

## **Agglomération de Fribourg**

### **Résultats de la consultation sur la conception directrice**

#### **Groupe Technique agglomération (GTA)**

Fribourg  
4 janvier 2006

*Présentation en vue de la séance du Groupe de  
Coordination de l'Assemblée constitutive  
du 18 janvier 2006*

## **Rapport de synthèse**

### **Résumé et commentaire des résultats**

<b>Sommaire</b>		Page 1
<b>1.</b>	<b>Conditions-cadre du projet d'agglomération</b>	3
<b>1.1</b>	<b>Prises de position des communes</b>	3
1.1.1	Politique des agglomérations	3
1.1.2	Périmètre de l'agglomération	3
1.1.3	Politique cantonale de l'aménagement du territoire	4
1.1.4	Répartition des tâches Agglomération-Communes	5
<b>1.2</b>	<b>Prises de position de l'administration cantonale</b>	6
<b>1.3</b>	<b>Prise de position de l'ARE</b>	7
<b>2.</b>	<b>Aspects généraux</b>	8
<b>2.1</b>	<b>Prises de position des communes</b>	8
2.1.1	Conception directrice	8
2.1.2	Principes de planification	9
<b>2.2</b>	<b>Prises de positions de l'administration cantonale</b>	10
2.2.1	Principes de planification	10
<b>2.3</b>	<b>Prise de position de l'ARE</b>	11
2.3.1	Principes de planification	11
<b>3.</b>	<b>Aménagement du territoire</b>	14
<b>3.1</b>	<b>Prises de position des communes</b>	14
3.1.1	Urbanisation	14
3.1.2	Zones d'activités	15
3.1.3	Nature, paysage, agriculture	15
3.1.4	Pôles de développement	16
<b>3.2</b>	<b>Prises de position de l'administration cantonale</b>	18
<b>3.3</b>	<b>Prise de position de l'ARE</b>	18
<b>4.</b>	<b>Mobilité</b>	18
<b>4.1</b>	<b>Prises de position des communes</b>	18
4.1.1	Mobilité en général et TIM	18
4.1.2	Transports publics	21
4.1.3	Piétons, cycles	23
<b>4.2</b>	<b>Prises de positions de l'administration cantonale</b>	23
<b>4.3</b>	<b>Prise de position de l'ARE</b>	24
4.3.1	Mobilité en général et TIM	24
4.3.2	Transports publics	26
4.3.3	Piétons et cycles	26

Le présent document propose une synthèse des prises de position sur la conception directrice, document qui a été présenté aux Délégués de l'Assemblée constitutive en mai 2005. Cette évaluation s'est faite sur la base des déterminations remises :

- par les douze conseils communaux des communes participant au projet d'agglomération ;
- par les services concernés de l'administration cantonale ;
- et par l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Quatre angles d'étude ont été retenus dans ce document :

- les conditions-cadre du projet d'agglomération ;
- les aspects généraux de la conception directrice ;
- l'aménagement du territoire ;
- la mobilité.

L'analyse des prises de position des différents conseils communaux montre que dans l'ensemble les communes participant au projet d'agglomération accordent leur soutien à une planification régionale, qui sorte des limites strictement communales. Ce soutien s'accompagne de certaines exigences :

- les communes demandent qu'une réflexion sur des mécanismes de compensation soit menée dans le cadre de la mise en place du futur plan directeur régional ;
- les communes demandent une adéquation des périmètres en présence et donc l'élargissement de l'actuel périmètre provisoire de l'agglomération ;
- les communes demandent que le canton soutienne activement les efforts qu'elles entreprennent dans ce domaine ;

En outre, si les communes soulignent l'importance d'une coordination accrue et dynamique entre leur planification au niveau local, elles insistent sur la nécessité de conserver une marge de décision suffisamment large.

Il est envisagé pour la suite des travaux une participation plus importante des communes au processus d'élaboration du plan directeur régional et l'organisation conformément à la LATeC d'une consultation publique.

En ce qui concerne les aspects généraux, l'accent est principalement mis sur :

- le maintien ou l'accroissement de la qualité de l'urbanisation et corollairement de la qualité de vie ;
- un développement démographique qui soit accompagné d'un accroissement correspondant des places de travail ;
- un développement harmonieux des différents secteurs de l'agglomération.

Les communes ont également conscience des enjeux liés à un développement de l'urbanisation vers l'intérieur et sont sensibles au réaménagement des zones de friches industrielles, à la revalorisation des quartiers d'habitation

déjà existants ou encore au maintien et à la revalorisation des espaces verts à l'intérieur de l'agglomération. On exige sous cette rubrique générale une meilleure prise en compte des intérêts de l'agriculture, la revalorisation des cours d'eau, une plus grande disponibilité des réserves de zones de construction ou encore une attention particulière au maintien des centres de localité, à la protection de la nature et du paysage, à l'économie forestière et à la problématique des dangers naturels.

L'accent est également mis sur la nécessité d'harmoniser les développements liés à l'urbanisation et à la mobilité, et partant sur une mise à jour du « Projet général » de la CUTAF.

Les propositions faites en matière d'aménagement du territoire ont suscité des critiques et des réserves de la part de plusieurs communes. Ces critiques et réserves concernent notamment les propositions faites pour les secteurs de « Toutvent » (Givisiez) ou de « Grand Fin » (Matran), du « Torry », du « Champ des Alouettes » (Granges-Paccot / Fribourg) ou du « Pré aux Moines » (Marly). Pour ce qui est des surfaces à urbaniser, plusieurs communes font état d'un potentiel insuffisant et demandent des garanties pour les surfaces réservées aux zones d'activités artisanales et au secteur tertiaire des différentes localités. Elles demandent également que certains sites qu'elles considèrent peu adaptés aux utilisations proposées soient réexaminés. La nécessité de limiter la création de nouveaux centres commerciaux à l'extérieur des centres urbains est également soulevée.

En ce qui concerne la mobilité on souligne, entre autres, la nécessité d'accélérer la réalisation des grands projets routiers que sont le pont de la Poya, la route d'évitement de Dürdingen ou encore la liaison routière Marly-Matran. Les communes demandent également des mesures de protection contre le bruit le long de l'autoroute et plus généralement des mesures de restructuration du réseau routier. Il est également demandé une amélioration de l'offre en transports publics (nouveaux arrêts, extension du réseau de bus, densification de la cadence), un aménagement des liaisons favorables à la mobilité douce ainsi qu'une politique du stationnement qui soit concertée.

Le résumé et l'interprétation des prises de position présentées dans ce rapport définissent en quelque sorte l'inventaire des rectifications et des modifications qui devront être apportées à la conception directrice et au-delà au projet d'agglomération, respectivement au futur plan directeur régional. Dans une première phase (premier semestre 2006) les propositions faites doivent être affinées et faire l'objet de discussions avec les communes concernées. Il est rappelé que l'ARE attend que les projets d'agglomération lui soient remis en 2006 et au plus tard en 2007 car les subventions du fonds des infrastructures pourraient être versées dès 2008.

Thème	Résumé des prises de position	Commentaire
<b>1. Conditions-cadre pour le projet d'agglomération</b>		
<b>1.1 Prises de position des communes</b>		
<b>1.1.1</b> <b>Politique des agglomérations</b>	<p>a) La politique des agglomérations n'est évoquée dans les prises de position des communes que de façon incidente. Dans leur ensemble, les communes ont face à l'agglomération une attitude ouverte, tout en insistant également sur l'importance de l'autonomie communale. Dans ce contexte elles évoquent la question de la péréquation financière. Il s'agirait d'une véritable « condition sine qua non » pour la création de l'agglomération.</p> <p>Elles saluent également l'élaboration prévue d'un plan directeur régional.</p>	<p>Pour ce qui est des aspects financiers de l'agglomération, il convient de distinguer entre la péréquation financière et le fonds de compensation. Il revient à l'Assemblée constitutive de se prononcer sur l'opportunité de la mise en place d'un fonds de compensation.</p> <p>Dans l'optique du projet d'agglomération, il faut constater que l'on devrait rechercher une prise en compte des avantages et des désavantages liés à la mise en place d'un aménagement régional. Au vu de la complexité de la matière et des difficultés techniques pour élaborer de telles règles, cette question demeure encore sans réponse. Cela ne signifie pas pour autant qu'il faille abandonner l'idée de mécanismes de compensation entre les communes.</p>
<b>1.1.2</b> <b>Périmètre de l'agglomération</b>	<p>a) La commune d'Avry réagit à une citation tirée de la politique des agglomérations de la Confédération qui préconise un développement orienté vers l'intérieur de l'agglomération.</p>	<p>La phrase citée tirée de la stratégie du Programme fédéral d'agglomération ne se rapporte pas aux cas spécifiques des communes de l'agglomération de Fribourg mais doit se comprendre comme une maxime de concentration généralement applicable aux communes faisant partie de l'agglomération. La commune d'Avry fait matériellement partie de l'agglomération de Fribourg, indépendamment de sa participation au processus politique de constitution de l'agglomération et le principe d'une urbanisation vers l'intérieur ne veut pas dire qu'aucun développement ne sera possible dans cette commune.</p>

Thème	Résumé des prises de position	Commentaire
	<p>b) Les communes attirent l'attention sur les différentes définitions qui existent du périmètre : le périmètre du centre cantonal selon le plan directeur cantonale ne recouvre pas le périmètre de l'agglomération au sens politique ni au sens de la présente étude. Ce thème n'a pas été abordé dans la conception directrice.</p> <p>On relève également l'absence d'explication concernant ces différents périmètres : périmètre du centre cantonal, périmètre provisoire de l'agglomération et périmètre des communes participant au projet d'agglomération.</p> <p>c) Dans plusieurs prises de position, il est fait mention de l'élargissement du périmètre à d'autres communes. Cet élargissement concerne notamment les communes d'Avry, de Matran et de St-Ours.</p>	<p>La présence de différents périmètres – fonctionnel, statistique ou politique – n'est pas un obstacle pour la définition du développement territorial. En effet, si le plan directeur cantonal s'en tient à une autre définition du centre cantonal que l'actuel périmètre provisoire, il prévoit explicitement des possibilités d'adaptation des périmètres en présence. Par conséquent, une rectification dans le sens d'une harmonisation des périmètres devra avoir lieu lors de la coordination des Plans directeurs cantonal et régional.</p> <p>L'extension du périmètre est accueillie favorablement : elle permettrait une meilleure coordination de l'urbanisation et des transports. Il convient cependant de prendre en compte le rôle fonctionnel des communes (centre, desserte en transports publics, etc.). La nécessité d'intégrer dans cette approche les communes d'Avry et de Matran n'est pas mise en question. La participation de ces communes au processus politique de constitution de l'agglomération est indépendante de cette approche et reste avant tout une question politique.</p>
<p><b>1.1.3</b> <b>Politique cantonale en matière d'aménagement du territoire</b></p>	<p>a) Le fait que la conception directrice présuppose une politique cantonale d'aménagement territorial et le fait que cette politique ne soit pas encore consolidée au niveau cantonal amènent la commune de Corminboeuf à indiquer qu'il lui est difficile de soutenir un développement de l'agglomération, qui ne serait pas garanti au niveau cantonal. Les conséquences pour les communes en seraient imprévisibles.</p> <p>b) Fribourg demande dans sa prise de position que l'on accentue les efforts cantonaux en vue de renforcer le centre cantonal et d'empêcher un développement fortuit des communes.</p>	<p>La Confédération exige que le projet d'agglomération fédéral soit ancré dans le plan directeur cantonal. Le futur plan directeur régional doit être impérativement harmonisé avec le plan directeur cantonal. Les deux procédures – établissement du plan directeur régional et adaptation du plan directeur cantonal – doivent ainsi impérativement être coordonnées et consolidées sur les niveaux politiques correspondants. En outre, il est souligné que plusieurs services cantonaux participent à l'élaboration de cette planification régionale et que les services cantonaux concernés ont été abordés dans le cadre de la consultation sur la conception directrice (voir les chapitres ci-après).</p> <p>Dans sa forme actuelle, le plan directeur cantonal contient déjà comme objectif le renforcement du centre cantonal.</p>

Thème	Résumé des prises de position	Commentaire
<p><b>1.1.4</b> <b>Répartition des tâches entre l'agglomération et les communes</b></p>	<p>a) Diverses communes insistent sur les efforts qu'elles ont accomplis en matière de développement et demandent une marge décisionnelle suffisante au niveau communal. Si les communes comprennent que l'agglomération puisse s'ingérer dans les affaires communales, elles exigent par contre une meilleure prise en compte de leurs intérêts respectifs. Elles souhaitent que ces intérêts fassent l'objet d'une véritable harmonisation. En plus, elles attirent l'attention sur les dangers d'un chevauchement décisionnel dû à la cumulation des Plans directeurs cantonal, régional et communal.</p> <p>b) La conception directrice est critiquée par certaines communes parce que trop abstraite et élaborée de manière trop détachée du contexte communal.</p> <p>c) Fribourg mentionne l'exemple du Petit Schoenberg pour exiger une coordination au niveau de l'agglomération à même de solutionner certaines questions intercommunales (péréquation financière, fréquentation de l'école, coûts des infrastructures, etc.).</p> <p>d) La ville de Fribourg demande dans le cadre du projet d'agglomération une mise en cause des plans d'aménagement local des communes. La planification régionale doit assurer une coordination des différents plans d'aménagement local.</p>	<p>Le projet d'agglomération, respectivement le plan directeur régional contiendra des propositions concrètes de mesures où les limites entre intérêts régionaux et locaux seront définies. Cela pourrait passer par une définition des projets d'importance régionale et une répartition équilibrée des compétences entre les communes et l'agglomération. Il y aura lieu de tenir compte des intérêts communaux. Soulignons que des conflits d'intérêts ne sont pas à exclure. Le risque de « surinstrumentalisation » peut être évité grâce à une répartition des tâches adaptée aux différents échelons concernés. Dans la pratique, le rôle du plan directeur régional a en outre été confirmé dans de nombreuses régions.</p> <p>L'actuelle phase de consultation devrait justement permettre de mieux tenir compte des caractéristiques locales concrètes et des intentions des communes.</p> <p>Les compétences concrètes que l'agglomération sera appelée à assumer en matière d'aménagement du territoire dépendent largement du consensus politique qui est à mettre en place entre les communes et l'agglomération en ce qui concerne la répartition des tâches.</p> <p>a) La coordination effectuée par l'agglomération doit se baser sur le concept en matière d'aménagement du territoire ; ce dernier sera concrétisé dans le plan directeur régional qui sera politiquement adopté par les organes compétents de l'agglomération.</p>

## 1.2 Prises de position de l'administration cantonale

a) Le Canton relève l'importance de la démarche effectuée pour ce qui est de la mise en place à terme d'un plan directeur régional et souligne les avantages que les communes de l'agglomération retireront d'une meilleure coordination à cet échelon régional. Il met l'accent aussi sur les synergies qui en résulteront.

Il en est pris acte.

---

b) Le Canton relève l'importance de la mise en œuvre du projet d'agglomération pour ce qui est du soutien financier apporté par la Confédération aux infrastructures de transport. Il souligne également qu'une meilleure gestion du développement du centre cantonal aura des retombées sur l'ensemble du territoire cantonal.

Il en est pris acte.

---

### 1.3 Prise de position de l'ARE

a) Il est fait mention du fait que le processus de planification n'est pas encore politiquement consolidé. L'accent est également mis sur le rôle central des communes dans ce processus ainsi que sur la nécessité de mieux intégrer la population dans cette démarche (information et participation de la population).

b) Il est rappelé qu'en vue de la signature d'une convention de programme avec la Confédération, il est obligatoire de définir ou de constituer l'entité juridique responsable du projet d'agglomération, de sa mise en œuvre et du financement des mesures de transport et des mesures d'urbanisation y relatives.

Après avoir mis le présent rapport Analyse, conception directrice, concept, Plan cadre 2020 en consultation auprès des communes participant au projet d'agglomération, il est prévu de renforcer leur participation au processus d'élaboration du plan directeur régional. Dans la même perspective, il sera organisé au cours de l'année prochaine une procédure de consultation publique sur le projet de plan directeur régional et les modifications y relatives du plan directeur cantonal.

La constitution de l'agglomération au sens de la LAgg est actuellement en cours d'élaboration. La votation qui devrait déboucher sur la constitution de l'agglomération pourrait avoir lieu en 2006/2007. En l'état, l'Assemblée constitutive de l'agglomération de Fribourg a mandaté la CUTAF pour l'élaboration du présent projet d'agglomération, lequel bénéficie ainsi du soutien politique de ses Délégués.



## 2. Aspects généraux

### 2.1 Prises de position des communes

#### 2.1.1 Conception directrice

a) Plusieurs communes soutiennent la réalisation d'une planification régionale et considèrent que la conception directrice élaborée est, malgré certaines objections, sur le fond acceptable.	Il en est pris acte.
b) L'importance des relations entre les communes et les régions limitrophes de l'agglomération est particulièrement mise en avant par les communes situées dans la ceinture extérieure de l'agglomération.	Il en est pris acte.
c) Fribourg recommande en vue des délais imposés par la Confédération, d'éviter toute démarche précipitée.	Il est prévu que la deuxième partie de l'année 2006 soit notamment consacrée aux travaux d'élaboration du plan directeur régional et aux travaux de modification (=dans le sens d'une harmonisation entre le projet d'agglomération et le plan directeur cantonal) du plan directeur cantonal. Par la suite, une consultation publique sur les deux documents sera organisée conformément à la procédure applicable dans le canton de Fribourg.
d) Dans un contexte semblable, Granges-Paccot propose des discussions bilatérales avec chacune des communes.	Les entretiens bilatéraux avec les communes sont prévus dans la première partie de l'année 2006.
e) Corminboeuf, Matran, Tafers et Villars-sur-Glâne renvoient aux plans d'aménagement local en cours d'élaboration.	Il en est pris acte.
f) Dans deux prises de position, on exige l'orientation du concept sur un développement urbain vers l'intérieur et le réaménagement des zones industrielles en friche. En outre, l'accroissement démographique serait à développer sur la base de scénarios de densification de ce type.	La présente conception directrice propose explicitement un développement urbain vers l'intérieur, en envisageant en premier lieu de recourir à une utilisation des zones correspondant à ces friches industrielles. Si une densification ultérieure est théoriquement possible -et souhaitable-, elle ne pourra en tous cas pas être mise en œuvre dans un court laps de temps, ni dans une proportion qui pourrait modifier sensiblement les présentes conclusions. L'élaboration de scénarios de développement qui visent une densification théorique n'est pas concluante.

---

g) D'autres prises de position émettent le souhait d'orienter le développement de l'agglomération dans le sens d'un maintien élevé de la qualité d'habitat et de la qualité de vie.

Le maintien de la qualité de vie de la région est un des objectifs principaux de la conception directrice. Une urbanisation complémentaire est également proposée. Il n'y a toutefois pas de contradiction entre ces deux intentions, dès lors qu'il est demandé les mêmes exigences de qualité pour les zones déjà urbanisées et pour celles à urbaniser.

---

h) L'ambitieux objectif démographique ne saurait être atteint sans un encouragement équivalent du développement économique. De plus, l'accent est mis sur l'existence d'un bon réseau de transports publics et de mesures appropriées en matière de trafic routier pour obtenir un développement encore plus important de l'agglomération. Enfin, certaines des hypothèses en matière d'aménagement et en matière de planification du trafic routier qui sont extraites du « Projet général » de la CUTAF sont à revoir.

Il est indéniable que l'objectif démographique doit être en corrélation avec un développement harmonieux plus général. En ce sens, il faut travailler à obtenir une composition homogène des zones de construction. La coordination entre la mobilité et l'urbanisation est une condition impérative d'un développement équilibré. (voir chapitre 4.1.1, lettre d).

---

i) Tafers qualifie la conception directrice de trop simpliste, car le développement serait essentiellement concentré sur les régions à l'ouest de la Sarine et car les communes de langue allemande ne seraient considérées que comme des « réserves vertes ». Grolley se sent également quelque peu mise à l'écart dans la conception directrice.

L'un des fondements de la conception directrice reste la création et le maintien d'unités urbaines fonctionnelles comme les différentes localités. Le droit à un développement « naturel » est ainsi explicitement reconnu à chacune d'elles (voir conception directrice, chapitre 3.4 Centre et autres secteurs territoriaux). Toutefois, la concentration de pôles de développement se superpose à cet objectif. De par leurs qualités intrinsèques, certains sites sont plus adaptés que d'autres, ce qui peut engendrer des « inégalités ». On peut tout de même rappeler que la conception directrice prévoit comme points forts pour Dürdingen et Grolley un développement des zones d'activités et pour Tafers un développement de la zone d'habitation.

---

## 2.1.2 *Principes de planification*

a) Dürdingen est d'avis que la conception directrice devrait également tenir compte des dangers naturels.

Le canton est en train d'élaborer une carte des dangers naturels. D'autres travaux dans ce domaine à l'échelon de l'agglomération sont de ce fait superflus. Pour le plan directeur régional, il suffira de se référer au moment voulu aux données établies par le canton.

---

b) Marly accorde une grande importance à l'agriculture et regrette que ce domaine ne soit pas traité dans la conception directrice.

L'agriculture constitue un facteur important du développement urbain. De ce fait, la conception directrice mentionne les vastes zones agricoles dont les limites naturelles ont été prises en considération. Il faut toutefois constater que les surfaces agricoles qui se situent dans le voisinage immédiat de zones déjà urbanisées ne seront à long terme d'aucun intérêt pour l'agriculture et qu'elles sont ainsi prédestinées à l'urbanisation. Enfin, on notera que le projet d'agglomération a principalement pour tâche d'harmoniser l'urbanisation et la mobilité. Une conception propre à l'agriculture n'est pas prévue dans ce contexte.

## 2.2 Prises de position de l'administration cantonale

### 2.2.1 Principes de planification

a) Le projet d'agglomération devra mentionner quels aspects les communes devront prendre en compte dans leur plan d'aménagement local.	Le projet d'agglomération respectivement le futur plan directeur régional devra donner une définition des mesures d'intérêt régional et préciser les compétences qui en matière d'aménagement seront exercées par les communes et par l'agglomération.
b) Les parties liantes pour les autorités devront être clairement distinguées dans le rendu final.	
c) Il serait opportun d'inciter les communes à pratiquer une politique foncière active sur les espaces stratégiques définis par le projet d'agglomération.	Lors de la poursuite des travaux du projet d'agglomération, il s'agira d'examiner des mesures qui portent sur la disponibilité et sur l'aménagement des zones à bâtir, par exemple au moyen de conventions.
d) Le projet d'agglomération devrait prioritairement prévoir des dispositions pour promouvoir les activités industrielles et les activités de service. Des moyens pour augmenter l'attractivité des zones d'activités devraient également être définis.	La création de zones d'activités attractives constitue une exigence centrale du projet d'agglomération. La priorité, lors de la suite des travaux, est notamment à l'encouragement de sites névralgiques affectés au secteur tertiaire. En ce sens une attention particulière sera portée aux pôles de développement à affectation mixte (notamment Pérolles et Les Daillettes) ainsi que, dans un cadre plus large, aux autres zones d'activités comprenant de bonnes liaisons avec le centre de la ville (par exemple St-Léonard/Plateau d'Agy).
e) Le projet d'agglomération doit également tenir compte des données concernant : <ul style="list-style-type: none"><li>– les sites construits figurant à l'ISOS y compris leur périmètre correspondant ;</li><li>– l'ensemble des biotopes d'importance nationale ;</li><li>– la problématique de l'ensemble des cours d'eau en tenant compte également des cours d'eaux couverts ;</li><li>– la planification forestière ;</li><li>– la réalisation prévue d'un centre national de natation.</li></ul>	Lors de la poursuite des travaux, il sera tenu compte de ces exigences soit directement dans le plan directeur régional soit indirectement par des renvois au plan directeur cantonal.
f) Le projet d'agglomération devra tenir compte aussi de la problématique des espaces publics, de la revitalisation des quartiers et de l'harmonisation de leurs fonctions.	Les champs d'action énumérés ont été thématiques dans le cadre des travaux relatifs à la conception directrice et devront maintenant déboucher sur des actions concrètes de planification.

g) Si le principe d'un arrêt de la construction de nouveaux centres commerciaux devait être retenu, les mesures correspondantes de mise en œuvre sont à préciser.	L'examen des mesures possibles en vue de maîtriser l'implantation de nouveaux centres commerciaux doit s'effectuer en collaboration avec les services cantonaux compétents. Pour des raisons d'efficacité, le canton devra impérativement prendre des mesures concernant les communes hors du périmètre de l'agglomération.
h) Il y aura lieu de voir si la problématique de l'énergie ne devrait pas être étudiée dans le cadre du projet.	Le traitement de la problématique évoquée ne figure pas dans le mandat qui lie la CUTAF et donc l'Assemblée constitutive au mandataire.

## 2.3 Prise de position de l'ARE

### 2.3.1 Principes de planification

a) Réévaluation du Projet général CUTAF à la lumière du développement souhaité en matière d'urbanisation. Les analyses doivent être affinées au niveau des différents secteurs de l'agglomération. La qualité de la desserte TP doit être optimisée pour ce qui est des zones destinées à l'habitation et des grands générateurs de trafic.	L'élaboration du concept d'urbanisation repose notamment sur les principes et objectifs du plan régional des transports de la CUTAF. Ces projections de développement, qui seront par ailleurs consolidées par la présente consultation, seront harmonisées avec la planification de la mobilité lors de la poursuite des travaux.
b) Mettre en évidence et évaluer les liens visibles entre le développement du territoire et les mesures de transports (coordination mesures d'urbanisation / mesures de transports).	Voir les remarques sous lettre a).
c) Préciser les mesures en matière d'urbanisation : <ul style="list-style-type: none"> <li>- fixer un ordre de priorités des mesures d'aménagement du territoire. Cet ordre de priorités doit être ajusté aux priorités en matière de transports ;</li> <li>- définir pour chaque mesure la répartition des tâches, les délais et les moyens nécessaires ;</li> </ul>	L'intégration prévue de la partie aménagement du concept dans le plan directeur régional conduira à la définition des priorités, à la répartition des compétences entre les communes et l'agglomération ainsi qu'à l'évaluation des moyens à engager.

<ul style="list-style-type: none"> <li>- prendre en considération non seulement les sites prioritaires mais aussi le reste de l'agglomération en examinant l'opportunité de déclassement de zones surdimensionnées ou mal situées.</li> <li>- prendre des mesures d'incitation à la densification de la population et au renouvellement urbain.</li> <li>- prendre des mesures de protection ou de revalorisation des espaces de verdure.</li> </ul>	<p>La conception directrice propose une concentration accrue du futur développement urbain sur les sites bien équipés de l'agglomération. Cela requiert des besoins supplémentaires en surfaces, pour lesquels les zones de construction déjà légalisées ne suffiront pas. Le concept d'urbanisation ne prévoit pas de déclassement de zones à bâtir. Dans certains cas, des adaptations au type d'affectation selon les qualités intrinsèques des sites sont à discuter. Ces conflits d'affectation seront traités en tenant compte des résultats de la présente consultation dans la suite des travaux. La même remarque vaut pour les objectifs de densification, de valorisation et de planification des zones vertes.</p>
<p>d) Effectuer la coordination avec les mesures prévues par le plan directeur cantonal concernant notamment le développement des régions extérieures à l'agglomération.</p>	<p>Le plan directeur cantonal s'occupera de la coordination avec les régions limitrophes de l'agglomération.</p>
<p>e) Etablir une évaluation des impacts et des coûts et déterminer un programme de mise en œuvre.</p>	<p>Cela sera effectué dans le cadre de l'élaboration du plan directeur régional.</p>
<p>f) Faire figurer les orientations générales du développement de l'agglomération fribourgeoise dans le plan directeur cantonal.</p>	<p>Une coordination entre le plan directeur cantonal et le plan directeur régional est prévue. Elle sera effectuée par la Direction concernée.</p>
<p>g) Assurer la réalisation des objectifs poursuivis dans l'agglomération et en dehors de celle-ci par l'examen notamment des points suivants :</p>	<p>Le concept d'urbanisation repose sur une concentration du développement dans les sites centraux de l'agglomération. Le plan directeur cantonal doit pour sa part contenir des mesures empêchant un développement urbain dispersé. Le plan définit déjà des mesures allant dans ce sens. La question de savoir si elles sont suffisantes fera l'objet d'une étude dans le cadre de la coordination avec le plan directeur régional.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesures visant à empêcher l'étalement urbain ;</li> <li>- Mesures visant à densifier et revaloriser le bâti existant, notamment les lieux bien desservis par les transports publics ;</li> <li>- Mesures visant à assurer une localisation judicieuse des grands générateurs de trafic ;</li> </ul>	<p>La concrétisation de ces mesures se fera à l'occasion de l'élaboration du plan directeur. Le plan directeur cantonal comporte déjà des mesures allant dans le sens souhaité par l'ARE.</p>

- Mesures visant à assurer la protection de la nature et du paysage et à préserver les grands espaces de verdure situés dans le milieu bâti ;
  - Ordre de priorités en ce qui concerne l'exploitation, l'entretien et l'extension des principaux réseaux de transports (route, rail, mobilité douce, mobilité combinée) ;
  - Mesures visant à faire concorder le développement de l'urbanisation et des transports avec les exigences de la protection de l'environnement.
- 

---

Concernant la protection de l'environnement, il est renvoyé au plan de mesures pour la protection de l'air actuellement réexaminé par la Direction concernée.

### 3. Aménagement du territoire

#### 3.1 Prises de position des communes

##### 3.1.1 Urbanisation

a) Corminboeuf constate que le potentiel de croissance qui lui a été attribué n'est pas suffisant. De plus, la zone en question serait inadaptée (Les Avudrans). Les propositions de la conception directrice anéantiraient les propres efforts de développement de la commune.

La zone des « Avudrans » a été retenue d'une part parce qu'il y existe déjà des fragments d'urbanisation et d'autre part du fait de la liaison avec le pôle de développement de « Toutvent » à Givisiez (voir chapitre 3.1.4, lettre a). Toutefois si le pôle de « Touvent » devait rester en zone agricole en raison de la prise de position défavorable de la commune de Givisiez, l'argumentation en faveur du pôle des « Avudrans » en serait d'autant affaiblie.

L'attitude critique générale de la commune de Corminboeuf envers la conception directrice ne peut pas être commentée sans de plus amples discussions avec les responsables communaux.

b) Dürdingen renvoie au développement urbain proposé en corrélation avec la réalisation de la route de contournement. Pour les zones d'habitation à l'ouest, des questions fondamentales sont encore à clarifier. Selon les résultats, on attend qu'elles soient intégrées au Plan cadre 2020.

Les zones de développement définies pour la commune de Dürdingen dépendent effectivement pour une bonne partie de la route de contournement. En outre, la desserte des zones de développement par le réseau de transports publics doit être intégrée aux futures réflexions.

c) Marly demande que la zone de Winckler soit considérée comme zone d'affectation mixte.

La proposition est dans la ligne de la conception directrice et doit être retenue sous une forme adéquate. Cependant, en raison de la grandeur de la surface, cette zone ne constitue pas un pôle important de développement.

d) Matran a des doutes sur le sens d'une zone d'habitation dans le secteur de La Türe. Une affectation mixte de la zone lui semble plus adéquate.

Dans sa partie ouest, cette zone est effectivement dans une certaine mesure exposée aux nuisances du trafic routier. La création d'une zone d'affectation mixte doit toutefois faire l'objet d'un examen approfondi en raison de la topographie. Ce point du plan cadre est en tous cas à vérifier et à discuter avec la commune.

e) Tafers opte pour un développement de l'habitat à faible densité. La marge de manœuvre contenue dans le Plan cadre 2020 serait insuffisante.

La mise en place de zones de construction à faible densité est en principe en contradiction avec la stratégie de densification poursuivie par la conception directrice. Toutefois un développement harmonieux de chacune des unités urbaines exige parfois un complément de zones de construction à faible densité. Il s'agit ici d'une question de mesure et d'évaluation de l'ensemble du développement urbain (l'accumulation de ces zones de construction à faible densité pourrait mettre en péril le développement de pôles forts).

---

f) Concernant la répartition des secteurs de développement, Tafers est d'avis que les communes de Granges-Paccot, Givisiez, Villars-sur-Glâne et Marly devraient être considérées comme une seule unité.	La répartition en différents secteurs ne constitue pas une décision préalable en vue de l'attribution de « contingents de développement ». Le découpage de ces secteurs repose principalement sur des critères territoriaux et fonctionnels. Selon les membres du Groupe Technique, ce découpage se justifie. Aucun changement en ce sens ne s'impose.
--	--

---

g) Villars-sur-Glâne conteste l'attribution de la commune au secteur Fribourg-Ouest. Cette zone serait trop vaste et la commune de Villars-sur-Glâne doit être considérée comme une entité propre.	La délimitation du secteur Fribourg-Ouest a été effectuée selon les critères mentionnés ci-dessus. Cela ne signifie pas pour autant que ce secteur sera traité de manière uniforme. Les particularités locales doivent pouvoir être traitées de façon différente et adaptées même sur un vaste secteur.
--	---

---

**3.1.2**  
**Zones d'activités**

a) Grolley souligne l'importance de sa zone industrielle et le fait qu'elle soit bien équipée. La commune attache une attention particulière à l'établissement d'entreprises produisant de faibles nuisances.	L'existence de la liaison ferroviaire et le potentiel de développement qui peut en résulter prédestine la zone d'activités de Grolley à devenir un pôle de développement. Toutefois celui-ci ne devrait se faire qu'en privilégiant un développement axé sur le trafic ferroviaire.
---	---

---

b) Tafers favorise un développement dans le domaine de l'artisanat et des services.	Pour autant que les objectifs de développement de Tafers restent dans ces domaines de niveau local, ils ne sont pas en contradiction avec la conception directrice. Par contre, la constitution d'un pôle important de développement qui mènerait à une densification n'est pas dans l'intérêt du développement de l'agglomération.
---	---

---

c) Belfaux souhaite un développement de l'artisanat et du commerce de détail en plus d'un développement de l'habitat.	Un développement modéré de l'artisanat et du commerce en complément à l'habitat se situe dans la ligne de la conception directrice.
---	---

---

**3.1.3**  
**Nature, paysage, agriculture**

a) Givisiez reproche à la conception directrice d'avoir méprisé la nature et le paysage lors de la proposition faite pour le secteur de Toutvent. De plus, la commune insiste pour un réaménagement de l'autoroute (couverture semi-autoroute, protection contre le bruit).	Le choix du secteur de Toutvent comme pôle de développement tient également compte des critères paysagers. L'urbanisation doit impérativement se faire en respectant les exigences paysagères. L'intégration urbanistique et paysagère de l'autoroute relève de la même problématique. La poursuite des travaux indiquera dans quelle mesure les intentions de la commune pourront être réalisées (voir chapitre 4.1.1, lettre e).
---	--

---

b) Tafers constate la perte de précieux espaces paysagers au sein de l'agglomération. Leur maintien serait nécessaire sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, notamment aussi dans le secteur du centre.	Comme déjà mentionné, la coexistence du milieu bâti et du paysage est l'une des idées fortes de la conception directrice. Cela ne signifie pas pour autant qu'il faille renoncer à construire dans des situations appropriées. Toutefois de telles transformations urbaines doivent se faire dans le respect des qualités du paysage.
---	---

---



---

c) Villars-sur-Glâne exige un approfondissement de la conception directrice dans le domaine paysager. Les zones les plus importantes doivent être définies et qualifiées. L'aménagement et l'entretien de ces zones par une entité régionale est considérée comme indispensable.

La réalisation du concept paysager fera partie de la prochaine phase de travail. Elle précisera l'emplacement et le contenu des zones vertes. En même temps, il s'agira, comme pour les autres domaines, de différencier entre zones d'intérêt régional et zones d'intérêt local.

---

d) Belfaux renvoie à la zone protégée dans la vallée de La Sonnaz.

La vallée de La Sonnaz est un secteur paysager de première importance au niveau régional et figure, par conséquent, également dans le « Plan cadre 2020 ».

---

### 3.1.4 *Pôles de développement*

a) Givisiez refuse la constitution d'un pôle de développement pour l'habitat dans le secteur de Toutvent. Cette position est également valable pour la période après l'an 2020.

Les recherches effectuées dans le cadre du projet d'agglomération ont montré que le secteur de Toutvent constitue une zone potentielle de développement. Cette constatation ne donne aucune indication définitive sur la priorité qui doit être accordée à cette proposition ni sur le laps de temps dans lequel elle pourrait être réalisée. L'estimation de l'ensemble des capacités en surfaces de l'agglomération a montré que les réserves de développement dépassent de loin les besoins de l'agglomération, raison pour laquelle il existe encore une importante marge de manœuvre. Les intentions des communes concernées – dans le cas concret l'attitude défavorable d'une commune- jouent un rôle décisif dans le choix des sites et dans les priorités, qui sont à fixer.

---

b) Granges-Paccot exige que la fonction de « poumons verts » soit absolument prise en considération lors des futures études concernant les zones du Torry et du Champ des Alouettes.  
Pour l'ensemble du Plateau d'Agy, la commune demande une affectation mixte et propose que les zones limitrophes situées le long de l'autoroute deviennent des zones de construction.

Pour les régions Torry et Champ des Alouettes, les qualifications urbanistiques et paysagères devront être prises en compte comme pour les autres potentiels de développement. Sans vouloir anticiper la planification de détail, la colline du Torry et le secteur du Champ des Alouettes présentent des qualités paysagères indéniables qui devront impérativement être respectées. Les propositions de la commune en liaison avec le « Plateau d'Agy » devront être discutées au cours des prochains travaux.

---

Marly n'est pas d'accord avec la proposition qui est faite pour le secteur du Pré aux Moines. Une zone sportive et récréative de ce type existerait déjà en amont du pont routier. Sous réserve de la réalisation de la liaison routière Marly-Matran, la commune insiste sur une affectation liée à l'artisanat et la petite industrie.

L'opposition de la commune au sujet du Pré aux Moines est compréhensible du point de vue de l'actuelle répartition des zones. Les objectifs du projet d'agglomération s'efforcent de trouver une affectation plus adaptée au site qu'une zone industrielle. Une affectation en tant que zone sportive ou récréative constituerait assurément une alternative intéressante, mais une affectation liée à l'habitat ou mixte pourrait également être envisageable. En tout cas, il convient d'observer que le domaine récréatif – aussi sous forme d'installations commerciales – gagnera selon toute probabilité en importance dans le futur. Si un accord peut être trouvé aujourd'hui pour qu'aucun développement n'ait lieu avant la réalisation de la liaison Marly-Matran, le projet d'agglomération pourrait également prévoir une affectation neutre pour ce secteur. Ce qui est important, c'est que les activités industrielles ne soient pas définies comme seule affectation possible au risque de bloquer les autres possibilités de développement.

---

d) Matran décline la proposition d'affectation du secteur de Grand Fin. Son importance stratégique est néanmoins confirmée. Un développement au-delà de 2020 est explicitement tenu pour réalisable, mais uniquement comme pôle d'activités. Dans ce contexte, les réflexions sur les besoins en surfaces des zones d'activités sont mises en doute. De plus, la commune souhaite attirer l'attention sur les conséquences graves qu'une telle affectation aurait sur le trafic.

Les remarques de la commune sont concevables. L'affectation de ce secteur en zone d'activités n'exclut pas un développement orienté vers la création de places de travail hautement qualifiées. Les traits caractéristiques du paysage de cette région suggèrent également une urbanisation modérée. En raison de la marge de manœuvre constatée, une affectation comme zone agricole dans une première phase n'est pas fondamentalement en contradiction avec les objectifs de développement de l'agglomération. La priorité qui doit être accordée à cette zone doit être discutée dans un cadre plus général. Le développement de Grand Fin (selon sa priorité) mériterait effectivement une étude sommaire d'accessibilité « tous-modes ». Cela permettrait d'identifier clairement les actions à prévoir en termes d'aménagements du réseau de transports (en vue des réservations d'emprises).

---

e) Tafers se prononce contre la concentration des pôles de développement dans les régions bien équipées en infrastructures et est d'avis qu'un élargissement de ces pôles doit rester possible. De plus, la commune demande que la concentration toujours plus forte de centres commerciaux à l'ouest de la Sarine soit stoppée.

La mise en relation des infrastructures avec les points forts du développement urbain n'est pas remise en question. La renonciation à l'implantation de nouveaux centres commerciaux est un objectif intéressant l'agglomération dans son ensemble. Cela concerne, il est vrai, notamment les grands centres commerciaux établis à l'écart des structures urbaines. Par contre, rien ne s'oppose à l'intégration de surfaces commerciales proportionnelles à la structure urbaine concernée.

---

f) Villars-sur-Glâne souhaite une meilleure présentation des pôles de développement, de leur disponibilité et de leur potentiel.

La définition des pôles de développement fait partie de la prochaine phase des travaux.

### 3.2 Prises de position de l'administration cantonale

Aucune remarque.

### 3.3 Prise de position de l'ARE

Aucune remarque.

## 4. Mobilité

### 4.1 Prises de position des communes

#### 4.1.1 Mobilité en général et TIM

a) Corminboeuf relève que la conception directrice repose sur le Projet général de la CUTAF et ne met pas en cause ce dernier. La question de l'emplacement des installations P+R est abordée, lesquelles seraient centralisées et ne sauraient résoudre le problème lié au trafic de passage dans les communes de la ceinture extérieure de l'agglomération.

Le Projet général de la CUTAF est un outil de gestion de la mobilité au sein de l'agglomération fribourgeoise, identifiant quelque 120 mesures en faveur du trafic individuel, des transports collectifs et de la mobilité douce. Il se base sur le plan régional des transports de la CUTAF approuvé par le Conseil d'Etat le 5 janvier 1999. Le Projet général a été validé par le comité de direction de la CUTAF en février 2003 et a servi de document de référence pour les diverses actions réalisées dans l'organisation et la gestion des déplacements durant ces trois dernières années.

A ce titre, le Projet général de la CUTAF ne doit pas être perçu comme un document figé, mais comme une base de planification évolutive, qui tient compte des évolutions socio-économiques observées dans l'agglomération, des projets de développement urbanistiques (en cours, abandonnés,...) et des aléas divers rencontrés.

Par contre, il est essentiel que les objectifs de base et les principes généraux d'organisation multimodale de la mobilité dans l'agglomération fribourgeoise tels que définis dans le plan régional des transports, soient maintenus.

La politique d'implantation des parkings d'échange tient compte des spécificités de l'agglomération fribourgeoise. A court terme, la valorisation d'équipements P+R aux abords des lignes urbaines de bus TPF doit être privilégiée : en effet, une telle approche optimise les investissements à consentir en regard de la fréquentation attendue. Il s'agit également de mettre en relation ces implantations aux portes de la ville de Fribourg avec la convergence des flux automobiles en direction de la ville-centre (potentiel le plus élevé pour le transfert modal).

Dans le cadre du Projet général de la CUTAF, différents sites de P+R localisés aux abords des haltes ferroviaires CFF/TPF ont néanmoins été identifiés pour le moyen-long terme.

---

b) Grolley propose un élargissement des activités de la CUTAF pour mieux prendre en considération les besoins de mobilité de la population et la qualité de l'habitat.

Il en est pris acte.

---

c) Tafers souhaite accélérer la construction des trois grands projets routiers.

Le Projet général de la CUTAF et le Plan cantonal des transports ont mis en évidence les enjeux liés à la réalisation des trois infrastructures routières dans l'agglomération fribourgeoise, que sont le pont de la Poya, l'évitement de Düdingen et la liaison Marly-Matran.

Ces mesures permettront non seulement d'améliorer le cadre de vie et les conditions environnementales de zones fortement pénalisées par le trafic routier, mais également de redonner des espaces aux transports collectifs et aux modes doux dans des secteurs actuellement très problématiques (Bourg, centre-ville de Fribourg, traversées de Düdingen et de Marly).

La réalisation prioritaire de ces trois infrastructures routières est confirmée au niveau des instances politiques et techniques du canton de Fribourg ; cette priorité est par ailleurs confortée dans le cadre du projet d'agglomération.

---

d) Villars-sur-Glâne insiste sur la nécessité de modifier le Projet général par rapport aux pôles de développement (remarques relativement similaires formulées par Fribourg et Granges-Paccot). A l'inverse, le développement serait à coordonner avec la réalisation des mesures liées au trafic. Il n'est pas acceptable d'être renvoyé au-delà de l'an 2010 pour la réalisation de projets importants et indispensables.

Voir également le commentaire sous la lettre a) du présent chapitre.

Pour rappel, le projet d'agglomération a pour but de coordonner au mieux les développements urbanistiques envisagés avec le renforcement (voire la création) d'infrastructures de transport, dans un souci permanent de cohérence territoriale et de respect des normes environnementales (lutte contre le bruit et protection de l'air). Il s'agit également de garantir une crédibilité d'ensemble du dossier d'agglomération en cas, par exemple, d'abandon d'un projet urbanistique jugé prioritaire ou de retard pris dans la réalisation d'une infrastructure structurante de transport.

<p>e) Givisiez souhaite que des mesures soient prises pour respecter la législation en matière de nuisances environnementales (couverture de la semi-autoroute,...). Belfaux fait une demande similaire pour les zones construites le long du réseau routier cantonal.</p>	<p>Le dossier du programme partiel d'assainissement de la A12, région de Chamblieux, a été transmis à l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions du Canton de Fribourg (DAEC) en novembre 2004, en vue de la vérification de sa conformité avec l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). L'OFEFP a transmis l'été dernier (2005) sa prise de position. Dans cette dernière, coordonnée avec celle de l'Office fédéral des routes (OFROU), l'OFEFP relève que le dossier présenté a soulevé dans les deux offices plusieurs questions de fond relatives aux ouvrages de protection contre le bruit, dans le souci de garantir l'égalité de traitement des dossiers d'assainissement dans l'ensemble du pays. Sur la base du programme partiel d'assainissement présenté par le canton de Fribourg, les deux offices fédéraux sont d'avis qu'il convient d'étudier des variantes de couverture de l'autoroute moins onéreuses que celle présentées. Dès lors, il a été demandé au Service des autoroutes (SAR) de compléter le dossier du programme partiel d'assainissement de la région de Chamblieux par un certain nombre d'éléments, dont l'approfondissement des études de variantes de couverture de l'autoroute et des études de proportionnalité. L'objectif du SAR était de transmettre à la Confédération les compléments demandés par cette dernière avant la fin de l'automne 2005. Le long des axes principaux, les services cantonaux concernés (SPC et SEn) devront examiner les mesures à mettre en oeuvre pour lutter contre les nuisances sonores rencontrées, notamment en traversée de localités. Ces mesures pourront être réglementaires (par exemple, introduction d'une limitation locale de vitesse) ou constructives (par exemple, revêtement phono-absorbant, paroi anti-bruit ou mesures en façade). Les mesures envisageables seront évaluées sur des critères d'ordre technique et financier, conformément à la législation environnementale (LPE, OPB).</p>
<p>f) Matran demande un complément d'étude pour le réseau routier tenant compte des développements urbanistiques (Grand Fin et, plus généralement, axe Fribourg-Romont).</p>	<p>Sur la base des zones potentielles de développement retenues, le projet d'agglomération devra évaluer les incidences en termes de trafic généré et les mesures concrètes à mettre en oeuvre pour accompagner ces développements. Ces mesures seront de différents types, tels que réorganisation du système d'accès, réaménagement de carrefours, adaptation/création de nouvelles infrastructures de transports collectifs et développement des réseaux de mobilité douce. Par ailleurs, la problématique du stationnement pour ces projets de développement devra être examinée avec attention, afin de garantir un dimensionnement et une gestion des places de parc conformes aux objectifs de mobilité et environnementaux fixés dans les documents directeurs.</p>

g) Fribourg note qu'une politique volontariste de stationnement doit être définie (et appliquée) pour l'ensemble de l'agglomération.	<p>La maîtrise du stationnement est essentielle pour garantir un usage cohérent et rationnel de la voiture, en respectant les principes généraux de développement durable. Même si les problèmes de stationnement sont fortement tributaires du contexte local rencontré (zone dense, zone périurbaine,...), le projet d'agglomération doit effectivement fixer les bases relatives au dimensionnement et à la gestion des places de stationnement, tant sur domaine public que sur domaine privé. Il appartient ensuite aux communes et aux services cantonaux d'établir et de valider les règlements en la matière, conformément aux bases juridiques existantes (RELATeC, normes VSS).</p> <p>A ce titre, les paramètres usuellement pris en compte concernent l'affectation des places, la qualité de desserte offerte par les réseaux de transports collectifs, les complémentarités d'usage et les niveaux de saturation/nuisances environnementales observés sur le réseau routier concerné.</p> <p>Renseignement pris auprès du SeCA, les services du canton travaillent actuellement sur un complément du Guide pour l'aménagement local sur cet aspect.</p>	
h) Belfaux regrette que l'importante charge de trafic de la commune ne soit pas thématifiée par la conception directrice et insiste sur l'intégration du contournement de la commune au plan directeur régional.	<p>Le projet de contournement de Belfaux est inscrit dans le Projet général de la CUTAF (mesure J1), toutefois sans être jugé prioritaire à l'échelle de l'agglomération. Cette position est similaire à celle adoptée par les instances cantonales concernées, qui considèrent la réalisation du pont de la Poya, de l'évitement de Düdingen et de la liaison Marly-Matran comme des actions prioritaires.</p>	
<b>4.1.2</b> <b>Transports publics</b>	a) Le conseil communal d'Avry part du principe que le tracé actuel de la ligne ferroviaire n'est pas à jour et doit être biffé. En outre, il est d'avis qu'on ne peut parler, pour la commune, de handicap du fait des liaisons ferroviaires et de bus existantes.	<p>Le tracé des voies CFF envisagé à Avry avec Rail 2000 doit être réservé en cas d'amélioration future éventuelle de la ligne Berne-Lausanne.</p> <p>La commune d'Avry a récemment mené une étude concernant l'opportunité de créer une halte ferroviaire dans le secteur d'Avry-centre / Bourg. En fonction des développements urbanistiques escomptés dans ce secteur, la faisabilité d'un tel équipement doit être assurée (exploitation d'une halte ferroviaire à moyen-long terme).</p>
b) Grolley exige une cadence de 30 minutes pour les liaisons ferroviaires et de bus avec le centre.	<p>Afin d'offrir une alternative intéressante au trafic automobile, il est nécessaire que les transports collectifs offrent des cadences et des vitesses commerciales attractives pour l'usager. La cadence de 30 minutes pour les liaisons bus/train avec le centre de Fribourg demandée par la commune de Grolley s'inscrit donc dans cette perspective.</p> <p>De manière générale, le renforcement de l'utilisation des réseaux routiers/ferroviaires de transports collectifs nécessite en journée une cadence minimale de 30 minutes les jours ouvrables pour les liaisons entre les communes de l'agglomération fribourgeoise et la ville-centre, voire même sur des liaisons concentriques structurantes.</p>	
d) Matran demande impérativement une amélioration des liaisons routières avec les zones	<p>La desserte actuelle de la commune de Matran par le réseau de bus TPF (en complément à la halte ferroviaire) privilégie les zones d'habitations et d'activités situées</p>	

<p>d'activités. La même exigence est formulée concernant le développement à long terme du secteur Grand Fin.</p>	<p>au cœur du village. La position "excentrée" de la zone de Champ Fleuri et les conditions d'accessibilité automobile rencontrées rendent difficiles la mise en œuvre d'une desserte attractive par le réseau de bus TPF. Plutôt que de modifier l'itinéraire de la ligne actuelle traversant Matran, il s'agira d'examiner ultérieurement les possibilités offertes par d'autres lignes de bus circulant dans le secteur pour desservir la zone de Champ Fleuri.</p>
<p>e) Tafers souhaite pour les secteurs de Marly et du Schoenberg une nouvelle ligne de bus ou de tramway.</p>	<p>L'uniformisation des cadences de bus à 7,5 minutes pour le réseau urbain TPF et la mise en place du principe du rendez-vous en Gare de Fribourg (mesures définies dans le cadre du Projet général de la CUTAF) permettent de faciliter des déplacements diamétraux au sein de l'agglomération (par exemple entre Marly et le Schoenberg). Toutefois, l'implantation d'un système de transport "lourd", de type tramway, n'est pas en adéquation avec le contexte local rencontré dans l'agglomération fribourgeoise (coûts d'investissement et d'exploitation non adaptés à la demande escomptée).</p>
<p>f) Villars-sur-Glâne attend des propositions concrètes en matière de trafic, notamment en ce qui concerne l'extension du réseau routier. Il manque de plus une étude de faisabilité de la ligne ferroviaire Grolley-Rosé ainsi que des propositions concrètes d'arrêts.</p>	<p>Le projet d'agglomération a mis en évidence le potentiel de développement du réseau ferroviaire, avec l'implantation de nouvelles haltes dans l'agglomération fribourgeoise (St-Léonard, Avry-CO, Agy, Givisiez/déplacement). L'étude de faisabilité d'une navette ferroviaire entre Rosé, Fribourg et Grolley devrait être menée en vue d'une mise en exploitation à moyen-long terme (création de voies supplémentaires, ...). En effet, le principe de base retenu à court terme consiste essentiellement à valoriser et à développer les infrastructures existantes de transports collectifs.</p>
<p>g) La commune de Belfaux demande que les arrêts ferroviaires situés sur son territoire soient impérativement maintenus.</p>	<p>Avec l'introduction du nouvel horaire en décembre 2004, certains trains ont été supprimés à Belfaux pour des raisons d'exploitation. Comparativement à d'autres communes de l'agglomération fribourgeoise, Belfaux dispose toutefois d'une bonne desserte en transports collectifs grâce à ses deux gares ferroviaires.</p>

### 4.1.3 Piétons, cycles

a) Düdingen demande au canton de combler les lacunes du réseau des pistes cyclables.

Le développement des infrastructures en faveur des modes doux fait partie des objectifs de base du projet d'agglomération, notamment pour garantir la continuité des itinéraires et offrir des conditions optimales de sécurité aux usagers. Cette approche concerne les déplacements internes à chaque commune membre de l'agglomération, mais également les flux pendulaires et de loisirs entre deux communes. Ces déplacements devront être privilégiés via des liaisons directes et favorables du point de vue de la topographie, hors des axes à grand trafic.

b) Matran indique que, indépendamment des réseaux piétonniers et cyclables retenus par la conception directrice, la voie cyclable le long de la route principale serait la plus importante, raison pour laquelle elle doit être prolongée jusqu'au rond point de la « COOP ».

Voir le commentaire sous la lettre précédente.

## 4.2 Prises de position de l'administration cantonale

a) Le SAR rappelle que la réalisation de la demi-jonction de Granges-Paccot ne fait pas partie des priorités de la Confédération et que l'utilisation accrue de l'autoroute A12 suscite une forte opposition des communes riveraines concernées.

Le renforcement de l'utilisation de l'autoroute A12 pour des flux de trafic liés à l'agglomération constitue un des principes directeurs du Projet Général de la CUTAF. L'autoroute A12 dispose de réserves de capacité relativement confortables comparativement à la plupart des tronçons du réseau routier principal. Il s'agit dès lors de valoriser cette infrastructure (sans pénaliser le trafic national) pour dégager ainsi des gains pour tous les modes de transport en présence sur des axes actuellement trop sollicités.

Dans un premier temps, il s'agira donc principalement de réaménager les carrefours des quatre jonctions existantes de l'agglomération qui présentent des problèmes de visibilité/sécurité et de fluidité durant les périodes de pointe. La réalisation de la demi-jonction de Chamblieux/Granges-Paccot représente une action d'accompagnement ayant un rôle structurant à l'échelle de l'agglomération (mesure J14 du Projet général de la CUTAF).

b) Le SEn encourage l'électrification du réseau de transports collectifs pour des raisons de qualité de vie à préserver/améliorer.

Le principe adopté consiste à privilégier l'électrification de tronçons "manquants" non équipés de lignes aériennes, permettant ainsi l'exploitation par trolleybus d'itinéraires complets.

Il est toutefois à noter que l'électrification du réseau de transports collectifs engendre des coûts d'investissement très élevés et que les récentes évolutions technologiques pourraient déboucher sur du matériel roulant également favorable du point de vue environnemental, sans nécessiter de tels équipements complémentaires.

c) Le STE rappelle que le canton et les communes concernées veillent à faciliter la circu-

Il en est pris acte.



---

lation des transports collectifs en milieu urbain pour assurer des temps de parcours attractifs.

### 4.3 Prise de position de l'ARE

#### 4.3.1 Mobilité en général et TIM

a) L'ARE note que les aspects touchant aux transports ont été bien développés dans le cadre des travaux de la CUTAF, alors que les aspects relatifs à l'aménagement du territoire n'ont pas atteint le même niveau de concrétisation.

La différence constatée par l'ARE va s'estomper avec l'avancement du projet d'agglomération. Dès que les pôles de développement de l'agglomération auront été «entérinés», la mise en correspondance des orientations transports et urbanisme sera confortée. Il est toutefois à relever que les premières analyses concernant les incidences du développement de pôles urbanistiques ont déjà été réalisées. Il est prévu que ces analyses soient affinées pour les sites sélectionnés, sur la base notamment des caractéristiques de desserte multimodale envisagée et des complémentarités rencontrées (activités/habitat, usage du stationnement,...). Cette analyse sera active et itérative : le type d'activités prévu dans chaque pôle de développement devra être compatible avec les caractéristiques offertes par les réseaux de transports environnants (réseau existant et projets). La génération de trafic maximal admise devra notamment être évaluée sur la base des réserves de capacité identifiées, du degré de saturation du réseau routier et des nuisances environnementales mesurées.

Le projet d'agglomération mettra également clairement en évidence les mesures « transport » qui pourraient faire l'objet d'une participation financière de la Confédération, compte tenu de leur rôle à l'échelle de l'agglomération et/ou de leur potentiel pour valoriser des modes de déplacement alternatifs à la voiture. En outre, il faut souligner que les contenus en matière d'aménagement du territoire comportent généralement un degré d'abstraction plus élevé que les mesures liées au trafic routier.

b) L'ARE demande que la problématique du stationnement soit davantage thématifiée.

Il est à signaler que, selon les bases légales cantonales en matière d'aménagement du territoire, toute commune se trouvant dans le périmètre du plan de mesures pour la protection de l'air, ce qui est le cas de la majorité des communes de l'agglomération, doit établir un concept de stationnement à considérer comme partie intégrante de son plan des circulations.

Dans le cadre du plan régional des transports de la CUTAF, la problématique du stationnement a porté essentiellement sur les parkings d'échange de l'agglomération. En effet, la ville-centre applique depuis de nombreuses années une politique de stationnement volontariste basée sur son concept de stationnement, favorisant le stationnement résidentiel et de courte durée au centre-ville. L'instauration de vignettes pour les habitants a ainsi permis de réduire fortement le parcage pendulaire au centre-ville et dans certains quartiers d'habitations de la ville de Fribourg. Les parkings d'échange de l'agglomération fribourgeoise prévus à court terme sont

	<p>situés aux portes de la ville, pour tenir compte des caractéristiques offertes par les réseaux TPF/CFF et des déplacements domicile-travail. A moyen-long terme, des parkings d'échange de type P+Rail sont envisagés à l'échelle de l'agglomération. De manière générale, il est utile de rappeler que la CUTAF veille au respect des normes et règlements en vigueur pour le dimensionnement et la gestion des places de parc lors de l'examen de projets de construction.</p> <p>A ce titre, il est prévu de rappeler dans le projet d'agglomération les bases générales à considérer pour concevoir et dimensionner ces équipements. Un complément au guide pour l'aménagement local traitant de cette problématique est actuellement en cours d'élaboration au sein de la DAEC.</p>
<p>c) L'ARE demande qu'une analyse en matière de sécurité du trafic soit réalisée à l'échelle de l'agglomération.</p>	<p>Sur la base des données d'accidentologie répertoriées par la Police cantonale, le SPC et le Service de la circulation de la Ville de Fribourg, des cartes localisant les accidents signalés ont été établies pour les différentes communes de l'agglomération pour 2003 et 2004. Ces cartes permettent ainsi d'analyser les points faibles du réseau routier et les types d'usagers impliqués.</p>
<p>d) L'ARE suggère de développer des mesures agissant sur la demande en transport.</p>	<p>Le projet d'agglomération vise en priorité à renforcer la densification urbaine et la mixité des activités, afin d'optimiser la fréquentation des réseaux de transports collectifs, de valoriser la mobilité douce et de maîtriser les besoins de déplacement « à la source ». Le Projet général de la CUTAF a identifié diverses actions pour encourager des modes de déplacement alternatifs à la voiture, telles que zones 30 km/h, extension du réseau TPF, réorganisation locale du plan de circulation, ...</p> <p>Voir également les commentaires de la lettre b) du chapitre 4.3.1 et de la lettre g) du chapitre 4.1.1.</p>
<p>e) L'ARE propose que des études d'opportunité soient réalisées pour des infrastructures « lourdes » (évitements routiers, électrification de lignes de bus,...).</p>	<p>Les évitements routiers mentionnés dans le projet d'agglomération ont principalement pour rôle d'assainir des secteurs actuellement traversés par d'importants flux automobiles et subissant des nuisances environnementales élevées (Bourg, traversée de Düdingen,...). Ces nouvelles infrastructures permettront également de libérer des espaces en faveur des transports collectifs et des modes doux pour rendre ces moyens de déplacement plus attractifs qu'ils ne le sont actuellement.</p> <p>L'électrification de certaines lignes de bus va également dans le sens d'une réduction des nuisances sonores et atmosphériques dans des quartiers à forte densité d'habitations. Ce type d'action est envisagé dans des secteurs urbains, qui sont amenés à être densifiés (par exemple, sur le territoire de la commune de Villars-sur-Glâne).</p>

---

**4.3.2**  
**Transports publics**

a) L'ARE demande que la desserte des zones destinées à l'habitation et aux grands générateurs de trafic se fasse davantage au moyen des transports publics.

Dans le cadre du plan régional des transports de la CUTAF, la valorisation des transports collectifs pour desservir les principales zones d'habitat et d'activités de l'agglomération a été prise en compte comme principe de base. A titre d'exemple, le site de Bertigny (habitat, commerces, activités sportives et de loisirs,...) devrait être traversé par une nouvelle ligne de bus électrifiée, conformément aux recommandations du Projet général de la CUTAF.

Au niveau du projet d'agglomération, l'amélioration et le renforcement de l'attractivité du réseau routier et ferroviaire de transports collectifs, voire le développement de nouvelles infrastructures (haltes ferroviaires, navettes,...), constituent des actions favorisant une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

---

b) L'ARE suggère de renforcer les synergies entre les réseaux de bus urbain et régional, et d'intégrer les lignes de chemin de fer comme moyen de circulation interne à l'agglomération.

La mise en place d'une cadence uniformisée de 30 minutes pour les lignes de train et de bus entre les communes de l'agglomération et la ville-centre va précisément dans le sens de l'ARE. Le renforcement de l'utilisation du réseau ferroviaire pour les déplacements internes à l'agglomération nécessiterait entre autres la création de nouvelles haltes ferroviaires, qui sont mentionnées dans le projet d'agglomération (St-Léonard, Avry-CO, Agy, Givisiez/déplacement).

---

**4.3.3**  
**Piétons, cycles**

a) L'ARE relève que peu de mesures en faveur de la mobilité douce sont proposées.

Le projet d'agglomération identifiera les itinéraires structurants à valoriser pour la mobilité douce ainsi que les actions principales à envisager. Des mesures ponctuelles fortes sont proposées pour améliorer les conditions de déplacements des modes doux : création de la Dort-Verte à Villars-sur-Glâne, augmentation des espaces dévolus aux piétons vers la gare de Fribourg et dans le Bourg en relation avec la réalisation du pont de la Poya,...