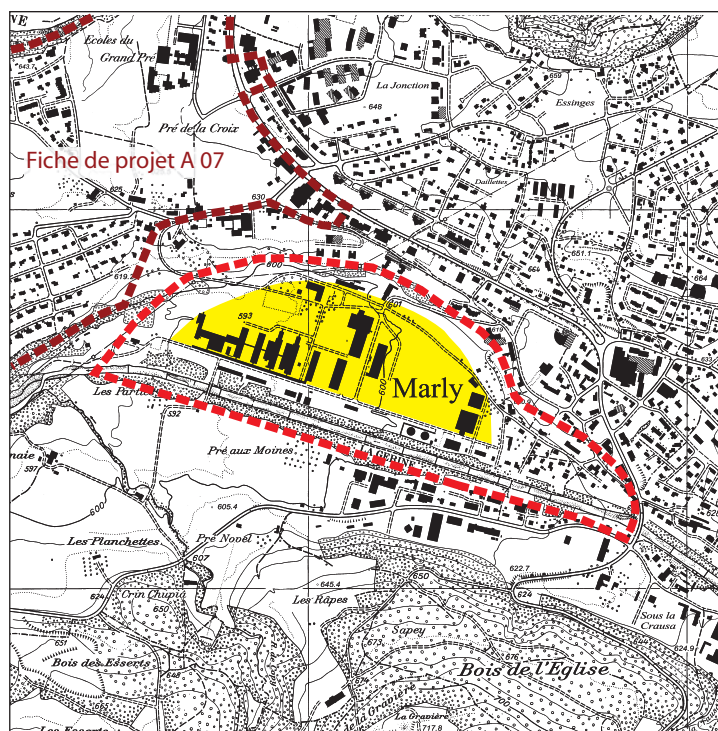
- Valoriser la zone d'activités existante;
- Valoriser des rives de la Gérine.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE




Surface du pôle d'urbanisation:
190'000 m²

Capacité démographique:
300

Nombre d'emplois:
200



Légende

-  Pôle d'urbanisation
-  Secteur d'intervention
-  Autre secteur d'intervention

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base quant au dosage des fonctions et au potentiel de densification tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites;
- Etablissement d'un concept urbanistique pour le secteur Ancienne Papeterie, qui prenne en compte la qualité architecturale et l'implantation du centre de recherche et laboratoires existants;
- Concept pour l'aménagement paysager et les secteurs de loisirs des rives de la Gérine;



- Valorisation de l'environnement de la ferme du Pré aux Moines;
- Prise en compte des risques chimiques et technologiques;
- Prise en compte du cadastre des sites pollués.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réalisation d'une étude spécifique sur la desserte routière du pôle et la mise en évidence des mesures d'aménagement qui seraient nécessaires sur le réseau routier;
- Conformité du dimensionnement et de la gestion des équipements de stationnement du secteur au concept de stationnement de la commune de Marly (devant être approuvé);
- Mise en œuvre de mesures de modération du trafic sur le réseau routier de desserte existant aux abords du pôle de l'Ancienne Papeterie;
- Renforcement des mesures en faveur de la mobilité douce dans le secteur et ses environs;
- Réalisation et dimensionnement des équipements de stationnement du secteur sur la base du concept de stationnement de la commune de Marly (en cours d'examen).

Mesures souhaitables:

- Réalisation de la nouvelle liaison routière Marly-Matran (à confirmer par l'étude d'opportunité);
- Etablissement de plans de déplacement d'entreprises pour les futurs grands employeurs du pôle.

MESURES DE COORDINATION

- Mise en place d'une structure d'organisation de projet avec la commune et toutes les instances concernées;
- Mise en place de structures participatives (population du quartier, propriétaires fonciers).

CONSÉQUENCE SUR LE PAL

- Adaptation du PAZ et du RCU;
- Définition des éventuels secteurs soumis à PAD.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 150'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2015-2019

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3, T 3.2

Fiches de projet C 05, C 08



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 09 JONCTION OUEST ET EST

INSTANCE RESPONSABLE

Matran

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, SAR, PromFR)

Agglomération, Réseau économique Fribourg et région

OBJECTIFS

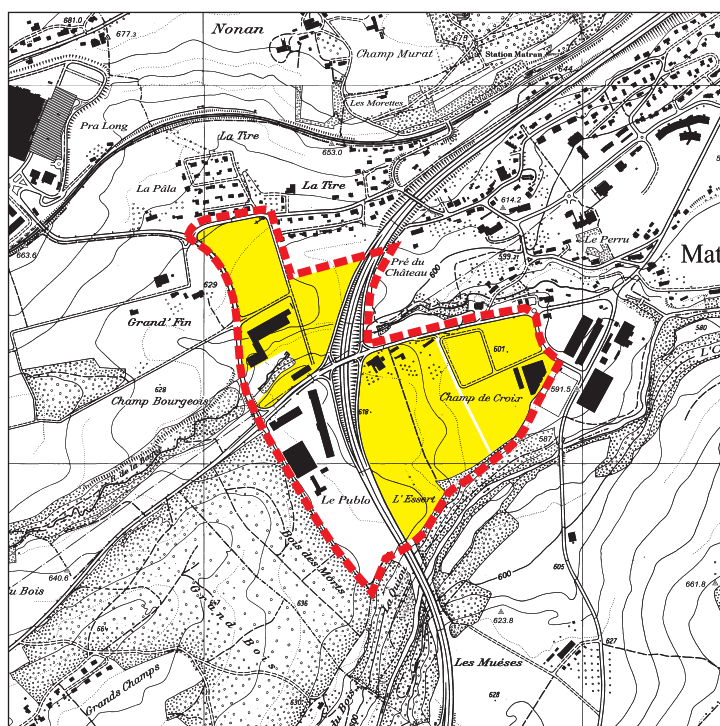
- Réaliser un pôle d'urbanisation destiné aux activités à proximité de la jonction immédiate d'autoroute;
- Tenir compte d'une éventuelle option à long terme à l'ouest de la route de la Pâla.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE



Surface du pôle d'urbanisation:
214'000 m²

Capacité démographique:
à déterminer

Nombre d'emplois:
100



Légende

-  Pôle d'urbanisation
-  Secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base quant au potentiel de réalisation et définition d'étapes tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites;
- Concept de valorisation et d'aménagement de l'espace routier route de la Bagne;
- Prise en compte des zones S de protection des eaux souterraines;



- Prise en compte des risques chimiques et technologiques;
- Prise en compte du cadastre des sites pollués.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réalisation d'une étude spécifique sur la desserte routière du pôle et mise en évidence des mesures d'aménagement nécessaires sur le réseau routier, en complément de l'étude de réaménagement de la jonction autoroutière réalisée en 2007 par le SPC, en collaboration avec le SAR, et en tenant compte du trafic de la liaison routière Marly-Matran;
- Réaménagement du carrefour du Bois;
- Définition des principes d'accès routiers aux pôles d'urbanisation;
- Réaménagement de la jonction autoroutière de Matran et de ses carrefours;
- Amélioration de la desserte en transports publics;
- Réalisation et dimensionnement des équipements de stationnement du secteur sur la base du concept de stationnement de la commune de Matran (à confirmer par l'étude d'opportunité);
- Réalisation de mesures en faveur de la mobilité douce dans le secteur;
- Mesures de modération de trafic dans le village de Matran.

Mesures souhaitables:

- Etablissement de plans de déplacement d'entreprises pour les grands employeurs (présents et futurs) du pôle;
- Réalisation de la nouvelle liaison routière Marly-Matran (à confirmer par l'étude d'opportunité).

MESURES DE COORDINATION

- Mise en place de structures participatives (population du quartier, propriétaires fonciers)

CONSÉQUENCE SUR LE PAL

- Adaptation du PAZ et du RCU.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 50'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2010-2014

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3, T 3.3

Fiches de projet C 07, D 01



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 10 SECTEUR OUEST

INSTANCE RESPONSABLE

Düdingen

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, SeCA)

Region Sense, Agglomération

OBJECTIFS

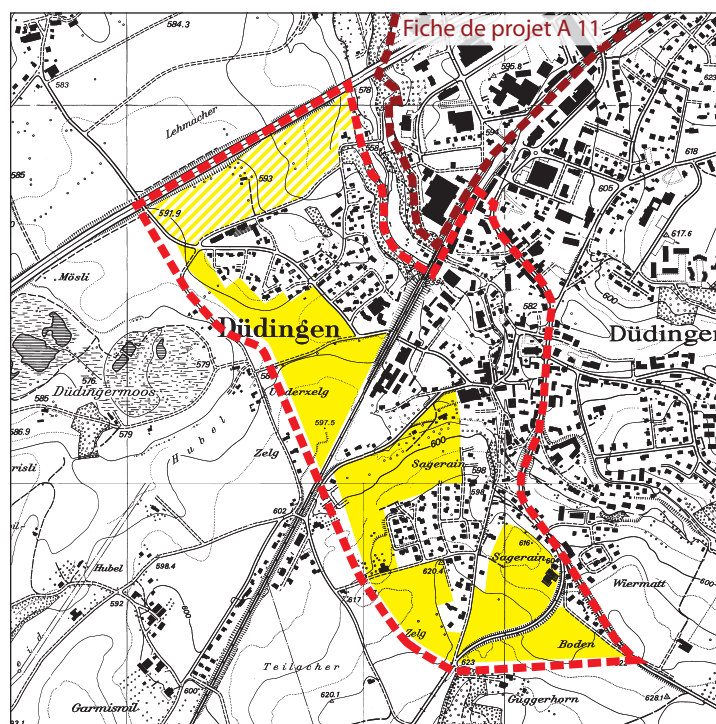
- Réaliser par étapes un pôle d'urbanisation destiné à l'habitat;
- Urbaniser le secteur proche de l'autoroute de manière à protéger les quartiers d'habitation des nuisances.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE

Surface du pôle d'urbanisation:
390'000 m²

Capacité démographique:
1'600

Nombre d'emplois:
300



Légende

- Pôle d'urbanisation
- Extension du milieu bâti
- Secteur d'intervention
- Autre secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base quant au dosage des fonctions et définition d'étapes tenant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites;
- Mesures de revalorisation des quartiers existants;



- Concept de revitalisation du Düdingerbach;
- Prise en compte des risques chimiques et technologiques.

Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réalisation d'une étude spécifique sur la desserte routière du pôle et la mise en évidence des mesures d'aménagement qui seraient nécessaires sur le réseau routier;
- Réalisation du contournement de Düdingen et organisation de la desserte du pôle à partir de cette infrastructure;
- Réaménagement de la jonction autoroutière de Düdingen;
- Valorisation de la traversée de Düdingen en référence au guide Valtraloc pour favoriser la mixité des transports;
- Modération du trafic dans les quartiers environnants du pôle;
- Réalisation d'une étude d'opportunité de la mise en place d'une ligne urbaine de bus desservant le pôle;
- Concrétisation par la commune de Düdingen des réflexions déjà menées en matière de stationnement sous la forme d'un concept sur lequel se basera le dimensionnement des équipements de stationnement du secteur.

Mesures souhaitables:

- Réalisation de mesures en faveur de la mobilité douce.

MESURES DE COORDINATION

- Mise en place de structures participatives (population du quartier, propriétaires fonciers).

CONSÉQUENCE SUR LE PAL

- Adaptation du PAZ et du RCU;
- Définition des éventuels secteurs soumis à PAD ou à PED.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 150'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)



ECHÉANCIER

2015-2019

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3, T 3.2

Fiche de projet D 07



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

A 11 BIRCH

INSTANCE RESPONSABLE

Düdingen

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, SeCA, PromFR)

Region Sense, Agglomération

OBJECTIFS

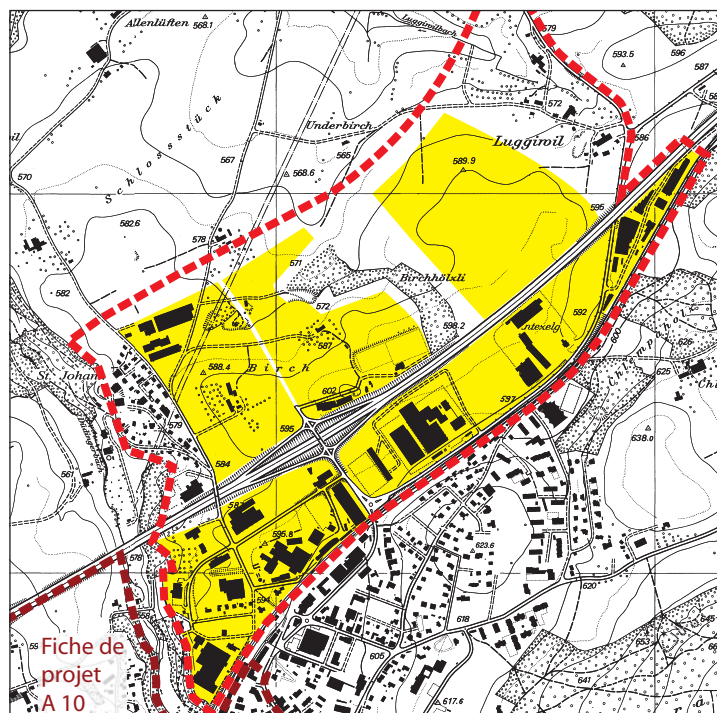
- Réaliser prioritairement les zones d'activités légalisées;
- Préserver des possibilités d'extension pour les équipements publics;
- Mettre en zone par étapes les extensions de la zone d'activités.

CARACTÉRISTIQUES DU PÔLE

Surface du pôle d'urbanisation:
760'000 m²

Capacité démographique:
à déterminer

Nombre d'emplois:
2'200



Légende

- Pôle d'urbanisation
- Secteur d'intervention
- Autre secteur d'intervention

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»

Mesures indispensables:

- Etablissement d'une étude de base enant compte de la capacité du réseau routier à absorber les charges de trafic induites et déterminant les étapes de réalisation, d'équipement nécessaire, les mesures d'accompagnement pour les secteurs environnants tout en tenant compte du paysage et des éventuelles compensations écologiques;
- Prise en compte des risques chimiques et technologiques et du cadastre des sites pollués.



Mesures de mise en œuvre «Transports»

Mesures indispensables:

- Réalisation d'une étude spécifique sur la desserte routière du pôle et la mise en évidence des mesures d'aménagement qui seraient nécessaires sur le réseau routier;
- Réalisation du contournement de Düdingen et organisation de la desserte du pôle à partir de cette infrastructure;
- Réalisation de la liaison Birch-Luggiwil;
- Réalisation et dimensionnement des équipements de stationnement du secteur sur la base du concept de stationnement de la commune de Düdingen;
- Réalisation d'une étude d'opportunité quant à la mise en place d'une ligne urbaine de bus desservant le pôle;
- Concrétisation par la commune de Düdingen des réflexions déjà menées en matière de stationnement sous la forme d'un concept sur lequel se basera le dimensionnement des équipements de stationnement du secteur.

Mesures souhaitables:

- Valorisation de la traversée de Düdingen en référence au guide Valtralog pour favoriser la mixité des transports;
- Réalisation de mesures en faveur de la mobilité douce entre le pôle et le centre de Düdingen;
- Etablissement de plans de déplacement d'entreprises pour les grands employeurs existants et futurs.

CONSÉQUENCE SUR LE PAL

- Adaptation du PAL;
- Définition des éventuels secteurs soumis à PAD.

COÛTS ESTIMÉS

Ensemble des mesures de mise en œuvre «Urbanisation et Paysage»: CHF 100'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)



Fiches de projets: Pôles d'urbanisation (A)

ECHÉANCIER

2010-2014

Réalisation des zones déjà affectées

2015 -2019

Etudes et début de la mise en œuvre du pôle

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3, T 3.2, T 3.3

Fiches de projet D 06, D 07



Fiches de projets: Urbanisation (B)

B 01 RÉALISATION DES PÔLES D'URBANISATION

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (PromFR, SeCA, Region Sense)

Communes

OBJECTIFS

- Veiller à la mise en œuvre des pôles d'urbanisation;
- Mettre en place les structures de gestion de projet et d'information nécessaires en coordination avec les communes et les instances cantonales concernées.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Base de données relatives aux pôles d'urbanisation. L'agglomération gère une base de données qui comprend les catégories suivantes:

- État de la planification;
- Informations relatives aux propriétaires;
- État de l'équipement;
- Données quantitatives;
- Données sur les immeubles existants;
- Prix du terrain;
- Valeurs du patrimoine naturel et culturel présent;
- Aspects environnementaux à prendre en compte;
- Ordre de priorité. L'agglomération définit un ordre de priorité et un échancier de travail pour les pôles d'urbanisation A 01-A 11;
- Organisation de projet. Pour chaque pôle d'urbanisation, une organisation de projet est constituée avec des représentants des autorités suivantes:
 - Représentants des communes concernées et de l'Agglomération;
 - Représentants des autorités cantonales concernées;
 - Aménagiste responsable de l'établissement des études techniques.
- L'Agglomération informe les instances cantonales en charge de la Promotion économique sur la disponibilité des terrains dans les pôles d'urbanisation.

COÛTS ESTIMÉS

Etablissement de la base de données et de l'ordre de priorités: CHF 40'000.-.



RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2010-2014

Mise en place

RENOI

Modules d'action UP 2.1, UP 3.3

Fiches de projet A 01 à A 11



Fiches de projets: Urbanisation (B)

B 02 DÉVELOPPEMENT LOCAL DU MILIEU BÂTI ET GESTION DES ZONES À BÂTIR

INSTANCE RESPONSABLE

Communes

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SeCA)

Agglomération

OBJECTIFS

- Planifier l'extension des zones à bâtir en tenant compte de la limite du milieu bâti fixé par le PDA;
- Tenir compte des critères de dimensionnement fixés par le PDCant.

ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

Les communes informent régulièrement l'agglomération sur l'état de leurs zones à bâtir, notamment:

- L'état de la construction des zones à bâtir;
- Les modifications planifiées du PAL.

Les communes disposant d'un tissu construit continu peuvent établir un plan directeur d'utilisation du sol en commun avec leurs communes voisines pour obtenir le facteur maximum d'1.6 pour les zones d'habitat. L'agglomération peut aider à la mise en place de structures de projets dans ce cadre.

COÛTS ESTIMÉS

Etablissement de la base de données et de l'ordre de priorités: CHF 40'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

Tâche permanente



RENOI

Module d'action UP 3.1



Fiches de projets: Urbanisation (B)

B 03 DENSIFICATION DU MILIEU BÂTI

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SBC, SeCA)

Communes

OBJECTIFS

- Mettre une stratégie de sensibilisation à la densification;
- Gérer une base de données sur les potentiels de densification de l'agglomération.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Détermination des potentiels de densification. Pour sensibiliser les communes, les démarches suivantes sont à entreprendre:
 - Identification des potentiels de densification;
 - Évaluation des chances de densification;
 - Contact avec les communes concernées;
 - Etude de faisabilité sommaire pour les sites à haut potentiel.
- RCU. Identification des dispositions à modifier pour favoriser la densification;
- Transmission de l'étude aux communes. Les résultats feront l'objet d'une large information et les communes se chargeront de sensibiliser les propriétaires fonciers;
- L'agglomération peut jouer le rôle d'intermédiaire entre les propriétaires fonciers, les investisseurs et les communes en matière de densification;
- L'agglomération peut entreprendre des démarches auprès de la Confédération pour un soutien de projet-modèle en matière de densification.

COÛTS ESTIMÉS

Etude de sensibilisation en matière de densification: CHF 200'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)



ECHÉANCIER

2010-2014

Mise en place

RENOI

Module d'action UP 4.1



Fiches de projets: Urbanisation (B)

B 04 REVALORISATION URBANISTIQUE

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Communes

Population

OBJECTIF

Mener une étude afin de proposer aux communes une méthode pour déterminer les mesures de revalorisation des secteurs présentant des déficits en matière de qualité environnementale et étant utilisés de façon inadéquate.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- L'étude du potentiel de revalorisation se concentre dans un premier temps sur les secteurs à revaloriser identifiés sur la carte du plan directeur;
- Etablissement d'un calendrier de réalisation proposé sur la base des degrés d'urgence, des opportunités locales, des liens avec les pôles d'urbanisation ou d'autres projets d'envergure;
- Partenariat avec les communes associées aux travaux de l'agglomération.

COÛTS ESTIMÉS

Etude du potentiel de revalorisation: CHF 150'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non-infrastructurelles)

ECHÉANCIER

2010-2014

Etudes



RENOI

Modules d'action UP 5.1, T 3.5



Fiches de projet: Transports collectifs (C)

C 01 CRÉATION D'UNE NOUVELLE HALTE FERROVIAIRE À FRIBOURG-SAINT-LÉONARD

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (STE)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

OFT

Agglomération/CUTAF

Communes de Fribourg et Granges-Paccot

Entreprises de transport

SITUATION

La zone d'activités du Plateau d'Agy et le site sportif de Saint-Léonard sont actuellement desservis uniquement par le réseau urbain de bus. Il s'agit de compléter l'offre en transport par la création d'une halte ferroviaire vu les importantes manifestations qui se déroulent dans le secteur. Ce projet permettra également de décharger le réseau routier et de créer une interface avec le parking d'échange du site des Abattoirs.

OBJECTIFS

- Renforcer l'attractivité du réseau ferroviaire et améliorer la desserte du secteur de Saint-Léonard et du Plateau d'Agy;
- Créer une interface de transport plus attractive en entrée de ville.



Légende

- Autoroute
- Ligne ferroviaire
- Nouvelle halte ferroviaire

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Finalisation de l'avant-projet;
- Mise à l'enquête publique;
- Réalisation.



COÛTS ESTIMÉS

4 millions de francs.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

ECHÉANCIER

2010-2014

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

2 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

11 points

RENOI

Module d'action T 2.2

Fiche de projet A 06



Fiches de projet: Transports collectifs (C)

C 02 CRÉATION D'UNE NOUVELLE HALTE FERROVIAIRE AVEC TERMINUS À AVRY

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (STE)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

OFT, CFF

Agglomération/CUTAF

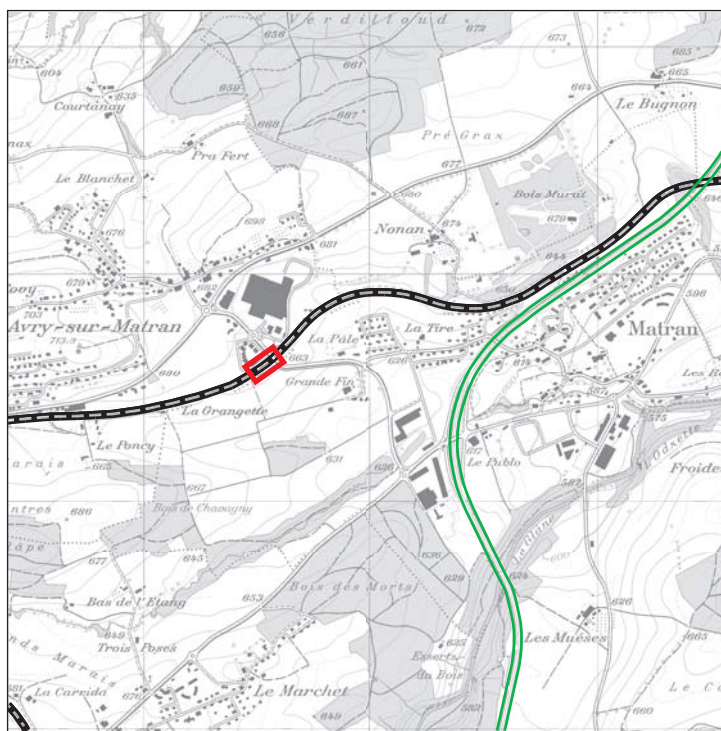
Commune d'Avry

SITUATION




La halte projetée est proche du pôle commercial d'Avry-Centre. Le futur cycle d'orientation d'Avry se situe à proximité immédiate de ce nouvel équipement. Des complémentarités d'usage seront recherchées avec les parkings des centres commerciaux. Ce secteur pourrait constituer un pôle d'urbanisation à long terme. Selon l'étude régionale ZEB, un terminus pour le rebroussement des trains du S-Bahn de Berne devra être aménagé.

OBJECTIFS

- Renforcer l'attractivité du réseau ferroviaire;
- Assurer la desserte ferroviaire du cycle d'orientation de Sarine-Ouest et des activités environnantes;
- Créer une liaison traversante performante entre le secteur de Saint-Léonard/Plateau d'Agy et l'ouest de l'agglomération;
- Créer un pôle de transbordement entre les lignes de bus régionales et locales et le réseau ferroviaire d'agglomération.



Légende

-  Autoroute
-  Ligne ferroviaire
-  Nouvelle halte ferroviaire

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Un avant-projet doit être élaboré.

COÛTS ESTIMÉS

10 millions de francs (haltes et terminus)



RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

ECHÉANCIER

2010-2014

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

2 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

2 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

10 points

RENVOI

Module d'action T 2.2



Fiches de projet: Transports collectifs (C)

C 03 DOUBLEMENT PARTIEL ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE DE GIVISIEZ (SELON ÉTUDE RÉGIONALE ZEB)

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (STE)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

OFT

Agglomération/CUTAF

Commune de Givisiez

Entreprises de transports publics

SITUATION





Les concepts d'offre élaborés dans le cadre des études de planification régionale ZEB montrent qu'un tronçon de double voie est nécessaire dans le secteur de Givisiez afin de permettre le croisement systématique des trains. Avec cet aménagement, une cadence à 30 minutes pourra être mise en place aussi bien sur la ligne Fribourg-Morat-Neuchâtel/Kerzers que sur la ligne Fribourg-Payerne-Yverdon-les-Bains. Dans ce cadre, la halte de Givisiez devra être réaménagée. Avec l'arrêt systématique de tous les trains à Givisiez, le secteur concerné sera relié quatre fois par heure à Fribourg.

OBJECTIFS

- Renforcer l'attractivité du réseau ferroviaire vers l'agglomération et à l'intérieur de celle-ci par la mise à la cadence systématique à 30 minutes;
- Augmenter la capacité du tronçon à voie unique Givisiez-Fribourg.



Légende

-  Ligne ferroviaire
-  Ligne ferroviaire doublée
-  Nouvelle halte ferroviaire
-  Autoroute

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Finalisation des études engagées.

COÛTS ESTIMÉS

Environ 6 millions de francs.



RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C

ECHÉANCIER

2015-2019

Evaluation de l'utilité de la mesure.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

2 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

11 points

RENOI

Module d'action T 2.2



C 04 ETUDE DE MISE EN VALEUR DES LIGNES FERROVIAIRES POUR LES CIRCULATIONS INTERNES À L'AGGLOMÉRATION

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (STE)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

OFT

Agglomération/CUTAF

Communes concernées

Entreprises de transports publics

SITUATION

La mise en valeur des lignes ferroviaires dans le périmètre de l'agglomération doit être examinée notamment au niveau des possibilités d'un renforcement des cadences. L'étude doit inclure l'analyse de l'opportunité de créer de nouvelles haltes, entre autres dans le secteur du Plateau d'Agy et de la Fonderie.

OBJECTIFS

- Renforcer l'attractivité du réseau ferroviaire pour les liaisons internes à l'agglomération;
- Analyser l'opportunité de créer de nouvelles haltes ferroviaires.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Réalisation d'une étude d'opportunité.

COÛTS ESTIMÉS

Environ 6 millions de francs.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

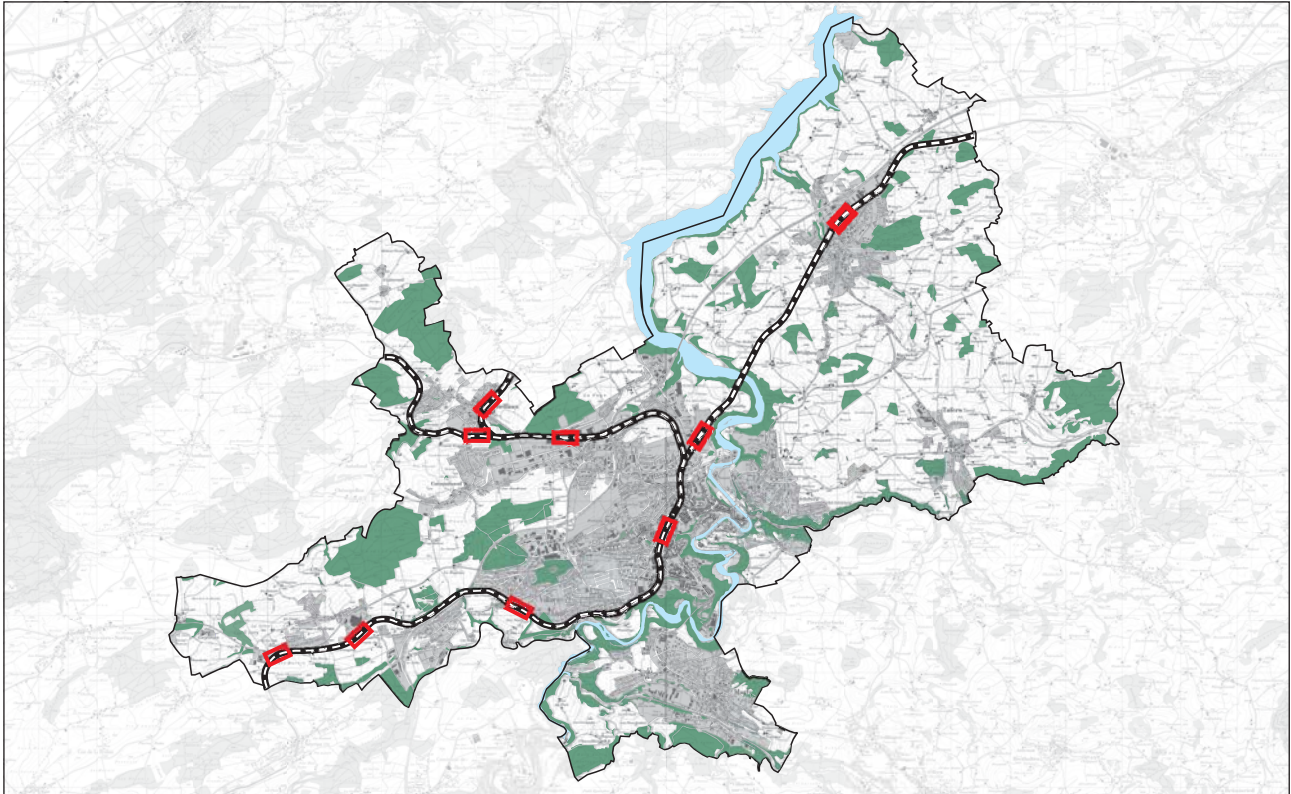
Liste C

RENOI



Module d'action T 2.2



ÉTAT DU RÉSEAU FERROVIAIRE



Légende

-  Ligne ferroviaire
-  Gares et haltes ferroviaires



C 05 SYSTÈME DE TRANSPORT AUTOMATISÉ ENTRE LA GARE DE FRIBOURG ET LE PLATEAU DE PÉROLLES, VOIRE MARLY

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (STE)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

OFT

Agglomération/CUTAF

Commune de Fribourg

Entreprises de transports publics

SITUATION

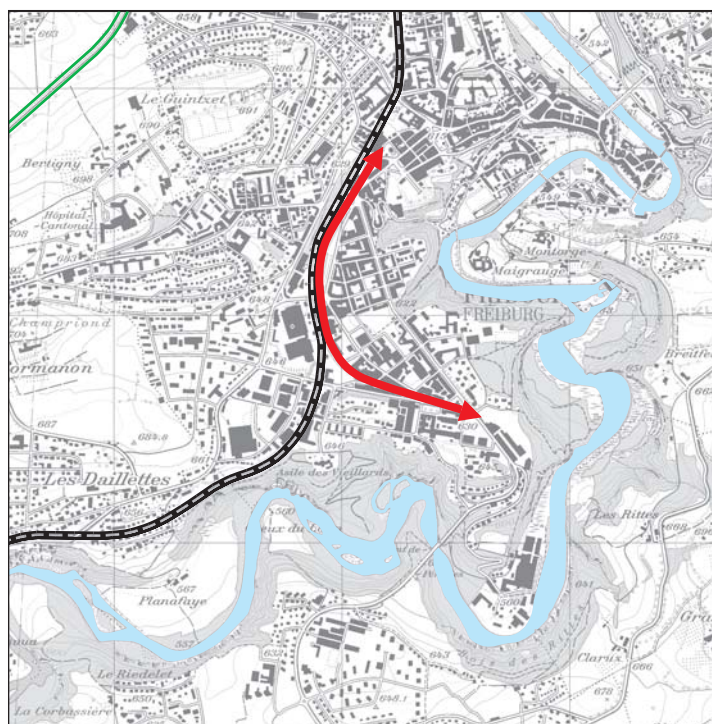
Le Plateau de Pérolles constitue un pôle d'enseignement important de l'agglomération. L'ancienne voie de marchandises pourrait être utilisée pour la mise en place d'un système de transport automatisé entre la gare de Fribourg et le Plateau de Pérolles. Cette liaison pourrait être, le cas échéant, prolongée vers Marly.

OBJECTIF




Evaluer l'opportunité d'un système de transport automatisé en site propre et en milieu urbain.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Etude d'opportunité en cours.



Légende

-  Ligne ferroviaire
-  Système de transport automatisé à étudier
-  Autoroute

COÛTS ESTIMÉS

Selon les premières estimations, la réalisation d'un tel système nécessiterait environ 60 millions de francs d'investissements pour le tronçon Gare de Fribourg-Plateau de Pérolles-Marly.



RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C

ECHÉANCIER

2015-2019

Evaluation de l'utilité de la mesure.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

2 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

11 points

RENOI

Module d'action T 2.2



C 06 AMÉLIORATION DE LA DESSERTE BUS EN LIEN AVEC LES PÔLES D'URBANISATION-ADAPTATION DU RÉSEAU ET DES CADENCES

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération/CUTAF

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (STE)

Communes concernées

TPF

SITUATION

Les pôles d'urbanisation ont été évalués sur la base des possibilités de desserte multimodale.

OBJECTIF

Renforcer l'attractivité du réseau de bus pour la desserte des pôles d'urbanisation.

ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

Lors de la mise en œuvre des pôles d'urbanisation, examiner les mesures les plus appropriées:

- Prolongement/création de lignes de bus;
- Adaptation des itinéraires de lignes existantes de bus;
- Renforcement des cadences.

COÛTS ESTIMÉS

- Dort-Verte (gare de Fribourg/Villars-sur-Glâne): 10,2 millions de francs;
- Extension de l'électrification de lignes existantes: 5 millions de francs.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

Desserte du pôle d'urbanisation de Matran.



Liste B

Nouvelle ligne principale Dort-Verte (Beaumont-Dailles).

Liste C

- Extension de l'électrification;
- Desserte du pôle de Bertigny.

ECHÉANCIER

2010-2014

Réalisation des mesures de la liste A.

2015-2019

Réalisation des mesures de la liste B.

2020-2024

Réalisation des mesures de la liste C.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

2 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

11 points

RENOI

Module d'action T 2.3



Fiches de projet: Transports collectifs (C)

C 07 RÉALISATION DE MESURES FAVORISANT LA CIRCULATION DES BUS

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération/CUTAF

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (STE, SPC)

TPF

Communes concernées

SITUATION

La CUTAF a mis en œuvre au cours des dernières années des mesures favorisant la circulation des bus par la création de couloirs de bus et la priorisation de certains carrefours par exemple. Cette démarche doit être poursuivie.

OBJECTIF

Renforcer l'attractivité du réseau de bus par une augmentation de la vitesse commerciale et un meilleur respect des horaires afin d'atteindre les objectifs définis dans le PCTr en matière de répartition modale.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Des couloirs-bus doivent être réalisés dans les cas suivants:

- Sur les axes routiers principaux du réseau tangentiel et radial:
 - route de Fribourg à Marly;
 - route de Marly à Fribourg;
 - routes de Villars et de la Glâne à Villars-sur-Glâne;
 - routes de la Chassote et du Jura à Givisiez.
- Dans le cadre de mesures de réorganisation dans le centre-ville;
- Pour la desserte de certains pôles d'urbanisation.
- La priorisation des bus aux carrefours doit également être encouragée. Elle est prévue pour les carrefours de Saint-Léonard et de Belle-Croix notamment, et va être étudiée sur l'axe Marly-Fribourg;
- La réalisation d'un site propre bus est prévue: sur la Dort-Verte à Villars-sur-Glâne et est envisagée entre le Jura et Moncor en passant par Bertigny (en passant par sous la semi-autoroute);
- A noter que l'implantation d'arrêts de bus sur chaussée fait également partie des mesures de priorisation des bus.

COÛTS ESTIMÉS

Couloirs bus

- Couloir-bus route du Jura/Givisiez: CHF 6'000.-;



- Nouvelle ligne urbaine principale Dort-Verte: 7 millions de francs;
- Couloir-bus en entrée de Fribourg depuis le pont de Pérolles: CHF 400'000.-;
- Couloir-bus entre le carrefour des Rittes et le pont de Pérolles: CHF 380'000.-;
- Site propre entre Jura et Moncor (en dénivelé sous la semi-autoroute): à définir par les études en cours.

Carrefour

- Priorité de passage pour les bus et aménagement d'une voie libre de tourner-à-droite route de la Glâne/Fonderie: 125'000.-;
- Priorité de passage au carrefour Jura/Broye: 10'000.-;
- Priorité de passage pour les bus au carrefour Musy-Tafers: 10'000.-.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DES MESURES

Travaux en cours

- Réalisation d'un couloir-bus dans le sens «entrée de ville» à la route du Jura à Givisiez (2008);
- Aménagement d'un couloir-bus entre le carrefour des Rittes et le Pont de Pérolles.

Liste A

- Priorité de passage pour les bus et aménagement d'une voie libre de tourner-à-droite entre la route de la Glâne et la route de la Fonderie (carrefour de Beaumont);
- Priorité de passage pour les bus au carrefour Musy-Tafers et Jura-Broye;
- Réalisation d'une voie de bus continue en entrée de Fribourg depuis le Pont de Pérolles.

Liste B

- Aménagement des abords des gares de Belfaux pour favoriser l'intermodalité;
- Nouvelle ligne urbaine principale Dort-Verte (Beaumont-Dailles);
- Réalisation d'une voie en site propre Jura-Moncor sur route de la Glâne à Villars-sur-Glâne.



Fiches de projet: Transports collectifs (C)

Liste C

- Aménagement éventuel d'un couloir pour les bus sur la route de la Glâne à Villars-sur-Glâne;
- Desserte du pôle d'urbanisation de Bertigny.

ECHÉANCIER

2010-2014

Réalisation des mesures de la liste A

2015-2019

Réalisation des mesures de la liste B

2020-2024

Réalisation des mesures de la liste C

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

2 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

2 points

Utilité du projet

10 points

RENOI

Module d'action T 2.3



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 01 RÉAMÉNAGEMENT DE LA JONCTION AUTOROUTIÈRE DE MATRAN ET DU CARREFOUR DU BOIS

INSTANCES RESPONSABLES

Etat de Fribourg (SAR), puis OFROU

Etat de Fribourg (SPC)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Agglomération/CUTAF

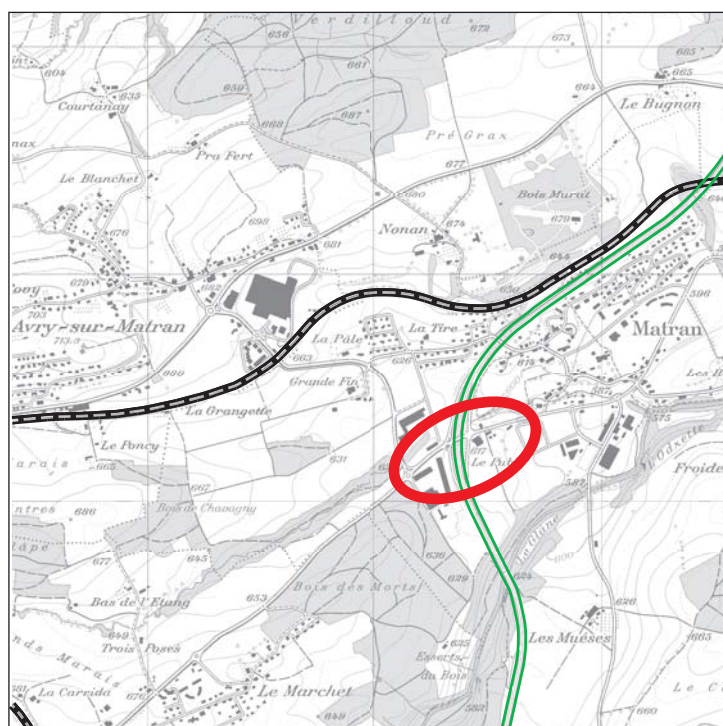
Commune de Matran

SITUATION

Les rampes de la jonction autoroutière sont actuellement sollicitées par plus de 10'000 véhicules/jour. En 2004, une douzaine d'accidents ont été recensés au niveau des carrefours de la jonction de Matran. Des mesures provisoires ont récemment été mises en œuvre afin d'améliorer la fluidité et la sécurité de ces carrefours.

OBJECTIFS

- Utiliser les réserves de capacité de l'autoroute pour réduire les pressions du trafic en centre-ville (utilisation de l'autoroute comme ceinture urbaine);
- Améliorer les conditions actuelles de fonctionnement et d'exploitation de la jonction autoroutière;
- Garantir au mieux l'accès au pôle d'urbanisation de Matran;
- Améliorer les conditions de circulation sur les routes cantonales adjacentes;
- Se doter d'une réserve de capacité suffisante pour l'éventuelle liaison Marly-Matran (étude d'opportunité en cours)



Légende

- Jonction à réaménager
- Autoroute
- Ligne ferroviaire

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Une étude de circulation a été réalisée et propose les mesures suivantes:

- Le réaménagement des deux carrefours concernés et du giratoire du Bois;
- L'élargissement du pont enjambant l'autoroute A12;



- La création d'une bretelle supplémentaire pour le flux d'accès à l'autoroute dans la direction Neyruz-Fribourg;
- L'élargissement de la voirie (3ème voie) entre le giratoire du Pueblo et la jonction.

Parallèlement le réseau routier principal intégrera la création d'itinéraires sécurisés en faveur des piétons.

COÛTS ESTIMÉS

- Réaménagement du carrefour du Bois: 1.5 millions de francs;
- Elargissement du pont: 3.1 millions de francs;
- Bretelle supplémentaire: 1.9 millions de francs;
- Elargissement de la route de la Bagne et autres aménagements: 1 million de francs.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

ECHÉANCIER

2010-2014

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

2 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

1 point

Utilité du projet

9 points



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

RENOI

Module d'action T 3.3

Fiche de projet D 08



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 02 RÉAMÉNAGEMENT DE LA JONCTION AUTOROUTIÈRE DE FRIBOURG-SUD/CENTRE

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (SAR), puis OFROU

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC)

Agglomération/CUTAF

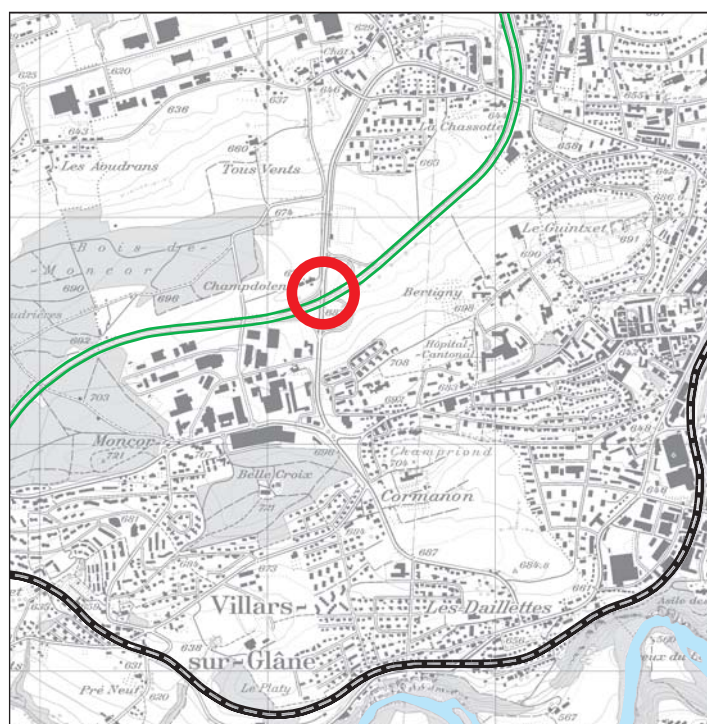
Communes de Villars-sur-Glâne et Givisiez

SITUATION

Les rampes de la jonction autoroutière sont actuellement sollicitées par environ 30'000 véhicules/jour.

OBJECTIF

- Utiliser les réserves de capacité de l'autoroute pour réduire la pression du trafic en centre-ville (utilisation de l'autoroute comme ceinture urbaine);
- Améliorer les conditions actuelles de fonctionnement et d'exploitation de la jonction autoroutière;
- Garantir au mieux l'accès aux pôles d'urbanisation de Villars-sur-Glâne et Givisiez sans péjorer la circulation sur le réseau routier cantonal et notamment la semi-autoroute (réseau tangentiel).



Légende

- Jonction à réaménager
- Autoroute
- Ligne ferroviaire

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Une étude de circulation a été réalisée et propose les mesures suivantes:

- Le réaménagement des deux carrefours concernés (dont une variante de grand giratoire qui doit encore être étudiée);
- L'installation d'une signalisation lumineuse.



Le réaménagement de la jonction vise également la création d'une desserte routière des futurs pôles d'urbanisation adjacents de Bertigny ouest et notamment la réalisation d'un site propre bus passant sous la semi-autoroute.

COÛTS ESTIMÉS

11,2 millions de francs.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

ECHÉANCIER

2010-2014

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

2 points

Utilité du projet

11 points

RENOI

Module d'action T 3.3



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 03 CRÉATION D'UNE DEMI-JONCTION AUTOROUTIÈRE À GRANGES-PACCOT

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (SAR), puis OFROU

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC)

Agglomération/CUTAF

Communes de Givisiez et Granges-Paccot

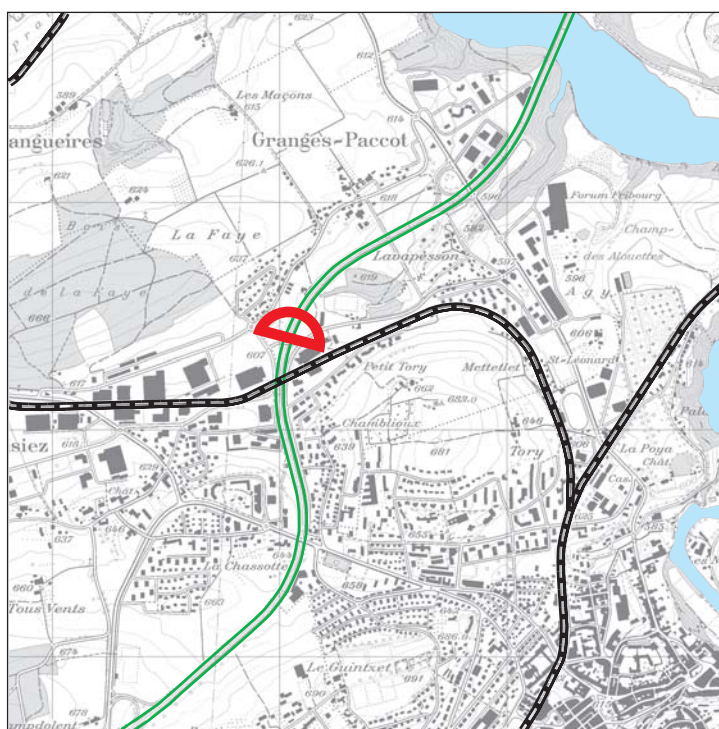
SITUATION

La réalisation d'une demi-jonction orientée vers Berne, à Granges-Paccot, s'inscrit dans le processus de renforcement du rôle de l'autoroute A12 dans l'agglomération.




Le réseau routier communal de Givisiez et de Granges-Paccot est actuellement fortement sollicité par des flux de transit notamment en relation avec les zones d'activités de Givisiez et de Granges-Paccot.

OBJECTIFS

- Valoriser l'autoroute A12 pour les déplacements internes à l'agglomération;
- Améliorer l'accessibilité des zones d'activités de Givisiez et de Granges-Paccot.



Légende

-  Demi-jonction à créer
-  Autoroute
-  Ligne ferroviaire

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Une étude préliminaire a déjà été réalisée.

COÛTS ESTIMÉS

6 millions de francs.



RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste B

ECHÉANCIER

2015-2019

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2 Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

1 point

CE3 Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4 Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

1 point

Utilité du projet

8 points

RENOI

Module d'action T 3.3



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 04 RÉAMÉNAGEMENT DE LA JONCTION AUTOROUTIÈRE DE FRIBOURG-NORD

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (SAR), puis OFROU

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC)

Agglomération/CUTAF

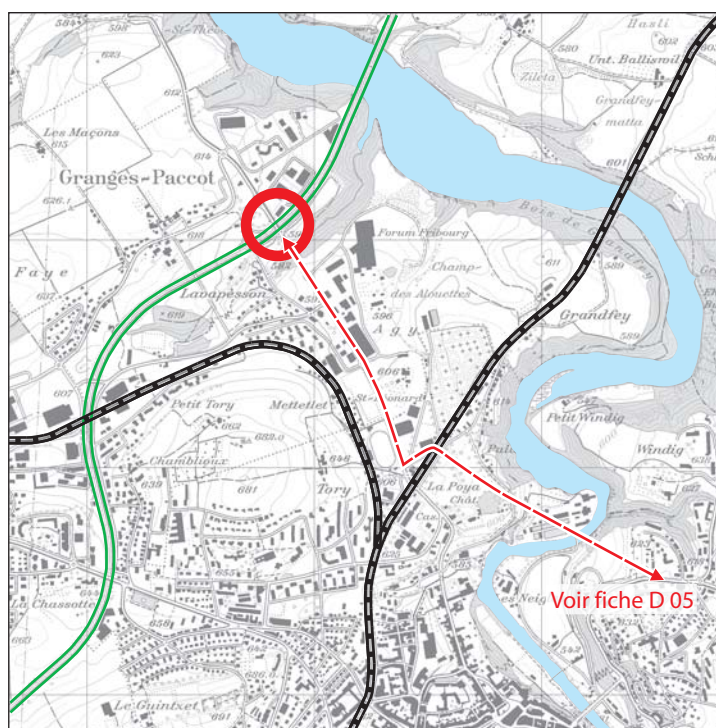
Commune de Granges-Paccot

SITUATION

Les rampes de la jonction autoroutière sont actuellement sollicitées par environ 20'000 véhicules/jour. En 2004, 10 accidents ont été recensés au niveau des carrefours de la jonction autoroutière de Fribourg-Nord. Des mesures provisoires ont récemment été mises en œuvre afin d'améliorer la fluidité et la sécurité du trafic.

OBJECTIFS

- Utiliser les réserves de capacité de l'autoroute pour réduire la pression du trafic en centre-ville (utilisation de l'autoroute comme ceinture urbaine);
- Améliorer les conditions actuelles de fonctionnement et d'exploitation de la jonction autoroutière;
- Garantir au mieux l'accès au pôle d'urbanisation de Granges-Paccot sans péjorer la circulation sur le réseau routier cantonal et notamment la route de Morat (liaison tangentielle) et en tenant compte du projet Poya.



Légende

- Jonction à réaménager
- Autoroute
- ↔ Projet Poya
- Ligne ferroviaire

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Un avant-projet prévoit les mesures suivantes:

- Le réaménagement des deux carrefours de la jonction dont le carrefour de la Madeleine en giratoire;
- La création d'un itinéraire sécurisé en faveur de la mobilité douce en franchissement de l'autoroute A12;
- L'éventuelle réalisation d'un itinéraire en faveur de la mobilité douce sous le pont de la route de Morat.



COÛTS ESTIMÉS

Réaménagement des carrefours: 1,1 million de francs.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

ECHÉANCIER

2010-2014

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2 Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

1 point

CE3 Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4 Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

1 point

Utilité du projet

8 points

RENVOI

Module d'action T 3.3

Fiche de projet D 05



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 05 PROJET POYA

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (SPC)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Agglomération/CUTAF

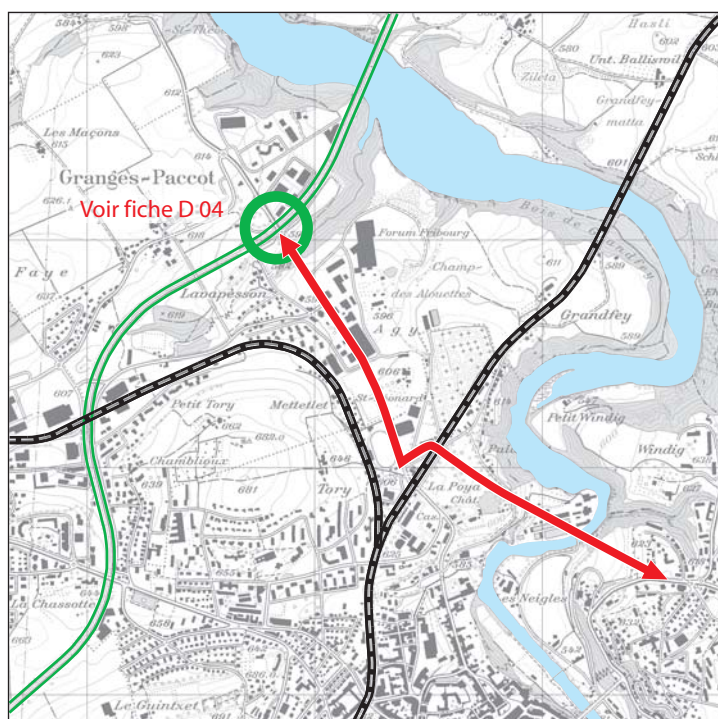
Communes de Fribourg et Granges-Paccot

SITUATION





Le secteur du quartier du Bourg est actuellement traversé par 25'000 véhicules/jour, avec des phénomènes de saturation du réseau routier, des difficultés de circulation pour les bus et des nuisances environnementales. La route de Morat est actuellement chargée par environ 20'000 véhicules/jour. Avec la réalisation du pont et de la galerie de la Poya et le développement urbanistique prévu dans le secteur, sa charge passera à 35-40'000 véhicules/jour.

OBJECTIF

Le projet Poya est une mesure indispensable pour mettre en œuvre la hiérarchisation du réseau routier de l'agglomération car elle permet d'assurer la continuité de la liaison tangentielle autour de Fribourg. Cette mesure s'accompagne d'une réorganisation du trafic au centre (compartimentage du quartier du Bourg, mesures en faveur de la mobilité douce et des TC) et permet la réduction des nuisances environnementales dans un site construit d'importance nationale.



Légende

-  Jonction existante
-  Autoroute
-  Projet Poya
-  Ligne ferroviaire

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Ce projet fait partie des projets urgents arrêtés par les Chambres fédérales. Le projet Poya comprend:

- Le pont et la galerie;
- Un espace mixte «piétons/deux-roues» séparé de la circulation;
- La mise à 2x2 voies de la route de Morat;
- Les mesures d'accompagnement en Ville de Fribourg (selon PDPT): fermeture du pont de Zähringen et plafonnement du trafic en Basse-ville et sur les accès, ainsi que rue de Morat, Varis, rue Joseph Piller, avenue du Général Guisan, route Sainte-Thérèse, route Sainte Agnès et route des Bonnes Fontaines;



- Les mesures d'accompagnement sur la commune de Granges-Paccot (selon PDPT): plafonnement des charges de trafic sur les routes de Chenevière et de Chantemerle.

La part du financement cantonal pour le projet Poya a été acceptée en votation populaire en septembre 2006. Le projet a été mis à l'enquête et les oppositions sont en cours de traitement.

COÛTS ESTIMÉS

135 millions de francs

Mesures d'accompagnement à la charge des communes

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Confédération: 50% Canton/Communes/tiers: 50%

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

ECHÉANCIER

Dès 2008 (Projet urgent)

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

12 points

RENVOI

Module d'action T 3.2

Fiche de projet D 04



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 06 RÉAMÉNAGEMENT DE LA JONCTION AUTOROUTIÈRE DE DÜDINGEN

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (SAR), puis OFROU

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC)

Agglomération/CUTAF

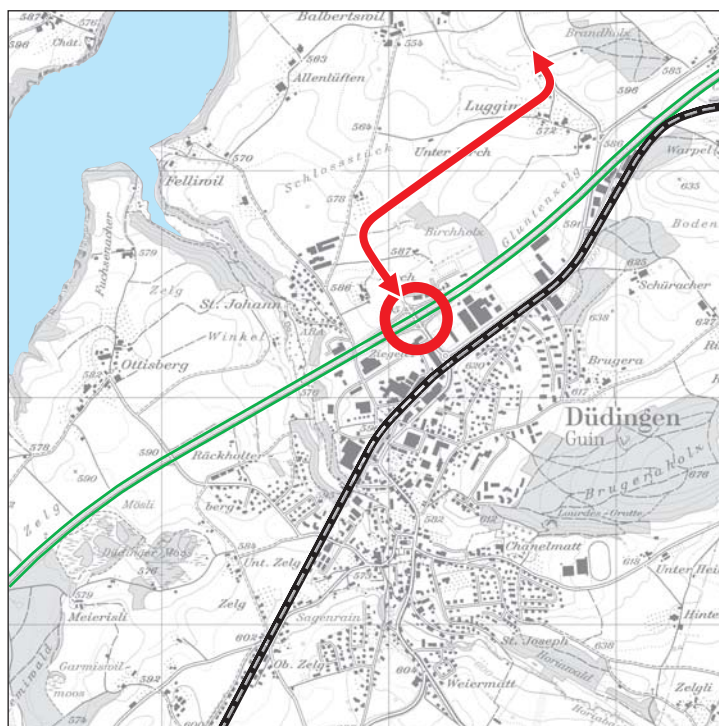
Commune de Düdingen

SITUATION





Les rampes de la jonction autoroutière sont actuellement sollicitées par près de 15'000 véhicules/jour. Des mesures provisoires ont été mises en place en 2006, permettant l'attente des voitures sur deux voies de circulation sur la rampe de sortie. Ces mesures améliorent la sécurité en évitant la formation de files sur l'autoroute.

OBJECTIFS

- Améliorer les conditions actuelles de fonctionnement et d'exploitation de la jonction autoroutière;
- Garantir au mieux l'accessibilité aux pôles d'urbanisation de Düdingen sans péjorer la circulation sur le réseau routier cantonal (axe d'entrée de ville) en intégrant la liaison Birch-Luggiwil (complément au réseau des routes nationales).



Légende

-  Jonction à réaménager
-  Autoroute
-  Etude de la liaison routière Birch-Luggiwil
-  Ligne ferroviaire

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Une étude de circulation définit les mesures suivantes:

- Le réaménagement de la jonction autoroutière, actuellement non symétrique;
- La réalisation de la liaison Birch-Luggiwil pour les flux de trafic orientés vers Morat.



COÛTS ESTIMÉS

11 millions de francs

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

ECHÉANCIER

2010-2014

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

12 points

RENOI

Module d'action T 3.3



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 07 CONTOURNEMENT DE DÜDINGEN

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (SPC)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Agglomération/CUTAF

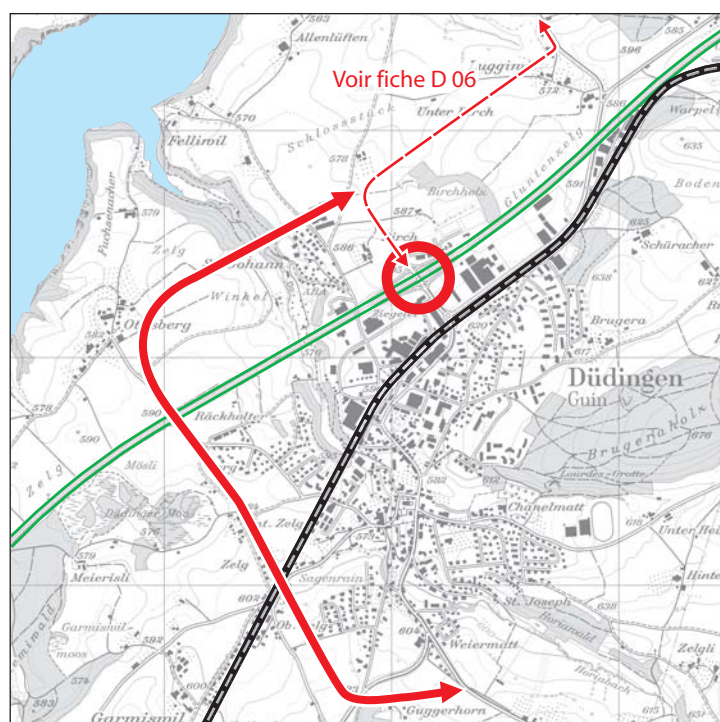
Commune de Düdingen

SITUATION






La traversée de Düdingen (env. 15'000 véhicules/jour) et la jonction autoroutière de Düdingen (près de 15'000 véhicules/jour) sont saturées durant les heures de pointe avec des refoulements sur l'autoroute A12.

OBJECTIF

La réalisation du contournement de Düdingen permettra de réduire le trafic de transit traversant Düdingen.



Légende

-  Jonction à réaménager
-  Autoroute
-  Etude du contournement
-  Etude de la liaison routière Birch-Luggiwil
-  Ligne ferroviaire

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Etablissement d'un avant-projet définitif sur la base des études préliminaires réalisées. Le gabarit routier retenu est de 2x1 voie de circulation;
- La commune réalise les mesures d'accompagnement nécessaires en traversée de Düdingen (concept Valtraloc existant).

COÛTS ESTIMÉS

63 millions de francs



RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

ECHÉANCIER

2010-2014

Démarrage des travaux

2015-2019

Mise en service

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

12 points

RENOI

Module d'action T 3.2

Fiche de projet D 06



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 08 LIAISON ROUTIÈRE MARLY-MATRAN

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (SPC)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Agglomération/CUTAF

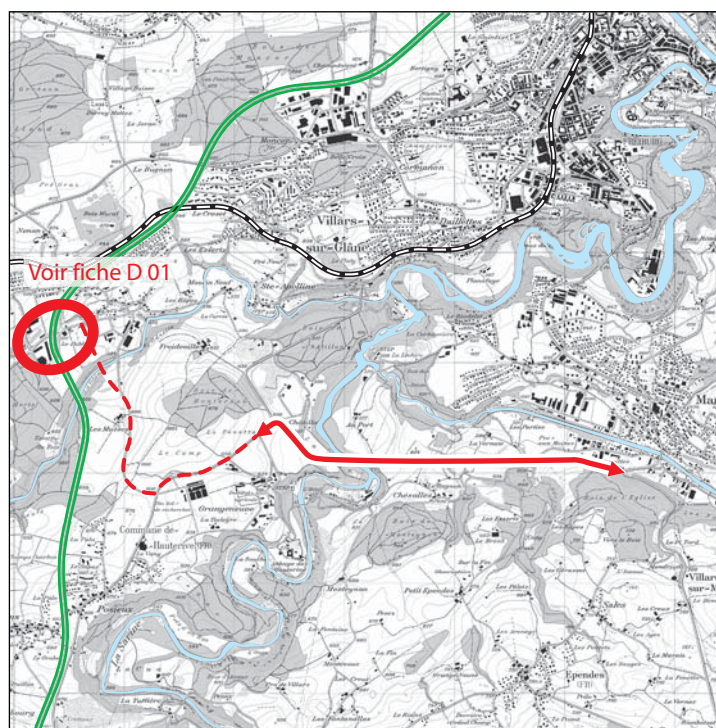
Communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne, Marly et Hauterive

SITUATION

L'accrochage de Marly au réseau autoroutier s'effectue actuellement en traversée de ville sur des axes dont les charges de trafic oscillent entre 15'000 et 25'000 véhicules/jour.

OBJECTIFS

- Réaliser une liaison tangentielle large autour de l'agglomération intégrant une plus grande portion d'autoroute;
- Délester les axes en site urbain permettant de relier Marly à l'autoroute (liaison tangentielle actuelle).



Voir fiche D 01

Légende

- Etude de la liaison routière
- Liaison routière déjà exécutée
- Jonction autoroutière
- Autoroute
- Ligne ferroviaire

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Réaliser une étude d'opportunité (analyse coûts/bénéfices) et déterminer les éventuelles mesures d'accompagnement nécessaires.

COÛTS ESTIMÉS

Etude d'opportunité: 100'000.-

Travaux: 43 millions de francs



RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C

ECHÉANCIER

2008

Etude d'opportunité

2020-2024

Réalisation éventuelle

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

2 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

2 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

2 points

Utilité du projet

9 points

RENOI

Module d'action T 3.2

Fiche de projet D 01



D 09 EVITEMENTS ROUTIERS ET/OU REQUALIFICATIONS DE TRAVERSÉES DE LOCALITÉS

INSTANCES RESPONSABLES

Etat de Fribourg (SPC)

Communes concernées

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SeCA, STE, SBC)

Agglomération/CUTAF

SITUATION

Le réseau routier principal de l'agglomération est localement sollicité par des charges importantes de trafic. Des mesures sont actuellement à l'étude: par exemple, contournement de Belfaux, réaménagement des traversées de Rosé à Avry, de Belfaux, de Düdingen, de Givisiez.

OBJECTIF

Analyser l'opportunité de réaliser des contournements routiers ou des valorisations de traversée de localité (concept Valtraloc) en particulier pour les tronçons sollicités par plus de 10-12'000 véhicules/jour.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Études d'opportunité à réaliser au cas par cas;

Réalisation des réaménagements de traversées dont les concepts sont approuvés.

COÛTS ESTIMÉS

A compléter en fonction des résultats des études d'opportunité ou d'avant-projet.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Travaux en cours (2008)

Réaménagement Valtraloc de Givisiez (concept réalisé)



Liste A

Réaménagement Valtraloc de Rosé à Avry (concept réalisé);
Réaménagement Valtraloc de Belfaux (concept réalisé);
Réaménagement Valtraloc de Düdingen (concept réalisé).

Liste B

Réaménagement Valtraloc de Marly (réflexions en cours);
Réaménagement Valtraloc de Tafers (réflexions en cours);
Réaménagement Valtraloc de Matran (réflexions en cours).

ECHÉANCIER

2010-2014

Réalisation des projets de liste A

2015-2019

Réalisation des projets de liste B

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

1 point

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

10 points

RENOI

Modules d'action UP 5.2, T 3.4



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 10 RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE BELLE-CROIX

INSTANCES RESPONSABLES

Etat de Fribourg (SPC)

Commune de Villars-sur-Glâne

AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

Agglomération/CUTAF

SITUATION

Le carrefour de Belle-Croix est un carrefour majeur du réseau routier tangential avec le réseau radial. Il est actuellement sollicité par 46'000 véhicules/jour.

OBJECTIFS

- Améliorer l'intégration urbaine du carrefour tout en assurant la fonction de noeud du réseau routier principal supportant de fortes charges de trafic;
- Garantir au mieux l'accès aux pôles d'urbanisation de Villars-sur-Glâne;
- Créer un effet de porte d'entrée de ville.



Légende

- Carrefour à réaménager

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Finalisation de l'étude de faisabilité;
- Réalisation des études d'avant-projet.

COÛTS ESTIMÉS

62 millions de francs



RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste B

ECHÉANCIER

2015-2019

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

1 point

Utilité du projet

10 points

RENOI

Module d'action T 3.2

Fiche de projet A 04



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 11 CONTRÔLES D'ACCÈS AUX CARREFOURS STRATÉGIQUES

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération/CUTAF

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (STE, SPC)

Communes concernées

SITUATION

La plupart des carrefours à feux situés en Ville de Fribourg offrent déjà des priorités de passage en faveur des bus. La mise en place de contrôle d'accès devrait permettre de maîtriser les débits de trafic et de favoriser les transports collectifs.

OBJECTIFS

Maîtriser le transport individuel motorisé en entrée de ville tout en favorisant la circulation des bus

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Réalisation des études d'opportunité au cas par cas;
- Equipement des carrefours stratégiques situés aux portes d'entrée de ville de contrôles d'accès: route du Jura/route de la Broye, Saint-Léonard, avenue Jean-Marie Musy/route de Tafers et du carrefour au débouché du pont de la Poya (côté Schönberg);
- Aménagement de priorité pour les bus et d'une voie libre de tourner-à-droite route de la Glâne, route de la Fonderie.

COÛTS ESTIMÉS

- Carrefour Jura/Broye: CHF 10'000.-;
- Priorité de passage pour les bus et aménagement d'un voie libre de tourner-à-droite Glâne/Fonderie (carrefour de Beaumont): CHF 125'000.-;
- Carrefour de Saint-Léonard: coûts sous projet Poya;
- Carrefour Musy-Tafers: CHF 10'000.-;
- Route de Berne au débouché du pont de la Poya (estimé sous projet Poya).

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

Réalisation de contrôles d'accès aux carrefours Jura/Broye, Musy/Tafers, route de Berne, Saint-Léonard et Beaumont

ECHÉANCIER

2010-2014

Réalisation des mesures de la liste A.

2015-2019

Réalisation des mesures de la liste B.

2020-2024

Réalisation des mesures de la liste C.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

2 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

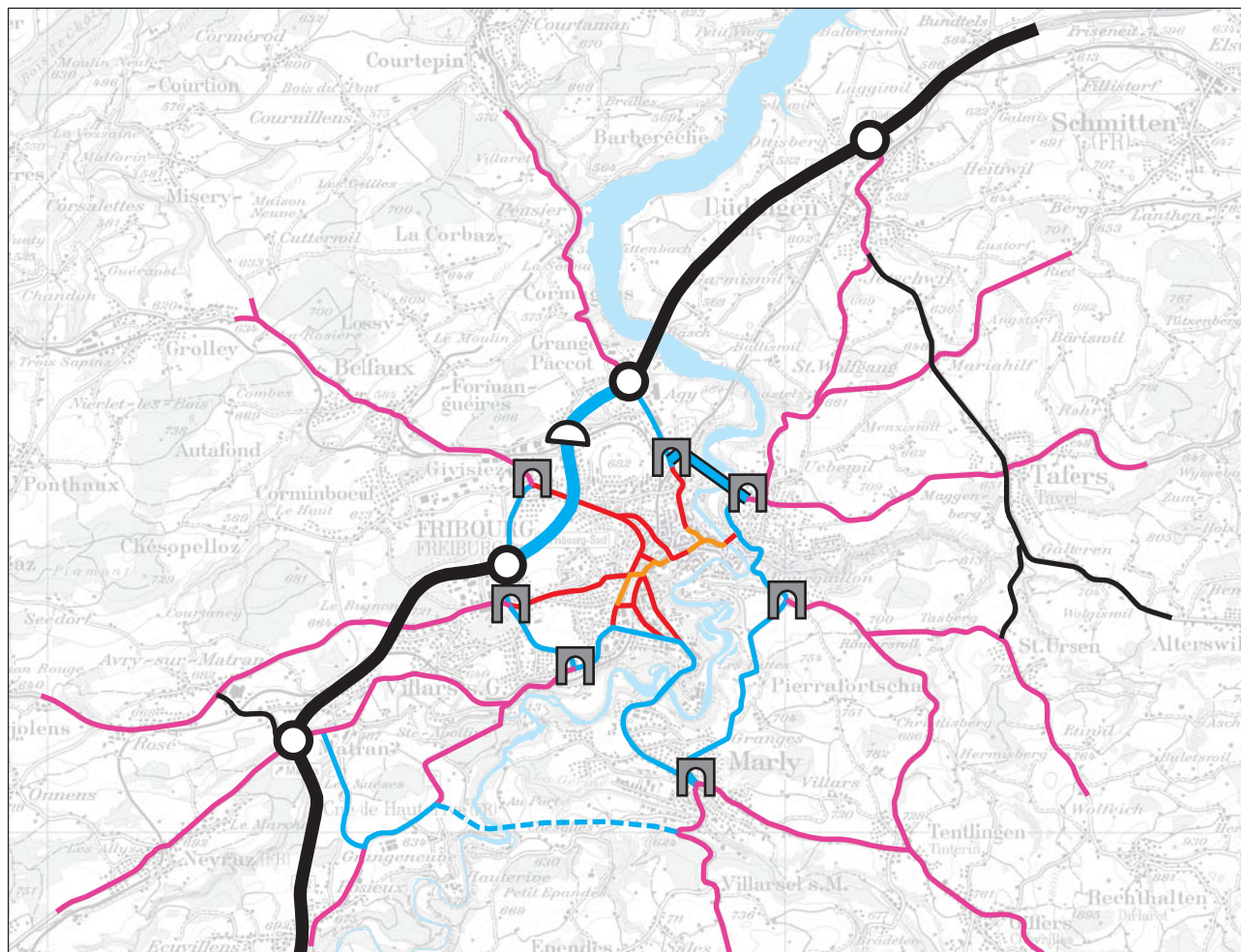
11 points

RENOI

Module d'action T 3.4



AMÉNAGEMENT DE CONTRÔLES D'ACCÈS



Légende

Axes principaux du réseau radial

 Axes d'entrée en ville

 Effet de porte


 Réseau principal du centre-ville

Axes principaux du réseau tangential

 Liaisons tangentielles

 Pont de la Poya

Compartimentage

 Réseau compartimenté

Ouvrages à long terme

 Demi-jonction A12

 Liaison Marly-Matran



Fiches de projets: Transports individuel motorisé (D)

D 12 COMPARTIMENTAGE EN CENTRES URBAINS ET MODÉRATION DANS LES QUARTIERS

INSTANCES RESPONSABLES

Communes concernées

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, SeCA, STE, SBC)

Agglomération/CUTAF

SITUATION

La hiérarchisation du réseau routier et la réalisation de nouvelles infrastructures de transport doivent permettre de réorganiser le réseau de desserte et de prendre des mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

Lorsqu'il s'agit de mesures d'accompagnement, celles-ci doivent être étudiées et décidées parallèlement à la réalisation de toute nouvelle infrastructure. La mise en place du sens unique de l'avenue de la Gare est une mesure du Projet Général liée à la hiérarchisation du réseau qui est actuellement en procédure (recours). La mise en place de mesures de modération dans les quartiers (zones modérées) permet également de maîtriser les reports de trafic liés aux mesures de compartimentage.

La réalisation du projet Poya s'accompagne de mesures de compartimentage (quartier du Bourg notamment) et de modération dans les quartiers.

OBJECTIF

Mettre en œuvre des mesures de réorganisation locale des circulations ou de modération de trafic liées à la hiérarchisation en cas de réalisation de nouvelles infrastructures de transports.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Mise en sens unique de l'avenue de la Gare;
- Fermeture du pont de Zähringen (mesure d'accompagnement du projet Poya)
- Fermeture complète de l'avenue de la Gare aux TIM;
- Etudes d'opportunité à réaliser au cas par cas.

COÛTS ESTIMÉS

A compléter en fonction des résultats d'études de détail.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste A

Mise à sens unique de l'avenue de la Gare et mesures d'accompagnement.

Liste C

Fermeture complète de l'avenue de la Gare.

ECHÉANCIER

2010-2014

Réalisation des mesures de la liste A.

2015-2019

Réalisation des mesures de la liste B.

2020-2024

Réalisation des mesures de la liste C.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

1 point

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

10 points

RENOI

Module d'action T 3.5

Fiche de projet D 05



Fiches de projet: Transports individuel motorisé (D)

D 13 REQUALIFICATION DE L'AXE CORMANON/DAILLETES/BEAUMONT

INSTANCES RESPONSABLES

Etat de Fribourg (SPC)

Communes de Villars-sur-Glâne et Fribourg

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

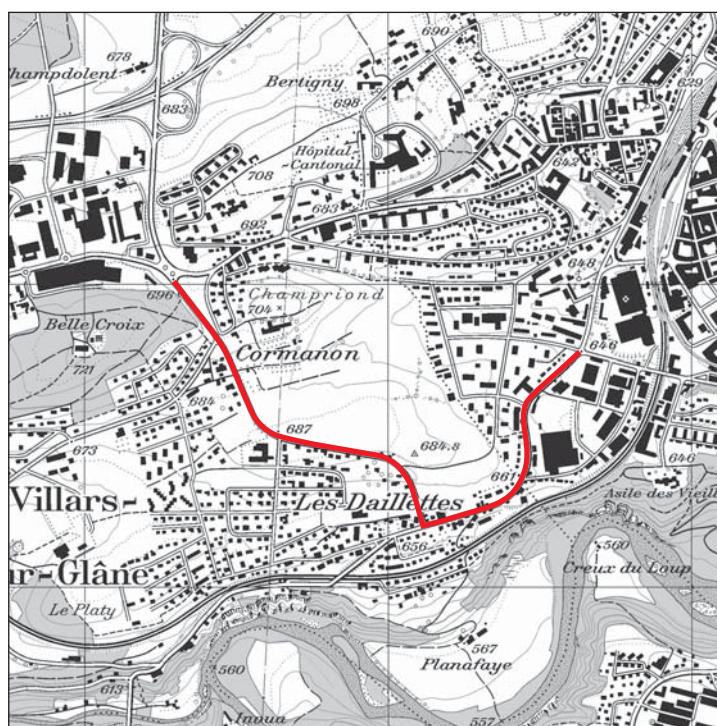
Agglomération/CUTAF

SITUATION

L'axe Cormanon/Daillettes/Beaumont fait partie du réseau tangentiel de l'agglomération. Il est actuellement sollicité par 16 à 22'000 véhicules/jour selon les tronçons, ce qui pose des problèmes de capacité et de sécurité.

OBJECTIFS

- Requalifier l'axe et ses carrefours pour assurer sa fonction tangentielle dans le réseau routier principal, tout en limitant les nuisances (bruit/air).
- Offrir une meilleure intégration urbanistique de la route et une meilleure prise en compte des TC et des modes doux.



Légende

— Axe à réaménager

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Réaliser les études d'avant-projet.

COÛTS ESTIMÉS

A définir d'après les études d'avant-projet.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste B.

ECHÉANCIER

2015-2019.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

1 point

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

10 points

RENOI

Module d'action T 3.2



Fiches de projet: Stationnement (E)

E 01 PARKINGS D'ÉCHANGE

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération/CUTAF

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, STE, SeCA, SEn)

Communes concernées

Entreprises de transports

SITUATION

L'agglomération comprend actuellement quelques parkings d'échange, en plus des P+R à proximité des gares. La réalisation d'une quinzaine de parkings d'échange (P+Bus, P+Rail) est planifiée dans l'agglomération, avec des capacités comprises entre 50 et 250 places selon les localisations retenues pour un total d'environ 1'500 places.

OBJECTIFS

- Réduire la pression du trafic automobile dans les centres;
- Favoriser les modes de transport combiné grâce à la réalisation de parkings d'échange.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Réalisation des études d'opportunité des parkings d'échange par la CUTAF;
- Réalisation des parkings par les communes concernées.

COÛTS ESTIMÉS

Travaux en cours

- P+Bus Heitera: 50'000.-;
- P+Bus Chassotte, Guintzet: 88'000.-;
- P+Rail Rosé: 870'000.-;
- P+Bus Corbaroche: 560'000.-.

Liste A

- P+Bus Forum: 10'000;
- P+Rail Saint-Léonard: 3.9 millions de francs.



Liste B

- P+Bus Route de la Glâne: CHF 1'000'000.-;
- P+Bus Cormanon: CHF 700'000.-;
- P+Marche: Pont de Zähringen: CHF 15'000.-;

La répartition entre Agglomération et communes sera déterminée dans le cadre des autres projets sur la base des clés de répartition en vigueur.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Travaux en cours

- Réalisation d'un parking d'échange à Saint-Léonard;
- Mise en place d'automates et de signalisation pour les parkings d'échange de Chassotte, Heitera et Guintzet;
- Aménagement de places de stationnement P+R aux abords de la gare Rosé;
- Aménagement d'un P+Bus à Corbaroche.

Liste A

- Transformation de la voie bus en parking d'échange sur la route de Berne, à proximité du Pont de Zähringen;
- Utilisation du parking du Forum comme parking d'échange.

Liste B

- Aménagement d'un parking d'échange en bordure de la route de la Glâne, de 100 places;
- Aménagement d'un parking d'échange dans la zone d'activités de Cormanon, de 100-150 places;

Liste C

- Réserve de places P+B à l'Est de l'étang du Jura;
- Parking d'échange de Bertigny/Villars Vert d'environ 200 places;
- Réserve d'espace pour un parking d'échange vers Musy (Schönberg);
- Parking d'échange du centre commercial Belle-Croix.

ECHÉANCIER

2010-2014

Réalisation des mesures de liste A.



Fiches de projet: Stationnement (E)

2015-2019

Réalisation des mesures de liste B.

2020-2024

Réalisation des mesures de liste C.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

2 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

1 point

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

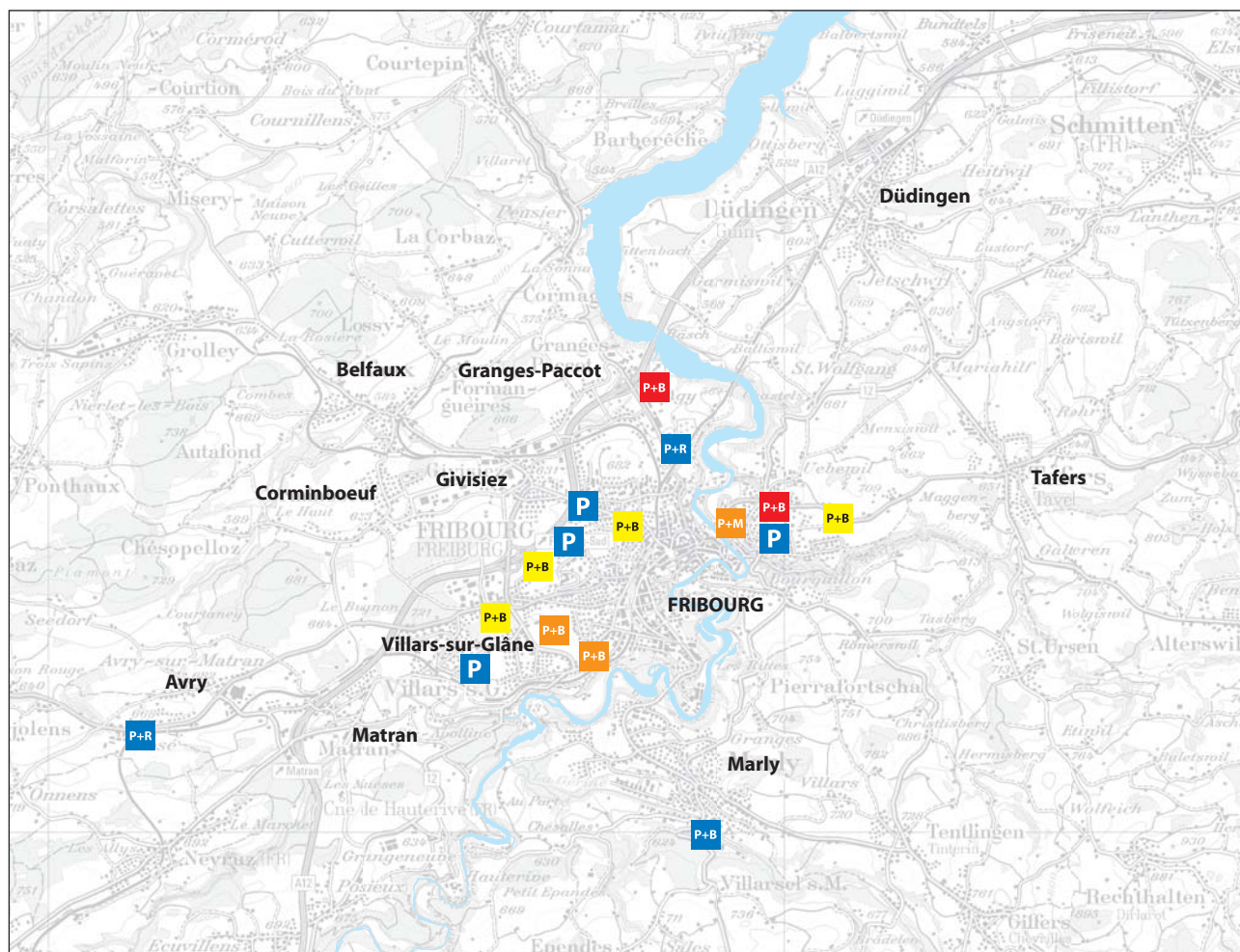
9 points

RENOI

Modules d'action T 4.1, T 4.2



PLANIFICATION DES PARKINGS D'ÉCHANGE



Légende

- Parking existant ou en cours de réalisation
- Parking d'échange "Park & Rail" liste A
- Parking d'échange "Park & Bus" liste A
- Parking d'échange "Park & Bus" liste B
- Parking d'échange "Park & Marche" liste B
- Parking d'échange "Park & Bus" liste C



Fiches de projets: Stationnement (E)

E 02 CONCEPT DE STATIONNEMENT

INSTANCE RESPONSABLE

Communes concernées

AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

Agglomération/CUTAF

SITUATION

Le nouveau plan de mesures pour la protection de l'air adopté par le Conseil d'Etat le 8 octobre 2007 fixe un délai à toutes les communes de l'agglomération pour établir un concept de stationnement en vigueur d'ici la fin de 2009. Une politique de stationnement volontariste et harmonisée est préconisée par le canton et la CUTAF à l'échelle de l'agglomération en ce qui concerne le dimensionnement et la gestion des places de stationnement. Le plan de mesures pour la protection de l'air fixe au 31 décembre 2009 le délai pour les communes (art. 25b RELATeC).

OBJECTIFS

- Décourager le stationnement des pendulaires en centre urbain et favoriser le report modal vers les transports collectifs;
- Améliorer les conditions de stationnement des habitants et des clients/visiteurs;
- Favoriser les complémentarités d'usage et préserver des places publics de qualité.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

2008

Finalisation de l'Aide pour la coordination des concepts de stationnement de l'agglomération.

2009

Mise en rigueur des concepts de stationnement et des réglementations communales associées.

COÛTS ESTIMÉS

Frais d'étude

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesures non infrastructurelles).

ECHÉANCIER

Tâche permanente.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

3 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

12 points

RENOI

Module d'action T 4.1



Fiches de projet: Mobilité douce (F)

F 01 AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE

INSTANCES RESPONSABLES

Etat de Fribourg (SPC)

Communes concernées

AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

Agglomération/CUTAF

SITUATION

Les usagers des deux-roues ne bénéficient actuellement pas de conditions favorables de déplacement sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Des aménagements de qualité existent ponctuellement. Le réseau cyclable souffre de discontinuités d'itinéraires notamment sur certains axes très chargés sans aménagement spécifique. A l'échelle de l'agglomération, les deux-roues peuvent être un mode de transport concurrentiel de la voiture en raison des faibles distances.

OBJECTIFS

- Augmenter la part modale des deux-roues;
- Aménager les liaisons manquantes du réseau cyclable en vue d'assurer la continuité de celui-ci sur l'ensemble de l'agglomération;
- Assurer la sécurité et le confort des usagers;
- Combiner l'aménagement du réseau cyclable avec la réalisation de nouvelles infrastructures routières;
- Développer l'offre en stationnement pour les deux-roues ainsi que des stations de location de vélos;
- Assurer la signalisation des itinéraires et l'information du public.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Etablissement d'un concept global à l'échelle de l'agglomération;
- Mise en place d'une station-vélos à la gare de Fribourg;
- Aménagement d'un itinéraire deux-roues sur le pont de la Poya;
- Réalisation d'études d'opportunité pour les mesures de la liste B:
 - Réalisation de passerelles sur la semi-autoroute et en franchissement du carrefour de Belle-Croix;
 - Réalisation de la Dort-Verte, entre Fribourg et la route de Cormanon.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.



HIÉRARCHISATION DE LA MESURE ET COÛTS ESTIMÉS

Liste A

- Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le pont de la Poya-coût inclus dans le projet Poya;
- Aménagement de ~40 abris-vélos aux abords des pôles d'attraction: Fr. 300'000.-;
- Réalisation d'un itinéraire mixte entre Villars-sur-Glâne et la zone du Bois à Matran: 1 million de francs;
- Réalisation de la Dort-Verte, entre Fribourg et la route de Cormanon, à Villars-sur-Glâne: 1 million de francs;
- Réalisation d'un itinéraires modes doux entre la gare de Fribourg/Tivoli et le site de Saint-Léonard le long des voies ferroviaires: 6 millions de francs.

Liste B

- Réalisation de passerelles sur la semi-autoroute et en franchissement du carrefour de Belle-Croix, à Villars-sur-Glâne : 7 millions de francs;
- Réalisation de la Dort-Verte entre la route de Cormanon et les Dailles (2ème étape);
- Assainissement des escaliers du viaduc de Grandfey pour les vélos: CHF 200'000.-;
- Réalisation d'une vélo-station aux abords de la gare de Fribourg: coûts non-estimés;
- Aménagement de bandes cyclables à la route de la Glâne, à Villars-sur-Glâne;
- Aménagement de bandes cyclables à la route de Matran, à Corminbœuf.

Liste C

- Réalisation d'itinéraires modes doux:
- Le long de la route de Morat, en franchissement de l'A12, à Granges-Paccot;
 - entre Marly-Cité et le secteur de Grand Pré;
 - entre la halte CFF de Rosé et le CO de la Sarine-Ouest;
 - entre Tafers et Düdingen, et entre Tafers et Bourguillon.
- Amélioration de la liaison Düdingen-Grandfey-Fribourg;
- Réalisation de passerelles:
 - sur l'autoroute A12 entre Givisiez et Villars-sur-Glâne;
 - dans le secteur de la jonction de Matran, en franchissement de la route cantonale, pour assurer la desserte de la zone d'activités du Bois;
 - entre Marly et Villars-sur-Glâne, en franchissement de la Sarine.
- Aménagement de bandes cyclables:
 - à la route de la Fonderie et sur l'axe Midi/Louis d'Affry, à Fribourg;
 - à la route de la Glâne, à Villars-sur-Glâne;
 - entre Belfaux et Givisiez (tronçon manquant);
 - à la montée entre le centre de Belfaux et la gare CFF;
 - à la route de Payerne, à Corminbœuf.
- Mise en place d'un concept de locations de vélos au sein de l'agglomération.



Fiches de projet: Mobilité douce (F)

ECHÉANCIER

Travaux en cours

Projet Poya (2008).

2010-2014

- Réalisation des mesures de liste A;
- Etudes des mesures des listes B et C.

2015-2019

Réalisation des mesures de liste B.

2020-2024

Réalisation des mesures de liste C.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

2 points

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

2 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

3 points

Utilité du projet

10 points

RENOI

Module d'action T 5.2



F 02 AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU PIÉTONNIER

INSTANCE RESPONSABLE

Communes

AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

Agglomération/CUTAF

SITUATION

La part modale des piétons est relativement modeste. Les problèmes rencontrés se concentrent sur les axes principaux où les conditions de confort et de sécurité sont généralement insuffisants.

OBJECTIFS

- Améliorer les conditions de déplacement, de confort et de sécurité des piétons en coordination avec les planifications communales (plans directeurs, PAL, Agenda 21);
- Aménager un réseau fin, continu et sécurisé dans les secteurs densément urbanisés;
- Prendre en compte les personnes à mobilité réduite, les aînés et les enfants.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Etablir un diagnostic par quartier des entraves architecturales et des liaisons manquantes;
- Définir un concept à l'échelle de l'agglomération;
- Réaliser les mesures selon opportunité (projets, développements)

COÛTS ESTIMÉS

CHF 3 à 4'000.- par quartier pour le diagnostic.

La répartition entre Agglomération et communes sera déterminée dans le cadre des autres projets sur la base des clés de répartition en vigueur.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009



HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

- Nombre de projets déjà détaillés dans les fiches précédentes participent à l'amélioration des conditions de cheminement des piétons, notamment:
 - Mesures de compartimentage et de modération dans les quartiers;
 - Itinéraires mixtes modes doux et passerelles (fiche F 01);
 - Mesures de valorisation en traversée de localité.

Liste A

Liste A

- Itinéraire piétonnier dans le cadre de la Dort-Verte (1ère étape: Beaumont-Nuithonie);
- Intégration de la mobilité douce dans les projets de requalification de traversée de localité.

Liste B

- Itinéraire piétonnier dans le cadre de la Dort-Verte (2ème étape: Nuithonie-Dailles);
- Réalisation de passerelles sur la semi-autoroute et en franchissement du carrefour de Belle-Croix, à Villars-sur-Glâne.

Liste C

- Aménagement d'un dénivelé piétons à la route de Morat, aux abords du site sportif de Saint-Léonard;
- Installation de tapis roulants entre le secteur de la gare de Fribourg et le site du Guintzet/Hôpital cantonal;
- Réalisation d'itinéraires modes doux:
 - le long de la route de Morat, en franchissement de l'A12, à Granges-Paccot;
 - entre Marly-Cité et le secteur de Grand Pré;
 - entre la halte CFF de Rosé et le CO de la Sarine-Ouest;
 - entre Tafers et Düdingen;
 - entre la gare de Fribourg/Tivoli et le site de Saint-Léonard le long des voies ferroviaires.
- Réalisation de passerelles:
 - sur l'autoroute A12 entre Givisiez et Villars-sur-Glâne;
 - dans le secteur de la jonction de Matran, en franchissement de la route cantonale, pour assurer la desserte de la zone d'activités du Bois;
 - entre Marly et Villars-sur-Glâne, en franchissement de la Sarine.

ECHÉANCIER

2010-2014

Réalisation des mesures de la liste A.

2015-2019

Réalisation des mesures de la liste B.



Fiches de projets: Mobilité douce (F)

2020-2024

Réalisation des mesures de la liste C.

EVALUATION DE L'UTILITÉ DE LA MESURE

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport

1 point

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

3 points

CE3: Augmentation de la sécurité du trafic

3 points

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

2 points

Utilité du projet

9 points

RENOI

Module d'action T 5.3

Fiche de projet F 01



Fiches de projets: Mesures complémentaires (G)

G 01 PLAN DE DÉPLACEMENT D'ENTREPRISES

INSTANCE RESPONSABLE

Etat de Fribourg (STE)

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SEn, SPC, SeCA)

Agglomération/CUTAF

Communes concernées

SITUATION

La décision D 2.9.2 du plan cantonal des transports précise: le canton favorise le développement de plan de déplacement d'entreprise afin de renforcer l'utilisation d'autres moyens de transports que la voiture. Selon le programme de réalisation du PCTr, adopté par le Conseil d'Etat, une étude correspondante devrait être menée en 2008 par le STE.

OBJECTIF

Favoriser le développement de plans de déplacement d'entreprise afin de renforcer l'utilisation d'autres moyens de transports que le TIM.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Le STE étudie les mesures possibles pour encourager les plans de déplacement d'entreprise. Il définit notamment les mesures incitatives possibles pour favoriser un système de covoiturage.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C (mesure non infrastructurelle).

ECHÉANCIER

2008

RENOI

Module d'action T 6.1



Fiches de projets: Mesures complémentaires (G)

G 02 MISE EN PLACE D'UNE CENTRALE DE MOBILITÉ

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération/CUTAF

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SEn, SeCA, STE)

Communes concernées

SITUATION

Il n'existe pas d'action spécifique menée actuellement dans ce domaine.

OBJECTIF

Mettre en place une centrale de mobilité pour améliorer l'information sur les possibilités de déplacement dans l'agglomération.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Réalisation d'une étude sur les possibilités de mise en place d'une centrale de mobilité;
- Mise en place d'une centrale de mobilité dans le cas où l'étude aboutisse à des résultats concluants.

COÛTS ESTIMÉS

A compléter en fonction des résultats de l'étude menée par l'agglomération.

RÉPARTITION DES COÛTS PRÉVISIONNELS

Le solde non pris en charge par la Confédération sera pris en charge par le canton, l'Agglomération et les communes selon les bases légales en vigueur et avant la signature de la convention de prestations en 2009.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C

ECHÉANCIER

2009

Etude

2010-2014

Mise en place éventuelle



RENOI

Module d'action T 6.1



G 03 SUIVI DU PLAN DIRECTEUR DE L'AGGLOMÉRATION

INSTANCE RESPONSABLE

Agglomération/CUTAF

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Etat de Fribourg (SPC, STE, SEn, SeCA)

SITUATION

L'Agglomération doit effectuer un bilan des actions menées par la CUTAF dans le domaine de la planification des transports au cours des dernières années et se doter d'instruments pour le suivi du Plan directeur de l'agglomération.

OBJECTIF

Mettre en place les instruments nécessaires au suivi du PDA entre les différents partenaires.

ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

Sur la base des données à disposition auprès des différents services cantonaux et communaux concernés, il s'agira de définir les paramètres de suivi de la mobilité, du stationnement et de l'environnement dans l'agglomération, ainsi que la fréquence de ces observations. Les instruments du suivi du Plan directeur de l'agglomération pourraient prendre la forme d'une base de données.

En fonction des résultats observés, des adaptations du Plan directeur de l'agglomération seront régulièrement proposées.

COÛTS ESTIMÉS

En fonction du type d'instrument de suivi choisi.

HIÉRARCHISATION DE LA MESURE

Liste C

ECHÉANCIER

Tâche permanente

2009

Instruments de suivi