

Avry

Belfaux

Corminbœuf

Düdingen

Fribourg

Givisiez

Granges-Paccot

Marly

Matran

Tafers

Villars-sur-Glâne

St. Ursen

Plan directeur de l'agglomération de Fribourg

CONSULTATION PUBLIQUE



EDITION JUIN 2007

Avry
Belfaux
Corminbœuf
Düdingen
Fribourg
Givisiez
Granges-Paccot
Marly
Matran
Tafers
Villars-sur-Glâne
St. Ursen

Introduction





Dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, le Grand Conseil et le Conseil d'Etat ont fixé pour objectif de maintenir, voire de renforcer la

position des centres urbains du canton. L'agglomération de Fribourg, qui correspond en partie au centre cantonal, doit positionner le canton à l'échelle nationale.

Le Plan directeur de l'agglomération est un instrument qui ne peut que contribuer à atteindre l'objectif fixé. En effet, une stratégie de développement coordonnée et harmonisée entre les communes constituant l'agglomération permettra d'augmenter la compétitivité de l'ensemble du centre cantonal au sein du réseau des villes suisses.

Le canton a également un intérêt particulier à la mise en œuvre de cette planification. En effet, avec l'introduction du fonds fédéral d'infrastructure et la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, les règles du jeu pour le financement des infrastructures de transport ont changé. La planification à l'échelle de l'agglomération offre donc une opportunité à saisir pour le canton en vue d'obtenir des contributions fédérales pour la réalisation des infrastructures de transport planifiées dans l'agglomération.

En s'impliquant dans le Plan directeur de l'agglomération, le Conseil d'Etat veut augmenter les chances de la place fribourgeoise à l'échelle nationale. Son

vœu est également de doter la population fribourgeoise d'un centre cantonal équipé pour affronter les défis que son développement des vingt prochaines années va engendrer.

La procédure de consultation publique qui s'ouvre aujourd'hui est une occasion unique de discuter de notre avenir. J'engage chaque citoyenne et chaque citoyen ainsi que chaque association, commune ou autre organe intéressé à participer au débat sur le futur de l'agglomération de Fribourg en prenant position sur ce projet hautement stratégique pour les années à venir.

Georges Godel
Conseiller d'Etat
Président du Comité de pilotage



Dès le début des travaux de l'Assemblée constitutive en 2003, ses Délégués ont souligné qu'un aménagement régional coordonné aux

transports et respectueux de l'environnement constitue l'un des enjeux majeurs de la future agglomération. Pour cette raison, ils ont décidé que le projet d'agglomération de la Confédération prenne la forme d'un plan directeur et constitue l'instrument de planification de l'agglomération. A ce titre, l'avant-projet de statuts également élaboré par l'Assemblée constitutive, prévoit que le plan directeur régional de l'agglomération a

pour but de coordonner l'aménagement du territoire, la mobilité, la protection de l'environnement ainsi que les promotions économique et touristique.

Ce nouvel instrument permettra à l'agglomération de se doter d'une stratégie en matière d'urbanisation et de transports qui couvre l'intégralité du territoire de l'agglomération sans tenir compte des limites communales. Il définira la politique de l'agglomération pour ce qui est notamment de la densification du tissu urbain ou encore de la construction ou de l'extension des infrastructures qu'elles soient routières, ferroviaires ou liées à la mobilité douce.

Par ailleurs, la remise du Plan directeur de l'agglomération en décembre 2007 aux autorités fédérales devrait permettre à l'agglomération d'obtenir d'importantes contributions fédérales (jusqu'à 50% selon les objets) pour la réalisation des infrastructures de transport. L'agglomération et les communes qui la composent pourront ainsi apporter la preuve que l'on peut par ce Plan directeur conjuguer développement démographique et économique et qualité de vie.

Aussi, j'engage les habitantes et les habitants de l'agglomération ainsi que les instances concernées à prendre une part active à la présente procédure de consultation publique.

Nicolas Deiss
Préfet de la Sarine
Membre du Comité de pilotage



Avry
Belfaux
Corminbœuf
Düdingen
Fribourg
Givisiez
Granges-Paccot
Marly
Matran
Tafers
Villars-sur-Glâne
St. Ursen

Nouvelle politique



Des intérêts multiples sont préservés: la focalisation du Plan directeur de l'agglomération sur l'urbanisation et les transports s'explique par les exigences fédérales. Le Plan directeur développe une stratégie d'agglomération forte, équilibrée, qui concerne également l'espace rural et l'espace naturel.

Les règles du jeu fédérales

Le Projet d'agglomération est le nouvel instrument exigé par la Confédération pour l'octroi de subventions en matière de trafic d'agglomération. Il coordonne étroitement les domaines de l'aménagement du territoire, des transports et de l'environnement. Le projet doit fixer une stratégie à l'échelle de l'agglomération indépendamment des frontières communales. À Fribourg, le Projet d'agglomération défini par la Confédération est le «Plan directeur de l'agglomération». Il s'agit d'un plan directeur régional au sens de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions. En tant que tel, il lie les autorités.

Le versement des contributions fédérales aux infrastructures de transport des agglomérations reposera désormais sur la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le réseau des routes nationales et le trafic d'agglomération.

Le fonds sera débloqué sous la forme d'enveloppes financières échelonnées par périodes de 4 ans jusqu'en 2020. L'ODT, l'Office fédéral du développement territorial, fixe à **décembre 2007** l'échéance pour la présentation des projets d'agglomération désirant bénéficier de la première distribution de subventions.

Le lancement de cette politique a déclenché une dynamique positive dans beaucoup de cantons et dans leurs agglomérations.

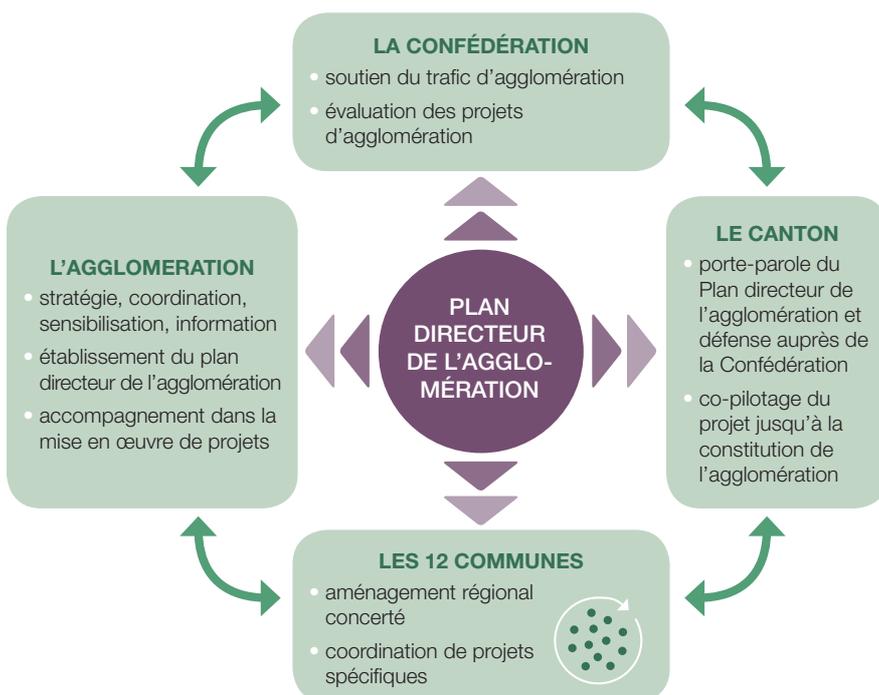
De nombreuses agglomérations ont élaboré leur stratégie et remis à Berne une première version de leur projet pour pouvoir, elles aussi, bénéficier de l'aide fédérale.

Le canton de Fribourg est un cas particulier. L'originalité de la démarche fribourgeoise réside dans le fait que **deux processus se déroulent en parallèle** :

- **la constitution de l'Agglomération** de Fribourg, une nouvelle organisation politico-administrative conformément à la loi cantonale.
- **l'établissement d'un Plan directeur de l'agglomération**, dont traite cette brochure.

Afin de ne pas confondre le projet de création d'une agglomération institutionnelle et l'instrument de planification, le terme de «Plan directeur de l'agglomération» est généralement utilisé pour qualifier l'instrument de planification.

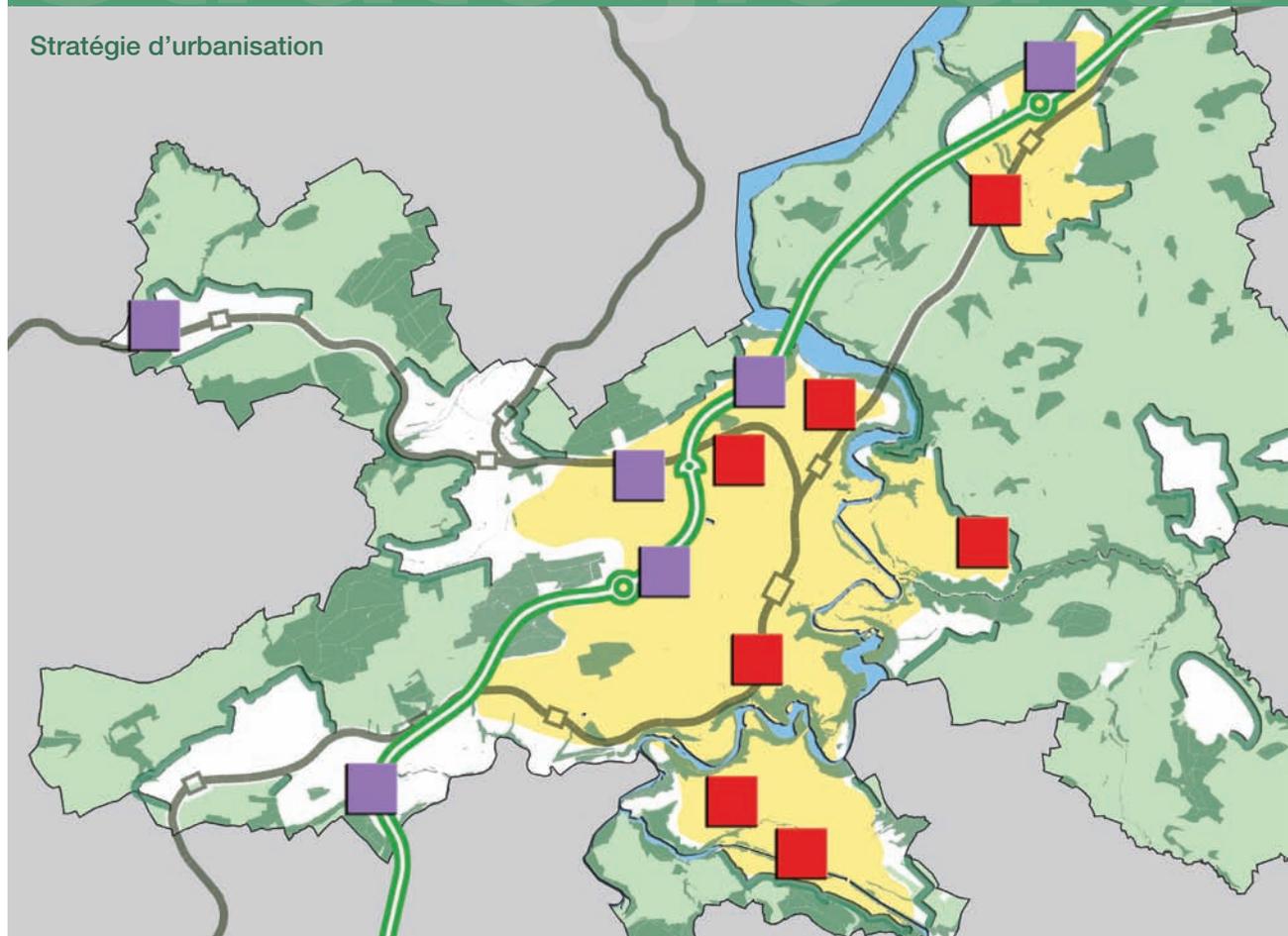
Le Plan directeur de l'agglomération est un instrument qui **lie** les autorités. Il est **l'instrument** de planification à long terme **de la future agglomération**. Renouvelé périodiquement, il contient des projets et des mesures coordonnées et prioritaires qui visent à orienter le développement territorial ainsi que des mesures qui portent sur les infrastructures de transport de l'agglomération.





Avry
Belfaux
Corminboeuf
Düdingen
Fribourg
Givisiez
Granges-Paccot
Marly
Matran
Tafers
Villars-sur-Glâne
St. Ursen

Stratégie d'ur



Périmètre des communes concernées

Les communes participant à la constitution de l'agglomération sont:

- Avry
- Belfaux
- Corminboeuf
- Düdingen
- Fribourg
- Givisiez
- Granges-Paccot
- Marly
- Matran
- Tafers
- Villars-sur-Glâne

Elles font partie du Plan directeur de l'agglomération. A ces communes s'ajoute, uniquement pour le Projet d'agglomération, la commune de St. Ursen, membre de la CUTAF. La commune de Grolley est sortie du projet en mai 2007.

Le Plan directeur de l'agglomération est fondé sur le principe du travail en réseau de tous les partenaires.

Les différents partenaires inscrivent leurs activités de développement à l'intérieur des secteurs stratégiques définis et coordonnent leurs actions.

Structure du Plan directeur de l'agglomération

Le Plan directeur de l'agglomération se compose de deux fascicules. Un premier fascicule, le rapport explicatif, comprend notamment les lignes directrices et les cartes du plan directeur régional. Un deuxième fascicule regroupe les modules d'actions et les fiches de projets.

Les modules d'action découlent de la stratégie retenue. Ils décrivent les domaines d'action, identifient les instances concernées et les interactions avec d'autres modules.

Les fiches de projet constituent un programme de travail pour la réalisation du Projet d'agglomération. Elles sont actualisées au fur et à mesure.

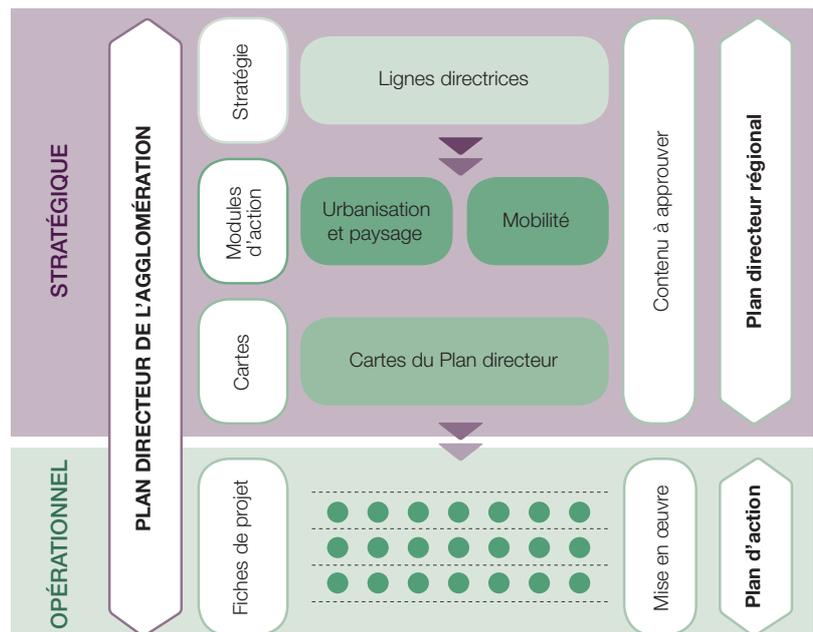
Le **rapport explicatif** permet de comprendre toute la démarche suivie et l'ensemble des études et analyses effectuées en vue de proposer le contenu liant du Plan directeur de l'agglomération. Il comprend les lignes directrices ainsi que les cartes du Plan directeur (contenu liant du plan).

Modules d'action: ils définissent les actions prioritaires pour le futur développement – par exemple la densification de secteurs stratégiques existants, la mise en valeur ou la restructuration des secteurs urbains – et contiennent le texte du plan directeur régional. Leur contenu **gris est liant pour les autorités**. Toute modification suit la procédure en matière d'aménagement régional.

Fiches de projets: elles définissent les mesures à réaliser et la procédure à suivre sur des secteurs particuliers tels que les pôles d'urbanisation, le paysage, les infrastructures de transport et autres mesures découlant des mesures d'action. Elles ne sont pas liantes (une consultation n'est pas requise en cas de modifications).

Le fonctionnement de l'agglomération est basé sur le principe d'aménagement concerté. Se référant à une stratégie intégrée de développement, les communes de l'agglomération peuvent définir les interventions nécessaires au plan régional et utiliser les ressources de la manière la plus efficace pour l'agglomération.

- Pôles d'urbanisation habitat / mixte
- Pôles d'urbanisation, activités
- Zones d'agglomération à caractère urbain ou semi-urbain, à densifier
- Grands espaces paysagers, zones agricoles et forêts
- Limite du milieu bâti



Structure du Plan directeur de l'agglomération



Avry
Belfaux
Corminboeuf
Düdingen
Fribourg
Givisiez
Granges-Paccot
Marly
Matran
Tafers
Villars-sur-Glâne
St. Ursen

Historique des travaux

L'Assemblée constitutive de l'agglomération a décidé en octobre 2003 d'élaborer un Plan directeur de l'agglomération et a arrêté pour ce faire une organisation de projet.

Un Groupe technique d'agglomération a été chargé d'établir un projet de Plan directeur. Le groupe était composé de représentants techniques de l'Assemblée constitutive et des services cantonaux concernés.

Rôle du canton de Fribourg

Même si le canton de Fribourg a choisi de donner la responsabilité de l'élaboration du Plan directeur de l'agglomération à la future agglomération, il s'est impliqué dans cette démarche de planification en raison de l'impact de ces travaux sur la planification des futures infrastructures de transport d'importance cantonale. Dorénavant, les infrastructures de transport dans les agglomérations devront être justifiées par le projet d'agglomération et non plus uniquement en tant que projet d'infrastructure comme par le passé. Le Conseil d'Etat a donc choisi en 2003 d'être co-auteur du projet d'agglomération en déléguant plusieurs de ses représentants dans le Groupe technique d'accompagnement. Le rôle du canton est également de défendre le Plan directeur d'agglomération auprès de la Confédération à fin 2007.

Suivi du projet depuis avril 2007

COMITÉ DE PILOTAGE

Président:

Georges Godel, Conseiller d'Etat, DAEC

Membres:

Pascal Corminboeuf,
Conseiller d'Etat, DIAF

Nicolas Deiss, Préfet de la Sarine
et Président de l'Assemblée constitutive

Nicolas Bürgisser, Préfet de la Singine
et Vice-président de l'Assemblée
constitutive

Pierre-Alain Clément, Syndic de Fribourg
et membre du Bureau de l'Assemblée
constitutive

Daniel Blanc, Syndic de Matran et
membre du Bureau de l'Assemblée
constitutive

GRUPE TECHNIQUE RESTREINT

Corinne Margalhan-Ferrat, Conseillère
scientifique de l'agglomération, Cheffe
de projet

Hubert Dafflon, Chef de service, SeCA
Giancarla Papi, Cheffe de section,
SeCA, Cheffe de projet

Brigitte Leiser, Cheffe de service adjointe,
SCom



La recherche de l'efficacité

Les mesures du Plan directeur de l'agglomération doivent avoir des effets positifs dans les domaines suivants : qualité du système de transport, développement urbain vers l'intérieur, sécurité du trafic, atteintes à l'environnement et consommation de ressources.

La consultation publique

9

La **consultation publique** est une phase de discussion et de validation du contenu proposé pour le Plan directeur de l'agglomération. Elle se déroule pendant deux mois (trois mois pour les communes). Toute personne ou association intéressée peut prendre position sur le projet. Les communes, les services cantonaux et la Confédération sont également consultés.

Soirées publiques d'information

27 juin 2007

Marly, Aula du CO – 20h
(français)

28 juin 2007

Düdingen, Podium – 20h
(allemand)

L'ensemble des documents mis en consultation publique est disponible sur les sites suivants :

www.agglo-fr.ch
www.fr.ch/daec

Suite à la consultation publique, un rapport de consultation sera élaboré et le projet retravaillé sera transmis pour fin décembre 2007 à la Confédération.

L'année 2008 sera consacrée à l'adoption et à l'approbation du Plan directeur de l'agglomération par les autorités concernées.

Calendrier

Octobre 2003

Début des travaux

Avril 2005

Consultation portant sur la conception directrice

Septembre 2005 – avril 2007

Elaboration du Plan directeur de l'agglomération

Juin – septembre 2007

Consultation publique et soirées d'information

Septembre – novembre 2007

Traitement des remarques issues de la consultation publique

Décembre 2007

Remise du Plan directeur de l'agglomération à la Confédération

Automne 2008

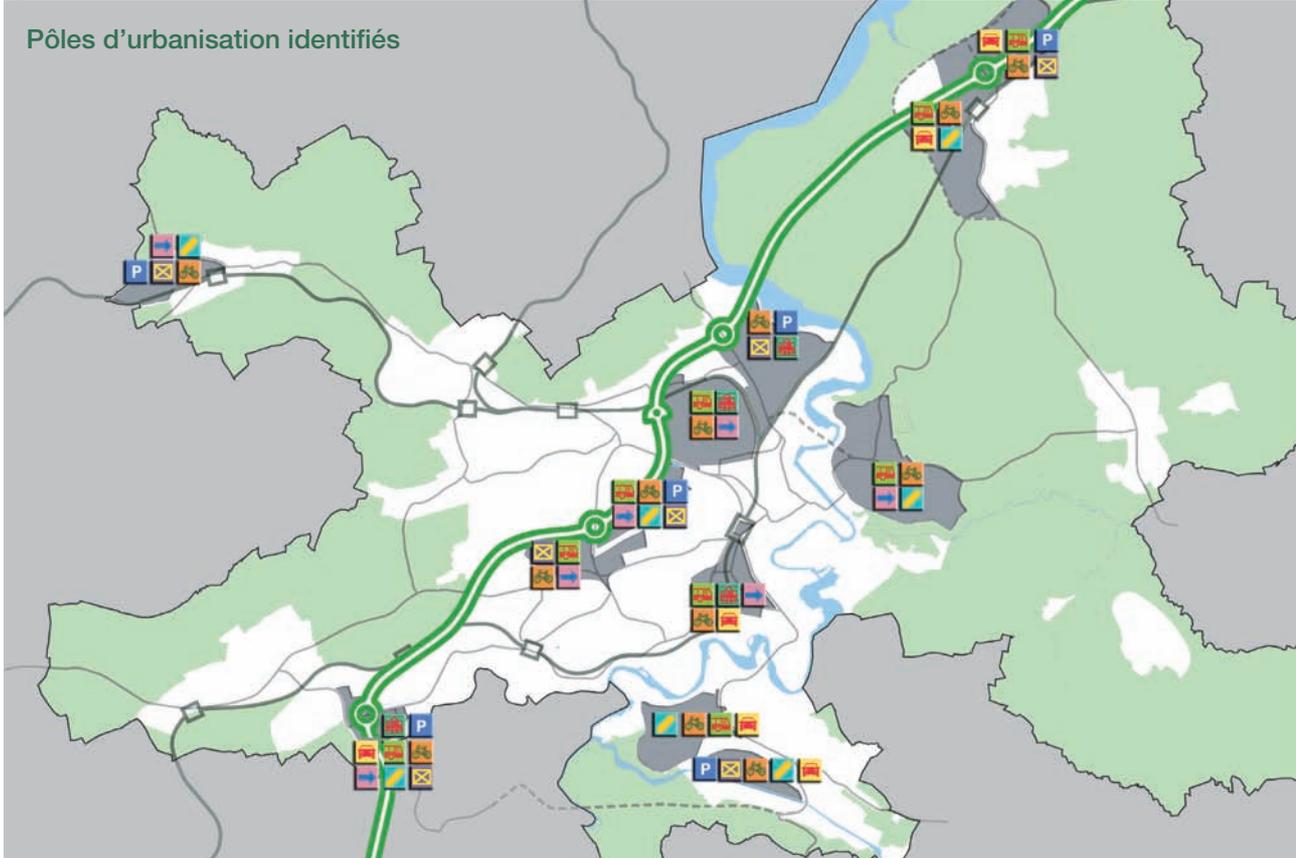
Adoption et approbation du Plan directeur de l'agglomération





- Avry
- Belfaux
- Corminbœuf
- Düdingen
- Fribourg
- Givisiez
- Granges-Paccot
- Marly
- Matran
- Tafers
- Villars-sur-Glâne
- St. Ursen

Modules et fi



La démarche stratégique prévue par le Plan directeur de l'agglomération constitue une réelle chance d'obtenir un soutien financier de la part de la Confédération pour des projets d'importance cantonale et régionale.

Pôles d'urbanisation

Le rôle de l'agglomération dans le canton et dans le réseau des villes suisses exige la mise à disposition d'une offre étendue dans tous les domaines du développement urbain.

Les pôles d'urbanisation sont des endroits choisis pour un développement concentré d'un milieu bâti de qualité. Les critères déterminants pour juger de leur aptitude ont été: forme urbaine, qualité de vie, localisation, équipements publics, transport, équipements de base, nature et paysage.

Dans le cadre du développement de l'agglomération, des **pôles d'habitat** présentant de bonnes conditions sont proposés. La mise en place de ces nouveaux pôles d'habitat tient compte des critères suivants:

- la desserte en transports publics repose principalement sur le réseau actuel
- l'accès de ces pôles en transports individuels motorisés n'affecte pas les nouvelles zones d'habitat ou les affecte dans une mesure acceptable
- les sites importants de l'agglomération – écoles supérieures, centres principaux et secondaires, zones de loisirs – sont facilement accessibles à pied ou à vélo
- les pôles d'habitat sont situés à l'extérieur des zones d'influence des principaux générateurs de nuisances, dont l'autoroute
- les pôles d'habitat utilisent en priorité les infrastructures et équipements existants

- Les synergies urbaines et fonctionnelles avec des zones urbanisées existantes sont valorisées.

De nouveaux **pôles d'activités** à haute valeur ajoutée doivent se mettre en place. L'objectif est une meilleure utilisation des places de travail par le respect des critères suivants:

- une accessibilité élevée pour le trafic individuel motorisé qui permet un transport intense de marchandises. Concrètement, les sites sont situés à proximité immédiate de l'autoroute et à l'extérieur des zones d'habitat et des centres de localité
- une bonne desserte en transports publics
- un accès direct ou une bonne localisation en matière de trafic de marchandise par le rail

Les pôles d'urbanisation identifiés constituent **les priorités d'urbanisation pour la période allant jusqu'à 2020.**

Les pôles d'urbanisation sont mis en zone d'un seul tenant conformément au contenu du Plan directeur de l'agglomération. Ils doivent faire l'objet d'une utilisation du sol de densité moyenne à forte.

L'agglomération veille à la coordination de la réalisation des infrastructures de transport avec la mise en œuvre des pôles d'urbanisation lorsque ces deux domaines sont interdépendants. Dans ce but, elle met en place les structures de gestion de projet nécessaires en coordination avec les communes et les instances cantonales concernées.

Les pôles d'urbanisation identifiés sont les suivants:

Pôle d'urbanisation	Affectation
Pérolles / Arsenaux / Les Daillettes	mixte
Torry	habitat
Schönberg / Petit-Schönberg	habitat
Belle-Croix	mixte
Bertigny ouest	activités
Agy / Champ des Alouettes	habitat
Marly Grand-Pré	habitat
Marly Ancienne Papeterie	mixte
Matran, jonction ouest et est	activités
Düdingen ouest	habitat
Düdingen Birch	activités

The image shows a sample of a project plan document titled 'Module d'action - Urbanisation et Passage (UP)'. It includes sections for 'Objectif', 'Instances responsables', 'Autres instances concernées', 'Texte du plan directeur', and a table of 'Options à long terme'. The table lists various urbanization poles and their associated conditions for realization.

Exemple de fiche «Module d'action UP 1.1»



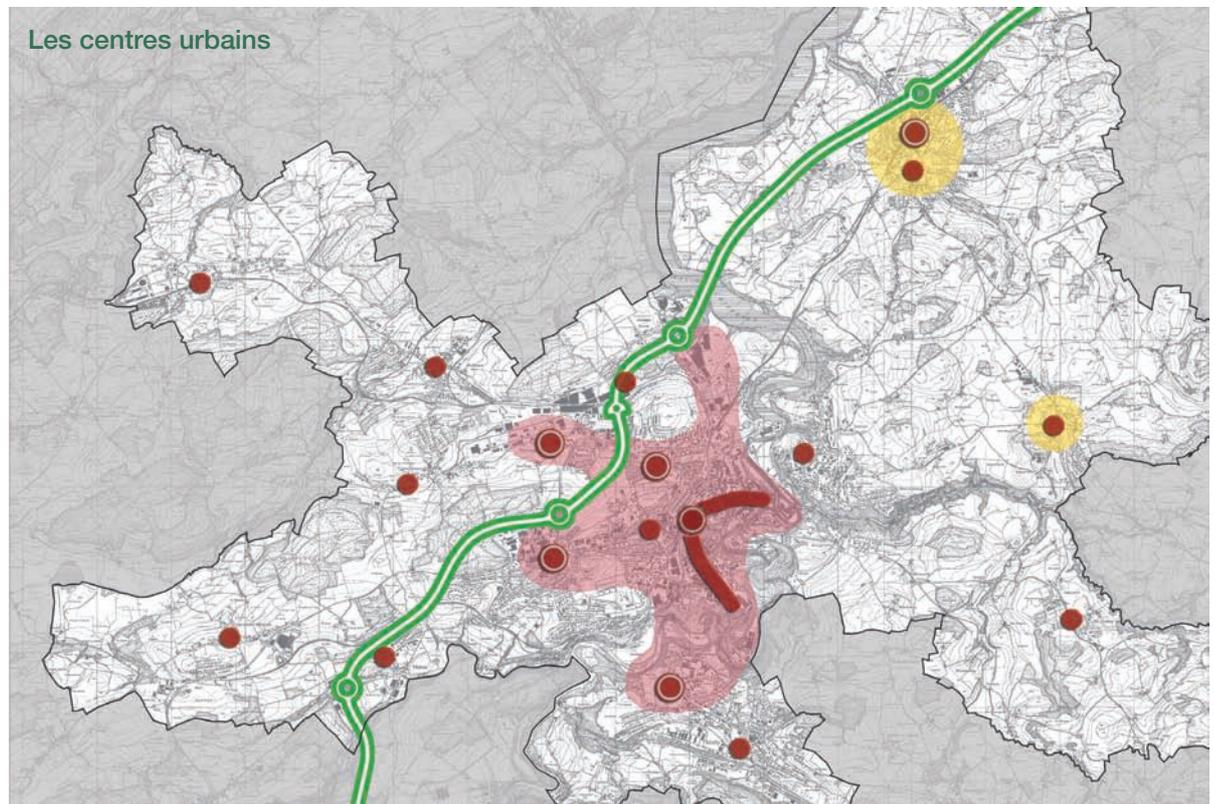
Le visage de l'agglomération change rapidement: sans planification harmonisée, un éclatement de sa structure pourrait survenir.

Avry
Belfaux
Corminbœuf
Düdingen
Fribourg
Givisiez
Granges-Paccot
Marly
Matran
Tafers
Villars-sur-Glâne
St. Ursen

Centres urbains

Les mesures suivantes peuvent être envisagées dans le **tissu construit existant**: revalorisation et construction d'espaces publics, réhabilitation de secteurs de quartier, amélioration de la circulation piétonnière, renforcement de la sécurité du réseau de transport, augmentation de l'offre en espaces verts et en équipements.

En vue de maintenir la vitalité des centres urbains existants, les projets de **nouveaux centres commerciaux** d'importance régionale situés hors des centres urbains identifiés sont soumis à un moratoire au moins jusqu'au 1^{er} janvier 2020 pour autant qu'ils ne soient pas déjà autorisés.



Extension du tissu bâti

13

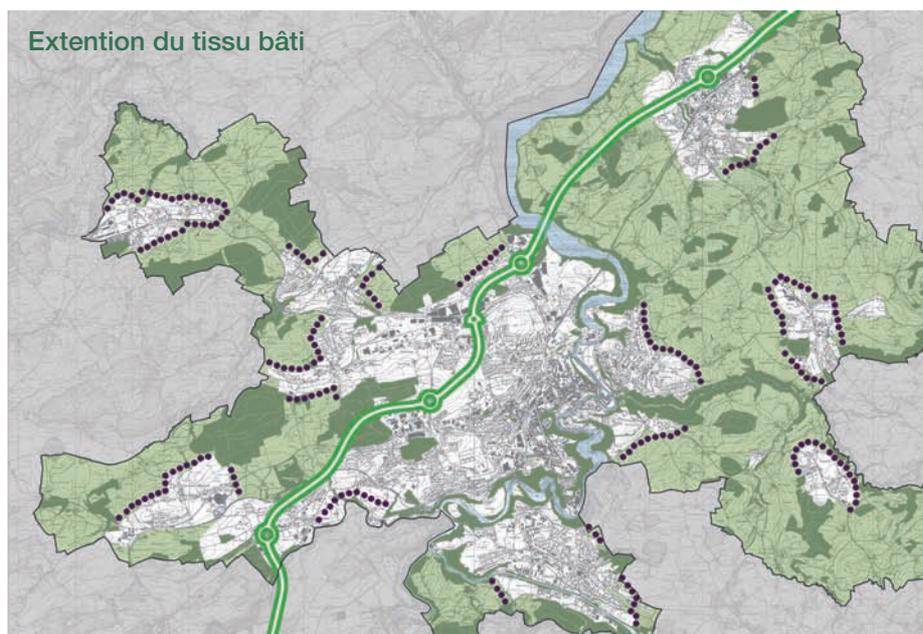
Le développement local du milieu bâti s'appuie sur une rationalisation des infrastructures techniques et sociales existantes. Il consiste en des **extensions des localités et du milieu bâti**. Le développement local du milieu bâti est limité par les grands espaces paysagers.

Le développement local du milieu bâti s'appuie sur les critères qualitatifs suivants :

- extension logique du tissu construit
- proximité d'équipements et de services
- prise en compte du paysage
- pas de nuisances excessives, y compris en matière de trafic
- desserte adéquate en transports publics

Le développement local du milieu bâti doit également rechercher une densification adaptée aux conditions rencontrées et prendre des mesures pour garantir la disponibilité à la construction des surfaces planifiées.

Ce sont les communes qui sont en charge du développement local du milieu bâti.



..... Limites d'urbanisation



Avry
Belfaux
Corminboeuf
Düdingen
Fribourg
Givisiez
Granges-Paccot
Marly
Matran
Tafers
Villars-sur-Glâne
St. Ursen

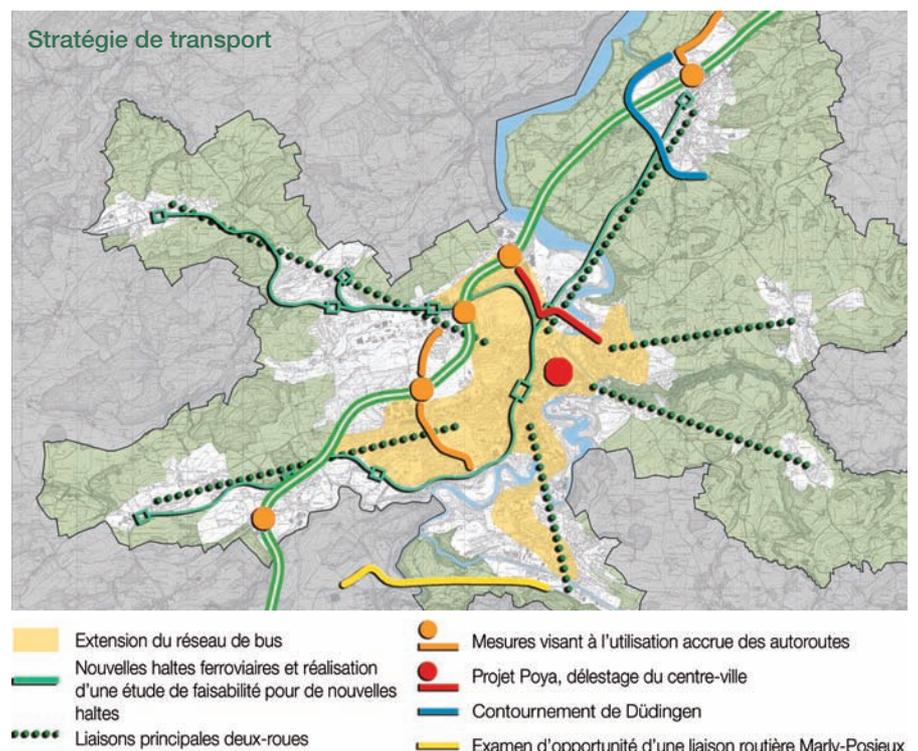
Transports

Tout un train de mesures est prévu dans le Plan directeur de l'agglomération en matière d'infrastructures de transport; l'objectif est de **réduire la pollution générée par le trafic motorisé tout en accroissant l'offre en mobilité**. L'amélioration des transports publics et le développement de la mobilité douce (circulation à vélo et à pied) sont autant d'enjeux stratégiques importants. A cela s'ajoute une optimisation du trafic individuel motorisé.

La gestion et l'exploitation des **lignes urbaines de bus** sont constamment

optimisées et adaptées à l'évolution des pôles d'urbanisation. La priorité est accordée à la circulation des bus sur les autres modes de déplacement motorisés. Une autre piste à suivre est la mise en valeur des lignes ferroviaires pour la circulation interne de l'agglomération.

Le **réseau routier** structurant doit conserver un niveau de prestations optimal, notamment du point de vue de la sécurité et de la fluidité du trafic. Les échanges entre les centres urbains doivent être privilégiés aux dépens du trafic de transit et faire en sorte que ce



Le développement de l'agglomération doit se poursuivre en accord avec le concept de développement durable :

pour atteindre les objectifs écologiques que la Confédération s'est fixés, l'adhésion des agglomérations est nécessaire. Des mesures allant dans le sens d'une meilleure exploitation des ressources font partie intégrante du Plan directeur de l'agglomération.

chances de projet

trafic emprunte des itinéraires alternatifs disposant d'importantes réserves de capacité. C'est dans ce contexte que le réaménagement des jonctions autoroutières situées dans le périmètre de l'agglomération est prévu. Les principes de réorganisation du réseau routier de l'agglomération sont en corrélation avec la localisation des axes «forts» du réseau de bus et des types d'activités à proximité des routes (habitat, écoles). Dans certaines communes, points de passage «obligé» pour le trafic automobile, des concepts de réaménagement de la route principale visant à maîtriser la vitesse des véhicules sont envisagés.

Une politique de **stationnement** volontariste est préconisée par le canton à l'échelle de l'agglomération, notamment au niveau des zones fortement peuplées (limitation de la durée de stationnement autorisée, tarification progressive, renforcement du contrôle). Le stationnement des pendulaires est fortement découragé dans les centres urbains. Les usagers pendulaires bénéficient d'une offre de stationnement spécifique à l'échelle de l'agglomération et aux «portes» de la ville-centre, grâce aux différents parkings d'échange planifiés à proximité immédiate d'arrêts de bus ou de haltes ferroviaires.

Sur les axes principaux pénétrants, des systèmes de guidage sont prévus, orientant les usagers vers les parkings d'échange et vers les parkings publics.

Tous les sites importants de l'agglomération – centres, établissements de formation, pôles d'habitat, pôles d'activités et zones de loisirs – sont desservis par

un réseau continu de **pistes cyclables**, axé en priorité sur le réseau des routes principales.

L'amélioration globale du confort et de la sécurité du trafic piétonnier dans les quartiers et les communes est préconisée en créant des alternatives aux déplacements en voiture de courte distance. Les routes et les chemins publics gagneront ainsi en attractivité.

Les instruments de planification de transports existants (Plan régional des transports et Projet général) définissent les principes d'une gestion coordonnée des transports. Ces principes ont été mis à jour et complétés dans le cadre du Plan directeur de l'agglomération. Vu leur importance structurante, ils constituent ses priorités principales. Il s'agit de :

- l'extension du réseau de bus urbains
- la réalisation du projet Poya (pont et réaménagement de la route de Morat) et des mesures visant à délester le centre-ville du trafic individuel motorisé
- mesures visant à l'utilisation accrue de l'autoroute pour délester le reste du réseau routier
- le contournement de Düdingen
- la mise sur pied d'un réseau de mobilité douce
- la création de nouvelles haltes ferroviaires (St-Léonard, Avry) et la réalisation d'une étude de faisabilité pour d'autres haltes
- la réalisation d'une étude d'opportunité pour la liaison routière Marly-Posieux

TRANSPORTS Projets planifiés	Calendrier
Projet Poya	< 2009
Halte ferroviaire de St-Léonard	< 2009
Nouvelle desserte de Bertigny	< 2009
Dort-Verte	< 2009
Extension de l'électrification du réseau de bus	< 2009
Réalisation de couloirs bus	< 2009
Contrôle d'accès aux carrefours stratégiques	< 2009
Parkings d'échange	< 2009
Halte ferroviaire d'Avry	2010 - 2014
Réaménagement jonction Matran	2010 - 2014
Itinéraire mobilité douce jonction Fribourg-Nord	2010 - 2014
Contournement de Düdingen	2010 - 2014
Réalisation d'itinéraires cyclables en site propre	2010 - 2019
Réalisation éventuelle Marly - Posieux	2015 - 2019
Système de transport automatisé gare de Fribourg - Plateau de Pérolles (év. - Marly)	2015 - 2019

Projets à l'étude
Doublément de la voie ferroviaire entre Fribourg et Givisiez
Déplacement de la halte ferroviaire de Givisiez
Valorisation de la ligne ferroviaire Rosé - Grolley



Avry
Belfaux
Corminbœuf
Düdingen
Fribourg
Givisiez
Granges-Paccot
Marly
Matran
Tafers
Villars-sur-Glâne
St. Ursen

Questions-réponses

Le Plan directeur de l'agglomération est-il le résultat des travaux de constitution de l'agglomération de Fribourg ?

Cette question repose sur une confusion compréhensible. Le Plan directeur de l'agglomération sera un des instruments de la future agglomération, mais il n'est pas à confondre avec le projet de création de l'agglomération à Fribourg. La population sera amenée à se prononcer au début de l'année 2008 sur la constitution de l'agglomération.

Peut-on se passer du Plan directeur de l'agglomération ?

Le Plan directeur de l'agglomération est un instrument stratégique qui permettra à long terme de renforcer la position et le rôle de l'agglomération dans son ensemble. Il existe actuellement une opportunité d'obtenir un soutien de la Confédération pour l'agglomération, mais même sans ce soutien l'agglomération de Fribourg tirera des avantages d'une stratégie commune et coordonnée de développement.

Le Plan directeur de l'agglomération remplace-t-il les plans des communes ?

Les plans d'aménagement local restent des instruments importants pour l'aménagement du territoire à l'échelle de la commune. Le Plan directeur de l'agglomération comble un vide en présentant

une stratégie d'ensemble, pour un aménagement concerté, indépendamment des limites communales. Le Plan directeur fixe un cadre pour l'aménagement communal dont les communes doivent tenir compte lorsqu'elles établissent leur plan d'aménagement local.

Les communes perdent-elles leur autonomie en matière d'aménagement du territoire ?

Les compétences communales ne sont pas fondamentalement remises en question. Pour les pôles d'urbanisation, secteurs stratégiques de développement à l'échelle de l'agglomération, il s'agira de mener des études concertées entre les communes lorsque le développement des pôles concerne plusieurs communes. Le Plan directeur laisse cependant une marge de manœuvre aux communes pour le développement du milieu bâti d'importance local.

L'agglomération va-t-elle reprendre les tâches d'aménagement du territoire exercées par les communes et leur administration ?

En aucun cas. L'agglomération sera une instance régionale. Elle remplira des tâches de coordination, de conseil, de soutien aux projets régionaux et d'information. Les tâches communales liées à l'établissement et à la gestion des plans d'aménagement local resteront une compétence communale.

Quel est l'avenir de la CUTAF ?

Le plan régional des transports de la CUTAF a été un élément sur lequel le Plan directeur de l'agglomération a pu s'appuyer pour établir la stratégie globale des transports qui est proposée. Selon le projet de statuts de l'agglomération, la CUTAF sera reprise par l'agglomération et deviendra un de ses services techniques.

Quelles assurances avons-nous en matière de financement de la part de la Confédération ?

Parallèlement à la consultation publique en cours, la Confédération examine le projet de Plan directeur. Sur la base des résultats de cet examen, il sera possible d'avoir une idée plus précise des projets que la Confédération entendra soutenir. Ce n'est cependant qu'en 2009 que le canton et l'agglomération auront des réponses précises sur les montants financiers destinés aux infrastructures à réaliser dans l'agglomération de Fribourg.





Avry
Belfaux
Corminbœuf
Düdingen
Fribourg
Givisiez
Granges-Paccot
Marly
Matran
Tafers
Villars-sur-Glâne
St. Ursen

Prises de position

**Vos commentaires, prises de position ou questions
jusqu'au 4 août 2007 (4 septembre pour les communes):**

Par lettre

Secrétariat de l'Assemblée constitutive
de l'agglomération de Fribourg
p/a Préfecture de la Sarine
Grand-Rue 51
1702 Fribourg

ou

Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
DAEC
Rue des Chanoines 17
1700 Fribourg

Par télécopie

+41 (0)26 305 22 22

Par e-mail

info@agglo-fr.ch
daec@fr.ch

Sites Internet

www.agglo-fr.ch
www.fr.ch/daec

Informations et documentations supplémentaires

Tél. +41 (0)26 305 22 46
Tél. +41 (0)26 305 36 13

Responsables du projet:

Secrétariat de l'Assemblée constitutive
de l'agglomération de Fribourg
DAEC – SeCA, Service des constructions
et de l'aménagement

Rédaction et conception graphique:

Agence Symbol, Granges-Paccot

Photographies:

Studio Image-In
GIPP / RHINOCEROS
Commune de Granges-Paccot
Union Fribourgeoise du Tourisme
Enrico Baiutti SA
ART*VISION
Université de Fribourg
Etat de Fribourg