

Message du Comité d'agglomération  
au Conseil d'agglomération

**Message en vue de  
l'adoption du Rapport stratégique  
du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg**

## **Sommaire**

I. Historique.....	1
II. Valeur du Rapport stratégique.....	2
III. Considérations juridiques.....	2
IV. Mise à jour et révision du Plan directeur.....	3
V. Commentaires à propos des principales modifications.....	3
VI. Proposition à l'attention du Conseil d'agglomération.....	5

## **Annexes**

- Annexe 1 : Projet d'arrêté
- Annexe 2 : Rapport de consultation
- Annexe 3 : Arrêté d'approbation du Conseil d'Etat du 19.03.2012
- Annexe 4 : Modifications adoptées par le Conseil d'agglomération le 26.01.2012

## **14 - 2011-2016: Message en vue de l'adoption du Rapport stratégique du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg**

---

*Le Plan directeur de l'agglomération a été approuvé par le Conseil d'Etat, le 19 mars 2012, à condition que soit élaboré un document complémentaire comprenant les éléments liants de mise en œuvre ainsi que les adaptations formelles demandées en vue d'améliorer la compréhension du texte. Durant l'été 2012, le Comité a décidé de confier la rédaction du Rapport stratégique aux bureaux BHP Raumplan à Berne et ARCHAM à Fribourg. Ces travaux ont été accompagnés par le Groupe de coordination du Canton de Fribourg. Les modifications du Conseil d'agglomération du 26 janvier 2012 et les demandes du Conseil d'Etat du 19 mars 2012 ont été intégrées à ce nouveau rapport. Une consultation interne sur le Rapport stratégique s'est déroulée du 22 janvier au 22 février 2013 auprès des communes et du Canton.*

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération,

### **I. Historique**

En décembre 2011, l'Agglomération de Fribourg a déposé son projet d'agglomération de deuxième génération auprès de la Confédération. Ce projet a été adopté, avec des modifications, par le Conseil d'agglomération le 26 janvier 2012. Le 19 mars 2012, le Conseil d'Etat du Canton de Fribourg a approuvé le projet d'agglomération et les modifications décidées par le Conseil d'agglomération en tant que plan directeur régional conformément à l'article 27 LATeC. Cette approbation était faite sous condition : un document complémentaire devait comprendre les éléments de mise en œuvre du plan liant les autorités ainsi que des adaptations formelles permettant une meilleure compréhension du texte. Dans son arrêté, le Conseil d'Etat précisait que seules des modifications mineures pouvaient, à ce stade de la procédure, être effectuées (adoption, puis approbation du rapport stratégique sans consultation publique conformément à l'article 14 alinéa 3 du ReLATeC). En août 2012, le Comité d'agglomération a confié le mandat d'élaboration de ce nouveau document ou Rapport stratégique du Plan directeur aux bureaux BHP Raumplan à Berne et ARCHAM à Fribourg. Le Groupe de coordination du Canton et l'Agglomération ont accompagné ces travaux et veillé à ce que toutes les modifications et conditions demandées par le Conseil d'agglomération et le Conseil d'Etat aient bien été prises en considération lors de l'élaboration de ce rapport. En janvier 2013, un projet de Rapport stratégique a été présenté, à la Commission d'aménagement régional et de mobilité (CARM), avant d'être mis en consultation auprès des communes et du Canton. La consultation s'est déroulée jusqu'à la fin du mois de février. Les retours d'information étaient généralement positifs et ont pu être intégrés au Rapport stratégique, pour autant qu'ils ne modifiaient pas le contenu adopté par le Conseil d'agglomération et approuvé par le Conseil d'Etat au printemps 2012.

Le Conseil d'agglomération statuera, lors de sa séance du 23 mai, sur la version ainsi révisée du Rapport stratégique.

### Composition du Groupe de coordination :

- Jean Bourgknecht, Président (Agglomération Fribourg, DAEM)
- Grégoire Cantin (DAEC)
- Daniela Gaspoz-Fleiner (Agglomération Fribourg)
- Evangelos Gountanis (SeCA)
- Hans Gygax (SEn)
- Corinne Margalhan-Ferrat (Agglomération Fribourg)
- Sébastien Morard (SMo)
- Simon Richoz (SeCA)
- Friedrich Santschi (SeCA)
- Micaël Tille (SMo)
- Yvan Tona (Agglomération Fribourg, DAEM)

## II. Valeur du rapport stratégique

Le présent Rapport stratégique ne se substitue pas aux éléments existants du Plan directeur de l'Agglomération ayant déjà été votés, mais doit être compris comme un document complémentaire. Le tableau 1 montre comment se compose le Plan directeur de l'Agglomération.

Le présent message fait, en quelque sorte, office d'introduction à ce plan. Le Fascicule A, la première partie du Fascicule B et les décisions du Conseil d'agglomération et du Conseil d'Etat constituent le Rapport explicatif. La partie 2 du Fascicule B contient (sans aucun changement) les mesures, tandis que les Fascicules C et D sont mis en annexe.

Plan directeur de l'Agglomération	Introduction	Message N°14 du 23 mai 2013
	Rapport explicatif	Fascicule A + 1 <sup>re</sup> Partie du Fascicule B de décembre 2011 Décision du Conseil d'agglomération de janvier 2012 Arrêté d'approbation du Conseil d'Etat de mars 2012
	Texte du Plan directeur (Rapport stratégique)	Texte Cartes
	Mesures	2 <sup>e</sup> partie du Fascicule B de décembre 2011
	Annexes	Fascicule C (cartes) de décembre 2011 Fascicule D (état actuel) de décembre 2011

Tableau 1 :

*Tableau synoptique des différents éléments du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg.*

*En rouge dans le Rapport stratégique : les éléments du Plan directeur de l'Agglomération avec le nouveau texte.*

## III Considérations juridiques

Le Plan directeur de l'agglomération est adopté par le Conseil d'agglomération et approuvé par le Conseil d'Etat (LATeC article 31 alinéa 2). En tant que tel, il doit être considéré comme l'instrument de planification de référence ayant un caractère liant pour les autorités des communes et du Canton ainsi que pour celles de l'Agglomération et des régions limitrophes.

Le Rapport stratégique constitue le document liant : le texte ainsi que les cartes sont liants. Seuls les passages du rapport, indiqués en bleu, ne le sont pas, il s'agit de renvois aux mesures.

Les autres parties du Plan directeur servent d'éléments explicatifs. Les textes du Fascicule A, jusqu'ici encadrés en bleu, perdent ainsi leur caractère liant. Les mesures acquerront, quant à elles, un caractère liant lors de la conclusion du contrat de prestations avec la Confédération. Elles peuvent toutefois indirectement revêtir ce caractère liant par le biais des objectifs arrêtés dans le rapport stratégique.

Il relève de la compétence des communes d'intégrer les contenus liants du Plan directeur à leur plan d'aménagement local respectif.

## **IV Mise à jour et révision du Plan directeur**

Le Plan directeur doit continuellement être adapté aux nouvelles circonstances. Pour ce faire, la loi cantonale prévoit deux formes d'adaptation : les adaptations majeures et les adaptations mineures. Pour les adaptations majeures, c'est la procédure de l'article 14 alinéa 2 du ReLATEC qui s'applique. Cette dernière prévoit une consultation publique. Lors d'adaptations mineures, c'est la procédure de l'article 14 alinéa 3 du ReLATEC qui doit être suivie. Une consultation interne, auprès des conseils communaux, des communes membres et du canton, suffit. Le Comité d'agglomération décide de l'intégration de ces modifications sous réserve des compétences du Conseil d'agglomération et du Conseil d'Etat.

Les adaptations effectuées dans le présent Rapport stratégique constituent des adaptations mineures.

## **V Commentaires à propos des principales modifications**

### ***Modifications du Conseil d'agglomération***

Les corrections que le Conseil d'agglomération a fait valoir lors de l'adoption du Plan directeur ont été intégrées au présent Rapport stratégique. Elles se retrouvent également parmi les annexes (annexe 4) du présent message.

### ***Modifications demandées par le Conseil d'Etat***

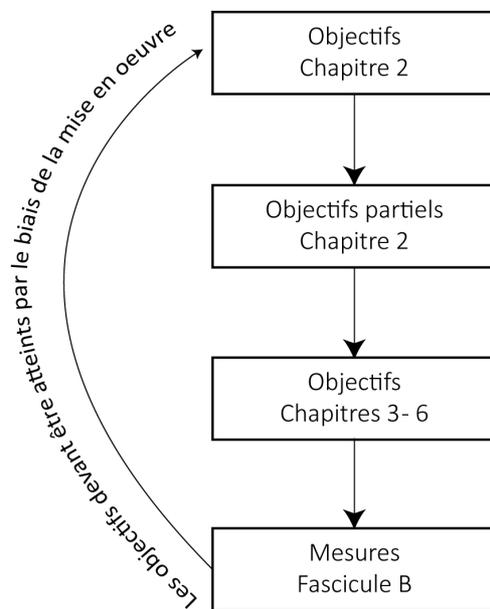
Les remarques, faites par le Conseil d'Etat lors de l'approbation du Plan directeur, ont également été prises en considération. Il n'a pas été nécessaire ici d'élaborer de texte nouveau. Le texte existant a été explicité ou reformulé. Ce texte, ainsi reformulé, est indiqué en rouge dans le Rapport stratégique. Quant au texte se rapportant aux aspects de mise en œuvre, il a en grande partie été repris des fiches de mesures. Là où cela était nécessaire, le texte a été complété en collaboration avec les autorités du Canton. Les demandes de modification du Conseil d'Etat figurent également dans les annexes du présent message (annexe 3).

### ***Modifications issues de la consultation interne 2013***

Les propositions de modification issues de la consultation interne ont été, en principe, reprises lorsqu'elles concernaient des reformulations ou les aspects de mise en œuvre. Les modifications, demandées par les communes et portant sur un contenu nouveau, n'ont pas pu être prises en considération à ce stade. Elles seront reprises lors de l'élaboration du PA3. Le Rapport de consultation est annexé au présent message (annexe 2).

### ***Structure du Rapport stratégique***

La structure du Plan directeur a été simplifiée afin d'en améliorer sa compréhension. Les objectifs principaux, que l'on se propose d'atteindre dans le Plan directeur, figurent au début de ce rapport pour les domaines suivants : « Rôle dans le contexte cantonal », « Urbanisation et paysage », « Mobilité » et « Environnement ». De là, sont déduits pour chacun de ces quatre domaines des objectifs spécifiques. La réalisation de ces objectifs figure dans un tableau dont la dernière colonne renvoie à la fois au concept territorial global ainsi qu'au chapitre du rapport correspondant. La liste des mesures associées aux objectifs du concept territorial global sont, lorsqu'elles sont identifiables, mentionnées. Ces mesures ne figurent pas en tant que telles dans le Rapport stratégique. Elles se retrouvent, en revanche, sans aucun changement, dans le Fascicule B du Plan directeur de l'Agglomération. Les cartes ont été adaptées et ne contiennent, de façon à éviter tout malentendu, que les éléments liants du texte. Un renvoi direct au texte correspondant (numéro de chapitre) a été inséré aux légendes. Sur toutes les cartes, l'Agglomération figure désormais dans son intégralité.



*Fig. 1 : Structure du rapport stratégique*

### **Vue d'ensemble des principales modifications**

Le récapitulatif ci-après reprend les principales modifications faites par rapport au Fascicule A du Plan directeur de l'Agglomération. Elles sont présentées chapitre par chapitre. On y voit les textes nouveaux formulés, les textes complétés, les passages de textes supprimés et le choix des cartes ayant un caractère liant pour les autorités.

#### **Chapitre 1, Introduction générale**

Elle a été élaborée à partir de passages de textes existants et donne un bref aperçu du Rapport stratégique.

#### **Chapitre 2, Objectifs principaux**

Introduction : elle a été élaborée à partir de passages de textes existants et donne un bref aperçu du chapitre concerné.

O1 :

- Objectif O13, le Plan directeur en vigueur ne mentionne pas d'objectifs spécifiques. Ceux-ci ont été formulés de manière très générale et en tenant compte du Plan directeur cantonal.
- Aucun objectif n'a été formulé pour la mise en œuvre dans cette partie du Rapport stratégique. En revanche, la mise en œuvre figure sous chacune des trois stratégies abordées (urbanisation, mobilité ainsi que paysage et nature).
- Les quatre orientations stratégiques, mentionnées dans le plan directeur en vigueur, se retrouvent dans les chapitres du Rapport stratégique traitant des objectifs principaux et des objectifs partiels.

#### **Chapitre 3, Concept territorial**

- C1 : Les objectifs du C1.1 ont dû être formulés. Ils ne se retrouvaient pas en tant que tels dans le Fascicule A. Ceux-ci ont en grande partie été repris du Plan directeur cantonal.
- Carte Concept territorial : cette carte résume le contenu du chapitre correspondant et représente, de façon schématique, le concept territorial d'ensemble. A chaque pictogramme correspond un élément du texte de ce chapitre.

#### **Chapitre 4, Stratégie d'urbanisation**

Introduction : elle a été élaborée à partir de passages de textes existants et donne un bref aperçu du chapitre concerné.

U1.1 : le texte du Fascicule A a été raccourci et simplifié. Les données quantitatives en rapport avec la densification ont été reformulées en données qualitatives. Sans cela, il n'aurait pas été possible de mettre concrètement en œuvre cette stratégie, ni de vérifier les exigences quantitatives selon les calculs existants.

U2 : Limite extérieure de la zone à bâtir : l'expression "périmètre compact" a été modifiée en "Limite extérieure de la zone à bâtir".

U2.2 : l'Indice brut d'utilisation du sol minimal a été fixé à 1.2 pour tous les secteurs.

U3, Limite intérieure de la zone à bâtir : le chapitre limite à l'urbanisation du Fascicule A avait été présenté de manière très complexe et peu compréhensible. Les différentes limites de zone à bâtir ont été séparées en une limite intérieure et une limite extérieure. La limite extérieure correspond à l'ancien "périmètre compact", tandis que la « limite à l'intérieur des zones à bâtir » correspond à la limite intérieure.

*Carte Milieu bâti du Plan directeur régional* : Cette carte a été affinée, ce qui veut dire que les limites des zones à bâtir ont été redessinées au niveau des parcelles et reproduites avec plus de précision. Ce n'est que de cette manière que les communes peuvent les utiliser pour leur plan d'aménagement local et ainsi reporter ces limites sur les cartes correspondantes.

#### Chapitre 5, Stratégie Mobilité

Introduction : elle a été élaborée à partir de passages de textes existants et donne un bref aperçu du chapitre concerné.

M1.2, Hiérarchie des transports publics :

- La hiérarchie a été simplifiée. Elle n'est plus définie par axes, mais en fonction des moyens de transport et de la desserte. Ceci était nécessaire pour assurer la cohérence entre la carte et le texte. La structure a été reprise de la légende de la page 93 du Fascicule A et de la Carte N°26 du Fascicule C.
- La Carte Stratégie Mobilité, Concept de transports publics : afin de garantir une meilleure homogénéité dans le traitement cartographique des différents modes de transport, la Carte du Concept des transports publics, Carte N°28, Fascicule C, a été échangée. Les lignes de TP sont ainsi reproduites de manière plus fidèle. Leur tracé peut toutefois être modifié en fonction d'études de détail à venir.

M2, Mobilité douce, Carte Mobilité douce : la carte schématique a été remplacée par une carte reproduisant fidèlement le tracé des lignes de réseau. La légende a été remplacée par le texte des pages 110 à 112 du Fascicule C. Là également, les détails du tracé des lignes peuvent être modifiés.

M3, Carte Trafic individuel motorisé : cette carte a également été remplacée et présente maintenant des informations plus détaillées. Les détails ont été repris du Fascicule C, page 120.

M4, Parcage : ce chapitre a été raccourci et simplifié sur la base des décisions du Conseil d'agglomération et du Conseil d'Etat.

#### Chapitre 6, Stratégie Paysage et nature

Introduction : elle a été élaborée à partir de passages de textes existants et donne un bref aperçu du chapitre concerné.

Ce chapitre a passablement été raccourci et simplifié sur la base des décisions du Conseil d'agglomération et du Conseil d'Etat.

*Carte Stratégie Paysage et Nature* : cette carte a été adaptée au texte. Toutes les surfaces illustrées font maintenant l'objet d'une explication dans le texte.

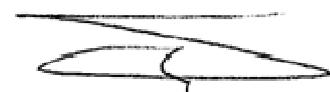
## **VI. Proposition à l'attention du Conseil d'agglomération**

**Le Comité d'agglomération propose au Conseil d'agglomération d'adopter le Plan directeur de l'Agglomération selon le projet d'arrêté annexé.**

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération, l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'AGGLOMERATION  
DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

Le Président:



René Schneuwly

La Directrice administrative:



Corinne Margalhan-Ferrat

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

v u :

- la Loi du 25 septembre 1980 sur les communes et son Règlement d'exécution du 28 décembre 1981,
- la Loi du 19 septembre 1995 sur les agglomérations,
- la Loi sur l'aménagement du territoire et la construction du 2 décembre 2008 et son Règlement d'exécution du 1<sup>er</sup> décembre 2009,
- les Statuts de l'Agglomération de Fribourg du 1er juin 2008,

considérant :

- la décision du Conseil d'agglomération du 26 janvier 2012 concernant l'adoption du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg et l'Arrêté du Conseil d'Etat du 19 mars 2012 concernant l'approbation du Plan directeur,
- le Message N°14 du Comité d'agglomération du 18 avril 2013,
- la prise de position de la Commission d'aménagement, de la mobilité et de l'environnement,

arrête :

**Article premier**

Les modifications mineures (texte et cartes liants du Rapport stratégique du Plan directeur de l'Agglomération) sont adoptées par le Conseil d'agglomération. Elles sont transmises pour approbation au Conseil d'Etat.

**Art. 2**

Le contenu non modifié du Plan directeur de l'Agglomération, adopté par le Conseil d'agglomération le 26 janvier 2012 et approuvé par le Conseil d'Etat le 19 mars 2012, reste en vigueur.

Fribourg, le 23 mai 2013

AU NOM DU CONSEIL D'AGGLOMERATION  
DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

Le Président :

La Secrétaire générale :

Marc'Aurelio Andina

Corinne Margalhan-Ferrat

ANNEXE 2

BEILAGE 2



# **Rapport de consultation Vernehmlassungsbericht**

Version adoptée par le Comité d'agglomération le 28 mars 2013  
Vom Agglomerationsvorstand am 28. März 2013 gutgeheissene Fassung

REMARQUES STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA REMARQUE  VERFASSEN DER STELLUNGNAHME	REPONSE ANTWORT
<b>REMARQUES GENERALES</b>		
Ist der Meinung, dass der Richtplantext nicht einem Regionalen Richtplan gemäss RPBG entspricht. Düdingen verlangt, dass ein korrekter Richtplan, gemäss RPBG, für das Gebiet der 10 Gemeinden erarbeitet wird	Düdingen	<p>Der Vorstand kann diese Stellungnahme nicht nachvollziehen. Gemäss RPBG muss ein regionaler Richtplan folgende Inhalte thematisieren: <i>Art. 29</i> <i>b) Mindestinhalt und weitere Themen</i> <i>1 Der regionale Richtplan befasst sich mindestens mit der Besiedlung, der Mobilität und der Umwelt.</i></p> <p>Diese Themen sind im Agglomerationsrichtplan enthalten. Der Vorstand weist darauf hin, dass der Staatsrat des Kantons Freiburg das Agglomerationsprogramm Freiburg am 19 März 2012 <b>explizit als regionalen Richtplan</b> gemäss Art. 27 Absatz 1 des RPBG genehmigt hat.</p>
Ein Aggloprogramm ist eine Vertragsgrundlage zwischen den Parteien und kein raumplanerisches Instrument, welches das RPG und RPBG einhalten muss.	Düdingen	Der Vorstand ist mit dieser Aussage nicht einverstanden. Die Verbindlichkeit der Agglomerationsprogramme kann entweder über Verträge oder aber über kantonale, bzw. regionale Richtpläne gewährleistet werden. Somit handelt es sich auch beim Agglomerationsprogramm um ein raumplanerisches Instrument.
Die Region Sense hat einen Regionalen Richtplan seit 1990. Düdingen stützt sich auf kantonalen, dann Regionalplanung Sense ab, dann auf Agglo. Aber nur, wenn der Richtplan kompatibel mit dem regionalen Richtplan ist. Die Gemeinde Düdingen darf sich nicht in zwei Richtplänen befinden. Sollte es einen regionalen Richtplan Agglo geben, darf die Gemeinde Düdingen diesen Plan nicht behandelt werden. Der Plan würde hinweisen, dass das Gebiet der Gemeinde Düdingen gemäss der Regionalplanung Sense 2030 behandelt wird.	Düdingen	Gemäss den Kenntnissen des Vorstandes hatte die Region Sense bisher ein Entwicklungskonzept, welches sie 1995 das letzte Mal überarbeitet hat. Seit 1991 ist Düdingen im Besitz einer Regionalplanung. Diese soll nun durch den regionalen Richtplan Sense ersetzt werden. In der Tat wird die Gemeinde Düdingen mit In-Kraft-Treten des regionalen Richtplanes Sense zwei Richtplänen angehören. Der Vorstand wurde zur Vorprüfung dieses Richtplanes eingeladen. Er hat festgestellt, dass diese Doppelzugehörigkeit solange kein Problem darstellt, als die Richtpläne keine widersprüchlichen Strategien haben und keine Konflikte bestehen. Dies ist nicht der Fall. Der Vorstand weist weiter darauf hin, dass der Agglomerationsrichtplan vom Staatsrat angenommen wurde, der Regionale Richtplan Sense aber erst in der Vorprüfung ist.

REMARQUES STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA REMARQUE  VERFASSEN DER STELLUNGNAHME	REPONSE ANTWORT
		Da der Agglomerationsrichtplan bereits in Kraft ist, kann der Forderung im zweiten Abschnitt nicht nachgekommen werden.
<p>Bien que le secteur du Croset puisse être intégré au périmètre d'extension du milieu bâti (et p. 31), il subsiste une dichotomie entre cette affirmation et les textes liants, relatif à la mise en œuvre U 1.2, U2.3, U3.2.</p> <p>Dans les chapitres U1 .2, U2.3, U3.2, le texte de la mise en œuvre doit être complété.</p> <p>Répartition des tâches :</p> <p>L'Agglomération</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fixe les limites à l'intérieur du périmètre compact et <i>approuve les modifications sous conditions U2.2.</i></li> </ul> <p>Les communes intègrent les limites à l'intérieur du périmètre compact dans le PAL et les respectent dans le cadre de la détermination des nouvelles zones à bâtir, <i>hormis les secteurs pouvant être intégrés sous conditions U2.2.</i></p> <p>Conséquences sur les PAL :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan directeur communal (PDComm) : tout secteur d'extension future de la zone à bâtir devra respecter les limites à l'intérieur du périmètre compact, <i>hormis les secteurs pouvant être intégrés sous conditions U2.2.</i></li> <li>- Plan d'affectation des zones (PAZ) : toute nouvelle zone à bâtir devra respecter les limites à l'intérieur du périmètre compact, <i>hormis les secteurs pouvant être intégrés sous conditions U2.2.</i></li> <li>- Rapport explicatif et de conformité: justifier les choix en matière de nouvelles zones à bâtir et démontrer la conformité avec la limite à l'intérieur du périmètre compact, <i>hormis les secteurs pouvant être intégrés sous conditions U2.2.</i></li> </ul>	Villars-sur-Glâne	<p>Le Comité rend attentif au fait que sous U2.3, il est précisé que l'Agglomération fixe le périmètre compact et <b>examine</b> la conformité des demandes de modification de cette limite (&lt;voir les critères au thème U2.2).</p> <p>Le Comité considère que cela est suffisamment clair. Les chapitres U1 et U3 ne traitent pas du périmètre compact, mais de la densification resp. de la limite à l'intérieur du périmètre compact.</p> <p>La possibilité de la mise en zone, hors périmètre compact, doit rester une exception. Le chapitre U2.2 précise les conditions auxquelles la mise en zone peut être admise. Le Comité ne voit donc pas la nécessité de le préciser dans la mise en œuvre. Il y a lieu de distinguer les conditions générales valables pour toutes les futures extensions, des conditions particulières arrêtées par le Conseil d'agglomération le 26 janvier 2012 pour quatre secteurs précis (dont celui du Croset) qui s'ajoutent aux premières.</p> <p>Conséquences sur les PAL, PAZ et dans les rapports : La phrase existante du rapport est correcte. Il n'est pas possible de mettre en zone un secteur se trouvant à l'extérieur du périmètre compact. Pour ce faire, il faut déposer une demande de modification du périmètre selon les conditions fixées sous U2.2.</p>
<p>Sous réserve de l'intégration du secteur Chandolan - Corberayes - Chassotte à l'intérieur des limites du périmètre de l'agglomération compacte, le Conseil communal se déclare globalement favorable à la mise en œuvre proposée.</p> <p>Il spécifie toutefois que dans la liste des mesures associées, les mesures suivantes ne sont pas pilotées par la Commune de Givisiez :</p> <p>10.2 Déplacement de la halte RER de Givisiez.</p> <p>P16 Requalification des traversées de localité.</p>	Givisiez	<p>Le Comité précise que le secteur Chandolan – Corberayes – Chassotte devra respecter les conditions fixées sous U2.2 pour être intégré au périmètre compact.</p> <p>Le Comité prend note du fait que la commune de Givisiez ne pilote pas les mesures 10.2, P32, P2. La mesure P16 est cependant une mesure qui doit être pilotée par la commune.</p>

REMARQUES STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA REMARQUE  VERFASSEN DER STELLUNGNAHME	REPONSE ANTWORT
P32 Couverture de l'autoroute. P2 Parc urbain du Torry.		
Le Conseil communal estime important d'ajouter un site stratégique d'agglomération supplémentaire, à savoir le site de Chandolan (RF 101, 102, 108), actuellement domaine Delley. Ce site devrait bénéficier du même traitement que celui de Moncor, situé de l'autre côté de l'autoroute (p. 18, 35, 38, 40). Ce secteur serait à même d'accueillir une structure conséquente d'intérêt supra-régional, voire national. En termes d'accessibilité, il serait aisé de raccorder ce site à la semi-autoroute existante.	Givisiez	Le comité rend attentif au fait qu'il ne peut pas changer le contenu sur le fond. Il s'agit ici de la procédure de modifications mineures. Ce point peut être repris lors de l'élaboration du PA3 ou à l'occasion de la révision du plan (procédure de modifications majeures).
Il est regrettable qu'aucune modification du périmètre compact d'urbanisation ne soit envisageable pour des zones d'intérêt général (ex. parking d'échange, loisirs etc.).	Villars-sur-Glâne	Ceci n'est pas correct, v. U2.2, quatrième point : <i>Si l'extension répond à un <b>besoin d'intérêt général</b> et si elle remplit les conditions fixées sous U2.2, une modification du périmètre compact d'urbanisation est envisageable.</i>
Dans certaines cartes, les pictogrammes sont trop petits, de sorte qu'il n'est pas possible de déchiffrer ce qu'il y est écrit à l'intérieur.	Villars-sur-Glâne	Le format des cartes est A3. Le Comité va corriger les pictogrammes qui ne sont pas lisibles dans ce format.
Allgemein sollte das Kartenmaterial besser sein und wenn möglich mit dem Topographieplan als Hintergrund.	Düdingen	Das Kartenmaterial wird bei der nächsten Überarbeitung des Richtplanes ersetzt.
Nous estimons toutefois qu'il n'est pas correct de parler de « l'espace agricole de Bertigny » et souhaitons que cette dénomination, qui peut créer des confusions, soit modifiée. En effet, bien que cette zone soit actuellement exploitée à des fins agricoles, nous rappelons qu'une surface d'environ 120'000 m2 est déjà en zone d'activités et qu'une surface quasi-identique est destinée à le devenir (inscrite au plan directeur d'utilisation du sol de la commune). Il nous semblerait dès lors plus approprié de parler par exemple du	PromFR / DAEC	Le Comité va corriger le nom comme souhaité.

REMARQUES STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA REMARQUE  VERFASSEN DER STELLUNGNAHME	REPONSE ANTWORT
site de Bertigny.		
Compte tenu des préavis des services et directions cantonales consultées, la DAEC rappelle que seuls les éléments qui ne modifient pas de manière significative le contenu approuvé par le Conseil d'Etat le 19 mars 2012 peuvent être pris en compte. Par conséquent, les remarques des préavis du SAEF, de la DIAF et du SEn n'ont pas été repris ou que partiellement. S'agissant des autres remarques découlant des préavis, nous demandons à l'Agglomération de Fribourg de prendre en compte les éléments suivants	DAEC	Le Comité en prend acte.
Une synthèse de la consultation auprès des communes sera présentée à la prochaine séance du groupe de coordination pour déterminer les éléments qui seraient susceptibles d'être pris en compte avant la transmission au Conseil d'agglomération. Par ailleurs, il est à préciser que, selon la procédure spécifique décrite plus haut, le Conseil d'agglomération, lors de l'adoption formelle du document le 23 mai 2013, n'aura pas loisir de modifier le contenu liant de manière significative, comme le pourrait l'être une modification des objectifs principaux, des réseaux de mobilité ou de la limite du périmètre compact. De telles modifications nécessiteraient une révision du Plan directeur d'agglomération comprenant entre autres une consultation publique de 3 mois ainsi que la consultation de l'Office fédéral du développement territorial, eu égard à la remise du projet d'agglomération de 2ème génération.	DAEC	Le Comité indique que cette séance de coordination a eu lieu le 19 mars 2012. Le Comité prend acte des autres éléments.
Il serait souhaitable de remplacer Corninboeuf par Avry et Matran pour le centre cantonal administratif, politique et économique	Avry	Le Comité souligne que les communes faisant partie du centre cantonal sont indiquées dans le plan directeur cantonal. Pour des raisons de coordination cette définition du centre cantonal est actuellement conservée.
Le Conseil communal tient encore à relever que la question de la délimitation entre les espaces constructibles et non constructibles n'est pas expressément mentionnée comme une tâche de l'Agglo, si ce n'est pas la négative puisqu'il n'est fait mention que de définir les espaces non constructibles et de parc.	Granges-Paccot	Le Comité rend attentif au fait qu'il n'est en aucun cas possible de construire à l'intérieur de la « limite à l'intérieur du périmètre compact ». Il n'est pas possible non plus de modifier ces limites.

REMARQUES STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA REMARQUE  VERFASSEN DER STELLUNGNAHME	REPONSE ANTWORT
Pour le cas particulier de la Colline du Torry, le plan directeur intercommunal devra donc définir s'il existe un potentiel de constructions et, dans l'affirmative, en définir les contours.		
D'une manière générale, le Conseil communal est d'avis que le rapport suit la logique voulue par l'Agglomération dans la mesure où il paraît judicieux d'avoir une politique commune pour le stationnement sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération ; il en va d'ailleurs de même pour le paysage et la biodiversité qui ne s'arrêtent pas aux limites communales. Nous espérons toutefois que les délais et les moyens dont dispose l'Agglo pour établir les documents nécessaires à la poursuite de ces buts seront en adéquation avec les « réalités du terrain » auxquelles doivent faire face les autorités communales.	Granges-Paccot	Le Comité est conscient de la charge de travail à accomplir et fait le nécessaire pour que les délais soient tenus.
Den Namen Siedlungsentwicklungsperimeter in innere und äussere Bauzonengrenze umbenennen. Changer le nom „périmètre compact“ en limite externe de la zone à bâtir et limite intérieure en limite interne de la zone à bâtir.	Agglomération de Fribourg / Agglomeration Freiburg	Diese Umbenennung wird vorgenommen.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION DE POSITION  VERFASSEN DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<b>REMARQUES PARTICULIERES</b>  1. Introduction générale		
Introduction générale, page 5 : on apprend que « le texte en bleu identifie les parties non contraignantes du document (lien avec les fiches de mesures) ». Ainsi, les fiches de mesures ne lient pas les autorités entre elles. Comment est-ce possible, alors même que ces fiches font partie du PA2 et que leur réalisation deviendra obligatoire dès l'adoption du PA2 par la Confédération?	Fribourg	Selon la LATec, seuls le rapport stratégique et les cartes sont liants pour les autorités. Les mesures deviennent liantes pour l'Agglomération lors de la signature de l'accord de prestations entre la Confédération, le Canton et l'Agglomération de Fribourg.
a. Conformément au préavis de la DIAF, à la p. 5, au point « Introduction générale » une mention devrait être ajoutée concernant la nécessité de réviser le Plan directeur d'agglomération si une modification du périmètre de l'Agglomération de Fribourg devait surgir suite à une fusion de commune	DIAF / DAEC	a. Ce point sera ajouté
2. Objectifs principaux		
Introduction		
O1. Rôle dans le contexte cantonal		
<i>Page 8</i> : dans l'objectif 13 le développement durable du milieu bâti devrait s'accompagner de mesures quant à l'isolation phonique et thermique des bâtiments, puisque la densification va amener plus de gens au même endroit, il faut qu'ils puissent y cohabiter en bonne harmonie sans pour autant avoir une plus grande empreinte environnementale (pour la prochaine révision).	Marly	Le Comité soutient cette remarque. Ce thème sera approfondi lors de l'élaboration du PA3.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
O2. Urbanisation et paysage		
En passant, nous signalons qu'en page 9 le premier objectif spécifique de 023 est concrétisé sous C3.1 et non C3.2.	SPC	Le Comité va corriger cette erreur.
b. Reprenant partiellement le préavis la SLCE, à la p. 9, au point 023 « Renforcer et affirmer le rôle du grand paysage en tant qu'élément identitaire de l'agglomération entière », la concrétisation du premier objectif doit être complétée avec le point C3.1	SLCE / DAEC	b. Le premier objectif sera complété.

O3. Mobilité		
O4. Environnement		
c. Conformément au préavis du SLCE, à la p. 12, au point 04 « Environnement », la proposition de complément est à intégrer	SLCE / DAEC	c. La proposition sera intégrée. La nouvelle phrase est : « <i>Mettre en valeur les richesses à l'intérieur du tissu bâti notamment en intégrant le potentiel de revitalisation des cours d'eau, y compris la remise à ciel ouvert des cours d'eau sous tuyaux</i> » (ancienne version : « mettre en valeur les richesses à l'intérieur du tissu urbain notamment en réservant l'espace nécessaire pour les remises à ciel ouvert des cours d'eau ».)
Allgemein, aber so wie auch auf Seite 13, Punkt o4. Umwelt --> alle Punkte, welche durch die Gesetzgebung garantiert sind, sind aus dem Richtplantext zu entfernen.	Düdingen	Der Vorstand ist sich bewusst, dass das Kapitel „Umwelt“ noch Ausbaumöglichkeiten hat. Dies wird im nächsten Agglomerationsprogramm berücksichtigt. Der Vorstand ist der Meinung, dass diese Texte im Richtplantext beibehalten werden sollten.
3. Concept territorial global		
Introduction		

C1. Urbanisation

<p>Urbanisation (p. 15 C1) Compte tenu de l'évolution kafkaïenne des dossiers « fusions », l'exécutif se pose la question sur l'opportunité de reprendre la liste des communes qui constituent le centre cantonal dans le plan directeur cantonal? A noter que si la réponse est positive, il faudrait alors préciser que la commune de Tafers est uniquement touchée par son secteur de tissu construit adjacent à celui de la commune de Fribourg</p>	<p>Matran</p>	<p>La terminologie du plan directeur cantonal a été reprise. Lors de la modification du plan directeur cantonal, cette notion sera revue.</p>
<p>page 19 : « Réaliser une nouvelle halte RER localisée au niveau de l'intersection de la route de la Pâla et de la voie ferrée. En cas de difficultés d'insertion de la halte à l'endroit sus-cité, une solution alternative doit éventuellement être envisagée. Elle se situerait vraisemblablement entre la position prioritaire et l'actuelle gare de Rosé (soit un décalage vers l'ouest avec une remise en cause de la halte de Rosé). »  Aujourd'hui pour Avry, la halte ferroviaire de Rosé est une desserte importante d'une partie de la commune, et elle tient à la conserver</p>	<p>Avry</p>	<p>Le Comité prend acte du souhait de la commune d'Avry de maintenir la halte à Rosé. Si la réalisation de la nouvelle halte ne peut se faire au niveau de l'intersection de la route de la Pâla et de la voie ferrée il faudra cependant trouver un autre emplacement. La commune d'Avry sera associée dans ces réflexions.</p>
<p>« Améliorer la situation de desserte des TP routiers avant la réalisation de la halte, en particulier des centres commerciaux situés en bordure de l'autoroute. »  - « Réorienter l'urbanisation et les réseaux de mobilité des deux communes autour de la nouvelle halte. »  Ce paragraphe ne concerne pas des objectifs spécifiques pour Avry. Nous proposons d'enlever la phrase « Pour Avry les objectifs spécifiques suivants sont à considérer »:</p>	<p>Avry</p>	<p>Le Comité propose de supprimer la phrase « Pour Avry les objectifs spécifiques suivants sont à considérer » et de remonter les objectifs sous « C1.1 Avry et Matran »</p>
<p>Au sujet de la zone intermédiaire entre le site universitaire de Miséricorde et l'ancienne centralité de Givisiez, le Conseil communal souhaite que soit remplacée la dénomination "Jura - Chassotte" par "<b>Chandolan - Corberayes - Chassotte</b>" (p. 17 dans le texte).</p>	<p>Givisiez</p>	<p>Le Comité va remplacer le texte existant comme souhaité.</p>
<p>Urbanisation hors agglomération compacte (p. 19 C1.4) L'exécutif relève que le point « Réserver le tracé du Rail 2000 » n'était pas existant dans le cadre du rapport stratégique du PA2 et requiert donc de le retirer. A cet égard, la problématique Rail 2000 est suffisamment développée dans le plan directeur cantonal.</p>	<p>Matran</p>	<p>Suite à la demande expresse de la DAEC, le Comité ne va pas supprimer ce point.</p>

Seite 16, Punkt K1. Siedlungsentwicklung des Kantonszentrums besteht nicht ...mit Tafers. Tafers streichen. Im letzten Absatz ergänzen mit ...auf Gemeinden oder Quartierebene.	Düdingen	Im Agglomerationsrichtplan wurde zur besseren Lesbarkeit die Terminologie des kantonalen Richtplanes übernommen.
S. 23. K1.5 Düdingen, gemäss unserem Richtplan muss der Text wie folgt ergänzt werden: Bildung von neuen Gewerbebezonen für lokale und regionale Gewerbe im Obereinschlag. Bildung von neuen Bauzonen im Gebiet Rächholderberg und Zelg gemäss Bestimmungen der Gemeinde. (Richtplan Bodennutzung der Gemeinde Düdingen).	Düdingen	Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden, da dies die Erweiterung des Siedlungsentwicklungsperimeters zur Folge hätte. Und dies kann nur bei partieller oder gesamter Überarbeitung des Agglomerationsrichtplanes erfolgen.
<b>C2. Mobilité</b>		
<p>Concept territorial global, pages 21 -22 : ce concept définit les lignes directrices pour la structure de l'Agglomération à différentes échelles et les objectifs principaux pour le développement de l'Agglomération dans les prochaines années. Le contenu « Mobilité » y est subdivisé en 4 parties : le réseau ferroviaire 2030, les axes forts TP, les liaisons mobilités douces (Transagglo) et l'autoroute avec jonctions. On s'étonne que sur l'ensemble des modes de transports, le TIM ne soit même pas évoqué en dehors de l'autoroute. La gestion du stationnement, qui constitue un formidable bras de levier pour la maîtrise du trafic, n'y est pas non plus abordée.</p> <p>Comment peut-on définir les objectifs principaux pour le développement de l'Agglomération dans le domaine de la mobilité pour les prochaines années sans aborder le mode de transport, qui pose le plus de problèmes à l'heure actuelle? D'ailleurs, la plupart des conditions posées au développement des secteurs à urbaniser (voir points ci-dessous) touchent à l'amélioration de la qualité de la desserte en transports publics. Cette stratégie laisse entendre que cette seule amélioration permettra de réduire la part du TIM. Le rapport préconise que la génération de trafic due au développement urbain devra se reporter sur les TP et la MD. Si l'intention paraît louable, nous regrettons toutefois que les mesures à mettre en œuvre pour plafonner le TIM par des mesures de gestion du stationnement ou d'affectation des voiries ne soient pas plus volontaristes.</p>	Fribourg	Le Comité étudiera cette remarque lors de l'élaboration du PA3.
Seite 24. K2. Mobilität, K2.2 ÖV-Hauptachse: ergänzen mit – optimale Verkehrsverknüpfungen mit den regionalen ÖV-Verbindungen in den regionalen Gemeinden (Rosé, Avry, Matran, Belfaux, Düdingen usw.).	Düdingen	Der Vorstand kann zum jetzigen Zeitpunkt keine inhaltlichen Änderungen mehr vornehmen. Diese Bemerkung wird bei der Erarbeitung des PA3 geprüft.

Seite 25: K2.4 Langsamverkehrsverbindungen (Trans Agglo), wir machen den Vorschlag, dass die Trans Agglo ab dem Bahnhof Villars-sur-Glâne abzweigt Richtung Platy – Dort Verte – Beaumont – Cardinal – Boxal – Bahnhof Freiburg. Vom Cardinal Areal aus auf dem alten Werkgleis Richtung Pont de Pérolles kann die Langsamverkehrsachse verlängert werden.	Düdingen	Dieser Vorschlag wird im Rahmen der Umsetzung geprüft.
C3. Paysage		
Seite 26, K3. Landschaft, unter K3.3 das Wort ...der Landwirtschaftsgebiete im Kern und rund... streichen.	Düdingen	Dieser Forderung kann nachgekommen werden.
Carte Concept territorial global		
Le Conseil d'Etat, lors de l'approbation du PA2 du 19 mars 2012, a mentionné le caractère liant des textes et cartes. C'est pourquoi il serait opportun, pour une meilleure vue d'ensemble, de mentionner dans les cartes les limites territoriales des communes. A titre d'exemple, il n'est pas possible de se déterminer, à l'aide du plan "Concept territorial global" (p. 25) dans quelle mesure la Commune de Givisiez est touchée par la pénétrante agricole et paysage à proximité de l'agglomération, côté Ouest.	Givisiez	Le Comité souligne qu'il ne s'agit que d'un schéma. Il n'est donc pas souhaitable de faire figurer les limites des communes.

4. Stratégie urbanisation		
Introduction		
J'ai une seule remarque, qui concerne l'introduction au chapitre 4 Stratégie urbanisation, p. 28. Un des objectifs de l'urbanisation et de la densification est de garantir la qualité des espaces publics et semi-publics (p. 29). Par ailleurs, le chapitre 6 Stratégie paysage et nature (p. 68) porte entre autres sur la création de parcs urbains. Etant donné le conflit potentiel entre densification et préservation d'espaces verts urbains, je vous serais reconnaissante de rappeler la volonté de l'Agglomération de garantir la qualité des espaces publics et semi publics dans l'introduction à l'urbanisation en p. 28.	DD / DAEC	d. Le Comité va ajouter une mention concernant la volonté de l'Agglomération de garantir la qualité des espaces publics et semi-publics.

Seite 28, Einführung. Wir können eine solche Formulierung im Richtplanteil nicht akzeptieren. Der vorgeschlagene Siedlungsentwicklungsperimeter darf die Gemeinden nicht 10-15 Jahre so stark eingrenzen!	Düdingen	Der Vorstand weist darauf hin, dass der Siedlungsentwicklungsperimeter unter bestimmten Bedingungen (S2.2) erweitert werden kann.
---	----------	---

U1 Capacité d'accueil et densification		
U1.1 Objectifs		
U1.2 Mise en œuvre		
Mise en œuvre de la capacité d'accueil et densification (p. 29 U1.2). L'exécutif demeure perplexé sur l'existence de mesures luttant contre la thésaurisation des zones à bâtir. En effet, quels sont les moyens concrets contraignants permettant d'imposer aux propriétaires de zone affectée d'éviter la thésaurisation? Question qui n'est bien évidemment pas la même concernant les futures affectations (exemple: contrat de droit administratif instituant une échéance d'exécution).	Matran	Le Comité est conscient de cette problématique et va organiser un séminaire à ce sujet en automne 2013.
Mise en œuvre de la capacité d'accueil et densification (p. 29 U1.2). L'exécutif se questionne sur la définition de « mesures de densification ». En d'autres termes, serait-ce ou non directement lié avec la liste des mesures associées? Dans la négative, ne serait-ce pas plus judicieux de parler « d'objectifs de densification » ou, à tout le moins, de la rajouter.	Matran / Givisiez	Même remarque que supra.
Seite 29. S1.2 Umsetzung. Wir lehnen kategorisch einen solchen Verwaltungsapparat und Monitoring ab. Neue Formulierung: Die Gemeinden planen gemeinsam mit der Agglo die Entwicklungsschwerpunkte und wenden die Verfahren an, damit die Ziele des Entwickeln nach innen sowie die Qualität der Projekte am besten gesichert werden könnten. (Testplanungen, Wettbewerbe, Werkstattgespräche usw.)	Düdingen	s. oben. Nächstes Jahr steht mit dem PA3 sowieso wieder eine Überarbeitung des Richtplanes an. Der Vorstand schlägt vor, dieses Thema bei der Erarbeitung des PA3 wieder aufzunehmen.
U2 Périmètre compact d'urbanisation		

<p>Seite 31, S2 Siedlungsentwicklungsperimeter. Eine solche Formulierung erlaubt ganz sicher keine Weiterentwicklung. Ein Aggloprogramm, welches 4 Jahre gültig ist, könnte eine solche Definition beinhalten, aber sicher nicht ein Richtplandtext. Dieser ganze Paragraph wird gestrichen. Ansonsten muss der Siedlungsentwicklungsperimeter den aktuellen oder geplanten Richtplänen Bodennutzung der Gemeinden angepasst werden.</p>	<p>Düdingen</p>	<p>Wie bereits weiter oben erwähnt, können in diesem Schritt keine inhaltlichen Änderungen mehr vorgenommen werden. Eine Erweiterung des Siedlungsentwicklungsperimeters kann nur erfolgen, wenn alle Bedingungen unter K2.2 erfüllt sind. Der Vorstand weist jedoch darauf hin, dass der Richtplan Bodennutzung mögliche Gebiete erwähnt, die dereinst eingezont werden sollen. Er gibt jedoch keine Garantie ab, dass dies auch umgesetzt wird. Mit der Annahme der Initiative vom 3. März wird es sowieso schwierig, neue Einzonungen vorzunehmen.</p> <p>Einzonungen, die ausserhalb des Siedlungsentwicklungsperimeters liegen, aber vor dem 19. März 2012 (Tag des Inkrafttretens des Agglomerationsrichtplans) legalisiert worden sind, sind nicht vom Perimeter beeinflusst.</p>
--	-----------------	--

<p>U2.1 Objectifs</p>		
<p>U2.2 Conditions de modification des limites du périmètre compact d'urbanisation</p>		
<p>Conditions de modification des limites du périmètre compact d'urbanisation, page 31 : la seule condition liée à la mobilité fixée dans ces modifications touche aux transports publics. « La totalité de la zone d'extension bénéficie d'une desserte en transports publics de qualité. La distance au prochain arrêt de transports publics ne dépasse pas 500 m pour les gares et haltes ferroviaires et 300 m pour les arrêts de bus ». La qualité de la desserte en transports publics ne se mesure pas uniquement par le critère de la distance par rapport aux arrêts mais aussi, et surtout, par celui de la cadence. Il serait donc souhaitable d'en définir une qui puisse être considérée comme un critère de qualité de la desserte en transports publics. De plus, seul le développement du secteur du Croset à Villars-sur-Glâne semble être conditionné par cette qualité de desserte en transports publics (distance de 300 à 500 m et cadence minimale de 15 minutes).</p> <p>Aucune indication ne figure en revanche pour les autres secteurs de développement (Grand-Pré à Marly, Haut des Agges à Avry, Corberayes à Givisiez. Par ailleurs, aucune autre condition n'est arrêtée en lien avec la mobilité. En particulier, aucun objectif en matière de mobilité douce, de stationnement ou de génération de trafic motorisé individuel n'est fixé. Ces thèmes devraient être repris systématiquement pour chaque secteur, en fixant des objectifs. C'est d'autant plus important que les fiches qui traitent parfois ces thèmes ne lient pas les autorités entre elles.</p>	<p>Fribourg</p>	<p>Le Comité souligne qu'il ne peut pas changer le contenu du PDA à ce stade. Il en tiendra compte lors de l'élaboration du PA3.</p>

<p>Le secteur de Corberayes à Givisiez doit être renommé secteur "Chandolan - Corberayes - Chassotte" (p. 32). Ce secteur (RF 29, 47, 97, 99, 103, 104), situé en bordure de l'autoroute et pour lequel un mandat d'études parallèles (MEP) est en cours, sera valorisé sitôt la procédure achevée et le nouveau PAL approuvé. C'est pourquoi, dans sa stratégie d'urbanisation, le Comité de l'Agglo devrait directement intégrer ce secteur à l'intérieur des limites du périmètre de l'agglomération compacte et non pas simplement le considérer comme un secteur d'élargissement du site stratégique de Givisiez. Ce secteur bénéficie de nombreux avantages, notamment en termes d'accessibilité. La procédure du MEP lui garantira en outre un traitement paysager de haute qualité. Ce secteur représente par conséquent un atout majeur dans la politique du Conseil communal pour le développement de Givisiez. Pour ce secteur, le Conseil communal préconise un IBUS minimum de 1,0 (à déterminer par le MEP).</p>	<p>Givisiez</p>	<p>Le Comité ne peut à ce stade pas changer le contenu du PDA. Si la commune de Givisiez souhaite mettre en zone le secteur mentionné, les conditions de modification des limites du périmètre compact d'urbanisation sous U2.2 doivent être remplies (conditions générales et conditions particulières).</p>
<p>Conditions de modification des limites du périmètre compact d'urbanisation (p. 31 U2.2) L'exécutif constate que le texte « un concept urbanistique pour le secteur concerné est établi sur la base d'un PAD » proposé dans le rapport stratégique est plus contraignant que celui adopté par le législatif le 26 janvier 2012. Il soutient cette approche d'exigence d'un PAD. Conditions de modification des limites du périmètre compact d'urbanisation (p. 31 U2.2) L'exécutif se questionne sur l'argumentation justifiant d'avoir un IBUS minimum de 0.9 pour le secteur Haut des Agges à Avry, alors que les autres secteurs ont un IBUS minimum de 1.2?</p>	<p>Matran</p>	<p>Le Comité constate qu'il y a une erreur avec les IBUS. Il doit en effet être le même pour toutes les communes. A discuter.</p>
<p>U2.3 Mise en œuvre</p>		
<p>Mise en œuvre, page 33 : afin d'éviter que les zones ne se développent sans que la condition de la qualité de desserte en transports publics soit prise en compte, une tâche supplémentaire devrait être confiée à l'Agglomération. Ainsi, le Conseil communal propose d'ajouter une tâche incombant à l'Agglomération « commande les prestations de transports publics permettant de répondre au critère de qualité ».</p>	<p>Fribourg</p>	<p>Le Comité est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter cette tâche aux tâches de l'Agglomération.</p>
<p>U3 Limite à l'intérieur du périmètre compact</p>		
<p>U3.1 Objectifs</p>		

U3.2 Mise en œuvre		
U4 Sites stratégiques d'agglomération		
U4.1 Objectifs		
<p>Sites stratégiques d'agglomération - Objectifs, page 35 : même remarque que pour la page 31. Il manque des objectifs pour les autres modes de transports que les transports publics. Ces thèmes doivent être repris systématiquement pour chaque secteur, en fixant des objectifs (gare de Fribourg-plateau de Pérolles-Cardinal, Moncor-Belle-Croix, Givisiez gare et activités, plateau d'Agy-portes de Fribourg, Bahnhof Nord Dündingen-Birch, Bertigny). Ce point concerne en particulier le secteur Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles – Cardinal.</p>	Fribourg	<p>Le Comité ne peut pas changer le contenu du rapport stratégique. Mais ces points seront étudiés lors de l'élaboration du PA3.</p>
U4.2 Objectifs spécifiques pour le site Gare de Fribourg-Plateau de Pérolles-Cardinal		
<p>Page 36: objectif U4.2 la requalification du campus de Pérolles est dûment reprise, mais aucune mesure n'y est associée! Il faudra y penser lors de la prochaine révision.</p>	Marly	<p>Le Comité étudiera cette demande lors de l'élaboration du PA3.</p>
U4.3 Objectifs spécifiques pour le site Moncor – Belle-Croix		
U4.4 Objectifs spécifiques pour le site Givisiez		
U4.5 Objectifs spécifiques pour le site Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg		
<p>Page 37: Objectif u4.5 nous proposons de biffer la phrase: "par exemple le projet de bassin olympique de natation." Il ne nous semble pas opportun de citer des infrastructures en projet dans un rapport stratégique d'une part et d'autre part nous considérons que d'autres endroits, le long de cet axe de la vie publique se prêteront mieux à l'implantation de cette infrastructure que le site de St. Léonard déjà au bord de la saturation.</p>	Marly	<p>Le Comité souligne le fait qu'il ne s'agit que d'un exemple comme il en existe beaucoup d'autres dans le rapport stratégique. Il ne sera donc pas supprimé.</p>

U4.6 Objectifs spécifiques pour le site Bahnhof Nord Düdingen — Birch		
U4.7 Objectifs spécifiques pour le site Bertigny		
U4.8 Mise en œuvre		
<p>La mise en œuvre du secteur tel que décrite (page 38) prévoit la répartition des tâches suivantes :</p> <p>l'Agglomération se coordonne avec le Canton et les Communes concernées pour la définition et la gouvernance du projet et l'identification des études à réaliser dans le cadre des développements des sites stratégiques. Ceci revient donc à dire que le secteur décrit, et en particulier le site de la Gare de Fribourg et le Plateau de Pérolles devront être traités dans le cadre d'un groupe de travail mettant en présence l'Agglomération et le Canton. Cette façon de fonctionner a d'ores et déjà été prise en compte par le Service d'urbanisme, notamment pour le dossier de la Gare, où une séance de travail mettant en présence le Canton et l'Agglomération, parmi d'autres partenaires, est sur le point d'être organisée.</p>	Fribourg	Le Comité salue et soutient cette façon de procéder.
<p>Seite 39, S4.8 Umsetzung: Die Formulierung muss wie folgt geändert werden: Gemeinden müssen gemeinsam mit der Agglomeration, welche die Gemeinden unterstützt, die Entwicklungsschwerpunkte planen, damit sie den Zielen des Richtplans entspricht.</p>	Düdingen	Der Vorstand teilt die Meinung, dass die Agglomeration Entwicklungsschwerpunkte mit den Gemeinden definieren muss, sieht darin aber keinen Widerspruch zur Umsetzung im Richtplantext.
Carte stratégie urbanisation		
<p>La carte "Stratégie urbanisation" (p. 41) devrait englober le secteur Chandolan – Corberayes Chassotte dans le périmètre compact d'urbanisation, de même que le site de Chandolan comme site stratégique d'agglomération.</p>	Givisiez	Le Comité ne peut pas changer, à ce stade de la procédure (modifications mineures), le contenu.
<p>Karte Siedlungsentwicklungsstrategie (Karte): Eigentlich sollte dieser Plan „Regionaler Richtplan Siedlung“ heissen. Wie bereits erwähnt, können wir diese Karte nicht akzeptieren. Diese muss dem Perimeter aller Richtpläne Bodennutzung der Gemeinden entsprechen!</p>	Düdingen	Die Namensänderung kann vorgenommen werden. Der Vorstand ist der Ansicht, dass diese Karte dem aktuellen Zonennutzungsplan der Gemeinde Düdingen entsprechen muss, nicht aber dem Richtplan Bodennutzung.

Der Siedlungsentwicklungsperimeter muss gemäss den Parzellen und dem legalisierten Zonenplan der Gemeinden vom 19.03.2012 angepasst werden, bestehen doch noch Unklarheiten bei der genauen Linienführung, wie bspw. in Düdingen.	Agglomeration	Dieser Forderung wird nachgekommen.
5. Stratégie mobilité		
Introduction		
M1 Transports publics (TP)		
M1.1 Objectifs		
M1.2 Hiérarchie du réseau TP		
Hiérarchie du réseau TP (p. 46 M1.2) L'exécutif regrette la mise en place de lignes suburbaines à l'intérieur du périmètre d'agglomération, lesquelles créent un transbordement qui diminue l'attractivité des TP pour la deuxième couronne de l'Agglo. En effet, l'exécutif soutient que l'agglomération fribourgeoise n'est pas comparable à une agglomération d'ampleur nationale, telle que celle de Zürich. En outre, la complémentarité possible entre les cadences projetées à la demi-heure par le RER (plan directeur des transports, version 20 II) et celle des bus permettra d'éviter une augmentation des bus sur le réseau routier.	Matran	Il est vrai qu'il serait souhaitable d'emmener les lignes de bus suburbaines aux arrêts de train. Le réseau TP sera réévalué lors de l'élaboration du PA3.
M1.3 Principes d'exploitation des TP		
En ce qui concerne les principes d'exploitation des TP (p. 46), une fréquence minimale de 10 minutes au lieu de 7.5 minutes en journée et de 20 minutes au lieu de 15 minutes en soirée semble suffisante, notamment pour des raisons de coût, de circulation et du nombre de bus mis à disposition.	Givisiez	Le Comité ne peut pas changer, à ce stade de la procédure (modifications mineures), le contenu. Le Comité précise que ces principes ont été définis pour rendre les TP attractifs et pour diminuer l'utilisation des TIM.

M1.4 Principes de valorisation des TP

Principes de valorisation des TP, page 48 : Sous « optimisation des emplacements des arrêts », le Conseil communal ne comprend pas clairement ce que signifie « limiter le nombre d'arrêts unilatéraux ». Il faudrait rendre ce texte plus clair.

Sous « augmentation de la vitesse commerciale sans péjorer la desserte », il s'agit de préciser ce qu'il faut entendre par « sans péjorer la desserte ».

En effet, on pourrait très bien estimer, par exemple, que le déplacement d'un arrêt de bus sur la chaussée conduit à une péjoration de la desserte TIM, alors qu'elle peut être favorable à la desserte TP. Si l'idée est d'éviter que l'on supprime trop d'arrêts pour augmenter la vitesse commerciale, en portant ainsi atteinte à la qualité de la desserte TP, le Conseil communal est d'avis que le texte proposé doit être complété, pour éviter de mauvaises interprétations qui pourraient nuire à la mise en place des mesures. Plusieurs objectifs spécifiques, cités en page 59 (TIM), définissent en effet clairement le caractère prioritaire des TP sur les TIM.

Fribourg

Unilatéraux : arrêts de bus uniquement sur un côté de la route.

Le Comité est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de clarifier le texte.

M1.5 Mise en œuvre

**Mise en œuvre, page 49** : il est proposé que l'Agglomération « *mène les études complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation TP, en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts, et coordonne la réalisation avec les propriétaires des différents tronçons (Communes ou Canton)* ».

Par cette mission, le rapport stratégique confie à l'Agglomération des tâches qui relèvent avant tout de la responsabilité des Communes, sauf dans le domaine de la coordination des réalisations avec les propriétaires des différents tronçons. De plus, l'Agglomération ne dispose ni des connaissances, ni des moyens nécessaires à la conduite de ces études. Ainsi, le Conseil communal propose de remplacer le verbe « mener » par le verbe « collaborer ». Le travail technique continuerait à être réalisé par les Communes, auxquelles la mission suivante serait confiée : les Communes « *mènent en collaboration avec l'Agglomération les études complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation TP, en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts* ». Voici trois exemples pour illustrer cette problématique:

Exemple 1 : modification de l'itinéraire de la ligne 5 dans le quartier de Beaumont

Cette mesure prévue par le PA2 vise deux objectifs : simplifier l'organisation du réseau et améliorer la vitesse commerciale. L'étude de la mise en œuvre de cette mesure nécessite de vérifier les gabarits routiers (giration des bus, croisement des véhicules) en tronçon et en carrefour. Les travaux nécessaires pour déterminer ces girations et ces croisements demandent des connaissances en génie civil (structures, canalisations, etc.). Une fois que la faisabilité technique du changement d'itinéraire a été démontrée, il s'agit ensuite de mener une réflexion sur les modifications à apporter aux restrictions de circulation qui, elles, sont du ressort de la Commune de Fribourg. La question environnementale reste encore à traiter sur la base du cadastre du bruit (déplacement des nuisances sonores notamment). Compte tenu des compétences requises et des données disponibles dans les Communes, il est plus raisonnable d'envisager de donner la compétence pour traiter de ces questions aux Communes en collaboration avec l'Agglomération.

Exemple 2 : régulation du passage piéton à l'avenue de la Gare.

Cette mesure, qui a été restaurée par la Ville de Fribourg en été 2012, a nécessité la modification du contrôleur du carrefour, une étude de régulation ainsi que des travaux de connexion et de génie civil. Or, selon la répartition

Fribourg / Villars-sur-Glâne / Givisiez

L'Agglomération n'a pas l'intention de se mêler des tâches d'aménagement local de la compétence des communes. Toutefois c'est l'Agglomération qui arrête le concept TP et le concrétise, en collaboration avec les communes, c'est aussi l'Agglomération, en collaboration avec les communes, qui doit mener les études complémentaires liées à la planification. Le Comité va modifier la phrase comme suit : *L'Agglomération mène, en collaboration avec les communes, les études directrices complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation TP, en particulier les mesures concernant l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts*.

<p>des tâches prévues en page 49, ces travaux devraient être menés par l'Agglomération, ce qui ne semble pas opportun au vu des compétences techniques requises pour mener à bien ce type de projet.</p> <p>Exemple 3 : selon la répartition des tâches prévue, la mise en œuvre des mesures proposées par l'étude sur l'amélioration de la vitesse commerciale des bus sur les lignes 2 et 6 devrait être confiée à l'Agglomération. Qui s'en occuperait et dans quel délai? A noter également que toute la gestion des TC ne peut se faire sans prendre en compte les autres modes de transports. Ainsi, lors d'une intervention sur un carrefour à feux avec priorité bus, les questions de la capacité du carrefour, de l'affectation des voies et des programmes de régulation se posent.</p> <p>En conclusion, le Conseil communal constate que, pour tous les modes de transports, sauf les TP, la répartition des tâches prévoit que les Communes sont chargées de la planification et de la réalisation des mesures. Comme les TP utilisent le même réseau que les TIM et la MD, il est impossible de prendre des mesures dans un domaine sans toucher aux deux autres. Ainsi, par souci de cohérence et d'opérationnalité, le Conseil communal propose de confier aux Communes le rôle de planification et de réalisation de l'ensemble des modes, TP comprises, en collaboration avec l'Agglomération.</p>		
<p>Il souhaite que ce soient les communes qui adoptent les plans TP dans le cadre de leur PAL.</p>	<p>Givisiez</p>	<p>L'adoption est une tâche de l'Agglomération. Les communes sont impliquées dans l'élaboration de l'offre TP et doivent tenir compte dans leur PAL de ces orientations stratégiques.</p>
<p>Mise en œuvre (p. 49 MI.5) L'exécutif propose d'ajouter au point Agglomération « concrétise le concept des lignes de bus urbaines en cohérence avec le réseau TP régional, et mène les études concernant les prolongements à étudier », qu'une collaboration soit mise en œuvre avec les communes potentiellement touchées.</p> <p>En outre, l'exécutif émet la même proposition s'agissant du point Agglomération « commande les prestations aux entreprises TP exploitant les lignes de bus urbaines ». Par ailleurs, l'exécutif se questionne sur les lignes suburbaines?</p>	<p>Matran</p>	<p>Il est clair que tant le concept TP que la commande de prestations aux entreprises se fait en collaboration avec les communes. Il va ajouter le point suivant : - concrétise en collaboration avec les communes, le concept des lignes de bus urbaines en cohérence avec le réseau TP régional, et mène les études concernant les prolongements à étudier... »</p>
<p>Liste des mesures associées (p. 50) Une fois de plus, l'exécutif relève qu'il n'est de loin pas justifié de maintenir la mesure 45.2. et de facto que la ligne (sur le territoire matranais) telle que projetée à étudier sur la planche « stratégie mobilité. Concept transports publics » n'est pas du tout réaliste en l'état, compte tenu du fait que la moitié du tronçon traversant la commune n'est plus desservi. A cet égard, l'exécutif avait à plusieurs reprises proposées la création d'une deuxième ligne de bus, afin qu'elle réponde aux exigences en termes d'accessibilité aux centres</p>	<p>Matran</p>	<p>Le Comité va sur ce point. Il est conscient que toute suppression de ligne doit être justifiée.</p>

commerciaux.		
Liste des mesures associées (p. 50) L'exécutif relève à nouveau qu'il n'est pas justifié de maintenir la mesure 45.2.	Matran	Voir remarque supra.
Carte stratégie mobilité - Concept transports publics (TP)		
Les légendes sont compréhensibles, par contre pour le concept transports publics, p. 51, la boucle des Biches, comme l'extension de la ligne 5 au Nord de la ligne CFF sont obsolètes.	Villars-sur-Glâne	Le concept TP a été adopté par le Conseil d'agglomération. Le détail du tracé de la ligne sera étudié ultérieurement.
Carte « Stratégie mobilité / Concept transports publics (TP) » Le P+R d'Avry (halte RER) ne se justifie pas, cela engendre de la circulation supplémentaire vers le centre.	Avry	Le contenu ne peut pas être modifié à ce stade. Ce point sera discuté lors de l'élaboration du PA3.
Carte Concept transports publics. Le Conseil communal souhaite que la desserte de Bourguillon soit indiquée à l'aide de la légende prévue pour « ligne ou prolongement à étudier ».	Fribourg	Le Comité va étudier cette demande.
La carte "Stratégie mobilité / Concept transports publics (TP)" (p. 51) mentionne la route du Recoulet comme ligne de bus à étudier. Le Conseil communal n'est pas favorable à cette possibilité. Cette route, avec de nombreuses modérations de trafic contraignantes, est essentiellement destinée à la mobilité douce. Le fait d'y faire passer des bus et la suppression inévitable des modérations de trafic sera une aubaine pour les véhicules pendulaires dans la mesure où ils contourneront l'axe de la semi-autoroute fortement engorgé durant les heures de pointe. Il en résultera un encombrement de la circulation au centre du village de Givisiez, que le Conseil communal veut éviter à tout prix. (Voir à ce sujet la détermination de la Commune de Givisiez du 3 octobre 2011 sur le PA2.)	Givisiez	Le Comité en prend bien acte et étudiera le détail du tracé de la ligne.
ÖV-Karte: ...ein Unterschied zwischen bestehenden und neuen RER Haltestellen machen. Vor allem sehen wir eine neue RER Haltestelle beim Hügel Torry zwischen Freiburg und Granges-Paccot.	Düdingen	Der Unterschied wird auf der Karte besser hervorgehoben. Eine zusätzliche Haltestelle Torry wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft.
Die Buslinien wurden von der Karte Nr. 28 des Richtplanes übernommen. Dabei ging jedoch die suburbane Buslinie von Schönberg nach Düdingen, via St. Wolfgang, verloren. Sie muss wieder eingezeichnet werden.	Agglomération	Die Linie wird als zu prüfende Linie in die Karte aufgenommen.

M2 Mobilité douce (MD)		
M2.1 Objectifs		
Page 53: Objectif M2.1 objectifs spécifiques deuxième bloc, première phrase mal rédigée.	Marly	Le Comité va corriger cette phrase.
M2.2 Hiérarchie du réseau MD		
<p>un préavis favorable, sous réserve des commentaires suivants.</p> <p><u>Commentaires:</u>            Au chapitre M2 Mobilité douce (MD) p. 54 M2.2 Hiérarchie du réseau MD, nous vous prions de vous reporter au Plan directeur cantonal, chap.8 et 9, et à la Loi sur le tourisme, chap. 7, qui fixent la répartition des tâches et mise en œuvre des chemins de randonnée pédestre et cyclotouristiques sur le plan cantonal.</p> <p>De plus « geo.admin.ch » est la plateforme officielle actuelle de géoinformation de la Confédération suisse au sein de l'administration fédérale : accès aux géoinformations, géodonnées, géoservices et métadonnées de la Confédération, rendus accessibles à tous via Internet. Le géoportail du canton est en phase de préparation, avec la construction d'un nouveau thème «mobilité».</p> <p>Biffer les mentions « SuisseMobile » p.54 :            -Se reporter au Plan directeur cantonal et à la loi sur le tourisme pour l'attribution de gestion des réseaux cités.            -Site internet: mentionner la plateforme officielle de la confédération pour consultation des réseaux de mobilité cyclotouristiques et pédestres « geo.admin.ch ».</p> <p>« - Réseau de cyclotourisme qui est composé des itinéraires cyclables balisés à usage touristique (à biffer : gérés par la fondation SuisseMobile) »            « - Réseau de randonnée pédestre cantonal qui est composé des itinéraires pédestres balisés (à biffer : gérés par SuisseMobile et le Canton de Fribourg). Ce réseau n'est pas représenté sur la carte. Pour plus d'informations, consulter le site internet www.SuisseMobile.ch.</p>	Union fribourgeoise du Tourisme	La mention SuisseMobile sera biffée.
e. Conformément au préavis de l'UFT, à la p. 54, au point M2.2 « « Hiérarchie du réseau MD, les mentions « SuisseMobile » sont à biffer	DAEC	e. Ces mentions seront biffées.

M2.3 Mise en œuvre		
Liste des mesures associées (p. 55) L'exécutif relève à nouveau qu'il n'est pas justifié de maintenir la mesure 45.2.	Matran	Voir remarque supra.
Seite 57, M2.3 Umsetzung, neue Koordination mit dem Freiburger Tourismus für Velorouten und Wanderwege ausnehmen.	Düdingen	Der Vorstand nimmt diesen Hinweis auf.
Carte stratégie mobilité - Concept mobilité douce (MD)		
Planche « Stratégie mobilité. Concept mobilité douce. » L'exécutif ne comprend pas pour quelle raison le tronçon route de la Cornache-route du Madelain est classifié en réseau de loisir/paysager? En effet, la route de la Cornache dessert la zone commerciale et artisanale de la Fenetta.	Matran	Le Comité va étudier cette demande.
M3 Trafic individuel motorisé (TIM)		
M3.1 Objectifs		
M3.2 Hiérarchie du réseau TIM		
Hiérarchie du réseau TIM, page 60 : le réseau TIM constitue également l'infrastructure utilisée par les TP. C'est pourquoi il serait bien de préciser la place qu'on entend accorder aux TP sur les axes du réseau structurant urbain et sur le réseau de desserte urbaine. Il en va de même pour les traversées de localité avec maîtrise du trafic. Sans ces précisions, il risque d'y avoir une incohérence entre les mesures de priorisation des TP, qui devront être prises sur ces axes, et les objectifs TIM fixés.	Fribourg	Ces points devront être clarifiés dans des études de détail.
M3.3 Mise en œuvre		

Seite 61, M3.3 Umsetzung, neue: ... der Kanton garantiert die Sicherstellung der Kapazität des Verkehrsnetzes.	Düdingen	Mit „...assure ...la gestion du réseau“ ist eigentlich genau dies sicher gestellt.
--	----------	--

Carte stratégie mobilité - Concept trafic individuel motorisé (TIM)		
Le Conseil communal a constaté que la catégorie « réseau d'accessibilité aux quartiers », qui était mentionnée dans le PA2, n'est pas reprise dans la carte « Concept trafic individuel motorisé ».	Fribourg	Il n'y avait pas de texte liant associé à cette catégorie, c'est pourquoi elle n'a plus été représentée sur la carte.
Carte Concept trafic individuel motorisé (TIM) : ni la carte, ni la hiérarchie TIM définie en page 60 n'indiquent ce qu'il advient de tous les axes routiers qui ne figurent pas dans la légende (p. ex. Basse-Ville, quartier de Beaumont, Beauregard, Torry, etc.). Il semble important de préciser le rôle que doivent jouer tous ces axes dans le domaine de la qualité de vie, de la mobilité douce et de la sécurité, notamment. Doit-on considérer ces secteurs comme des zones de modération de trafic ou des zones 30 km/h par exemple?	Fribourg	Le Comité va reprendre ce point lors de l'élaboration du PA3.
M4 Stationnement		
M4.1 Objectifs		
Stationnement, page 65 : le Conseil communal approuve les objectifs tels que formulés dans le rapport stratégique. Ces objectifs ne pourront toutefois être atteints que si l'Agglomération et les Communes membres appliquent des critères volontaristes dans la définition de leurs concepts de stationnement (notamment par la prise en compte des places de stationnement sur le domaine privé à usage public, l'introduction de la tarification dès la première minute sur les parkings pour visiteurs-clients, etc.) Les normes appliquées aujourd'hui ne sont en effet pas adaptées à la croissance démographique (et par conséquent la croissance du trafic) attendue selon le PA2.	Fribourg	Le Comité en prend acte.
M4.2 Mise en œuvre		

Le Conseil communal n'est pas favorable non plus à la création de parkings urbains (p. 66) à charge des collectivités. Il préconise plutôt la création de places de parc privées.	Givisiez	Le Comité souligne que chaque commune membre doit se doter d'un concept de stationnement et qu'il appartient à chaque commune de régler cette thématique conformément à la législation en vigueur.
Mise en œuvre (p. 66 M4.2) L'exécutif s'inquiète de la terminologie utilisée, soit « règlement communal ». En effet, l'établissement d'un règlement est-il justifié pour toutes les communes?	Matran	v. sous Givisiez ci-dessus
6. Stratégie paysage et nature		
Introduction		
Seite 67, Einführung, die Gemeinde Düdingen macht den Vorschlag, dass der folgende Satz gestrichen wird, ...Garantiert die Fortführung der landwirtschaftlichen Bestimmung, die Freiburg in der Agglomerationslandschaft und ...	Düdingen	Der Vorstand versteht nicht, weshalb dieser Satz gestrichen werden sollte.
PN1 Parc urbain		
PN1.1 Objectifs		
Stratégie paysage et nature, pages 67 et suivantes:  Le Service d'urbanisme attire l'attention sur le fait que les objectifs du document stratégique du point PN1 Parc urbain (page 69) prévoient de préserver les quatre collines glaciaires urbaines, dont « Terry » et le « Guintzet - Bertigny}} ainsi que le parc urbain fluvial de la Sarine, comme espace vert et parc urbain. Ceci implique que pour la mise en œuvre, l'Agglomération élabore en collaboration avec les Communes, un concept général pour la protection de l'ensemble des parcs urbains. Ce concept permettra de gérer les conflits entre espaces à préserver et espaces constructibles et de valoriser la structure paysagère.	Fribourg	Le Comité en prend acte.
PN1.2 Mise en œuvre		

PN2 Parc habité		
PN2.1 Objectifs		
PN2.2 Mise en œuvre		
De même, le document stratégique prévoit pour l'aspect PN2 Parc habité (page 71), qui concerne en particulier le parc urbain fluvial de la Sarine, la colline du « Guintzet», le « Windig » et « Torry», que l'Agglomération élabore, en collaboration avec les Communes, des études urbanistiques et paysagères pour chaque parc urbain intégrant un parc habité. Par conséquent, sachant les enjeux liés à la colline de « Torry » et le souhait de la Commune de Granges-Paccot de démarrer lors du 2ème semestre 2013 la réflexion liée à la planification paysagère de la colline de « Torry », il conviendra de prendre en considération cette mesure de mise en œuvre. Ce point devra être abordé avec la Commune de Granges-Paccot lors de la mise sur pied du MEP, afin notamment de définir la façon dont l'Agglomération devra être associée à la démarche.	Fribourg	Le Comité en prend acte. Il souligne l'importance de la coordination des différentes études menées dans l'Agglomération.
PN3 Campagne autour du périmètre compact		
PN3.1 Objectifs		
PN3.2 Mise en œuvre		
Page 72: conséquences sur les PAL : la condition d'extension des zones à bâtir limitée aux secteurs agricoles de moindre qualité et les conditions d'extension des limites du milieu bâti sont potentiellement contradictoires. Dans ce cas quelles sont les conditions qui priment? Si l'on prend les deux conditions cumulatives, le développement de Marly est impossible.	Marly	Pour modifier le périmètre compact, toutes conditions sous U2.2 doivent être respectées.
PN4 Espace agricole de Bertigny, colline du Guintzet		

Conformément au préavis de la PromFR, à la p. 73, au point PN4 « Espace agricole de Bertigny, colline du Guintzet », le terme ( Espace agricole de Bertigny » doit être remplacé dans le titre et le texte par « Site de Bertigny »	DAEC / PromFr	Le terme sera remplacé par « Site de Bertigny »
PN4.1 Objectifs		
PN4.2 Mise en œuvre		
PN5 Espace vert culturel ou patrimonial		
PN5.1 Objectif		
PN5.2 Mise en œuvre		
PN6 Couloir biologique		
PN6.1 Objectifs		
PN6.2 Mise en œuvre		
PN7 Zone bâtie à forte valeur écologique		
PN7.1 Objectifs		
PN7.2 Mise en œuvre		
Carte Stratégie paysage et nature		



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

ANNEXE 3  
BEILAGE 3

*Fribourg, le 19 mars 2012*

Extrait du procès-verbal des séances

0184 Révision du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg.

*Approbation*

 <b>AGGLO</b> FRIBOURG - FREIBURG	
21 MAR. 2012	
PR	DAEM
DF	DP
CPTÉ	PC

Vu la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT) ;

Vu la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) ;

Vu la loi du 19 septembre 1995 sur les agglomérations ;

Vu les Statuts de l'Agglomération de Fribourg du 1<sup>er</sup> juin 2008 ;

Vu le dossier ;

Considérant :

**I. OBJET**

L'Agglomération de Fribourg a établi un projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération en vertu de la politique fédérale des agglomérations. L'Agglomération de Fribourg a procédé à la révision de son plan directeur d'agglomération (PDA) en suivant la procédure définie dans le canton de Fribourg pour les plans directeurs régionaux. Cette démarche est conforme à la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2010, qui considère les projets d'agglomération comme des plans directeurs régionaux.

## II. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier comprend :

- > la stratégie comprenant des parties liantes (textes et cartes) (fascicule A);
- > la mise en œuvre comprenant des parties liantes (textes) ainsi que les mesures proposées non-liantes (fascicule B);
- > les planches A3 comprenant les cartes et schémas, dont certaines sont liantes (fascicule C);
- > les éléments d'appréciation du PA2 Fribourg pour la Confédération (fascicule D).

## III. PROCEDURE

Le plan directeur a été mis en consultation publique par avis dans la FO n°41 et 42 (prolongation) du 14 octobre 2011 au 21 novembre 2011, conformément à l'art. 10 ReLATeC.

La mise en consultation publique a suscité plusieurs observations qui ont été traitées conformément à la loi.

Le plan directeur a été validé par le Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg le 21 décembre 2011 et transmis à la Confédération le 29 décembre 2011 en tant que projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération.

Le plan directeur a été adopté par le Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg le 26 janvier 2012.

## IV. CONSULTATION DES SERVICES

Le dossier a été mis en consultation et les préavis ont été émis par les services et organes concernés suivants :

- > Direction de la santé et des affaires sociales
- > Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne
- > Développement durable
- > Service de l'agriculture
- > Union fribourgeoise du tourisme
- > Gemeindeverband Region Sense
- > Promotion économique
- > Service des forêts et de la faune
- > Service archéologique de l'Etat de Fribourg
- > Service des biens culturels
- > Protection de la nature et du paysage
- > Service de l'environnement
- > Administration des finances
- > Service des communes
- > Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts
- > Service des constructions et de l'aménagement
- > Service de la mobilité

## V. CONDITIONS D'APPROBATION

Le plan directeur sera adapté jusqu'au 31 octobre 2012 afin:

- d'établir un rapport stratégique complémentaire comprenant textes et cartes liantes, objectifs, mise en œuvre et répartition des tâches et
- d'adapter le caractère liant des textes et cartes,

conformément au préavis de synthèse de la DAEC, points 1.1 et 1.2.

## VI. MISE EN OEUVRE

Pour assurer la mise en œuvre et le suivi du projet d'agglomération, un groupe de coordination réunissant les représentants du canton, des communes-membres et de l'agglomération doit être mis sur pied conformément au préavis de synthèse de la DAEC, point 3.

## VII. ELEMENTS A PRENDRE EN CONSIDERATION EN VUE DE LA PROCHAINE REVISION DU PLAN

Lors de la prochaine révision du plan, l'Agglomération devra y intégrer les éléments suivants:

1. Établir un état des lieux concernant le patrimoine culturel bâti, conformément au préavis du SBC.
2. Étudier l'opportunité de mieux définir le rôle des forêts sur le territoire de l'Agglomération de Fribourg et de l'intégrer dans le plan directeur d'agglomération, conformément au préavis du SFF.
3. Veiller à la mise en place de stratégies visant à éviter la destruction de vestiges, conformément au préavis du SAEF.

## VIII. MODIFICATIONS DU PLAN DIRECTEUR

Le plan directeur d'agglomération est mis à jour et complété avec les modifications demandées au considérant V jusqu'au **31 octobre 2012**. Les conditions fixées au considérant VII devront être intégrées dans la prochaine révision du plan.

Pour l'adoption du rapport stratégique complémentaire, la procédure décrite à l'art. 13, al. 2 ReLATEC sera suivie par analogie. Aucune consultation publique n'est nécessaire, mais les communes pourront prendre position à l'intention de l'Agglomération de Fribourg.

## IX. EFFETS DE L'APPROBATION

1. La présente approbation porte sur les textes encadrés et les cartes.
2. Toute modification d'une des parties liantes devra suivre la procédure prévue par la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC) pour le plan directeur régional.

3. Le plan directeur doit intégralement être réexaminé tous les dix ans ou lorsque les circonstances se sont notablement modifiées.
4. Dès son approbation, le plan directeur de l'agglomération lie les autorités communales concernées et les autorités cantonales (art. 32 LATeC). Les dossiers de plan d'aménagement local des communes concernées seront examinés par l'administration cantonale sous l'angle de leur conformité au présent plan directeur de l'agglomération.
5. Les mesures projetées pour les périodes A (2015-2018) et B (2019-2022) ainsi que, le cas échéant, leur financement ne forment à ce stade qu'un plan d'intention. Le choix définitif des mesures, leur coût et sa répartition entre l'Etat, l'Agglomération et les communes seront précisés ultérieurement, en fonction des bases légales en vigueur et des disponibilités budgétaires.

## **X. ASPECTS POUR LA CONFEDERATION**

1. Le plan directeur doit être réexaminé selon les échéances fixées par la Confédération.
2. Les remarques listées dans l'annexe du préavis de synthèse de la DAEC doivent être prises en considération dans le cadre de la mise en œuvre du projet d'agglomération.
3. La formulation des conditions et des remarques dans le cadre de l'examen du canton ne péjore pas l'efficacité du projet d'agglomération au sens des critères d'efficience de la Confédération. Elles permettent l'optimisation des instruments à disposition aux différents niveaux afin d'améliorer l'efficacité du projet d'agglomération.
4. La présente approbation du plan directeur a pour effet de valider sa transmission à la Confédération en tant que projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération.

## **XI. DISTRIBUTION ET PUBLICATION**

Le complément au plan directeur régional sera transmis au Service de la mobilité, au Service des ponts et chaussées et au Service des constructions et de l'aménagement (pour ce dernier, en quatre exemplaires).

La présente décision d'approbation fait l'objet d'une publication par la DAEC dans la Feuille officielle dans un délai de 30 jours.

Sur la proposition de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions

*Arrête :*

**Art. 1**

Le plan directeur de l'Agglomération de Fribourg est approuvé avec les réserves et les modifications formulées au considérant V ci-avant.

**Art. 2**

Le plan directeur de l'Agglomération de Fribourg approuvé le 30 juin 2009 est abrogé.

**Art. 3**

La transmission du plan directeur de l'Agglomération de Fribourg à la Confédération en tant que projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération est validée.

**Art. 4**

Communication :

- a) à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, pour elle, et le Service des constructions et de l'aménagement, le Service des ponts et chaussées, la Section lacs et cours d'eau, le Service de l'environnement, le Bureau de la protection de la nature et du paysage, le Service de la mobilité, l'Office fédéral du développement territorial (8 ex.) ;
- b) à la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts, pour elle, et le Service de l'agriculture, le Service des forêts et de la faune, le service des communes (4 ex.) ;
- c) à la Direction de l'économie et de l'emploi, pour elle, et la Promotion économique (2 ex.) ;
- d) à la Direction de l'instruction, de la culture et des sports, pour elle, le Service des biens culturels et le Service d'archéologie de l'Etat de Fribourg (3 ex.) ;
- e) aux autres Directions (3 ex.) ;
- f) à l'Agglomération de Fribourg, Bd de Pérolles 2, 1700 Fribourg, pour elle, et aux communes concernées (11 ex.) ;
- g) à la Préfecture de la Sarine, Grand-Rue 51, CP 96, 1702 Fribourg (1 ex.) ;
- h) à la Préfecture de la Singine, Kirchweg 1, Postfach 12, 1712 Tafers (1 ex.) ;
- i) à la Chancellerie d'Etat (2 ex.).



Extrait du procès-verbal de la  
séance du **19 MARS 2012**

Certifié conforme,  
LA CHANCELIERE D'ÉTAT:

## ANNEXE 4

## Récapitulatif des modifications apportées au PA2

lors de la séance du Conseil d'agglomération du 26 janvier 2012

Chapitre du PA2	Page	Type de modification
	<b>Fascicule A</b>	
3.2.2 Objectifs et stratégie générales	27	Nouveau texte
	28	Suppression de texte
3.3 Concept territorial global	34	Modification de texte
3.4 Mise en œuvre des orientations stratégiques	37	Nouveau texte
4.1.2 Périmètres compacts et limites à l'urbanisation	43	Modification de figure
	43	Suppression et nouveau texte
4.1.3 Une structure dynamisant l'agglomération compacte : les trois axes	47	Nouveau texte
4.1.5 5(+1) sites stratégiques d'agglomération pour une dynamique économique forte	55	Modification de figure
	57	Suppression de texte
	57	Nouveau texte
	57	Nouveau texte
	58/59	Nouveau texte
	60	Nouveau texte
4.1.6 Structuration et valorisation des urbanisations de première couronne	64	Nouveau texte
	66	Nouveau texte
	66	Nouveau texte
	66	Nouveau texte
	69	Modification de figure
4.1.7 Capacité d'accueil	69/70	Suppression de la valeur liante du texte
4.1.8 Priorisation des surfaces à développer et à densifier	79	Suppression de texte
4.2.2 Répartition modale	83	Nouveaux tableaux
4.2.3 Transports publics	87/88	Modification de texte
	102/103	Nouveau cadre liant
4.2.4 Mobilité douce	106/107	Nouveau texte
	109	Nouveau texte
4.2.5 Trafic individuel motorisé	114/115	Nouveau texte
	117	Modification de figure
4.2.6 Stationnement	128-130	Nouveau texte et modification du contenu liant
	134	Suppression de la valeur liante du tableau
	134	Suppression de la valeur liante du tableau
	134	Suppression de la valeur liante du tableau
4.2.7 Grands générateurs et ICFF	138/139	Nouveau texte
4.3.2 Concept nature et paysage	144	Suppression de la valeur liante du texte et modification de texte
	150/151	Suppression de la valeur liante du texte
4.4.1 Milieux naturels	154	Modification de texte
	<b>Fascicule B</b>	

## Détail des modifications apportées au PA2 lors de la séance du Conseil d'agglomération du 26 janvier 2012

Les modifications apportées au document sont indiquées en rouge

### FASCICULE A

#### 3.2.2 Objectifs et stratégie générales

Page 27 du PA2

Nouveau texte :

Favoriser la qualité et la richesse des atmosphères urbaines et garantir la vitalité des communes

Poursuivre et renforcer la valorisation de la Vieille-Ville initiée par les mesures d'accompagnement du projet Poya

Valoriser les espaces publics des centralités de quartier et de village

Réduire la fragmentation des urbanisations afin de favoriser les déplacements en transports collectifs et de mobilité douce

Garantir un développement durable de l'agglomération et du tissu bâti.

Renforcer et affirmer le rôle du grand paysage en tant qu'élément identitaire de l'agglomération entière

Garantir et renforcer le caractère naturel des gorges de la Sarine et des vallons de ses affluents dans l'agglomération compacte

Renforcer la présence des parcs et la visibilité du paysage dans l'agglomération compacte dans la forme des collines et pénétrantes

Garantir le fonctionnement de la vocation agricole forte qui caractérise Fribourg dans le paysage de l'agglomération et autour d'elle

Page 28

Suppression de texte:

#### Environnement

Garantir la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans l'agglomération

Conserver les richesses biologiques de l'agglomération en alliant nature et urbanisation

Mettre en valeur ses richesses à l'intérieur du tissu bâti notamment en réservant l'espace nécessaire pour les remises à ciel ouvert de cours d'eau

Favoriser une gestion durable de la ressource en eau par des mesures de protection des réserves et de réalimentation naturelle des aquifères

Limiter et réduire les nuisances dues au trafic (~~bruit et pollution de l'air.~~) ~~en assurant une application plus systématique du plan de mesures OPair (ordonnance sur la protection de l'air)~~

### 3.3 Concept territorial global

Page 34

Modification de texte :

La stratégie d'urbanisation de l'agglomération compacte repose sur un développement du territoire fondé sur les 3 axes suivants :

- l'axe de la "vie publique" entre les Portes-de-Fribourg et le plateau de Pérolles, avec potentiel d'extension jusqu'à Marly (axe orange dans la figure 7) ;
- l'axe urbain majeur entre Schönberg et Les Dailles (axe bleu dans la figure 7) ;
- l'axe de la dynamique future entre la gare de Fribourg et la centralité de Givisiez, avec extension dans la zone d'activités (axe violet dans la figure 7).

### 3.4 Mise en œuvre des orientations stratégiques

Page 37

Nouveau texte:

Les **quatre orientations stratégiques** suivantes établissent le lien entre les "objectifs et stratégies générales" et la mise en œuvre du projet d'agglomération. Elles permettent de prioriser les mesures et actions dans les prochaines dix à vingt années, en indiquant les éléments fondamentaux pour l'attractivité, le fonctionnement et la dynamique de l'agglomération.

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

L'Agglomération finance les études de planification relatives à ces orientations stratégiques et se dote de directives en la matière (Directives mobilité, aménagement et environnement.

#### 4.1.2 Périmètres compacts et limites à l'urbanisation

Page 43

Modification de la figure 12 :

La figure 12 du PA2 « Périmètre compacts d'urbanisation », figure liante, qui fixe les limites de l'extension du milieu bâti sera modifiée en supprimant du périmètre compact d'urbanisation les secteurs de Croset et de Corberayes. En contrepartie, des règles qui énoncent les critères (p. 43) que les communes doivent remplir si elles entendent modifier cette limite seront définies. En conséquence, toutes les figures concernées par la limite de l'extension du milieu bâti seront adaptées.

Suppression et nouveau texte :

Les périmètres compacts délimitent clairement la zone urbanisable (surfaces grises dans la figure 12), tout en enclavant des zones paysagères et environnementales non-constructibles (vert) à leur intérieur.

~~Les développements urbains en dehors des périmètres compacts doivent être clairement limités à des interventions ponctuelles comme par exemples les extensions fonctionnelles d'hameaux et les infrastructures d'intérêt général. Pour les infrastructures d'intérêt général, une révision partielle du plan directeur d'agglomération est nécessaire.~~

«Une modification de la limite de l'extension du milieu bâti n'est admise, dans le cadre d'une révision partielle ou générale du PA, que si les critères ci-après sont remplis de façon cumulative :

- Le besoin d'extension doit être justifié dans le contexte communal ou intercommunal ;

- L'extension est en accord avec le concept territorial global du PA2;
- L'extension est caractérisée par de la haute densité pour l'habitat ou répond à un besoin d'intérêt général ;
- La totalité de la zone d'extension bénéficie d'une desserte en transports publics de qualité. La distance au prochain arrêt de transports publics ne dépasse pas 500m pour les gares et haltes ferroviaires et 300m pour les arrêts de bus ;
- Un concept urbanistique ou PAD est établi pour le secteur concerné ;
- Les espaces vides (espaces publics, espaces verts) font l'objet d'un traitement particulier. »

### 4.1.3 Une structure dynamisant l'agglomération compacte : les trois axes Page 47

Nouveau texte :

Les enjeux du développement de l'axe de la vie publique sont les suivants :

- Améliorer la qualité de séjour dans l'espace public, avec des places attractives et des zones piétonnes élargies non seulement dans la Vieille-Ville (opportunités de requalification comprises dans les mesures d'accompagnement du projet Poya), mais également tout au long de l'axe
- Garantir un espace suffisamment grand et approprié pour accueillir des équipements publics supplémentaires dans le futur
- Renforcer le maillage de mobilité douce tout au long de l'axe de part et d'autre des rails et jusqu'à la Sarine, avec des efforts particuliers autour des nœuds des TP (gare de Fribourg intégrée dans l'espace public, gare de St. Léonard comme centralité au sud du plateau d'Agy)
- Étendre le caractère urbain de l'axe, garant de la vie publique, jusqu'à ses deux extrémités et ainsi transformer le plateau d'Agy de l'actuel "quartier d'accès à l'autoroute" en un quartier urbain. Au sud une extension et un renforcement à long terme de l'axe de la vie publique jusqu'à Marly et la zone Winckler est à étudier, non seulement en matière de TP urbain, mais aussi en matière de qualité des espaces publics, attractivité pour la MD, impulsion à la densification et transformation du tissu urbain existant, et accueil d'équipements publics

### 4.1.5 5(+1) sites stratégiques d'agglomération pour une dynamique économique forte Page 55

Modification de figure 19 et 23 et en conséquence 12, 13...):

Supprimer la vocation « en densification » (rouge) pour le site de la Pisciculture (Fribourg)

Le texte sera adapté en conséquence

Suppression de texte :

**Page 57**

Le site Cardinal représente un atout principal pour le développement de l'agglomération grâce à sa valeur d'image rayonnant au-delà des frontières cantonales et au potentiel d'accueil pour un parc technologique en complément des équipements de formation du secteur.

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal sont les suivants :

- Développer le profil multiple du site et de ses pièces distinctes avec des activités tertiaires haut de gamme cherchant à bénéficier de la proximité de la gare et des services du centre ville, programmes de formation universitaire ayant une visibilité

nationale et internationale, un parc technologique sur le site Cardinal et petites industries de qualité, et en même temps renforcer la vocation résidentielle du site

- En particulier, développer le site Cardinal comme élément phare et identitaire pour la ville et l'agglomération et pour leur orientation vers le futur
- Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements MD et TP. Le site a le potentiel de devenir une référence dans l'agglomération pour la mise en place des processus de densification. Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Pérolles, des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD, ~~ainsi que la reconnexion au site de la Pisciculture au niveau de la Sarine qui fait l'objet d'une régénération partielle et qui pourra compléter le plateau de Pérolles en accueillant par exemple des programmes universitaires et des logements pour étudiants~~
- Accueillir des équipements publics supplémentaires pour renforcer le rôle du site comme haut-lieu sur l'axe de la vie publique
- Requalifier les alentours de la gare de Fribourg comme point d'identification et d'échange, et exploiter le potentiel économique autour de la gare
- Créer une structure de gouvernance qui s'occupe de l'ensemble du site stratégique d'agglomération

Nouveau texte :

**Page 57**

Le site Cardinal représente un atout principal pour le développement de l'agglomération grâce à sa valeur d'image rayonnant au-delà des frontières cantonales et au potentiel d'accueil pour un parc technologique en complément des équipements de formation du secteur.

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération Gare de Fribourg - Plateau de Pérolles - Cardinal sont les suivants :

- Développer le profil multiple du site et de ses pièces distinctes avec des activités tertiaires haut de gamme cherchant à bénéficier de la proximité de la gare et des services du centre ville, programmes de formation universitaire ayant une visibilité nationale et internationale, un parc technologique sur le site Cardinal et petites industries de qualité, et en même temps renforcer la vocation résidentielle du site
- En particulier, développer le site Cardinal comme élément phare et identitaire pour la ville et l'agglomération et pour leur orientation vers le futur
- Poursuivre la création de densités élevées et d'espaces publics exemplaires et accorder une priorité aux aménagements MD et TP. Le site a le potentiel de devenir une référence dans l'agglomération pour la mise en place des processus de densification. Les aménagements particuliers en termes d'espace public et de maillage comprennent la valorisation de l'espace public sur le Boulevard de Pérolles, des franchissements supplémentaires du faisceau ferroviaire pour la MD, ainsi que la reconnexion au site de la Pisciculture au niveau de la Sarine qui fait l'objet d'une régénération partielle et qui pourra compléter le plateau de Pérolles en accueillant par exemple des programmes universitaires et des logements pour étudiants
- Accueillir des équipements publics supplémentaires pour renforcer le rôle du site comme haut-lieu sur l'axe de la vie publique
- Requalifier les alentours de la gare de Fribourg comme point d'identification et d'échange, et exploiter le potentiel économique autour de la gare

- Créer une structure de gouvernance qui s'occupe de l'ensemble du site stratégique d'agglomération
- Requalifier le plateau de Pérolles dans l'esprit d'un véritable campus en réduisant ou supprimant l'emprise des TIM sur ce secteur

Nouveau texte :

**Page 57**

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération Moncor - Belle-Croix sont les suivants :

- Le développement du profil du site prioritairement avec des activités tertiaires, tout en garantissant les activités secondaires actuelles dans la zone d'activités de Moncor ; développer le caractère spatial du site en fonction de ce profil mixte (habitats et entreprises) vers un campus d'entreprises
- L'amélioration des liens depuis Moncor vers Cormanon et le quartier de Villars-Vert à travers le double giratoire de Belle-Croix, à court terme au moyen de petites mesures urgentes pour améliorer les circulations TP et MD (fluidité et sécurité) et à moyen et long terme au moyen d'un projet de requalification et restructuration urbaine autour du double giratoire pour y établir une nouvelle centralité de Villars-sur-Glâne
- La structuration de l'urbanisation et du front bâti le long de la route de Villars en direction du centre de l'agglomération et le remplacement des activités orientées vers les TIM (garages, stations-essence) par des programmes participant au renforcement du caractère urbain, afin de changer d'une image suburbaine vers celle de l'agglomération compacte
- L'amélioration de la desserte TP permettant un report modal et la diminution des places de stationnement dans la zone industrielle au bénéfice de surfaces disponibles pour la MD et l'espace public du campus

Nouveau texte :

**Page 58/59**

Le secteur de Corberayes sur l'axe de la "dynamique future" (axe fort TP structurant), peut être considéré comme un secteur d'élargissement du site stratégique de Givisiez. L'urbanisation de ce secteur est possible si les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) et les conditions particulières suivantes sont remplis:

- Densité (IBUS) minimum de 0,9 – 1,2
- Inscription du développement admis avant 2030 dans un projet pour l'ensemble du site.
- Respect et garantie de la grande ouverture paysagère (pénétrante) entre Givisiez et Moncor à long terme, au moyen d'une forme urbaine et de typologies du bâti appropriées.

Nouveau texte :

**Page 60**

Les enjeux de développement pour le site stratégique d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg sont les suivants:

- Passer d'une logique de développement orienté sur un axe à caractère routier (route de Morat) à une logique d'un quartier en maille (espaces publics et liens MD) possédant la valeur emblématique d'entrée nord de Fribourg. Cela signifie repousser les frontières de la "ville" : l'agglomération compacte ne doit pas seulement commencer à St. Léonard, elle doit s'étendre jusqu'aux Portes-de-Fribourg. Il s'agit de développer une urbanisation à fort caractère urbain avec des espaces publics et des réseaux TP et MD attractifs et de qualité ainsi que de porter une attention particulière à l'affectation des terrains voisins à

l'axe : la promotion d'activités et de l'habitat procurant une densité et une qualité suffisante pour vivifier la vie sociale et l'espace public doit être entreprise. Ceci comprend notamment l'habitat collectif (voir le projet pour Agy centre), les activités de services (voir l'exemple récent du Groupe E), les activités commerciales à forte valeur ajoutée ou des équipements publics. En ce qui concerne les installations commerciales à forte fréquentation, il faut éviter celles qui sont prioritairement orientées vers l'accessibilité routière.

- Considérer la construction de tours dans cette zone
- Créer et réserver de la place pour des équipements publics supplémentaires sur l'axe de la vie publique : par exemple le projet d'un bassin olympique de natation
- Inclure les espaces verts et publics voisins possédant une valeur forte pour l'agglomération (le parc de la Poya, le cimetière de Saint-Léonard, les champs agricoles de Grandfey et la colline de Torry) et garantir les liens ouverts entre eux
- Mieux connecter les lieux de manifestations comme le Forum Fribourg au TP urbain, par des espaces publics et routes d'accès attractives et larges pour la MD
- Faire une étude concernant la desserte ferroviaire du site sur la voie Fribourg – Belfaux

#### 4.1.6 Structuration et valorisation des urbanisations de première couronne

Nouveau texte :

Page 64

« La commune d'Avry développe actuellement la première partie du secteur Haut des Agges (coup parti). La deuxième partie du secteur figure déjà à son plan directeur d'utilisation du sol, et constitue à ce jour une dent creuse dans cette urbanisation. Ce secteur pourra à long terme être développé et s'intégrer au périmètre d'extension du milieu bâti, afin de combler cette dent creuse, à condition que les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) et la condition particulière d'un IBUS compris entre 0.5- 0.9 soient remplis.

Nouveau texte :

Page 66

Les principaux enjeux de développement pour Marly sont :

- Renouveler et densifier l'urbanisation directement connectée à la route de Fribourg en parallèle à la requalification de l'axe de la route de Fribourg
- Etablir de vraies centralités avec des espaces publics attractifs et des équipements publics à Marly-Cité et dans le secteur de la Jonction et de Marly Grand-Pré
- Améliorer les liens de la MD entre la zone d'Ilford et la route de Fribourg, afin d'améliorer l'accès depuis les places de travail au TP. A noter que la zone d'Ilford n'est pas, dans l'optique de l'agglomération, une zone de développement d'activités prioritaire, mais elle peut continuer à se développer notamment si son accessibilité en transports publics et mobilité douce est améliorée

La zone de Grand Pré à Marly, située en prolongement actuel de l' "axe de la vie publique" (axe fort TP structurant) pourrait à long termes être intégrée au périmètre d'extension du milieu bâti.

L'urbanisation de ce secteur est possible si les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) sont remplis. L'IBUS minimal pour ce secteur est de 0.9 à 1.2»

La zone du Croset, située à proximité du site à la halte RER de Villars-sur-Glâne et desservie par une ligne de transports publics, pourrait à court terme, être intégrée au périmètre d'extension du milieu bâti.

L'urbanisation de ce secteur est possible si les critères de modification de la limite de l'extension du milieu bâti mentionnés au chapitre 4.1.2 (p. 43) et les conditions particulières suivantes sont remplis :

- Densité (IBUS) minimum de 0,9 – 1,2.
- Inscription du développement admis avant 2030 dans un projet pour l'ensemble du site.
- La totalité de la zone d'extension bénéficie d'une desserte en transports publics de qualité (cadence minimum à 15 minutes, la distance au prochain arrêt de transports publics ne dépassant pas 500m pour les gares et haltes ferroviaires et 300m pour les arrêts de bus.)»

Les principaux enjeux de développement pour Marly sont :

- Renouveler et densifier l'urbanisation directement connectée à la route de Fribourg en parallèle à la requalification de l'axe de la route de Fribourg
- Etablir de vraies centralités avec des espaces publics attractifs et des équipements publics à Marly-Cité et dans le secteur de la Jonction et de Marly Grand-Pré
- Améliorer les liens de la MD et des TP entre la zone d'Ilford et la route de Fribourg, afin d'améliorer l'accès depuis les places de travail au TP. A noter que la zone d'Ilford n'est pas, dans l'optique de l'agglomération, une zone de développement d'activités prioritaire, mais elle peut continuer à se développer notamment si son accessibilité en transports publics et mobilité douce est améliorée

La modification de la figure 23 est en lien avec la modification de la figure 12. Les secteurs de Corberayes et du Croset redeviennent des surfaces agricoles.

#### 4.1.7 Capacité d'accueil

Suppression de la valeur liante du texte p. 69 à 70.

#### 4.1.8 Priorisation des surfaces à développer et à densifier Page 79

Suppression de texte :

Ainsi, les processus pour résoudre les conflits entre urbanisation (zones déjà bâties, inscrites à la planification en vigueur ou en révision) et paysage/nature doivent être mis en œuvre avec priorité. Ceci permettra d'éviter une péjoration de la situation ou de réorienter au mieux un développement futur. Les zones concernées sont les zones de conflit entre urbanisation et paysage (voir chapitre 4.1.1).

- ~~Le parc périurbain fluvial de la Sarine~~ Les parcs urbains et parc culturels sont normalement garantis par des limites dures. Il existe, cependant, dans les vallées fluviales de la Sarine et de la Gérine, une superposition avec des urbanisations. L'exigence y est d'organiser la coexistence entre urbanisation et entité paysagère comme parc habité / bâti installé au sein d'une entité paysagère. La même exigence concerne les urbanisations assises sur les collines dans l'agglomération compacte qui en réduisent l'intégrité.

- Le site stratégique d'agglomération d'exception de Bertigny est un cas particulier. Un développement urbain du site doit garantir la pénétrante paysagère entre Givisiez et Moncor jusqu'à l'Hôpital cantonal. Ceci doit faire partie de la boîte à outils définie pour le développement de ce site.
- Des conflits supplémentaires locaux existent entre urbanisations existantes et nouvelles, et réseaux faunistiques, ainsi que dans des zones bâties à forte valeur écologique (à Matran, Givisiez, plateau de Pérolles, Düdingen Birch). Ils sont à résoudre au cas par cas dans le cadre de projets d'urbanisation ou de transformation urbaine pour ces sites, avec une prise en compte particulière des enjeux paysagers. Dans le cas d'urgences, des interventions paysagères et environnementales indépendantes doivent être prévues.

## 4.2.2 Répartition modale

Page 83

Nouveaux tableaux :

Déplacements internes 2030

Déplacements internes modélisés					Déplacements internes modélisés				
Déplacements 2030 par mode et motif					Déplacements 2030 par mode et motif				
Motif	Mode			Avec projet	Motif	Mode			Sans projet
	MD	TP	TIM	Total		MD	TP	TIM	Total
Travail	36'615	21'779	62'083	120'476	Travail	33'434	16'022	70'974	120'430
Etude	30'227	21'178	7'871	59'276	Etude	28'541	21'733	9'020	59'293
Achat	40'278	13'813	33'507	87'598	Achat	37'592	11'922	38'084	87'598
Loisir	58'617	14'935	40'337	113'888	Loisir	55'646	11'843	46'399	113'888
<b>Total</b>	<b>165'737</b>	<b>71'704</b>	<b>143'797</b>	<b>381'239</b>	<b>Total</b>	<b>155'213</b>	<b>61'520</b>	<b>164'477</b>	<b>381'210</b>

Déplacements internes modélisés					
Scénario	Mode				Total
	MD	TP	TIM		
2010	-				
Référence	39.8%	16.5%	43.7%		100.0%
2030 - Sans projet	40.7%	16.1%	43.1%		100.0%
2030 - Avec projet	43.5%	18.8%	37.7%		100.0%

Tableau 1 : Evolution des déplacements internes 2030 "avec" PA, « sans » PA et en %

Déplacement entrant / sortant 2030

Déplacements entrant / sortant modélisés					Déplacements entrant / sortant modélisés				
Déplacements 2030 par mode et motif					Déplacements 2030 par mode et motif				
Motif	Mode			Avec projet	Motif	Mode			Sans projet
	MD	TP	TIM	Total		MD	TP	TIM	Total
Travail	0	25'418	73'290	98'708	Travail	0	16'792	82'002	98'794
Etude	0	26'636	4'220	30'856	Etude	0	26'265	4'599	30'864
Achat	0	6'324	39'912	46'236	Achat	0	2'554	43'682	46'236
Loisir	0	43'821	112'406	156'228	Loisir	0	27'988	128'240	156'228
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>102'200</b>	<b>229'828</b>	<b>332'027</b>	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>73'598</b>	<b>258'523</b>	<b>332'121</b>

Déplacements entrant / sortant modélisés				
Scénario	Mode			Total
	MD	TP	TIM	
2010	-			
Référence	0.0%	23.0%	77.0%	100.0%
2030 - Sans				
Projet	0.0%	22.2%	77.8%	100.0%
2030 - Avec				
projet	0.0%	30.8%	69.2%	100.0%

Tableau 2 : Evolution des déplacements entrants/sortants 2030 "avec" PA, « sans » PA et en %

### 4.2.3 Transports publics

Page 87/88

Modification de texte :

Pour la **zone urbaine compacte**, l'ossature du réseau est donnée par les **axes forts de transports publics** qui sont **structurants pour l'urbanisation et les espaces publics**. Il s'agit des ~~lignes de bus~~ **TP** correspondant aux trois axes de l'agglomération compacte, tel qu'indiqué sur le schéma de la structure du réseau TP urbain :

L'**axe de la "vie publique"** (Portes-de-Fribourg - Marly) : il structure et dessert les sites stratégiques d'agglomération Plateau d'Agy - Portes-de-Fribourg et Gare de Fribourg - Pérolles - Cardinal, ainsi que le quartier de la Vieille-Ville et la commune de Marly. Il dessert également de nombreux établissements de formation (Université, Ecole d'ingénieurs, Ecole normale, etc.) et équipements administratifs et culturels (Hôtel-de-Ville, Administration cantonale, Musée d'Art et d'Histoire, Patinoire, Forum Fribourg, etc.), d'où le nom d'axe de la "vie publique" ;

L'**axe "urbain majeur"** (Les Dailles - Schönberg) : il structure et dessert le site stratégique d'agglomération de Moncor - Belle-Croix, les importants quartiers des Dailles et du Schönberg, ainsi que les quartiers de la gare et de la Vieille-Ville. Il dessert ainsi tout au long de son parcours des quartiers avec de fortes concentrations humaines, mais également avec de nombreuses fonctions publiques (Hôpital cantonal) et administratives ;

L'**axe de la "dynamique future"** (Givisiez - gare de Fribourg) : il structure et dessert l'axe urbain de la route du Jura et le site stratégique d'agglomération de Givisiez, avec sa nouvelle centralité autour de la halte et la zone d'activités attenante.

En matière de structuration urbaine, la réalisation d'**axes forts TP structurants d'agglomération** permet de **favoriser le développement de centralités** en tant que supports de vie publique et de qualité de vie. Les axes forts TP, ponctués de centralités, correspondent ainsi avec les points de focalisation des activités et des services locaux. Enfin, les activités tertiaires et commerciales ainsi que les services et équipements de rayonnement régional, sont à localiser principalement le long de ces mêmes axes forts TP, plus particulièrement dans les centralités et aux arrêts importants (gare, halte, interface). C'est par conséquent autour de ces axes forts TP et de ses espaces publics que se développe la ville compacte.

Nouveau cadre liant :

Page 102/103

Principe	Réseau ferré	Réseau bus	Réseau régional	TP Réseau urbain

### **Favoriser la multimodalité**

Pour les zones périphériques peu, voire non-desservies par les transports publics, favoriser le recours à la multimodalité (B+R, P+R, covoiturage, etc.)

✓ ✓ ✓

### **Fréquence alternée sur les troncs communs**

Une bonne alternance des sur les tronçons communs au cœur du système TP urbain doit permettre d'augmenter les cadences. Des fréquences de 3.5' peuvent être obtenue par superposition de deux lignes à 7.5', comme par exemple sur l'axe de la "vie publique" entre la gare de Fribourg et Péroilles (ligne 1 et 3).

✓ ✓

### **Optimisation des emplacements des arrêts**

De nombreux arrêts ne sont pas situés de manière optimale. La proximité d'autres arrêts, une fréquentation basse ou des problèmes de sécurité peuvent motiver leur déplacement, voire leur suppression. D'autre part, certains points d'intérêts ne sont peut-être pas desservis. On limitera également le nombre d'arrêts unilatéraux. Des arrêts dispersés seront remplacés par des arrêts moins nombreux mais mieux aménagés.

✓ ✓

Une étude sur l'optimisation des arrêts est en cours auprès des tpf.

### **Augmentation de la vitesse commerciale sans péjorer la desserte**

Le réseau TP urbain et régionale routier fribourgeois est tributaire de congestions récurrentes. La priorité absolue du projet d'agglomération est d'améliorer les performances des bus, en particulier des axes forts structurants du réseau de bus urbain. Les mesures développées dans le cadre du projet prévoient notamment la mise en œuvre de site propre TP, de couloir d'approche aux carrefours, des arrêts sur chaussée et des priorités TP aux carrefours.

✓ ✓

### **Accélération des lignes de bus régionales en ville**

Les bus régionaux doivent relier efficacement périphérie, centralités et interfaces TP principaux. La desserte fine est assurée par le réseau des bus urbains. Les arrêts des bus régionaux ne seront placés qu'aux points névralgiques du réseau urbain (nœuds, tête de lignes, pôles importants).

✓

Une étude sur une nouvelle stratégie d'arrêts pour les lignes de bus régionales est en cours auprès des tpf.

### **Itinéraires directs**

Les itinéraires en boucles et en fourches sont à éviter sur l'ensemble du réseau (petites boucles ou fourches admises sur les parties terminales des lignes secondaires, tangentiels et suburbaines).

✓ ✓

## **4.2.4 Mobilité douce**

Nouveau texte :

**Page 106/107**

L'**objectif principal** est de développer un réseau de mobilité douce permettant de placer la mobilité douce à la base de la mobilité quotidienne. Les déplacements en modes doux s'effectuent en effet dans tous les endroits où se développe l'activité humaine, pour accéder aux centralités, aux transports publics, aux services et commerces et aux espaces de loisirs. De plus, chaque déplacement comporte un trajet en mode doux, que ce soit pour son intégralité ou en partie uniquement. Pour atteindre un véhicule privé ou pour atteindre un arrêt de TP, le premier mode est doux. Il est par conséquent nécessaire de prendre en compte ce mode de déplacement à tous les niveaux d'intervention.

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- Compléter et développer le réseau actuel de manière à assurer la continuité des itinéraires à l'échelle de toute l'agglomération et à créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics (autant à l'échelle intercommunale que locale). A savoir, réaménager certains tronçons existants et réaliser les tronçons et franchissements manquant nécessaires à la constitution du réseau d'agglomération
- Créer un véritable réseau de mobilité douce structuré et hiérarchisé de façon à ce qu'il soit lisible par l'utilisateur et permette des pratiques de mobilité adaptées aux différents types d'usages
- Distinguer et planifier le réseau piétonnier et le réseau cyclable selon les besoins spécifiques des deux modes de mobilité.
- Compléter et développer un réseau piétonnier sûr, attractif, continu et dense pour la mobilité quotidienne dans tous les quartiers de l'agglom.
- Améliorer la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics pour augmenter l'attractivité de la mobilité douce. Les aménagements de mobilité douce sont à traiter de manière intégrée avec les autres modes et à l'échelle de l'espace-rue dans son ensemble. La lisibilité et le rôle identitaire des espaces publics de l'agglomération doivent bénéficier de ces aménagements
- Sécuriser le réseau tant au niveau des cheminements que des franchissements, l'ambition étant également de le rendre plus attractif
- Connecter le réseau et ses équipements avec les autres réseaux de transport. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité des piétons et des cyclistes aux gares, haltes et arrêts de transports publics en général, ainsi que de mettre en place une bonne offre en stationnement, notamment dans les centralités et à proximité des bâtiments administratifs, des écoles et des services et commerces
- Exploiter les qualités naturelles du territoire telles que les trames bleues et vertes et s'appuyer sur la structure des espaces publics pour renforcer l'attractivité des modes doux et accompagner la mutation de l'usage de ces derniers

Mettre en place une politique de promotion de la mobilité douce, notamment les projets en faveur des piétons, afin de développer le rôle de la marche à pied et du vélo dans la mobilité quotidienne, notamment par la mise en place de services de mobilité, campagnes de sensibilisation, etc.

De manière générale, les aménagements et projets en faveur de la mobilité douce, notamment les bandes et pistes cyclables, ainsi que les stationnements vélos (y compris vélos station, systèmes de prêt de vélos, etc.) doivent être soutenus activement par l'Agglomération et les communes, en particulier dans les centralités et les sites stratégiques d'agglomération, ainsi qu'aux interfaces de transport.

De la structure du réseau de mobilité douce décrite ci-dessus et du schéma de la figure 33, il résulte la **hiérarchie du réseau de mobilité douce d'agglomération** suivante :

- De **liaisons structurantes et primaires** permettant des liaisons rapides et fonctionnelles, attractives et sûres vers les centralités, les sites stratégiques d'agglomération et les interfaces de transport ;
- De **rabattements**, fonctionnels, attractifs et sûrs, sur les transports publics (gares, haltes et arrêts) et les centralités d'agglomération. Ces réseaux fins de rabattements sont à la charge des communes.
- D'**accès aux espaces verts et paysagers**, notamment pour les motifs de loisirs et délasserement présentant les mêmes qualités que le réseau principal.
- La complémentarité entre les différents réseaux représentés sur le schéma de la structure de la mobilité douce doit être optimale. La connexion avec les réseaux nationaux de mobilité douce sera assurée.

La hiérarchie est applicable tant au réseau piétonnier et cyclable d'agglomération.

## 4.2.5 Trafic individuel motorisé

Page 114/115

Nouveau texte :

Le développement urbain doit être soutenu par une mobilité durable, qui permet le moins possible de déplacements en transport individuel motorisé. L'**objectif principal** est de garantir une approche multimodale cohérente, en plaçant la priorité au développement des mobilités douces et des transports publics, ainsi qu'en maîtrisant le trafic individuel motorisé. Cette maîtrise est avant tout conditionnée en amont par une localisation des activités et en aval par une stratégie volontariste d'exploitation des circulations et de gestion de la demande (stationnement en particulier, voir chapitre 4.2.6).

Le projet d'agglomération se donne comme objectif d'absorber la demande supplémentaire en déplacements liée au développement démographique sur les transports publics et les modes doux. (reprise de la page 83)

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- Promouvoir la bonne affectation au bon endroit, en particulier pour les activités, mais tout particulièrement les IFF. Seule une planification du territoire et une politique de localisation coordonnées avec les transports permettent d'atteindre les objectifs de reports modaux souhaités et ainsi de limiter le plus possible les déplacements en transport individuel motorisés.
- Maîtriser les charges de trafic dans le centre et dans les quartiers d'habitation par une hiérarchie appropriée du réseau routier. Mettre en place des zones modérées et limiter leur perméabilité par des mesures dissuasives au trafic de transit (principe des poches).
- Sur la base de cette hiérarchie du réseau routier, adapter les structures de réseau aux conditions urbaines locales et améliorer la qualité de vie de la population et la sécurité des usagers, tous modes confondus. Il s'agit de procéder à une redistribution des priorités entre modes dans l'espace en réalisant des aménagements avec une répartition de l'espace-rue plus favorable aux TP et MD et visant à abaisser les vitesses de circulation
- Gérer les flux de trafic de manière à favoriser les transports publics et les mobilités douces. Les priorités entre modes dans le temps doivent être redistribuées, notamment en accordant la priorité aux carrefours aux transports publics. Dans les centralités et à proximité des interfaces TP, une plus grande priorité doit également être accordée aux modes doux

- Eviter la prédominance du trafic et du stationnement dans les espaces publics, afin d'améliorer leur attractivité et leur qualité
- Réduire et gérer l'offre en stationnements privés et publics, en particulier dans le centre et le long des axes structurants des transports publics
- Maximiser l'utilisation des réseaux structurants existants par des mesures de gestion et d'adaptations locales. En principe, réaliser des compléments au réseau routier limités à des améliorations locales.

Modification de la figure 36:

**Page 117**

[Supprimer la liaison Marly-rte. Chésalles-Matran de la figure 36.](#)

## 4.2.6 Stationnement

**Page 128-130**

Nouveau texte et modification du contenu liant :

Pour répondre aux objectifs définis au chapitre précédent, la politique de stationnement s'appuie sur les principes suivants qui sont la base du concept de stationnement. Ces principes expliquent de manière encore non spatialisée la stratégie (le "comment faire").

**Harmonisation de la gestion au niveau de l'agglomération** : La politique de stationnement de l'agglomération doit être définie, gérée et mise en œuvre à l'échelle de l'entier de l'agglomération et non à l'échelle communale, voire infra-communale. Pour ce faire, l'ensemble du territoire de l'agglomération est réparti en zones, pour lesquelles des règles-cadres de la politique de stationnement sont définies par une **réglementation** édictée par l'Agglomération et reprise par les communes. **La base pour l'élaboration de cette réglementation ainsi que du dimensionnement du stationnement (nombre de places de parc) est la norme VSS en vigueur qui conduit à une restriction du stationnement sur fond public et privé. Le règlement de l'Agglomération s'inspirera en outre des éléments listés ci après.**

**Les règles-cadres de la politique de stationnement** sont harmonisées à l'échelle de l'agglomération. **Une commune peut imposer des conditions plus restrictives.** Toutefois, **aucune réglementation moins restrictive** que les règles-cadres ne peut être établie à l'échelle locale.

A partir de p.128 « **Au vu du contexte de Fribourg (agglomération de taille moyenne à grande), la nouvelle politique d'agglomération en matière de stationnement privé prévoit des réductions du nombre de cases de stationnement plus importantes que la norme VSS, en particulier pour les emplois....** » Jusqu'à p.130 « **Enfin, la politique d'attribution des abonnements et la gestion des P+R doivent être volontaristes de manière à affecter les usagers dans le parking le plus proche du domicile et situé dans le même couloir d'approche** », le texte devient non liant.

**Page 134**

Suppression de la valeur liante du tableau 22 :

La valeur liante du tableau 22 relatif au coefficient de réduction de la norme VSS en matière de stationnement pour le logement est supprimée. Le tableau est conservé comme base pour l'élaboration des règles-cadres en matière de stationnement dans l'Agglomération.

Suppression de la valeur liante du tableau 23 :

La valeur liante du tableau 23 relatif au coefficient de réduction de la norme VSS en matière de stationnement pour les activités est supprimée. Le tableau est conservé comme base pour l'élaboration des règles-cadres en matière de stationnement dans l'Agglomération.

Suppression de la valeur liante du tableau 24 :

La valeur liante du tableau 24 relatif au coefficient de réduction de la norme VSS en matière de stationnement pour les cycles est supprimée. Le tableau est conservé comme base pour l'élaboration des règles-cadres en matière de stationnement dans l'Agglomération.

#### 4.2.7 Grands générateurs et ICFF

Page 138/139

Nouveau texte :

L'**objectif principal** est d'assurer la vitalité des centralités et de maîtriser le trafic motorisé.

Cet objectif principal est complété par les **objectifs particuliers** suivants :

- **Conditionner tout nouveau grand-générateur ou ICFF à une desserte TP de niveau B**
- Développer un réseau de centralités et contribuer à leur vitalité :  
*Implanter les ICFF dans les lieux centraux des agglomérations et des régions.  
Limiter la concurrence territoriale centralité – périphérie.*
- Favoriser une implantation des ICFF en adéquation avec l'armature urbaine :  
*Implanter les ICFF dans les périmètres compacts des agglomérations.*
- Composer des entités urbaines denses, mixtes et de qualité :  
*Densifier, mixer et composer une entité spatiale de qualité avec la présence des ICFF dans les centralités au niveau des quartiers et de la ville.*
- Augmenter l'attractivité des lieux de vie :  
*Favoriser une offre commerciale de base proche et diversifiée.*
- Limiter les nuisances environnementales et préserver la qualité de vie de la population :  
*Implanter les ICFF d'attraction régionale au centre de gravité des populations.  
Minimiser l'éloignement à la jonction autoroutière pour les grands distributeurs et les grands marchés spécialisés lourds ; localiser les ICFF à proximité du réseau routier principal structurant ; éviter les itinéraires d'accès à travers les quartiers sensibles et les centres de localités.*
- Favoriser une accessibilité multimodale bien coordonnée avec les transports publics ("accessibilité pour tous") :  
*Viser une accessibilité transports publics attractive de niveau régional et de niveau urbain ; assurer un service de base (éviter une offre sur mesure) avec une fréquence suffisante et une distance à l'arrêt acceptable ; permettre notamment de pouvoir accéder à pied et à vélo facilement et agréablement, soit depuis le domicile, le lieu de travail ou encore l'interface (parking, gare) ; viser une bonne situation dans les réseaux (nœud, tronc commun de lignes, niveau urbain et niveau régional).*
- Assurer le fonctionnement des réseaux de transports multimodaux :  
*Eviter l'engorgement du trafic dans les environs sensibles des secteurs d'implantation des ICFF.*

#### 4.3.2 Concept nature et paysage

Page 144

Suppression de la valeur liante du texte et modification de texte :

Les objectifs du parc naturel périurbain fluvial de la Sarine sont les suivants :

- ~~Créer un parc naturel périurbain, au sens de l'OParcs, parc fluvial de la Sarine et de ses affluents pour assurer la continuité de l'espace fluvial et sa mise en valeur.~~
- L'emprise du parc naturel périurbain, dans sa partie centrale à déterminer est en principe non constructible.
- Il convient dans la mesure du possible de ne pas créer de nouveaux chemins pour la MD dans la zone centrale mais d'utiliser les chemins déjà existants et de laisser des zones

de tranquillité stricte pour la faune (réserves naturelles, falaises) afin de conserver la qualité naturelle des milieux.

- Améliorer les connexions piétonnes entre le niveau de la ville et celui de la Sarine.
- Tout projet de nouveau chemin doit faire l'objet d'une pesée d'intérêts.

**Page 150/151**

Suppression de la valeur liante du texte :

Les ruisseaux de l'agglomération sont classés en trois catégories selon leur potentiel de renaturation et la priorité donnée à leur mise à ciel ouvert :

- Les ruisseaux visibles, en cours de revitalisation ou à revitaliser : les tronçons devant faire l'objet d'intervention seront précisés ultérieurement.
- Les ruisseaux canalisés à renaturer : ils permettront de former des pénétrantes de verdure dans le tissu bâti;
- Les ruisseaux canalisés à potentiel de revitalisation : remettre à ciel ouvert ces ruisseaux enterrés pour assurer la continuité des couloirs biologiques et freiner la perte de la biodiversité.

#### **4.4.1 Milieux naturels**

**Page 154**

Modification de texte :

Les objectifs pour les milieux naturels sont les suivants :

- ~~Préserver~~ Intégrer les intérêts de protection de la nature et du paysage dans les processus de planification de l'agglomération.
- Favoriser la mise en valeur de ces richesses naturelles à l'intérieur du tissu bâti.
- ~~Intégrer~~ Encourager dans les projets de développement la remise à ciel ouvert des ruisseaux.

## **FASCICULE B**

### **6.2.1 Approfondissement des concepts structurants**

**Page 184**

Nouveau texte :

« Etudier notamment la desserte du Plateau d'Agry par une halte située sur la ligne Fribourg-Belfaux des TPF et des CFF. Ainsi que l'opportunité d'une halte sur l'axe entre Villars-sur-Glâne et la Gare de Fribourg. »