

# PLAN DIRECTEUR REGIONAL DE LA SARINE

## Rapport explicatif

**Version pour la consultation publique**

Novembre 2021



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

**Préfecture de la Sarine**



# Table des matières

<b>Introduction</b>	<b>5</b>
1.1 – Structure du PDR	5
1.1.1 – Dossier PDR	5
1.1.2 – Présent rapport	5
1.2 – Contexte régional	6
1.3 – Enjeux régionaux	6
1.3.1 – Coordination et cohésion régionale	6
1.3.2 – Urbanisation	7
1.3.3 – Mobilité	7
1.3.4 – Nature et paysage	8
1.3.5 – Tourisme	8
1.3.6 – Environnement	8
1.4 – Processus d'élaboration du PDR	8
1.4.1 – Schéma directeur régional	8
1.4.2 – Coordination entre le projet d'agglomération et le PDR	8
1.4.3 – Participation des Communes, du Canton et des principaux partenaires	9
1.4.4 – Constitution de l'Association régionale de la Sarine (ARS)	9
1.5 – Procédure de légalisation du PDR	9
<b>Thématiques territoriales</b>	<b>11</b>
2.1 – Thématiques obligatoires et facultatives	11
2.2 – Urbanisation	11
2.2.1 – Traitement du volet dans le PDR	11
2.2.2 – Territoire d'urbanisation	11
2.2.3 – Densification	15
2.2.4 – Zones d'activités	17
2.3 – Mobilité	22
2.3.1 – Traitement du volet dans le PDR	22
2.3.2 – Coordination mobilité et urbanisation (espaces fonctionnels et coordination intersectorielle)	22
2.3.3 – Transports publics	23
2.3.4 – Transports individuels motorisés	24
2.3.5 – Mobilité combinée	25
2.3.6 – Réseau cyclable	26
2.3.7 – Cyclotourisme	29
2.3.8 – Vélo tout terrain	29
2.3.9 – Chemins pour piétons	29
2.3.10 – Chemins de randonnée pédestre	30
2.4 – Environnement	30
2.4.1 – Traitement du volet dans le PDR	30
2.4.2 – Protection de l'air et lutte contre le bruit	30
2.4.3 – Gestion globale des eaux	31
2.4.4 – Alimentation en eau potable	31
2.5 – Nature et paysage	31
2.5.1 Traitement du volet dans le PDR	31
2.5.2 – Protection des biotopes et des réseaux écologiques	32
2.5.3 – Préservation du grand paysage	33
2.6 – Rives de lac	33
2.7 – Tourisme	36



# 01

## Introduction

### 1.1 – Structure du PDR

#### 1.1.1 – Dossier PDR

Le dossier du présent plan directeur régional du district de la Sarine ("PDR Sarine") est constitué des éléments suivants :

##### 1. Vision stratégique

La vision stratégique synthétise les objectifs principaux de développement de la région, ainsi que les principales stratégies qui permettent d'atteindre ces objectifs. L'accent est mis sur la coordination des différentes thématiques, en particulier de l'urbanisation, la mobilité, la nature et le paysage, et le tourisme. Un schéma stratégique illustre la spatialisation des objectifs.

Le document, qui tient sur une page A3, permet d'appréhender rapidement la vision stratégique régionale. Il condense les résultats de la démarche régionale, qui a consisté à partir des principes du territoire définis dans le plan directeur cantonal et à les compléter d'une vision régionale en collaboration avec les acteurs concernés (communes, associations, Canton) pour définir une stratégie concertée et coordonnant de manière optimale les thématiques concernées. Les éléments justificatifs de la vision stratégique sont donnés dans le présent rapport explicatif, qui justifie le volet stratégique, synthétisé dans la vision stratégique.

Formellement, la vision stratégique constitue le programme d'aménagement requis par le guide pour l'aménagement régional. Le document est liant.

##### 2. Volet stratégique

Le volet stratégique contient les documents stratégiques à proprement parler, à savoir :

- Les fiches stratégiques, qui sont divisées selon les thématiques principales précitées, inscrivant notamment les principes et les tâches d'aménagement qui découlent du PDR ;
- Les fiches de mesures découlant des fiches stratégiques ; il s'agit en l'occurrence d'études à réaliser, qui doivent conduire soit à définir directement des tâches, soit à compléter ultérieurement le PDR ;
- Des cartes stratégiques par thématique, qui inscrivent la localisation des mesures spatialisées ;
- Une carte de synthèse, qui rassemble les composantes principales des cartes stratégiques.

##### 3. Rapport explicatif

Le rapport explicatif transcrit et justifie les décisions prises et leur conformité. Il se base notamment sur le diagnostic, qui est donné en annexe.

##### 4. Annexes

Les annexes comprennent le diagnostic et une série d'annexes diverses.

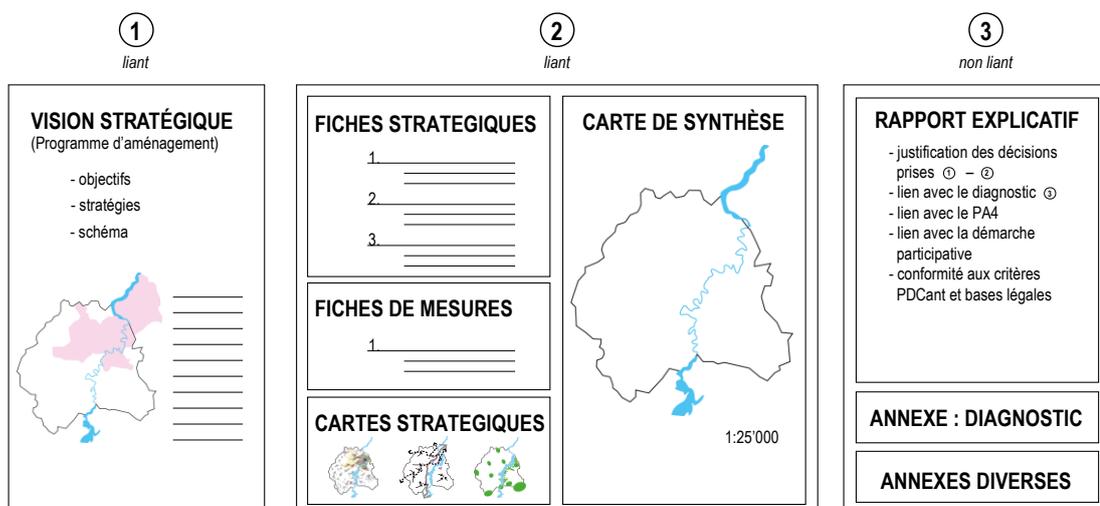


Figure 1 : structure de la composition du dossier PDR

#### 1.1.2 – Présent rapport

Le présent rapport explicatif accompagne le projet de PDR Sarine pour la consultation publique et l'examen préalable des services cantonaux. Document non contraignant, il explique le processus suivi par la Région, les priorités retenues et la pesée des intérêts effectuée. Il justifie la conformité du contenu contraignant aux exigences cantonales.

Le présent rapport justifie en particulier les stratégies définies dans le volet stratégique. Pour chaque volet principal que sont l'urbanisation, la mobilité, la nature et paysage, et le tourisme, le rapport comprend les rubriques suivantes :

- Traitement de la thématique dans le PDR : cette rubrique décrit la manière dont la Région a abordé la thématique, puis explique et justifie de manière sélective certaines mesures stratégiques. Le rapport se concentre sur les éléments que la Région estime utile d'expliquer ou de justifier en particulier. Afin de rester succinct, il ne décrit pas non plus les stratégies au préalable. Un bref résumé des stratégies est cependant fourni au début de chaque fiche stratégique.
- Articulation avec le projet d'agglomération : comme indiqué dans le chapitre 1.4 ci-après, la bonne coordination de la planification régionale avec celle de l'agglomération est un élément central de l'approche de la Région ; c'est pourquoi le présent rapport explique en quoi cette coordination est garantie pour chaque stratégie.
- Apports principaux du processus participatif : le processus participatif conduit avec les communes (cf. chap. 1.4.3 ci-après) est également une composante importante de la démarche régionale. Les principaux apports du processus sont décrits pour chaque stratégie.

## 1.2 – Contexte régional

Le district de la Sarine est caractérisé par une grande diversité d'espaces. En son cœur, il abrite une zone urbaine vaste et dense, avec la ville de Fribourg, chef-lieu cantonal, et son agglomération. Au-delà de l'agglomération, son paysage rural, certes ponctué de polarités urbaines et de plus petits villages, est marqué par la présence d'une importante trame naturelle, avec la Sarine, ses gorges, ses lacs, et les premiers versants des Préalpes. District le plus peuplé du canton, abritant également le plus grand pôle d'emplois, et n'échappant pas aux tendances d'étalement et de mitage du territoire, il présente des enjeux de développement considérables.

L'agglomération de Fribourg et son importante attractivité sont une composante importante du visage du district : pôles d'emplois, qualité du réseau de transports publics, offre en services et en infrastructures, patrimoines culturel et historique, quartiers résidentiels de qualité, proximité de l'autoroute, accessibilité à des milieux naturels variés<sup>1</sup>.

L'agglomération est composée d'un centre-ville dense et d'une couronne au tissu bâti toujours continu mais moins dense. Des axes de transport principaux émergent du centre-ville, pour traverser les centres des pôles secondaires de l'agglomération, et relier ensuite les espaces ruraux du district, en drainant son territoire en différents sous-bassins versants, qu'on pourrait désigner ainsi : Haute Sarine, Gibloux, Sarine Ouest et Sarine Nord. Des polarités urbaines supplémentaires s'implantent ensuite le long des axes dans les espaces ruraux. Les axes de transport jouent un rôle important dans la structure polycentrique et le fonctionnement du district, de même que certaines structures paysagères marquantes, comme la rivière de la Sarine et ses lacs, ainsi que les rivières de la Glâne et de la Gérine. Le réseau de transport national est également un élément très structurant du système urbain fribourgeois. L'autoroute et les multiples lignes ferroviaires placent le district dans une position très avantageuse au sein du réseau des villes suisse, aux portes de la Suisse alémanique.

La population sarinoise a connu une croissance forte à partir des années 1960. Depuis les années 2000, la croissance est toujours présente, mais se diffuse davantage vers les autres districts du canton. Le plan directeur cantonal ("PDCant") prévoit une croissance très forte dans le district pour les deux prochaines décennies : sa population pourrait augmenter de moitié, passant de 106'000 en 2018 à 162'000 en 2042. L'essentiel de cette croissance serait absorbé par l'agglomération de Fribourg, qui accueille déjà les deux tiers de la population du district. Si ces estimations restent théoriques, elles laissent tout de même apparaître des enjeux importants pour l'urbanisation du district. Le Canton prévoit une croissance encore plus forte en emplois, de 60%, portant leur nombre de 68'000 en 2018 à 109'000 en 2042. L'enjeu est également important, notamment en matière de gestion des zones d'activités.

La diversité des espaces naturels et paysagers du district constitue un patrimoine précieux : campagne périurbaine, plaines vallonnées, collines de cultures et d'herbages, massifs forestiers, paysages fluviaux et lacustres, marécages, sites construits patrimoniaux, sites sacrés et flancs des Préalpes jalonnent le paysage sarinois. Cinq sites présentent des qualités remarquables reconnues bien au-delà des limites du district. La Sarine en ville de Fribourg, ses gorges, le lac de la Gruyère, la campagne de Pierrafortscha, ainsi que les massifs de la Berra et du Cousimbert sont ainsi identifiés comme paysage d'importance cantonale.

Les attraits de la région en termes de tourisme et de loisirs sont variés. La ville de Fribourg en concentre évidemment une part : la Vieille-Ville, très riche patrimoine historique et culturel, avec sa cathédrale, son architecture gothique, ses églises, ses abbayes et couvents, ses nombreux ponts, ses fontaines, ses fortifications, ses musées, son funiculaire, ses quartiers aux ambiances diverses, le lac de Pérolles. Mais les zones rurales possèdent également de nombreux attraits : site sacré de l'abbaye d'Hauterive, villages historiques, randonnées panoramiques, randonnées thématiques, itinéraires de vélo de route ou tout terrain, sites naturels, sites agrotouristiques et traditions vivantes comme la Bénichon et la confection du fromage.

## 1.3 – Enjeux régionaux

### 1.3.1 – Coordination et cohésion régionale

Le district de la Sarine en tant que territoire administratif présente une certaine cohérence en tant qu'espace fonctionnel, puisqu'il est constitué d'un cœur, la ville de Fribourg et son agglomération, auquel se rattache un bassin versant comprenant des polarités secondaires et des zones plus rurales.

---

<sup>1</sup> Paragraphe tiré du schéma directeur Sarine

La structure administrative interne du district est par contre plus complexe, avec 26 communes aux visages divers, et la présence d'une Agglomération institutionnelle, qui par ailleurs s'étend également sur le district voisin de la Singine.

La plupart des composantes du développement territorial possèdent leur propre espace fonctionnel, qui échappe aux limites administratives. Des initiatives fortes ont déjà été entreprises pour rapprocher ces deux types d'espace. On peut notamment penser aux collaborations entreprises par certaines communes en matière d'infrastructures scolaires (cercles scolaires, CO), de santé (réseau santé Sarine), d'évacuation des eaux (STEP intercommunales), ou de service du feu. La planification de l'agglomération constitue bien sûr une action très importante de réflexion à l'échelle fonctionnelle d'un territoire. Enfin, les fusions communales projetées ou abouties participent également à dépasser les anciennes barrières administratives.

L'aménagement du territoire au sens plus strict du terme reste cependant une tâche qui engage un sens fort de la responsabilité communale ; même si les Communes de l'Agglomération ont maintenant pris l'habitude de gérer une partie de cette responsabilité en commun. On peut en particulier relever un enjeu communal important, qui est de prévoir les surfaces nécessaires à une croissance démographique et des emplois, et qui participe à des finances équilibrées et un fonctionnement sain des communes.

La Région tient à préserver les intérêts et les responsabilités des communes. Les défis actuels de développement territorial appellent toutefois à chercher certaines synergies au niveau régional, en vue d'un développement coordonné et cohérent. La nouvelle exigence fédérale de gérer les zones d'activités au niveau régional constitue un besoin important de coordination régionale. Le dimensionnement de la zone à bâtir également, puisque que le plan directeur communal attribue maintenant à la Région un portefeuille d'extensions et la tâche de le gérer. Une répartition cohérente des potentiels à bâtir implique une coordination forte avec l'infrastructure globale de transports, dont la gestion supracommunale est indispensable. Elle implique également de développer une vision commune du capital régional que constituent les espaces agricoles et naturels. Enfin, si l'offre touristique est relativement riche en Sarine, sa mise en réseau à l'échelle régionale permettrait d'augmenter considérablement son attractivité.

Une coordination régionale du développement présente un potentiel important de plus-value pour l'ensemble des communes du district. Elle implique toutefois une cohésion forte des communes au niveau régional, une bonne disposition à collaborer et une adhésion à l'identité régionale. Si une vision régionale du développement s'était dessinée en 1979 avec la mise en vigueur d'un premier (et dernier à ce jour) plan directeur régional sarinois, elle s'est ensuite un peu estompée, comme en témoigne la dissolution en 2006 de l'Association des communes de la Sarine pour l'aménagement régional (ACSAR), auteure du premier PDR. Avec le développement de plusieurs projets de fusion, la constitution d'une Conférence régionale pour des infrastructures régionales et un développement régional coordonné (CRID) en 2009, l'élaboration du schéma directeur Sarine en 2018, la participation aux ateliers pour développer le présent PDR dès 2019 et la récente constitution de l'Association régionale de la Sarine (ARS), la constitution d'une vision et d'une identité régionale est toutefois sur la bonne voie. C'est un enjeu fondamental pour l'aboutissement et la mise en œuvre du présent PDR, et des plus-values que la Région espère générer.

### 1.3.2 – Urbanisation

L'enjeu régional en matière d'urbanisation consiste à accueillir un développement démographique et économique équilibré au sein de la région, dans des conditions optimales, favorisant une bonne qualité de vie et une bonne compétitivité des entreprises, tout en limitant les externalités négatives de ce développement, telles que la génération de trafic motorisé supplémentaire, la consommation des surfaces agricoles, entre autres conséquences économiques et environnementales.

Sur la base de son diagnostic donné en annexe ainsi que du schéma directeur Sarine (cf. chap. 1.4.1), la Région identifie les enjeux spécifiques suivants :

- Concentrer le développement urbain dans l'agglomération, les pôles régionaux et les nœuds de transports publics
- Renforcer le dynamisme des pôles régionaux
- Assurer une densification qualitative
- Soutenir la vitalité des centres de localités et préserver leurs qualités
- Renforcer l'attractivité de l'offre en terrains pour accueillir un faisceau diversifié d'entreprises
- Coordonner l'implantation des projets d'infrastructures d'importance régionale
- Coordonner le développement urbain avec les mesures d'amélioration du système de transports publics et de mobilité douce, et avec celles de protection et de valorisation de la nature et du paysage

### 1.3.3 – Mobilité

Les développements attendus en termes d'habitants et d'emplois vont engendrer une augmentation des déplacements, tant au niveau de l'agglomération qu'au niveau régional. L'objectif du PDR est de favoriser, dans le cadre de cette augmentation du nombre de déplacements, l'usage des transports alternatifs afin d'obtenir une stabilisation du trafic routier par rapport à la situation existante. Dans ce contexte, les principaux enjeux identifiés sont les suivants :

- Développer l'usage du vélo sur la base d'un réseau cyclable régional cohérent et attractif
- S'appuyer sur les infrastructures existantes performantes et attractives en termes de transports publics ("colonne vertébrale" du RER fribourgeois) et développer des lignes de bus structurantes régionales en direction Farvagny et du Mouret
- Améliorer la qualité de vie dans les localités en requalifiant les traversées de localité (VALTRALOC), en mettant en œuvre des mesures d'accompagnement aux contournements et en accompagnant la densification d'une politique de stationnement cohérente

### 1.3.4 – Nature et paysage

Dans un contexte de dérégulation climatique, de diminution de la biodiversité et de sollicitations anthropiques croissantes sur les espaces ouverts, il est nécessaire d'œuvrer en faveur d'une préservation et d'une valorisation à long terme des ressources nature et paysage. Dans ce sens, il s'agit de porter une action sur la nature et le paysage du district de la Sarine permettant de garantir un cadre de vie de qualité à la population et de générer une valeur ajoutée pour la nature, la société et l'économie. Dans ce sens, les principaux enjeux identifiés sont les suivants :

- Préserver et valoriser les atouts paysagers et naturels associés aux espaces ouverts emblématiques du district de la Sarine : cours d'eau, reliefs préalpains, massifs forestiers ou étendues agricoles vallonnées
- Concilier durablement la pluralité des usages et vocations des espaces ouverts entre nature, production, développement et détente
- Sensibiliser la population et les visiteurs à la richesse naturelle et paysagère du district et à ses spécificités, pour une meilleure protection

### 1.3.5 – Tourisme

A l'échelle régionale, les enjeux touristiques se résument en deux grandes idées :

- Structurer le territoire par ses entités touristiques majeures.  
Il s'agit de garantir une stratégie de valorisation, de préservation et de renforcement de l'attractivité du site médiéval de la ville de Fribourg et de permettre la connexion entre les entités touristiques ou sites d'intérêts, grâce au développement, à la qualification et au renforcement d'itinéraires attractifs de mobilité de loisirs. La Sarine est identifiée comme l'axe structurant majeur permettant de relier le pôle cantonal / médiéval aux autres sites, mais permettant également la liaison entre intersites et interdistricts.
- Promouvoir le territoire par l'amélioration des conditions-cadres et le pilotage de l'activité.  
Il s'agit par-là de renforcer la visibilité de l'offre en mettant en valeur des thématiques clés, caractéristiques du district, comme l'agrotourisme et le tourisme culturel, patrimonial, religieux.

### 1.3.6 – Environnement

Les enjeux régionaux en termes de qualité de l'air et de protection contre le bruit se traitent par une bonne prise en compte de ces problématiques lors des processus de planification. Les enjeux spécifiques ont été identifiés comme suit :

- Conjuguer développement urbain du district et mise en place de stratégies coordonnées d'urbanisation et de mobilité
- Planifier le développement des zones d'activités avec activités génératrices de nuisances dans des terrains adaptés
- Limiter l'exposition de la population aux nuisances induites par le trafic automobile
- Renforcer les mesures visant à réduire le trafic automobile motorisé et à modérer le trafic
- Assurer une meilleure desserte en transports publics des communes du district et une meilleure répartition modale

## 1.4 – Processus d'élaboration du PDR

### 1.4.1 – Schéma directeur régional

La Région a réalisé un schéma directeur régional, en 2018. Ce document visait à faire émerger une vision régionale du développement du district, au-delà des frontières administratives, établissant une connexion entre l'intérieur et l'extérieur de l'agglomération et valorisant en particulier les projets hors de l'agglomération, afin d'alimenter positivement les futurs plans directeurs, cantonal et régional. Le schéma directeur Sarine dresse un état des lieux et émet des propositions de développement dans les thématiques de l'urbanisation, la mobilité, l'économie, la nature et le paysage, et le tourisme. Les propositions sont nuancées en fonction de la position des communes au sein du réseau de polarités urbaines régional et des potentiels de développement reconnus.

Le schéma directeur Sarine a généreusement alimenté le PDR Sarine, autant au niveau du diagnostic que des propositions stratégiques. Il a également intensifié la collaboration entre les Communes et initié une conception régionale du développement, que la Région a pu valoriser pour concevoir une stratégie régionale concertée dans le PDR.

### 1.4.2 – Coordination entre le projet d'agglomération et le PDR

Comme indiqué ci-avant, le schéma directeur Sarine constitue un pas important dans la conception d'ensemble du district de la Sarine, réunissant sous une même identité et un même espace l'agglomération et les communes qui l'entourent. Du point de vue de la structure urbaine et des habitudes de sa population, notamment en matière de mobilité, l'ensemble des communes du district est orienté vers son centre attractif, la ville et l'agglomération de Fribourg. Le plan directeur d'agglomération, ou "projet d'agglomération (PA)", structure le territoire de l'agglomération en axes fonctionnels, lesquels se prolongent naturellement au-delà des limites de l'agglomération pour structurer le territoire en sous-bassins versants. Une continuité territoriale naturelle existe et facilite un développement coordonné entre l'intérieur et l'extérieur de l'agglomération. Le schéma directeur Sarine s'est ainsi appuyé sur les intentions du projet d'agglomération, dans le but de les prolonger et de les décliner à l'échelle du district.

Pour élaborer le PDR, la Région a mis un accent très fort sur la coordination entre l'agglomération et les communes qui l'entourent. Le présent PDR et la dernière version du projet d'agglomération, le PA4, ont été élaborés conjointement, par le biais d'une collaboration étroite entre l'Agglomération et le district. L'Agglomération, qui est dotée d'une longue expérience en planification territoriale et d'une capacité de travail conséquente avec une équipe pluridisciplinaire de spécialistes dans les différents domaines de développement, a soutenu le district en assumant l'essentiel du travail technique d'organisation, de conduite et de suivi du projet de PDR. Les organes de préavis et de décision du projet d'agglomération et du PDR ont également été en partie mutualisés. L'organe de préavis et d'accompagnement technique du projet d'agglomération, la Commission d'aménagement régional et de mobilité (CARM), a ainsi été étendu à une "CARM élargie", intégrant également des représentants des communes

hors agglomération. Le district de la Singine a également participé, sa commune centre, Düdingen, faisant également partie de l'Agglomération institutionnelle. Enfin, l'Agglomération et la Région ont fait appel au même groupe de mandataires pour réaliser les travaux pour ces deux planifications.

Ainsi, par exemple, le diagnostic territorial des deux plans directeurs a été élaboré simultanément, malgré un calendrier décalé pour la suite des deux projets. Ceci a permis d'intégrer dans le projet d'agglomération déjà les enjeux de développement de la région. Autre exemple, la "CARM élargie" a participé à la fois aux ateliers communs entre le PA et le PDR et à leurs ateliers individuels (cf. rubrique "Ateliers avec la CARM élargie" du chapitre 1.4.3 ci-après).

Comme le schéma directeur Sarine l'a initié, le PDR se fonde sur le projet d'agglomération et le prolonge à l'échelle du district, tout en valorisant la spécificité des différents espaces concernés. Il est conçu de manière à respecter entièrement le projet d'agglomération, à ne pas constituer de doublon avec lui, et à éviter au maximum d'ajouter de nouvelles règles à l'intérieur de l'agglomération, sachant que la planification d'agglomération est déjà très riche et aboutie.

Le chapitre 2 ci-après explique de manière plus détaillée, pour chaque thématique, l'articulation entre le PDR et le projet d'agglomération.

### 1.4.3 – Participation des Communes, du Canton et des principaux partenaires

#### Ateliers avec la CARM élargie

L'Agglomération et la Région ont organisé une série de trois ateliers avec la "CARM élargie", comprenant des responsables politiques et des représentants techniques des communes de l'agglomération et hors agglomération (cf. chapitre 1.4.2 ci-avant). Le premier atelier était destiné à discuter du diagnostic commun du PA et du PDR, le deuxième de la stratégie du PA et le troisième de la stratégie du PDR. Les composantes principales d'une première version de diagnostic, respectivement de stratégie, ont été présentées aux participants. Ces derniers étaient amenés à partager leur réaction autour de tables de discussions organisées par thématique.

L'Agglomération et la Région ont pu relever un accueil globalement très favorable aux propositions émises. Les apports des ateliers ont généralement permis de confirmer, compléter ou consolider les options stratégiques envisagées. Les ateliers ont également permis aux participants d'exprimer leurs attentes et leurs craintes relatives à l'avenir du développement régional. La Région a dans la majeure partie des cas pu intégrer les interventions de la CARM dans sa stratégie. Les résultats des ateliers ont été consignés dans des comptes rendus qui ont été envoyés aux participants. Ils sont disponibles en annexe. Sur la base de ces documents, le présent rapport liste, en fin de chaque thématique principale, les principaux apports des ateliers pour la stratégie régionale.

On peut également relever ici déjà que dans le cadre de l'élaboration de la stratégie régionale des zones d'activités qui fait partie du présent PDR, la Région a initié une démarche supplémentaire d'ateliers collaboratifs avec les communes, pour approfondir cette thématique complexe. Les résultats de cette démarche, même s'ils visent en partie un complément ultérieur du PDR, ont également été intégrés dans la stratégie du présent PDR (cf. chap. 2.2.4).

#### Coordination avec le Canton

La Région a également veillé à une collaboration avec les services cantonaux, par le biais de séances techniques bilatérales, afin de discuter d'éléments clés du projet de manière ponctuelle.

### 1.4.4 – Constitution de l'Association régionale de la Sarine (ARS)

*Chapitre à mettre à jour au moment de la mise consultation publique, en fonction de la situation.*

L'adoption du PDR doit être effectuée par l'entité régionale institutionnellement constituée. C'est l'Association régionale de la Sarine (ARS) qui joue ce rôle pour le PDR Sarine. Ses statuts ont été adoptés en février 2021 par la Conférence régionale pour des infrastructures régionales et un développement régional coordonné (CRID) et devraient être confirmés à la fin de l'année 2021 par les législatifs des communes. Le cas échéant, elle devrait pouvoir voir le jour en 2022.

## 1.5 – Procédure de légalisation du PDR

La procédure de légalisation du PDR et de ses composantes est la suivante :

- Programme des études
  - élaboration
  - soumission au Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) qui consulte les services concernés
  - éventuelles adaptations du programme des études sur la base du préavis de synthèse cantonal, à remettre au canton en même temps que le programme d'aménagement régional
- Programme d'aménagement régional
  - élaboration
  - transmission au SeCA pour consultation des services concernés et, en parallèle, consultation publique auprès des communes ainsi que des régions et cantons voisins
  - éventuelles adaptations sur la base du préavis de synthèse cantonal et de la procédure de consultation
  - adoption par l'ARS
- Plan directeur régional
  - élaboration

- mise en consultation publique de 2 mois, y compris auprès des régions voisines et des cantons voisins (un mois supplémentaire pour les communes et les régions voisines) ; simultanément, transmission à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) pour examen préalable durant 3 mois, avec consultation des services concernés

# 02

## Thématiques territoriales

### 2.1 – Thématiques obligatoires et facultatives

Les thématiques obligatoires selon le PDCant sont les suivantes :

- Urbanisation
- Mobilité
- Rives de lacs
- Environnement

Les thématiques facultatives selon le PDCant traitées ici sont les suivantes :

- Nature et paysage
- Tourisme (intégrée à la thématique "nature et paysage")
- Projets d'infrastructures d'importance régionale (intégrée à la thématique "urbanisation")

### 2.2 – Urbanisation

#### 2.2.1 – Traitement du volet dans le PDR

Le volet "urbanisation" du PDR se décline en quatre thèmes interdépendants :

- Le territoire d'urbanisation vise à contenir l'urbanisation en limitant l'étalement urbain et en concentrant le développement dans les secteurs les mieux situés.
- La valorisation des localités vise à assurer un développement urbanistique qualitatif et compact, porteur de dynamisme, liée à une mobilité efficiente et durable.
- Les valorisations des zones d'activités visent à accueillir une économie forte, diversifiée et harmonieusement intégrée dans le territoire.

#### 2.2.2 – Territoire d'urbanisation

##### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie U3 – "Répartir judicieusement le territoire d'urbanisation".

##### Territoire d'urbanisation et dimensionnement : un cadre suffisamment strict dans le PDCant

Le territoire d'urbanisation définit les limites spatiales à l'intérieur desquelles le développement urbain doit se réaliser. Il comprend la zone à bâtir existante ainsi que des options d'extension future. Cet outil de planification, en orientant le développement vers l'intérieur, répond à l'impératif de limiter l'étalement et le mitage du territoire. Les règles de dimensionnement de la zone à bâtir du PDCant assurent que le développement consommera en priorité la zone à bâtir existante avant de s'étendre. Elles définissent le moment à partir duquel il est considéré que les réserves de zone à bâtir existantes sont saturées ainsi que la surface d'extension qu'il est possible d'envisager.

Les possibilités de développement et le dimensionnement du territoire d'urbanisation varient notamment en fonction de l'emplacement du secteur urbanisé au sein du réseau de transports publics et de polarités urbaines du canton. L'objectif est de réduire les nouvelles extensions de zone à bâtir au strict minimum et de s'assurer qu'elles prendront place aux meilleurs endroits possibles, en l'occurrence là où les infrastructures et services existent. Elles généreront ainsi moins de trafic.

Les règles inscrites au PDCant concernant le territoire d'urbanisation et le dimensionnement des zones à bâtir donnent un cadre très strict pour l'évolution du tissu bâti. La Région estime qu'elles sont globalement suffisantes. Le PDR Sarine n'ajoute donc pas d'outil ou de contrainte majeurs. Il vise essentiellement à faire en sorte que le territoire d'urbanisation soit réparti de la manière la plus judicieuse possible en fonction des potentiels et contraintes territoriaux en présence, des besoins régionaux et communaux ainsi que des possibilités en matière de dimensionnement.

##### Une répartition du territoire d'urbanisation à revoir par la Région

Le territoire d'urbanisation a été défini dans le PDCant. Les méthodes de définition du territoire d'urbanisation par le Canton tiennent compte des planifications locales légalisées, pour certaines en cours, et d'informations communiquées par les communes dans le cadre de la consultation publique du PDCant, mais elles n'intègrent pas une réelle expertise locale ou régionale. Par conséquent, certaines lacunes sont constatées dans la répartition initiale : prise en compte partielle des projets de planification en cours, localisations peu optimales du point de vue des contraintes et potentiels territoriaux en présence, distribution non proportionnée aux potentiels en matière de dimensionnement. Le plan directeur régional étant l'outil prévu par le PDCant pour requérir des adaptations du territoire d'urbanisation cantonal, un travail important doit être effectué par la Région pour redistribuer de manière adéquate le territoire d'urbanisation.

Ce travail de redistribution est moins important à l'intérieur du périmètre institutionnel de l'Agglomération, où le projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération contenait déjà des dispositions relativement abouties en matière de territoire d'urbanisation, sur lesquelles le Canton a pu se baser lorsqu'il a défini son propre territoire d'urbanisation. Le PA4 n'a effectué que quelques ajustements, dans la continuité desquels s'inscrit la stratégie du PDR.

### Une démarche en deux temps

Un nombre important de plans d'aménagement local (PAL) étaient ou sont en cours de révision lors de l'élaboration du présent PDR<sup>2</sup>. Nombreux d'entre eux se retrouvent bloqués ou doivent être revus à la suite de la décision du Tribunal fédéral du mois d'octobre 2020 concernant la nécessité d'appliquer le nouveau PDCant dès son adoption par le Conseil d'Etat. De nombreuses mesures d'affectation sont remises en question, telles que des mises en zone à bâtir, des dézonages et des changements d'affectation. Il en résulte une situation d'incertitude importante qui n'offre pas les conditions adéquates pour revoir la répartition du territoire d'urbanisation à l'échelle régionale.

Par conséquent, dans un premier temps, le présent PDR se limite à définir les principes généraux de cette répartition et son mode de fonctionnement, ainsi qu'à régler les situations concrètes. Il s'agit d'adaptations ponctuelles du TU nécessaires à la réalisation de projets prévus à court terme.

Le présent PDR pose ainsi les jalons d'une seconde phase importante, qui aura lieu lorsque l'incertitude liée à la situation des planifications locales sera majoritairement levée. C'est à ce moment-là qu'une réorganisation plus importante du territoire d'urbanisation sera effectuée, par le biais d'une modification du PDR. Le présent PDR prévoit un mode de fonctionnement itératif, avec la possibilité d'adapter régulièrement le territoire d'urbanisation en fonction de la situation et des besoins. Il se concentre donc essentiellement sur les principes et les modalités qui doivent régir la répartition du territoire d'urbanisation, à l'échelle régionale, en tenant à jour un bilan des surfaces disponibles au niveau régional.

### Un développement axé sur le réseau de transports publics et d'espaces de vie

Le PDCant et le présent PDR prévoient de concentrer les potentiels d'extension du territoire d'urbanisation dans les espaces disposant de la meilleure desserte en transports publics. En parallèle, le présent PDR projette de renforcer l'ossature des transports publics, qui devient le squelette de l'urbanisation, ainsi que les liaisons de mobilité douce entre les espaces de vie et les nœuds de transports publics. Au sein des localités, des principes favorisant les trajets de courte distance et la maîtrise du stationnement participent à la coordination entre urbanisation et transport au niveau local. L'ensemble de ces principes visent le développement de l'urbanisation et d'une mobilité durable de manière interdépendante.

### Articulation avec le projet d'agglomération

Depuis plusieurs générations de projets d'agglomération, l'agglomération fonctionne avec un territoire d'urbanisation, composé des zones à bâtir existantes et des options d'extensions futures. Une limite d'urbanisation est également fixée afin de représenter explicitement le périmètre au-delà duquel une extension de l'urbanisation n'est pas souhaitée à moyen-long terme. Le territoire d'urbanisation de l'agglomération répond aux principes du nouveau PDCant. L'entrée en vigueur du nouveau PDCant n'a donc pas impliqué de restructuration importante du territoire d'urbanisation de l'agglomération. Quelques adaptations ont tout de même été intégrées. Les principes établis par le projet d'agglomération en termes de territoire d'urbanisation sont confirmés dans les PDR des districts concernés. Cette démarche se justifie notamment par la coordination étroite avec laquelle l'Agglomération et la Région ont élaboré le PA4 et le PDR (cf. chapitre 1.4.3). Les éléments suivants peuvent en particulier être relevés :

- Les extensions du territoire d'urbanisation vouées à accueillir des zones d'activités ont été identifiées dans le PA4. Cette assignation est inscrite dans le PDR (cf. chapitre 2.1.3 ci-après).
- Une extension de zone d'activités, impliquant une surface supplémentaire de territoire d'urbanisation a également été indiquée au sud de Matran, sous forme de flèche représentant une direction d'extension, dans le PA4. Cette extension est inscrite dans le PDR. Conformément aux principes de la stratégie U3 du PA4, le PDR définit une limite spatiale de l'extension envisagée, et répartit sa concrétisation en deux phases (voir aussi chapitre "Une démarche en deux temps" ci-avant). La surface est donc reportée en tant que "Surface propice à une extension de zone d'activités" et sera inscrite dans le territoire d'urbanisation lors d'une modification ultérieure du PDR.
- Les extensions que le Canton a fixées sous forme de flèches, représentant une direction d'extension, ont été cartographiées sous forme spatialement délimitée dans le PA4.
- La limite d'urbanisation fixée par l'Agglomération de Fribourg a été adaptée dans le cadre du PA4 afin de permettre une interversion entre une zone libre et une zone résidentielle dans le secteur Moraty à Marly, prévue dans le projet de révision générale du PAL de la Commune. Etant donné que les zones libres appartiennent aux zones à bâtir (art. 50 LATeC), l'ensemble des terrains concernés se trouvent déjà dans le territoire d'urbanisation. Aucune adaptation supplémentaire n'est donc requise dans le présent PDR. Le territoire d'urbanisation sera simplement adapté dans une version ultérieure du PDR, après que le PAL de Marly aura été approuvé.

De manière générale, les principes de délimitation et d'organisation du territoire d'urbanisation au niveau régional s'inscrivent dans la continuité du PA4 et ne remettent pas ce dernier en question.

### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Carte de synthèse : en cas de modification du territoire d'urbanisation, reporter le territoire d'urbanisation souhaité, en identifiant les adaptations de celui-ci par rapport au territoire d'urbanisation défini dans le plan directeur cantonal.*

<sup>2</sup> D'après les données du guichet cartographique, au moment de la réalisation du diagnostic PDR, en 2019, seuls 17 PAL sur 41 étaient approuvés

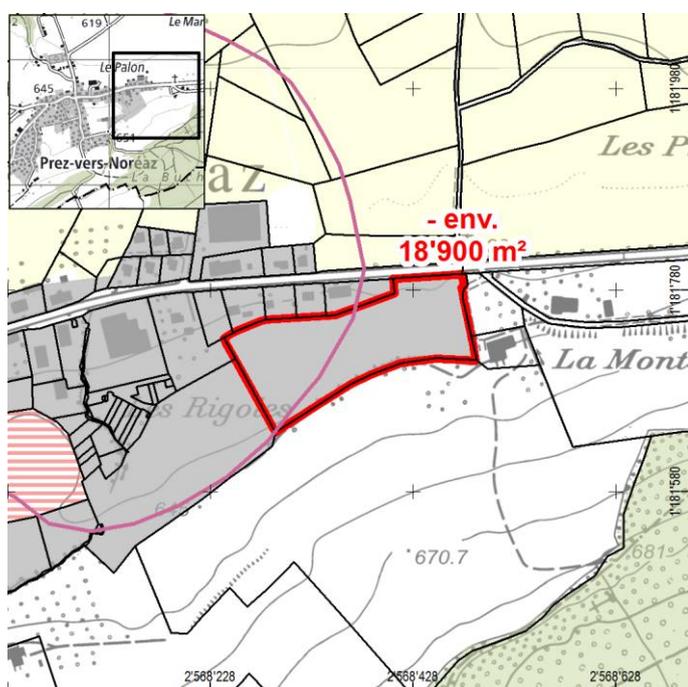
Rapport : démontrer que les éventuels projets régionaux sont situés à l'intérieur du territoire d'urbanisation ; en cas de modification du territoire d'urbanisation, justifier les besoins de la région et démontrer qu'elle respecte les critères de définition et de répartition du territoire d'urbanisation.

Le territoire d'urbanisation est représenté sur la carte de synthèse du PDR. Les modifications requises par la région sont illustrées dans la stratégie U3.3. Elles comprennent davantage de suppressions de TU que d'ajouts, comme l'indique le bilan de surface présenté ci-dessous :

Territoire d'urbanisation ("TU")	
Potentiel attribué par le PDCant au District de la Sarine (Fiche T.101)	3'128
Ajouts selon PDR	1.7
Suppressions selon PDR	7.2
Bilan modifications selon PDR	- 5.6
<b>TU utilisé selon PDR</b>	<b>3'122</b>

Tableau 1 : bilan des modifications du TU proposé par le PDR (en ha)

En outre, les adaptations requises par le PDR se justifient de la manière suivante :



**Prez-vers-Noréaz : suppression de TU**

Le terrain concerné est dézonné dans le PAL du secteur Prez-vers-Noréaz de la commune de Prez. La surface, d'env. 18'900 m², peut par conséquent être supprimée du TU.

**Légende**

**Territoire d'urbanisation avant modification**

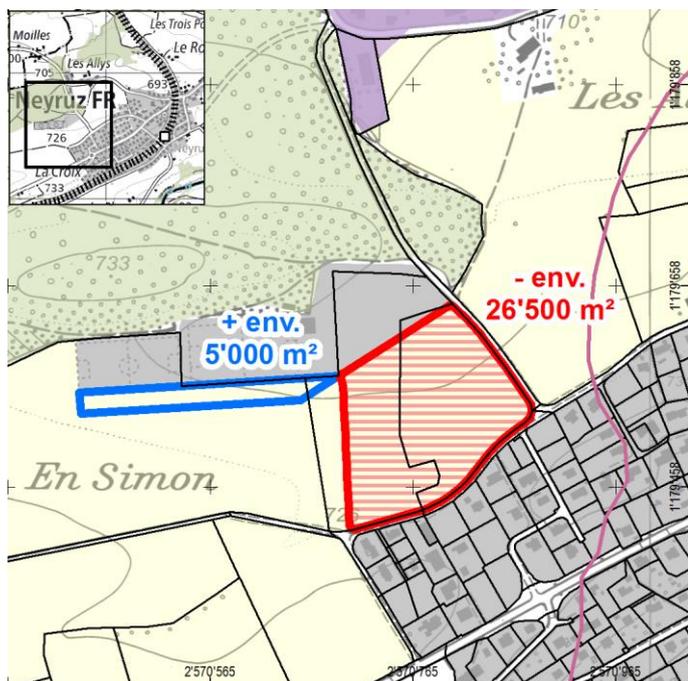
-  Zone à bâtir hors zone d'activités
-  Extension de TU selon PDCant
-  Zone d'activités (ZACT)
-  Surface propice à une extension de ZACT selon PDR

**Modifications du territoire d'urbanisation (TU)**

-  Ajout d'une extension de TU
-  Suppression de TU

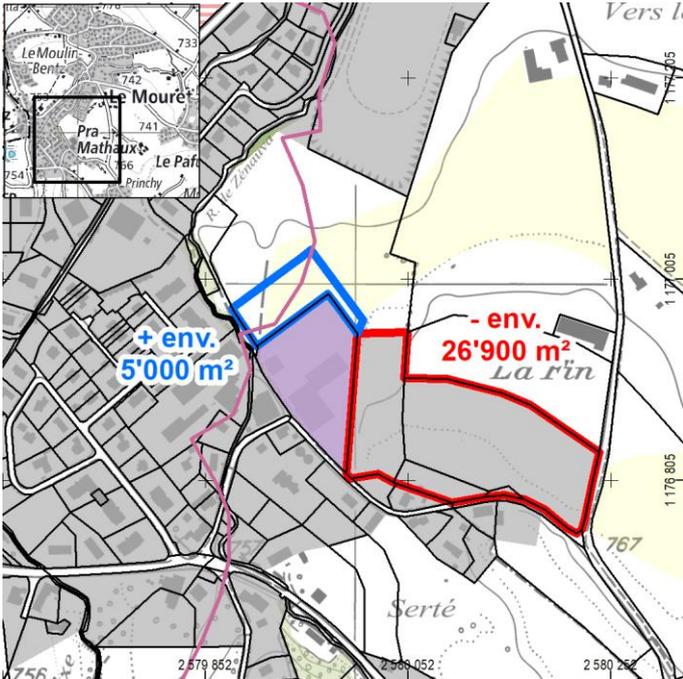
**Autres éléments**

-  Surface d'assèchement (SDA)
-  Desserte TP catég. D selon donnée Canton



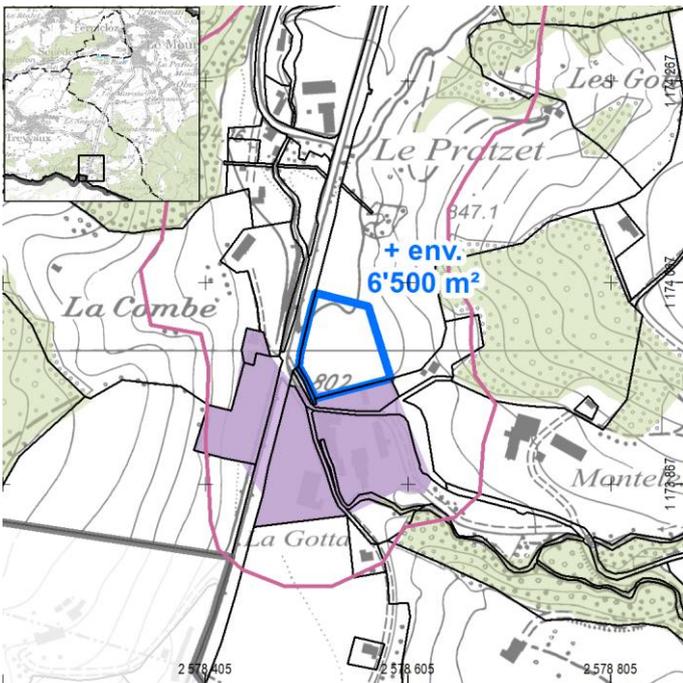
**Neyruz : ajout et suppression de TU**

Le PAL ne prévoit pas l'extension de 26'500m² prévue par le PDCant, car le terrain est nécessaire au passage de la future route de contournement. La surface peut donc être supprimée. En revanche, la commune prévoit une extension de la zone IG dans les 5 ans pour mettre les terrains de football en conformité. S'agissant d'une mise en conformité de zone d'intérêt général et non d'une augmentation de capacité, la Région estime que la surface correspondante de TU, d'env. 5'000 m², peut être délimitée en dehors du rayon de desserte TP de catégorie D. La conformité relative à la présence de SDA sera justifiée lors de la mise en zone à bâtir.



### Le Mouret : ajout et suppression de TU

Le PAL prévoit un dézonage de la zone d'activité existante, en raison de surdimensionnement de la zone d'activités. La suppression concerne une surface d'env. 26'900 m<sup>2</sup>. En revanche, la commune prévoit l'ajout d'une extension d'environ 5'000 m<sup>2</sup> pour la zone d'activités locale attenante, afin de permettre l'extension projetée par l'entreprise Mivelaz Bois SA. S'agissant d'une extension nécessaire aux activités de l'entreprise en place et que le périmètre est majoritairement en conformité avec la qualité desserte TP de catégorie D, la Région estime que cette extension est justifiée. La conformité relative à la présence de SDA sera justifiée lors de la mise en zone à bâtir.



### Treyvaux : ajout de TU

L'ajout d'une surface d'environ 6'500 m<sup>2</sup> est prévu pour permettre l'extension de la zone d'activités locale attenante, afin de permettre l'extension projetée par l'entreprise Yerly Bois SA.

Ces modifications du territoire d'urbanisation donnent un bilan largement conforme en matière de quota total du territoire d'urbanisation.

Une réorganisation plus importante du territoire d'urbanisation est prévue dans le cadre des modifications apportées dans la phase 2 (cf. chap. "Une démarche en deux temps" ci-avant). Certains projets régionaux ne se trouvent pas encore à l'intérieur du territoire d'urbanisation. Il s'agit de certaines extensions de zones d'activités d'importance régionale, pour lesquelles les conditions actuelles précitées ne permettent pas encore d'organiser la mise à disposition de territoire d'urbanisation. Par conséquent, un état temporaire est proposé, en définissant ces surfaces comme des "surfaces propices à une extension de zone d'activités régionales". Elles pourront être définies comme des "extensions de zone d'activités régionales" dans la seconde phase de redistribution du territoire d'urbanisation explicitée ci-dessus (cf. chapitre 2.1.3).

### Apports principaux du processus participatif

Les ateliers de travail menés avec les communes et divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré les constats principaux suivants :

- Nécessité d'une bonne gestion des zones à bâtir et des réserves, en mobilisant en priorité les secteurs déjà légalisés
- Nécessité de privilégier le développement des secteurs où les infrastructures (transports + équipements) sont existantes, tout en préservant l'équilibre régional : "ne pas mettre les communes hors agglomération sous cloche", ne pas bloquer tout développement dans ces communes

- Nécessité d'apporter une certaine souplesse dans la gestion du territoire d'urbanisation, notamment en permettant certaines rocares pour ne pas bloquer des projets importants

La stratégie retenue respecte globalement les intentions manifestées par les intervenants.

### 2.2.3 – Densification

La thématique est traitée principalement dans la stratégie U1 – "Valoriser les localités".

#### Traitement de la thématique dans le PDR

##### Les enjeux de la densification

La nécessité de densifier le tissu bâti existant est un corollaire du développement vers l'intérieur prévu pour assurer un développement des activités humaines sans pour autant perpétuer les processus d'étalement urbain. La croissance de la densité à l'intérieur d'espaces bâtis spatialement délimités augmente la pression sur ces espaces et comporte son lot de contraintes et enjeux : respect du patrimoine bâti et des espaces culturels, gestion des nuisances, des flux, du stationnement, des ressources naturelles, des conditions microclimatiques et des rapports entre espaces construits et naturels, disponibilité des équipements et des services, rapports entre usages, etc.

##### Etude de densification selon le plan directeur cantonal

Le PDCant exige que les communes qui souhaitent prendre des mesures de densification ou créer de nouvelles mises en zone à bâtir réalisent au préalable une étude de densification. Il laisse également la possibilité aux régions d'initier une étude à l'échelle régionale. Etant donné la finesse d'analyse et des connaissances locales que cela requiert, la Région juge plus opportun de laisser les communes réaliser ces études. Elle juge également judicieux de laisser aux communes la possibilité de définir elles-mêmes la méthodologie d'analyse la plus appropriée pour leur situation, en utilisant la marge d'appréciation laissée par les directives cantonales en la matière.

Le PDCant réserve la possibilité d'intégrer des mesures de densification forte, dans les PAL, aux espaces qui disposent d'une desserte en transports publics suffisante (catégorie C). En dehors de ces espaces privilégiés, une certaine densification et qualification est également possible. En raison des règles de dimensionnement qui sont exposées au chapitre 2.1.2 ci-avant, le développement se fera d'abord dans les zones à bâtir existantes, en densifiant des parcelles déjà construites ou en construisant des parcelles encore libres. De facto, l'ensemble du tissu urbanisé de la région sera amené à être densifié.

##### Approche régionale : les leviers de l'urbanisation qualitative

De manière générale, l'objectif poursuivi par la Région avec sa stratégie U1 – "Valoriser les localités" est de favoriser un développement vers l'intérieur porté sur une urbanisation qualitative avec les principes suivants :

- Valoriser l'intégration des constructions dans leur contexte bâti et de façon respectueuse du patrimoine
- Structurer le bâti avec des espaces verts de qualité naturelle et environnementale
- Favoriser l'interaction sociale à l'échelle de la localité ou du quartier
- Favoriser les trajets de courte distance en mobilité douce
- Limiter les nuisances sur le voisinage et l'environnement

Au vu des enjeux précités, la démarche régionale consiste à identifier et mettre en œuvre des leviers d'actions complémentaires aux directives cantonales existantes pour favoriser une urbanisation qualitative au sein de l'ensemble des localités. Cette approche permet également de définir des principes transversaux qui trouvent également écho dans les stratégies de mobilité et de nature et paysage.

##### Valoriser les potentiels spécifiques des différentes localités

La stratégie proposée permet de prendre en compte et de renforcer les potentiels singuliers des différentes localités. Si des actions sont proposées pour l'ensemble des secteurs urbanisés, d'autres sont spécifiques à certaines localités. Une typologie des localités est donc proposée :

- Les localités à densifier sont celles qui disposent d'une desserte en transports publics de catégorie A à C et disposent, de ce fait, de la possibilité de planifier des mesures de densification.  
Pour ces localités à densifier, la Région rend l'étude de densification prévue par la fiche T103 Densification et requalification du PDCant obligatoire et y ajoute un délai de réalisation de trois ans à compter l'approbation du PDR. Le but est de permettre aux communes concernées de connaître rapidement leur potentiel de densification afin de les encourager à prendre des mesures pour initier un développement qualitatif vers l'intérieur.  
Dans la même perspective, la Région requiert la réalisation de concepts de stationnement dans un bref délai. Les concepts de stationnements sont rendus obligatoires par l'art. 24 ReLATEC pour toutes les communes de plus de 5'000 habitants. Ces concepts fixent des mesures visant à gérer qualitativement et quantitativement le stationnement. En raison de l'impact positif sur la mobilité et sur les espaces publics que ces concepts de stationnement ont, la Région a décidé de les généraliser à l'ensemble des localités à densifier.
- La stratégie des localités à renforcer s'inscrit dans la continuité du schéma directeur Sarine, élaboré en 2018. Ce dernier définit les polarités comme des secteurs urbanisés relativement denses et attractifs, qui bénéficient d'une certaine qualité de desserte en transports publics ainsi que des services. Il précise que ces polarités présentent un certain dynamisme et que, "de ce dynamisme peuvent alors émerger de nouvelles formes de densification, des espaces publics aménagés et fréquentés, des services et activités diverses". Ces constats et perspectives restent valables dans le cadre du PDR. Certaines polarités se trouvent par contre en priorité 4 d'urbanisation

selon le PDCant, ce qui réduit notablement leur potentiel d'extension. La Région prévoit d'attribuer à l'ensemble de ces localités, indépendamment de leur potentiel d'extension, des objectifs permettant de renforcer leurs propriétés et dynamiques polarisantes. Il s'agit en particulier d'y assurer les conditions d'accueil pour les équipements et services d'importance supracommunale. La stratégie vise à également à assurer une bonne coordination de la planification des projets d'infrastructures d'importance régionale en cours, en cohérence avec les différents volets stratégiques du PDR. La référence à ces projets permet également à la Région d'affirmer leur caractère important pour le développement régional. L'importance régionale joue en effet un rôle dans la pesée des intérêts en présence lors du processus de planification.

- Les localités à requalifier sont celles qui ne sont pas à densifier ou à renforcer, mais qui comprennent un site patrimonial qualifié d'importance nationale ou régionale à l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS). Dans ces localités, la Région requiert une action prononcée pour la qualité des projets de construction à l'intérieur des périmètres protégés, ainsi que pour le maintien des services de proximité dans les centres. Cette stratégie permet à la Région de soutenir de manière ciblée le développement qualitatif et le dynamisme des villages qui occupent une position secondaire sur le réseau urbain régional et se voient, de ce fait, octroyer de moindres potentiels de croissance. Le but est d'assurer la vitalité à long terme de l'ensemble des localités régionales, malgré la concentration de certains potentiels dans les pôles.

La stratégie régionale permet ainsi de renforcer la structure polycentrique et équilibrée de l'urbanisation sarinoise, en renforçant les polarités tout en valorisant les qualités et dynamiques de l'ensemble des localités. Elle permet également d'améliorer la cohérence entre l'urbanisation et la structure du réseau de transport mise en avant dans la stratégie mobilité du présent PDR. Finalement, afin de répondre aux préoccupations exprimées par les Communes lors des ateliers, la Région soutient le recours à deux démarches, en proposant un appui financier : l'Atelier village et la Commission qualité. Ces deux démarches permettent d'esquisser des solutions concernant le dynamisme des centres des villages, respectivement, de favoriser une intégration optimale des nouvelles constructions au tissu bâti existant afin de limiter l'impact sur l'identité des localités.

#### Articulation avec le projet d'agglomération

La thématique de la densification et de l'urbanisation qualitative est une composante importante du PA4. Il prévoit une stratégie conséquente en la matière, qui est spécifique au contexte urbain de l'agglomération. Le PA4 reste l'instrument principal pour gérer la densification et l'urbanisation qualitative dans le périmètre de l'agglomération. La stratégie du PDR intervient en complément de celle du PA4, sans la remettre en question. Dans certains cas, il est précisé que la stratégie PDR ne s'applique pas à aux communes comprises dans le périmètre du PA4.

#### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : en cas d'étude régionale du potentiel de densification et de requalification, indiquer les conséquences pour les communes.*

*Carte de synthèse : en cas d'étude régionale du potentiel de densification et de requalification sur des secteurs considérés comme stratégiques, représenter ceux-ci.*

*Rapport : en cas d'étude régionale du potentiel de densification et de requalification, en présenter les résultats et démontrer comment les différentes composantes du plan directeur régional ont pris en compte les résultats obtenus.*

Une telle étude n'est pas prévue.

#### Etudes régionales existantes

Schéma directeur Sarine, juin 2018, en particulier chap. 2.1.6 et 3.

#### Apports principaux du processus participatif

Les ateliers de travail menés avec les Communes et divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré les constats principaux suivants :

- Nécessité de maintenir la qualité de vie dans les milieux urbains : préservation et mise en valeur des espaces verts et bleus en tant qu'éléments structurants de la trame urbaine (p. ex. parcs urbains) et de ses abords (p. ex. grands espaces de forêt et de détente)
- Être attentif à l'impact des nouvelles constructions (principalement les immeubles) sur l'identité des villages, préservation du patrimoine bâti, insertion du bâti dans le contexte
- Nécessité de privilégier le développement des secteurs où les infrastructures dans leur sens large (transports, équipements, santé, formation) sont existantes, tout en préservant l'équilibre régional : "ne pas mettre les communes hors agglomération sous cloche", ne pas bloquer tout développement dans ces communes
- Importance de répartir les potentiels de développement de manière équilibrée au sein de la région
- Importance de réfléchir à l'échelle globale tout en apportant des réponses nuancées en fonction du contexte local, en particulier en matière de densification : privilégier la densification ciblée à la densification "arrosoir"
- Difficulté de mobiliser les réserves, les communes ayant rarement la maîtrise foncière
- Importance de ne pas faire diffuser des actions indépendamment des spécificités locales, mais de capitaliser sur les points forts et les particularités des localités
- Importance de maintenir le dynamisme des centres des villages même pour les petites localités avec une faible croissance démographique (p. ex. via petits commerces)
- Nécessité de fixer des objectifs clairs pour chaque vocation de localité
- Nécessité d'intégrer des éléments liants dans la stratégie pour mettre en œuvre les objectifs fixés

- Nécessité de planifier des indices de construction "réalistes et mesurés" dans les communes périphériques
- Nécessité de planifier avec une conception de "quartier" à courtes distances, avec des espaces mixtes qui offrent tous les services et qualités nécessaires à la vie quotidienne
- Nécessité d'éviter une densification extrême notamment au centre de l'agglomération, où une telle densification peut faire fuir les familles, à la recherche de qualité de vie, vers l'extérieur
- Importance de traiter la qualité des centres de localités pour l'ensemble des localités

La stratégie retenue va nettement dans la direction des intentions manifestées par les intervenants, sans pouvoir répondre à toutes les attentes, la portée des actions de la Région et des Communes restant limitée.

#### 2.2.4 – Zones d'activités

La thématique est traitée principalement dans la stratégie U2 – "Valoriser les zones d'activités".

##### Traitement de la thématique dans le PDR

###### Gestion régionale des zones d'activités : des enjeux de taille, un défi innovant

La stratégie régionale de gestion des zones d'activités se décline en plusieurs thématiques. Certaines résultent des exigences minimales du PDCant, d'autres d'enjeux identifiés par la Région.

En matière de zones d'activités, la Région a pour objectif général de stimuler une croissance diversifiée de l'économie et des emplois sur l'ensemble du district, tout en favorisant une urbanisation de qualité vers l'intérieur et en limitant les nuisances environnementales.

Certaines situations et dynamiques observées ont tendance à s'écarter de cet objectif. Il s'agit par exemple des éléments suivants :

- Un processus de tertiarisation des zones d'activités, qui tend à fragiliser certains pans de l'économie
- Des problèmes d'indisponibilité des terrains, qui réduisent les possibilités d'accueil
- La localisation non optimale de certaines zones déjà construites, par rapport au réseau de transport, aux espaces de vie ou aux nuisances provoquées
- Une vision centrée sur les intérêts communaux, qui a tendance à renforcer les éléments précédents

Pour atteindre son objectif, la stratégie doit notamment :

- Définir une distinction nette entre les zones d'activités et les autres zones, sachant que ces dernières concentrent environ trois quarts des emplois
- Intégrer des intérêts parfois divergents d'une économie libérale et d'une urbanisation régulée
- Trouver des solutions pour pallier le fait qu'en général les autorités de planification n'ont pas la maîtrise foncière des terrains
- Réussir à opérationnaliser dans les instruments de planification certains objectifs difficiles à traduire en règles
- Bénéficier à l'ensemble des communes du district

###### Définition d'une stratégie en deux phases, approfondissements

La définition d'une stratégie répondant aux enjeux et à la complexité décrits ci-avant constitue un défi important pour la Région. Pour cette raison, la Région a initié une série d'ateliers en collaboration avec les communes du district, pour développer de manière partagée une vision régionale approfondie des enjeux, des besoins et des moyens de mise en œuvre. Cette démarche a pour but de confronter et consolider la stratégie proposée dans le présent PDR, ainsi que de permettre d'approfondir l'ensemble des thèmes concernant la gestion des zones d'activités. Elle aboutit à une définition de la stratégie régionale en deux phases :

- 1° La première définit les mesures minimales exigées par le PDCant, ainsi que les principes permettant d'approfondir la thématique et d'apporter des compléments stratégiques dans une seconde étape.
- 2° La seconde phase consiste à inscrire les compléments stratégiques développés dans la démarche d'approfondissement, par le biais d'une modification ponctuelle du PDR.

La démarche d'approfondissement est initiée pendant l'élaboration de la première phase et s'étend au-delà, pour conduire la seconde. Ses objectifs principaux sont les suivants :

- Confronter et consolider, dans sa phase d'élaboration, la stratégie définie en phase 1
- Permettre d'approfondir l'ensemble des thèmes pouvant alimenter la phase 2, en particulier les suivants :
  - définition des modes de gouvernance et tâches de l'organe de gestion des zones d'activités
  - répartition communale des coûts et bénéfices d'un parc de zones d'activités planifiées et gérées à l'échelle régionale
  - valorisation des zones d'activités auprès des entreprises
  - définition d'une ou plusieurs zones régionales gérées en commun

Les objectifs d'approfondissement en vue de la phase 2 sont posés à titre de proposition. Ils résultent notamment des premiers ateliers, qui ont permis de faire ressortir davantage certains enjeux communaux.

## Préservation de l'offre en terrains pour l'industrie

Il est fondamental de distinguer la stratégie des zones d'activités d'une stratégie de l'économie. Les zones d'activités n'accueillent qu'un quart environ des emplois de la région. Les autres emplois sont localisés pour l'essentiel en zone de centre ou autre zone mixte et en zone d'intérêt général (hautes écoles, hôpitaux, etc.).

La singularité des zones d'activités est leur capacité à accueillir des entreprises qui peuvent difficilement cohabiter avec des habitations en zone mixte. Elles forment donc le terrain d'accueil privilégié de l'industrie. Si ce secteur est largement reconnu comme nécessaire à l'économie régionale, son implantation est généralement perçue comme une ressource peu rentable et un voisinage non désirable. Sa faible rentabilité par surface et ses nuisances diverses ont souvent raison des zones d'activités, du moins dans les secteurs denses des agglomérations, qui sont réaffectées au profit de zones mixtes, plus rentables et moins nuisibles.

Les zones d'activités se raréfient et sont repoussées vers l'extérieur, et sont colonisées par les entreprises tertiaires en quête de terrains à prix modéré, ce qui génère plusieurs impacts : hausse des prix fonciers, fragilisation des entreprises industrielles et à faible valeur ajoutée, report de l'industrie vers des espaces agricoles, réduction de la mixité urbaine à large échelle, report de la mobilité d'entreprise vers les transports motorisés, etc.

Soucieuse de préserver des conditions d'accueil optimales pour l'ensemble des secteurs économiques, la Région alloue aux zones d'activités l'objectif fondamental de permettre l'accueil des entreprises qui peuvent difficilement trouver une place dans d'autres zones. Il s'agit donc des entreprises à faible valeur ajoutée ou à nuisances importantes, essentiellement dans le secteur industriel, qui ne peuvent pas cohabiter avec le logement en zone mixte. De plus, la Région fixe un objectif général de maintien des zones d'activités, afin de préserver les conditions d'accueil pour les entreprises cibles. Cet objectif ne vaut pas pour les zones d'activités dont la reconversion avait déjà fait l'objet d'une procédure au stade de la réalisation du diagnostic du présent PDR, en 2019. Ces reconversions peuvent être effectuées.

Il faut relever que la mise en œuvre de la vocation générale allouée aux zones d'activités est relativement complexe. Il est en effet difficile de définir exactement quelle entreprise répond ou non à cette vocation, de refuser l'implantation d'une entreprise génératrice de retombées fiscales sous prétexte qu'elle ne répond pas au profil souhaité, ou de sélectionner la clientèle qui va et vient sans travaux particuliers – donc sans procédure de permis de construire – dans des bâtiments existants. Il y a donc une certaine dichotomie entre les objectifs territoriaux et économiques, le premier appelant à plus de contraintes et le second à plus de liberté. Ce sans compter que la mise en œuvre d'une stratégie sélective pose également des questions opérationnelles, en tout cas pour les terrains qui ne sont pas propriété du planificateur. La Région maintient son objectif de vocation malgré cette complexité, mais laisse une certaine liberté d'application aux communes, en fixant la vocation comme une priorité plutôt qu'une condition absolue. Les communes ont ensuite le choix de l'appliquer de manière stricte ou souple. La démarche d'approfondissement de la stratégie des zones d'activités a également pour but de développer des solutions incitatives pour respecter la vocation prioritaire des zones d'activités.

La vocation générale des zones d'activités est complétée par l'interdiction, hors agglomération institutionnelle, d'y implanter des grands générateurs de trafic. L'appellation "grands générateurs de trafic" peut être assignée à différents types de constructions tels que des centres commerciaux, des entreprises, des bâtiments publics, des installations de tourisme et de loisirs, etc. La Région estime impératif d'empêcher la construction de grands générateurs de trafic quasi exclusivement liés au trafic motorisé. Elle requiert ainsi de les exclure des zones d'activités hors agglomération, qui ne bénéficient généralement pas de conditions d'accessibilité qui permettent de canaliser l'essentiel du trafic généré vers les modes de transports publics et doux. De plus, l'Agglomération a développé une stratégie spécifique dans son PA4, permettant une meilleure intégration de ces installations dans son territoire.

Au-delà de la vocation globale attribuée aux zones d'activités, la Région inscrit des vocations site par site, axées sur les qualités des sites en matière d'accessibilité et de sensibilité du voisinage aux nuisances. De nombreux critères supplémentaires sont pertinents pour justifier la prédisposition d'un site à accueillir une typologie d'entreprise plutôt qu'une autre : centralité, occupation actuelle, planifications existantes, propension à la densification, réserves à disposition, nature publique ou privée du foncier, etc. Les critères de l'accessibilité et des nuisances présentent toutefois l'avantage d'expliquer une grande partie de la prédisposition des sites et d'être facilement appréhendables et donc applicables. Cette définition des vocations par site laisse également une certaine marge de manœuvre aux communes.

## Classification et extensions

Il est important de relever que la classification d'une zone en type cantonal, régional ou local n'implique pas que la responsabilité de sa gestion incombe au planificateur correspondant (Canton, Région, Communes). Elle n'implique pas non plus que l'importance ou le rayonnement économique des entreprises cibles doivent correspondre à l'échelle correspondante (cantonale, régionale, communale). Parmi les catégories fixées par le PDCant, seuls les secteurs stratégiques cantonaux sont spécifiquement voués à l'accueil d'entreprises à haute valeur ajoutée et préférentiellement gérés par le Canton. Pour les trois autres classes, il appartient à la Région de définir des éventuels objectifs spécifiques. L'unique distinction fixée par le PDCant réside dans le potentiel d'extension future de ces zones et des qualités territoriales qui justifient ces différences de potentiel. La Région fait ainsi le choix d'assumer la responsabilité de superviser la gestion de l'ensemble des zones d'activités, hormis les secteurs stratégiques cantonaux, en concentrant son action prioritairement sur les zones régionales et cantonales. Les zones communales restent également prioritairement gérées par les communes, tout en faisant l'objet de certaines mesures régionales, comme l'impératif de les conserver en zone d'activités. Un rayonnement économique privilégié en lien avec l'importance des zones est défini (rayonnement local, régional, suprarégional), mais de manière peu stricte. Quoi qu'il en soit, l'objectif de la Région est de soutenir l'ensemble de ses entreprises, en particulier son tissu économique local et les entreprises à faible valeur ajoutée, et non de se focaliser sur les meilleurs contribuables.

La classification en zone régionale ou locale découle des critères stricts du PDCant. La Région a également pris en compte le critère d'équilibre régional, qui veut que chaque sous-région dispose d'au moins une zone d'importance régionale. C'est ainsi que le site de Grolley a été classé en

zone régionale, même s'il ne remplit pas strictement le critère d'accessibilité routière sans traversée de localité. Une étude analysant les impacts du trafic de poids lourds entre la zone et les routes principales sera conduite. Si nécessaire, des conditions particulières seront inscrites pour l'extension de la zone à bâtir, avec la possibilité d'exclure les entreprises générant un trafic de marchandises important. Les zones régionales ont également été sélectionnées en fonction des possibilités d'extension, selon les critères d'aménagement du territoire. Ainsi, à l'exception du site des Daillettes à Fribourg, chaque zone régionale dispose d'une surface attenante prédisposée à une extension future. Ces surfaces ne sont pas encore inscrites au territoire d'urbanisation, du fait du phasage opéré en la matière (cf. chap. 2.1.1). Elles sont toutefois cartographiées en tant que "surfaces propices à une extension de zone d'activités", et, dans l'intervalle, les terrains sont réservés à cette future affectation.

### Conformité au quota régional en matière d'extensions

La Région dispose d'un quota global d'extension de zones d'activités, qui s'ajoute au quota en matière de territoire d'urbanisation, et qui découle de l'état des réserves de zones d'activités existantes, dépendant elles-mêmes de l'état des constructions selon la base de géodonnées cantonale SyZACT. Les réserves existantes sont soustraites à une surface totale que le PDCant identifie comme nécessaire pour accueillir le développement attendu (159 ha à l'horizon 2035). Le solde constitue le potentiel d'extension au niveau régional.

#### Définition des besoins actuels en ZACT

Besoin selon PDCant (ha)	159.0
Surfaces construites depuis 2017 (ha)	2.3
Besoins actualisés en ZACT (ha)	156.7

#### Définition des réserves actuelles (incl. réserves d'entreprises)

Surfaces libres	267.6
Surfaces libres indisponibles	170.1
Réserves	97.5

#### Définition du potentiel d'extension en Sarine

Besoins actualisés en ZACT	156.7
Réserves	97.5
Potentiel régional d'extension	59.2

**Tableau 2** : bilan du potentiel d'extension en zones d'activités (en ha)

Les surfaces correspondant aux possibilités d'extensions repérées et cartographiées par la Région sont données ci-dessous et comparées au potentiel régional d'extension.

#### Secteurs stratégiques cantonaux

Fribourg Bertigny	8.9
-------------------	-----

#### Zones cantonales

Rossens	1.7
---------	-----

#### Zones régionales

Avry-Rosé	2.3
-----------	-----

Avry-Rosé	2.3
-----------	-----

Chénens	5.1
---------	-----

Chénens	5.1
---------	-----

Granges-Paccot Englisberg	9.8
---------------------------	-----

Grolley Martzé	2.9
----------------	-----

Grolley Route de la Broye	2.4
---------------------------	-----

Le Mouret Querro	2.3
------------------	-----

Matran sud	11.2
------------	------

Rossens	5.7
---------	-----

<i>Sous-total zones régionales</i>	<i>51.7</i>
------------------------------------	-------------

<b>Total</b>	<b>59.6</b>
--------------	-------------

<b>Potentiel d'extension autorisé</b>	<b>59.2</b>
---------------------------------------	-------------

<b>Bilan</b>	<b>-0.4</b>
--------------	-------------

**Tableau 3** : bilan du potentiel d'extension selon les possibilités d'extension de zones d'activités (en ha)

Les possibilités d'extensions repérées et cartographiées par la Région permettent à peu près de respecter son quota. Il faut relever ici qu'un ordre de grandeur est à ce stade suffisant pour vérifier la pertinence de la stratégie, puisque pour l'instant les extensions ne sont pas encore concrétisées avec le territoire d'urbanisation. Il s'agira de mettre à jour le calcul dans de la phase ultérieure lors de laquelle le territoire d'urbanisation sera

redistribué. Si nécessaire, l'étendue des extensions sera légèrement adaptée pour présenter une surface globale conforme au quota régional. Il faut également relever que les valeurs ci-dessus soustraient déjà les zones d'activités en cours de reconversion, mêmes si ces changements d'affectation ne sont pas encore légalisés.

La classification régionale ou cantonale des extensions permet de répartir les quotas entre ces différentes classes. Cela permet notamment de réserver un quota modéré de surfaces pour les extensions d'importance locales, lesquelles sont autorisées sous conditions pour les agrandissements d'entreprises existantes. Avec cela, la Région sera à même de réagir promptement pour permettre aux entreprises de se développer. Cette démarche va de pair avec la stratégie en matière de territoire d'urbanisation, qui permet de libérer des surfaces de territoire d'urbanisation à court terme (cf. chap. 2.1.1). Ainsi, dans cette première phase de planification régionale, seuls 5 ha d'extension potentiels sont pris du quota régional, réservés aux projets concrets d'extensions d'entreprises en zone d'activités locale. Le bilan largement conforme est donc le suivant :

Réserves pour les zones locales	5.0
Potentiel d'extension autorisé	59.2
<b>Bilan (marge)</b>	<b>54.2</b>

**Tableau 4** : bilan du potentiel d'extension de zones d'activités effectivement utilisées (en ha)

### Constitution d'un organe de gestion

La mise en œuvre de la gestion régionale des zones d'activités implique la constitution d'un organe spécifique. Afin d'éviter de multiplier ses organes, cette tâche est confiée à l'Association régionale de la Sarine (ARS). La démarche d'approfondissement pourra conduire à compléter les tâches de l'ARS en tant qu'organe régional de gestion des zones d'activités (cf. rubrique "Définition d'une stratégie en deux phases, approfondissements" ci-avant).

### Articulation avec le projet d'agglomération

Comme pour les mesures touchant au territoire d'urbanisation (cf. chapitre 2.1.1 ci-dessus), une partie des mesures prévues par l'Agglomération en matière de zones d'activités a dû être inscrite de manière indicative dans le PA4, pour être ensuite légalisées par le biais du PDR du district de la Sarine. La stratégie du PA4 en matière de zones d'activités a ainsi été élaborée en étroite coordination avec la Région (cf. chapitre 1.4.3), dans l'optique de répondre aux nouvelles exigences du PDCant en la matière, notamment en ce qui concerne la classification, l'extension et la gestion régionale des zones d'activités. On peut relever en particulier les éléments suivants :

- Une proposition de classification des zones non cantonales entre zones régionales et locales ("autres zones" selon le PDCant) n'est pas explicitement formulée dans le PA4. Toutefois, des possibilités d'extensions de zones d'activités greffées à des zones d'activités non cantonales y sont identifiées. Etant donné que les zones d'activités locales ne peuvent être étendues (sauf exceptions), cela revient de facto implicitement à considérer la zone d'activités correspondante comme d'importance régionale. Les critères du PDCant pour la classification des zones régionales avaient été préalablement vérifiés. Ces propositions sont systématiquement reprises dans le PDR. Ce dernier classe également les sites des Daillettes (Fribourg) et de Chésalles-Corbaroche (Marly), dépourvus de possibilités d'extension, comme zones régionales.
- Des propositions de vocations par sites d'activités sont formulées dans le PA4. Le PDR reprend ces vocations, en ciblant plus particulièrement les aspects liés à l'accessibilité et aux nuisances pour le voisinage.
- Le PA4 introduit un moratoire sur la reconversion de zones d'activités vers d'autres zones, tant que les systèmes régionaux (sarinois et singinois) de gestion des zones d'activités ne sont pas mis en place. Etant donné les enjeux en présence (cf. chapitre "Préservation de l'offre en terrains pour l'industrie" ci-avant), la Région a fait le choix de pérenniser le principe de préservation des zones d'activités (cf. stratégie U2.3).
- Le PA4 exige de limiter les implantations d'activités commerciales et administratives dans les zones d'activités. La vocation globale des zones d'activités prévue par le PDR, soit d'accueillir en priorité les activités artisanales et industrielles, est cohérente avec le PA4.

De manière générale, les principes de localisation, de classification et de valorisation des zones d'activités au niveau régional s'inscrivent dans la continuité du PA4 et ne remettent pas ce dernier en question.

### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : définir les éventuelles mesures de mobilité nécessaires, afin de respecter les critères de desserte pour les zones d'activités définis dans le Plan directeur cantonal ;*

La classification et la vocation des zones d'activités sont basées en partie sur leurs dessertes. Des mesures d'amélioration de l'accessibilité des zones sont prévues dans la stratégie mobilité.

*Texte : possibilité de définir un quota de zones d'activités dédié à un secteur stratégique ainsi qu'un quota dédié aux « autres zones d'activités » ;*

Un quota est prévu par classe de zone d'activités et un quota est fixé aux "autres zones d'activités", ici désignées comme "zones d'activités d'importance locales".

*Texte : lister les communes qui doivent, dans un délai de 2 ans, revoir l'affectation ou la taille de leurs réserves en zones d'activités légalisées.*

Aucune commune n'est concernée en Sarine.

*Carte de synthèse : reporter les zones d'activités cantonales, y compris les secteurs stratégiques ;*

C'est le cas.

*Carte de synthèse : identifier les extensions du territoire d'urbanisation dédiées aux zones d'activités et les secteurs où les réserves de zones d'activités légalisées doivent être réduites au niveau local (dézonage ou changement d'affectation) ;*

Les extensions dédiées aux zones d'importance cantonales sont cartographiées. Celles pour les zones d'importance régionales ne sont reportées pour l'instant qu'à titre indicatif (cf. rubrique "Classification et extensions" ci-avant).

*Carte de synthèse : en cas de création de zones d'activités régionales, les localiser.*

C'est le cas.

*Rapport : prouver le besoin d'extension en zone d'activités au niveau régional sur la base des données du système de gestion régionale des zones d'activités ;*

C'est le cas (cf. chapitre précédent).

*Rapport : démontrer, à l'aide d'un tableau répertoriant les surfaces de zones d'activités à supprimer (dézonage ou changement d'affectation) et celles à mettre en zone, que le dimensionnement des zones d'activités de la région est conforme au quota donné par le Plan directeur cantonal ;*

C'est le cas (cf. chapitre précédent) ; mais aucune zone n'est à supprimer.

*Rapport : démontrer la conformité des zones aux critères de desserte en transport individuel motorisé, en transports publics et en mobilité douce ;*

L'ensemble des zones planifiées respectent les critères, à l'exception de la zone de Grolley, pour laquelle une exception est prévue et justifiée dans le chapitre précédent.

*Rapport : en cas de création de zones d'activités régionales, démontrer qu'elles respectent les critères définis dans le Plan directeur cantonal.*

Cf. point précédent.

### **Apports principaux du processus participatif**

Les ateliers de travail menés avec les communes et divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré les principaux constats suivants :

- Importance de soutenir aussi les petites entreprises, voire de réserver des surfaces spécialement pour les entreprises à faible valeur ajoutée ; prévalence du nombre d'emplois sur la valeur ajoutée
- Intérêt d'une péréquation financière intercommunale pour partager les coûts et bénéfices liés aux zones d'activités régionales et cantonales qui offrent un potentiel différent selon les communes, en particulier liés aux éventuelles zones gérées en commun
- Importance d'une bonne accessibilité des zones d'activités pour leur attractivité, tous modes confondus, et de possibilités de stationnement sur place
- Importance de mettre à disposition des terrains pré-équipés pour tous les types d'entreprises
- Importance de pré-équiper une partie des terrains, également pour tous les types d'entreprises
- Importance de préserver une offre en terrain pour le secteur de l'industrie et de l'artisanat, en limitant les activités qui peuvent s'implanter en zone mixte ; conscience qu'une régulation efficace passe nécessairement soit par une maîtrise foncière soit par la réglementation ; avis divergents sur la solution à apporter
- Importance de répartir les potentiels avec équilibre au sein de la région
- Nécessité de trouver des solutions de relocalisation pour les entreprises chassées d'une zone d'activités suite à une reconversion
- Importance de la promotion pour attirer les entreprises
- Nécessité de favoriser l'introduction de plans de mobilité d'entreprise
- Pertinence de favoriser les synergies interentreprises et la mutualisation des équipements et services
- Nécessité de valoriser les réserves de zone à bâtir existantes (disponibilité)
- Nécessité de densifier les zones existantes
- Nécessité de valoriser la qualité urbanistique des zones d'activités
- Nécessité de limiter les conflits avec le voisinage (nuisances)
- Nécessité de définir un organe de gestion des zones d'activités ; importance de combiner ce rôle avec une entité préexistante plutôt que de créer encore une nouvelle entité de gestion ; par exemple Association régionale de la Sarine
- Nécessité d'une coordination avec le service cantonal de la Promotion économique
- Importance de la vision globale au niveau régional pour définir les vocations des sites
- Nécessité de prendre en compte la présence de zones régionales hors district à proximité des zones d'activités sarinoises (p. ex. Villaz-St-Pierre)
- Intérêt pour la réalisation d'une zone commune, tous les sites ne s'y prêtent pas ; nécessité de trouver des solutions pragmatiques pour le financement
- Intérêt pour une politique foncière active par les communes

Ces éléments sont également issus des deux premiers ateliers menés spécifiquement pour la stratégie des zones d'activités en parallèle de l'élaboration du PDR (cf. ci-avant).

La stratégie retenue respecte globalement les intentions manifestées par les intervenants. Plusieurs éléments ne sont pas encore réglés et pourraient faire l'objet de nouvelles mesures stratégiques à intégrer dans une version ultérieure du PDR. Certains éléments ont récoltés des avis

divergents, en particulier ceux liés à la péréquation financière et à la question de réglementer les vocations ou de laisser la liberté à l'économie. La démarche d'approfondissement menée avec les communes en parallèle à l'élaboration du présent PDR permettra d'intégrer des compléments dans une future version du PDR (cf. chap. 1.4.3 ci-avant et stratégie U2.9).

## 2.3 – Mobilité

### 2.3.1 – Traitement du volet dans le PDR

Le guide de l'aménagement local préconise que le volet "mobilité" du PDR comporte les thèmes suivants:

- La coordination entre la mobilité et l'urbanisation, en termes d'espaces fonctionnels et de coordination intersectorielle
- Les transports publics
- Les transports individuels motorisés (et le stationnement)
- La mobilité combinée
- Le réseau cyclable
- Le réseau de cyclotourisme
- Le réseau de VTT (vélo tout terrain)
- Le réseau de chemins pour piétons
- Le réseau de chemins de randonnées pédestres

L'organisation du PDR Sarine intègre l'ensemble de ces points dans différents chapitres. L'objectif de ce rapport explicatif est d'une part de démontrer la bonne intégration de ces chapitres dans le document de planification et, d'autre part, d'explicitier les différentes stratégies retenues.

### 2.3.2 – Coordination mobilité et urbanisation (espaces fonctionnels et coordination intersectorielle)

#### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée de manière transversale dans toutes les stratégies du volet mobilité.

La coordination entre urbanisation et mobilité est premièrement assurée par le fait que la grande partie de l'urbanisation prévue sera réalisée à l'intérieur du périmètre institutionnel de l'agglomération fribourgeoise, qui sera aussi le secteur qui verra un développement important de l'offre en transports publics et en mobilité douce. En outre, rappelons ici l'interdiction d'implanter des grands générateurs de trafic hors agglomération institutionnelle.

À l'échelle du district, la coordination entre urbanisation et mobilité concerne avant tout :

- L'implantation des zones d'activités régionales et de leurs extensions, en veillant à assurer leur desserte par les transports publics et la mobilité douce
- Le rabattement sur les localités à renforcer (pôles d'attraction régionaux) depuis les autres localités au sein de plateformes d'échanges modales connectées par une desserte en transports publics adéquate
- Le développement d'une mobilité apaisée à l'intérieur des localités et la réalisation de mesures d'accompagnement lors de la réalisation d'infrastructures de contournement pour garantir un haut niveau de qualité de vie
- La création d'un lien entre la densification des communes du district et la génération du trafic liée au stationnement
- L'accès à l'agglomération institutionnelle, qui concentre donc les principaux générateurs de trafic et pôles de développement, depuis le reste du territoire

L'ensemble de ces éléments est développé spécifiquement dans les stratégies correspondantes. D'autre part, les liaisons de mobilité douce nécessaires sont identifiées et priorisées dans la fiche de mesure y relative.

#### Articulation avec le projet d'agglomération

À l'intérieur de l'agglomération institutionnelle, la coordination entre urbanisation et mobilité est assurée par la stratégie définie dans le projet d'agglomération de Fribourg, qui prévoit les densifications les plus importantes dans les secteurs disposant d'une desserte en transports publics de niveau supérieur. En outre, l'Agglomération a développé une stratégie spécifique dans son PA4, permettant une meilleure intégration de ces installations dans son territoire.

#### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : En cas d'existence d'un arrêt de transports publics avec qualité de desserte C desservant le territoire de plusieurs communes, possibilité d'identifier, en regard de la stratégie d'urbanisation régionale, les liaisons directes de mobilité douce existantes ou à créer en direction de l'arrêt de transports publics avec qualité de desserte C afin de permettre la densification du milieu bâti dans les communes concernées.*

*Carte de détail : Représenter les liaisons intercommunales existantes ou à créer vers les arrêts de transports publics avec qualité de desserte C et leur potentiel d'amélioration.*

Les liaisons à développer de rabattement piétons et cyclables sur les axes principaux de transports collectifs ont été identifiées et priorisées dans la stratégie relative à la mobilité douce.

*Rapport : Démontrer la coordination entre urbanisation et mobilité ; Justifier les choix de sites d'implantation d'infrastructures publiques et de zones d'activités en fonction des dessertes en transports ; Identifier l'impact sur les réseaux de mobilité des développements souhaités (capacité de*

réseau, maillage du réseau de mobilité douce, besoins en mobilité combinée, etc.) et décrire les mesures et les adaptations éventuellement nécessaires.

Les grands générateurs de trafic / sites d'infrastructures publics sont situés à l'intérieur de l'agglomération institutionnelle, dans des zones qui bénéficient d'un bon niveau de qualité de la desserte en transports publics (voir PA4). Les zones d'activités régionales et leurs extensions sont situées soit à l'intérieur de l'agglomération institutionnelle, soit le long des axes ferroviaires (Grolley, Chénens), soit le long d'un axe de bus à renforcer (Farvagny, Le Mouret).

À l'intérieur de l'agglomération institutionnelle, l'impact des développements souhaités sur les réseaux de transports a fait l'objet d'une analyse approfondie dans le cadre du PA4, dans laquelle les objectifs en termes de parts modales, les stratégies de développement des infrastructures et les mesures nécessaires ont été identifiées et détaillées. Dans le reste du district, les réserves de capacités des différents réseaux de mobilité sont suffisantes pour accueillir les développements attendus. Les mesures relatives au renforcement de l'offre en transports collectifs, mobilité combinée et mobilité douce sont décrites dans les chapitres y relatifs.

#### Apports principaux du processus participatif

Les ateliers de travail menés avec les communes et divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré le constat principal suivant :

- L'importance d'assurer la densification avant tout dans les localités bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs (niveau C) a été saluée

### 2.3.3 – Transports publics

#### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie M2 – "Valoriser l'usage des transports publics en s'appuyant sur le réseau ferroviaire et en développant une offre de bus régionaux structurante afin d'assurer un développement équilibré du territoire".

Pour développer l'offre TP, le PDR préconise de passer à une cadence à 15 minutes aux heures de pointe sur les tronçons des lignes en direction de Gibloux et du Mouret. Ce choix se justifie afin de combler les carences de desserte dans ces secteurs et d'être conforme au niveau d'urbanisation souhaité. En outre, cette amélioration permettra de pouvoir aménager dans ces deux localités des P+Ride pour attirer, au plus près du domicile, les pendulaires de ces deux bassins versants. En complément, il est proposé d'assurer pour l'ensemble des autres lignes une offre avec une cadence à l'heure et une amplitude relativement large pour être attractive pour l'ensemble des pendulaires. A plus long terme, avec la possible réalisation d'un mode de transport lourd entre Fribourg et Marly tel qu'identifié dans l'étude d'opportunité "Mise en service d'un moyen de transport lourd à haute capacité dans l'agglomération de Fribourg", des capacités supplémentaires seront mises à disposition et permettront une meilleure offre en transports publics. Par extension, l'accessibilité au centre cantonal pour les usagers en provenance ou à destination de la Haute-Sarine sera améliorée en tenant compte de l'attractivité plus forte d'une ligne de bus renforcée vers le Mouret.

Le groupe de travail responsable de la coordination de l'offre TP à l'échelle du district sera renforcé avec la nouvelle Région qui pourra coordonner l'ensemble des demandes d'amélioration de l'offre issues des communes. Dans le cadre des travaux du PDR, un manque d'offre tangentielle est apparu. La proposition de développer une ligne entre Gibloux-Posieux-Avry est par exemple ressortie. Cette proposition ainsi que les autres réflexions relevées dans le cadre des ateliers ne sont pas traitées directement par le PDR mais devront être analysées dans le cadre du groupe de travail horaire incluant la nouvelle région.

#### Articulation avec le projet d'agglomération.

La stratégie de développement de l'offre TP propose des modifications uniquement sur la cadence des lignes régionales, elle est donc cohérente avec le développement de l'offre prévue dans le PA4 pour les lignes urbaines de l'agglomération.

#### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : Identifier les éventuels besoins d'amélioration des transports publics*

La stratégie a identifié des secteurs d'amélioration des transports publics. Il s'agit d'augmenter la cadence sur les tronçons en direction du Mouret et de Farvagny. Concernant les nouvelles lignes, le travail du PDR a fait ressortir certaines propositions. Celles-ci seront toutefois affinées dans le cadre du groupe de travail régional prévu à cet effet.

Carte de synthèse : reprendre, à titre indicatif, les planifications fédérales et cantonales (tracés ferroviaires et arrêts de transports publics).

Les tracés ferroviaires traversant la région ont été identifiés sur la carte "Stratégie mobilité : Transport public et plateformes multimodales".

#### Apports principaux du processus participatif

Les ateliers de travail menés avec les communes et divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré les constats principaux suivants :

- L'importance de s'appuyer sur l'ossature ferroviaire
- L'importance de renforcer les deux axes bus structurants vers Farvagny et Le Mouret
- Différentes propositions de créations de nouveaux itinéraires TP ; ceux-ci seront élaborés dans le cadre du nouveau groupe de travail cumulant le canton, la Région et les communes

## 2.3.4 – Transports individuels motorisés

### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie M3 – "Modérer le trafic dans les centres et traversées de localité pour améliorer la qualité de vie" ainsi que dans la stratégie M4 – "Assurer une approche cohérente du stationnement au niveau communal". Des liens sont faits avec les stratégies M1 – "Développer un réseau cyclable régional performant sur la base de la planification cantonale" pour le stationnement des vélos, M2 – "Valoriser l'usage des transports publics en s'appuyant sur le réseau ferroviaire et en développant une offre de bus régionaux structurante afin d'assurer un développement homogène du territoire" pour le développement des plateformes multimodales ainsi que NP1 et T1 pour l'accès aux offres de loisir et de tourisme.

### Réseau routier et voiries

Le réseau autoroutier et routier cantonal existant dessert bien la région et permettra également d'accueillir les développements prévus à l'échelle du PDR. Aucun déficit majeur d'accessibilité routière entre communes n'a été identifié. En revanche, la pression du trafic à l'intérieur des centres de localité constitue une source d'insécurité et de nuisances (bruit) et les conflits d'usage vont augmenter avec la densification et le renforcement des centres de localité. Le canton prévoit des aménagements routiers (contournements) pour remédier aux situations les plus problématiques. Au-delà, c'est essentiellement via une stratégie de modération du trafic par la requalification des traversées de localité (VALTRALOC) et des mesures d'accompagnement aux contournements prévus afin de garantir que le trafic de transit utilisera bien ces contournements, que les objectifs de qualité de vie et de meilleur partage de l'espace public, indispensables pour accueillir la densification et le renforcement souhaités, seront atteints.

### Stationnement

La stratégie vise essentiellement à l'élaboration ou à la révision pour les communes de densifier un concept de stationnement afin de garantir une adéquation entre l'offre et la demande sur le territoire communal. Le but est d'éviter la présence de véhicules "ventouses" dans les centres de localités et de valoriser les plateformes multimodales prévues dans la stratégie M2. La stratégie M4 sur le stationnement prévoit de s'orienter sur les normes VSS pour le dimensionnement du stationnement lié aux activités dans les centres de localité en laissant la porte ouverte à un nombre plus restreint de places si la desserte en transports publics est bonne et que la commune souhaite aller dans cette direction. Une limitation du stationnement pour les logements n'est pas traitée dans le PDR. Une détermination des places existantes pour les vélos et leur développement est également demandé afin de coordonner la question du stationnement avec le développement prévu de la mobilité douce en accord avec la stratégie M1. Le concept de stationnement est intégré dans les règlements communaux et est en accord avec la stratégie d'urbanisation des localités à densifier.

En coordination avec les stratégies Nature et Paysage et Tourisme, les communes disposant de portes d'entrées à des sites touristiques ou à des espaces naturels et de loisirs régionaux au sens de ces stratégies, doivent déterminer les besoins en stationnement pour ces sites (voitures, deux-roues motorisés, cars de voyage, cycles) et définir leur dimensionnement et leur gestion.

### Articulation avec le projet d'agglomération

Le projet d'agglomération règle l'organisation du réseau routier et le stationnement pour les communes de l'agglomération. Dans le cadre du PDR, les aspects suivants sont donc traités à l'échelle du périmètre hors agglomération :

- Modération du trafic en traversées de localité (VALTRALOC)
- Mise en place de mesures d'accompagnement aux projets de contournement des localités
- Développement ou révision des concepts de stationnement des communes afin d'assurer une cohérence entre les communes à l'échelle régionale

### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : Identifier les éventuelles adaptations des routes intercommunales structurantes au niveau de la région ; Possibilité de définir des principes de gestion du stationnement.*

*Carte de synthèse : Identifier les éventuelles adaptations des routes intercommunales structurantes au niveau de la région.*

Aucune adaptation des routes intercommunales n'est demandée par le PDR

*Texte : Possibilité de définir des principes de gestion du stationnement.*

La stratégie fait mention de la possibilité par la Région de définir des principes de gestion du stationnement pour garantir une harmonisation entre les communes. Le PDR reprend les éléments présents dans le Plan directeur cantonal et demande aux communes un inventaire ainsi que la prise en compte du développement de stationnement pour les vélos.

*Carte de synthèse : Reprendre, à titre indicatif, le réseau routier cantonal, ainsi que les projets de développement routier connus au moment de l'établissement du plan.*

Le réseau routier cantonal et les projets de développement figurent sur la carte de synthèse.

*Rapport : Justifier les décisions prises par la région.*

Les décisions prises sont expliquées et justifiées ci-avant.

### Apports principaux du processus participatif

La thématique n'a pas été abordée de manière spécifique en atelier.

## 2.3.5 – Mobilité combinée

### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie M2 – "Valoriser l'usage des transports publics en s'appuyant sur le réseau ferroviaire et en développant une offre de bus régionaux structurante afin d'assurer un développement homogène du territoire". Elle est mentionnée dans la stratégie M3 – "Modérer le trafic dans les centres et traversées de localité pour améliorer la qualité de vie" en renvoyant à la stratégie précédente pour les détails ainsi que dans la stratégie "Développer un réseau cyclable régional performant sur la base de la planification cantonale".

En termes de parkings d'échange, la stratégie développée vise à compléter la stratégie cantonale des P+R et celle définie à l'échelle du PA4 par une vision à l'échelle du district. L'analyse effectuée met en évidence un potentiel pour le développement d'un P+R le long de la ligne ferroviaire traversant le district ainsi qu'au Mouret et à Farvagny. Ces P+R doivent permettre de favoriser le report modal au plus près du domicile des utilisateurs conformément à la stratégie cantonale. Les P+R situés le long de la ligne ferroviaire sont logiquement localisés aux gares. Ceci conduit à la création d'un P+R à Cottens et à une extension des P+R de Chénens et de Neyruz. À Farvagny, il est proposé de positionner le P+R non pas au centre de la localité mais à proximité de la jonction autoroutière, ce qui permettra d'éviter un trafic supplémentaire au centre de Farvagny. Une coordination avec l'implantation d'une zone d'activités régionales dans ce secteur permet d'explorer des opportunités de mutualisation du stationnement. Dans le cas de Farvagny comme celui du Mouret, une optimisation est souhaitable en lien avec les lignes de transports publics renforcées demandées par le PDR (fréquence, amplitude, emplacement des arrêts, etc). À long terme, la réalisation d'un mode de transport lourd entre Fribourg et Marly accentuera l'importance d'une plateforme d'échange modale sur le site du P+R de Marly.

En termes de stationnement pour les vélos, le potentiel le plus important est situé à proximité des gares et des axes de bus structurants à renforcer (en direction de Farvagny et du Mouret). Les emplacements ont été localisés sur la carte de mobilité douce.

### Articulation avec le projet d'agglomération

À l'échelle de l'agglomération institutionnelle, le PA4 règle la question des P+R en mettant en évidence ceux qui doivent être supprimés, développés ou complétés dans un objectif de stabilisation de l'offre. L'objectif du PDR est de compléter cette vision à l'échelle régionale pour les communes hors agglomération. Conformément au PA4, une coordination doit en effet être assurée entre les P+R situés hors agglomération et à l'intérieur de l'agglomération, aussi bien en termes de dimensionnement et de localisation de l'offre qu'en termes de tarification, afin de favoriser l'utilisation des P+R situés au plus près du domicile et de reporter sur les transports publics le trafic motorisé accédant à l'agglomération.

### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : Mettre en évidence les éventuels compléments identifiés (parc-relais, stationnement aux arrêts de bus et besoin en covoiturage) et les éventuels principes de dimensionnement et de gestion relatifs à ces types de stationnements.*

*Carte de synthèse : Reprendre, à titre indicatif, la planification cantonale des parcs-relais et, si concerné, la planification des agglomérations des parkings d'échange ; Mettre en évidence les éventuels compléments identifiés (parc-relais, stationnement aux arrêts de bus et besoin en covoiturage).*

La planification cantonale et les compléments identifiés (déplacement du P+R et parking de covoiturage à Farvagny) ont été repris dans la stratégie et sur la carte de synthèse.

*Rapport : Evaluer quantitativement les besoins pour les voitures et les vélos et le type d'équipements recommandés pour le stationnement des vélos.*

En se basant sur le plan sectoriel des parcs-relais, les caractéristiques des différents lieux sont exposées et les premières estimations de dimensionnement suivantes sont proposées :

P+R	Caractéristiques	Dimensionnement estimé
Chénens	RER toutes les 30 minutes Accès à l'agglomération en 19 minutes	45 places
Cottens	RER toutes les 30 minutes Accès à l'agglomération en 17 minutes	20 places
Neyruz	RER toutes les 30 minutes Accès à l'agglomération en 14 minutes	30 places
Farvagny	Pour être attractif, le P+R devrait bénéficier d'une liaison TP fréquente et rapide vers Fribourg	40 places
Le Mouret	Pour être attractif, le P+R devrait bénéficier d'une liaison TP fréquente et rapide vers Fribourg	20 places

Ces estimations doivent être consolidées dans le cadre des études nécessaires au développement et à la mise en œuvre de ces parkings d'échange.

## Apports principaux du processus participatif

Les ateliers de travail menés avec les communes et divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré les constats principaux suivants :

- La mobilité combinée joue un rôle important pour l'accessibilité à l'agglomération pour les habitants de la région
- En particulier, l'importance du rabattement autour des pôles régionaux a été évoquée (avec une offre en stationnement vélo adaptée)
- Enfin, il est important de tenir compte de certains secteurs très proches de l'agglomération qui n'ont quasiment aucune desserte par les transports collectifs

### 2.3.6 – Réseau cyclable

#### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie M1 – "Développer un réseau cyclable régional performant sur la base de la planification cantonale".

Le réseau cyclable régional proposé dans le cadre du PDR, englobe le réseau de l'agglomération (défini dans le cadre de la stratégie MD du PA4), le réseau cyclable cantonal, défini dans le cadre du plan sectoriel vélo, et des propositions complémentaires au réseau cantonal. Ces propositions issues du travail de réflexions permettraient de disposer d'un réseau plus dense et plus logique vis-à-vis des habitudes de déplacements des habitants de la région.

Le canton est responsable de l'intégration de ces compléments dans sa planification. Toutefois, dans le cadre du PDR un travail a été réalisé par les mandataires pour esquisser des premières réflexions concernant leur intégration. Le détail des aménagements possibles, reste cependant à étudier. La priorisation suivante est proposée :

- A = mesure prioritaire (env. 2024-2027)
- B = mesure secondaire (env. 2028-2031)
- C = mesure tertiaire (env. dès 2032)

Tronçon	Fonction dans le réseau	Enjeux, points-clés > Aménagements possibles	Priorité
c1 Prez-Noréaz- Ponthaux-Grolley	Rabattement sur la gare / accès à la centralité de Grolley (et au-delà à l'agglomération via le réseau cyclable cantonal) depuis Prez, Noréaz et Ponthaux	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Route permettant le croisement de véhicules, relativement linéaire (risque de vitesses élevées) Entre Prez et Noréaz, chemin agricole étroit Dénivelé modéré (+50m) en traversée de Noréaz > A minima signalisation de l'itinéraire vélo, aménagement des points-clés (carrefours, entrée de Grolley), évtl. diminution de la vitesse autorisée Entre Prez et Noréaz, évtl. élargissements ponctuels à 4 m pour permettre croisement vélo / voiture	B
c2 Prez-Lovens- Onnens-Neyruz	Rabattement sur la gare / accès à la centralité de Neyruz (et au-delà à l'agglomération via le réseau cyclable cantonal) depuis Prez, Lovens et Onnens	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Routes étroites et sinueuses ne permettant pas toujours le croisement des véhicules Dénivelé important (Prez-Lovens +120 m, Lovens-Neyruz -80 m) > A minima signalisation de l'itinéraire vélo, aménagement des points-clés (carrefours, secteurs sans visibilité) en tenant compte des différentiels de vitesses (vélos non électriques plus lents à la montée), évtl. diminution de la vitesse autorisée	B
c3 Lentigny-Cottens	Rabattement sur la gare / accès à la centralité de Cottens (et au-delà à l'agglomération via le réseau cyclable cantonal) depuis Lentigny	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Route permettant le croisement de véhicules, relativement linéaire (risque de vitesses élevées) Peu de dénivelé > A minima signalisation de l'itinéraire vélo, aménagement des points-clés (carrefours, entrée de Neyruz), évtl. diminution de la vitesse autorisée	A
c4 Grenilles-Posat- Magnedens	Rabattement sur le tronçon c5 depuis Autigny et Posat, évitant le détour par Farvagny pour l'accès au sud de l'agglomération (secteur d'Hauterive)	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Route permettant le croisement de véhicules Dénivelé modéré (+50m) entre Posat et Magnedens > A minima signalisation de l'itinéraire vélo, aménagement des points-clés (carrefours, entrées de localité), évtl. diminution de la vitesse autorisée	B
c5 Posieux- Ecuwillens- Magnedens-	Accès à la centralité de Farvagny depuis Ecuwillens et Magnedens Itinéraire alternatif à la	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Routes étroites et sinueuses ne permettant pas toujours le croisement des véhicules (notamment entre Magnedens et Farvagny) Dénivelé faible	A

Farvagny-le-Petit	liaison du réseau cyclable cantonal Farvagny – Fribourg via route cantonale	> A minima signalisation de l'itinéraire vélo, aménagement des points-clés (carrefours, secteurs sans visibilité, débouché sur la route cantonale à Posieux), évtl. diminution de la vitesse autorisée <b>NB</b> Tenir compte de la planification de la liaison cyclable cantonale Farvagny – Fribourg en cours	
c6 Rossens- Corpataux-La Tuffière	Rabattement sur la liaison du réseau cyclable cantonal Farvagny – Fribourg pour les habitants de Rossens et de Corpataux	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Route permettant en principe le croisement des véhicules (mais sans marquage central) Dénivelé faible à modéré > A minima signalisation de l'itinéraire vélo, aménagement des points-clés (carrefours, débouché sur les routes cantonales à La Tuffière et à Rossens), évtl. diminution de la vitesse autorisée <b>NB</b> Tenir compte de la planification de la liaison cyclable cantonale Farvagny – Fribourg en cours	A
c7 Treyvaux- Senèdes-Ferpicioz	Rabattement sur l'axe fort bus / Accès à la centralité du Mouret depuis Treyvaux et Senèdes (et au-delà à l'agglomération via le réseau cyclable cantonal) Liaison entre Treyvaux et le Mouret plus intéressante en termes de dénivelé que l'itinéraire cantonal via le Pratzey	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Route permettant en principe le croisement des véhicules (mais sans marquage central) Dénivelé faible à modéré > A minima signalisation de l'itinéraire vélo, aménagement des points-clés (carrefours, débouché sur les routes cantonales à Ferpicioz et Treyvaux), évtl. diminution de la vitesse autorisée	B
c8 Bourguillon- Pierrafortscha- Tentlingen	Rabattement sur le réseau cantonal depuis Pierrafortscha	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Route étroite ne permettant le croisement de véhicules qu'à vitesse très réduite Dénivelé important (+100m) entre Bourguillon et Pierrafortscha > A minima signalisation de l'itinéraire vélo, modération de l'itinéraire, aménagement des points-clés (débouché sur la route cantonale à Bourguillon), évtl. diminution de la vitesse autorisée <b>NB</b> Itinéraire en partie sur le territoire de la Singine, coordination avec le PDR Singine nécessaire	C
c9 Hauterive-Marly	Raccordement entre le pôle de Grangeneuve / Agroscope / Hauterive et le pôle du MIC à Marly "Interconnexion" entre les liaisons cantonales radiales Farvagny – Hauterive – Fribourg et Le Mouret – Marly – Fribourg Liaison cyclable tangentielle au sud de l'agglomération	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Route étroite et sinueuse ne permettant le croisement de véhicules qu'à vitesse très réduite Dénivelé important (Hauterive-Sarine -80 m, Sarine-Marly +60m) Avec la réalisation de la liaison Marly-Matran, nouvel itinéraire cyclable cantonal (aménagement cyclable séparé sur le pont, itinéraires d'accès via les chemins existants côté Hauterive et Marly). > Pas d'aménagement de l'itinéraire existant, dans l'attente de la nouvelle liaison	C
c10 Hauterive-Matran	Raccordement entre le pôle de Grangeneuve / Agroscope / Hauterive et la centralité de Matran "Interconnexion" entre les liaisons cantonales radiales Farvagny – Hauterive – Fribourg et Prez – Matran – Fribourg Suite de la liaison cyclable tangentielle au sud de l'agglomération (en prolongement de la future liaison cyclable Marly-Matran)	Trafic important (8'000 véh/j), appelé à augmenter fortement avec l'ouverture de la liaison Marly-Matran Route bidirectionnelle standard (7m) sans aménagement cyclable Dénivelé modéré (+50m) entre Matran et Hauterive > Aménagement cyclable (piste cyclable ou bande cyclable) indispensable + traitement des franchissements des carrefours giratoires aux extrémités (au nord, traité dans le cadre du réaménagement de la jonction de Matran) > La création d'une continuité vers le centre de Matran via la route de l'Arney nécessite l'aménagement d'un tourner-à-gauche sécurisé pour les cycles pour accéder à la route de l'Arney depuis la route de la Bagne <b>NB</b> Itinéraire sur route cantonale	A
c11 Noréaz-Seedorf-	Rabattement sur la gare / accès à la centralité d'Avry	Trafic faible à modéré (< 3'000 véh/j) Route de Seedorf : route étroite ne permettant le croisement de véhicules	A

Avry	(et au reste de l'agglomération via le réseau TransAgglo) depuis Noréaz	qu'à vitesse très réduite Route de la Riviala (La Sonnaz-Avry) : pente raide, dénivelé modéré (+50m), actuellement interdiction générale de circuler (ayants droit autorisés) > Route de Seedorf : A minima signalisation de l'itinéraire vélo et modération de l'itinéraire, évtl. diminution de la vitesse autorisée > Route de la Riviala : mise en place d'une interdiction au trafic motorisé uniquement (interdiction aux voitures automobiles et aux motocycles, signal OSR 2.13) > Traversée d'Avry : évtl. compléments de modération / requalification > Accès à la halte d'Avry (giratoire route de Fribourg, route de Matran, giratoire centre commercial) : sécuriser les déplacements cyclables / prévoir un itinéraire en site propre (à coordonner avec les développements en cours et les mesures du projet d'agglomération)	
c12 Estavayer-le-Gibloux - Rueyres-St-Laurent village - arrêt de bus	Raccordement et rabattement piéton et vélo entre le village d'Estavayer-le-Gibloux et l'arrêt de bus de la ligne 470 (ligne structurante)	Distance 1.3 km, dénivelé modéré (env. + 40m) Route étroite (croisement à vitesse réduite) et sinueuse (manque de visibilité) Traversée de localité (limitation à 50 km/h, éclairage présent) > Sécuriser les piétons et les cycles au moyen d'un aménagement sur le bord de la chaussée, de modération, d'éclairage, etc. > Améliorer l'arrêt de bus de la ligne 470 : zone d'attente, couvert, traversée de l'axe, stationnement vélo (10-15 places)	C
c13 Autigny-Cottens	Rabattement vélo depuis Autigny sur la gare et la centralité de Cottens	Distance 2.0 km, dénivelé faible Route permettant le croisement des véhicules > Sécuriser les cycles au moyen d'un aménagement sur le bord de la chaussée, de modération, d'éclairage, etc.	B
c14 Magnedens village - Magnedens bif. Corpataux village - Magnedens bif. Corpataux village - Ecuwillens, La Tuffière	Rabattement vélo depuis les villages de Magnedens et de Corpataux vers les arrêts de la ligne 336 situés sur la route cantonale "Magnedens, bif. Fribourg/Bulle" et "Ecuwillens, La Tuffière" (courses directes)	Distance 500-800 m, dénivelé faible Routes permettant le croisement des véhicules Entre Corpataux et l'arrêt Magnedens, bif, un trottoir est déjà aménagé. > Sécurisation des cycles entre Magnedens et Magnedens, bif (route de Magnedens), ainsi (si pertinence avérée) qu'entre Corpataux et Ecuwillens, La Tuffière (Sur Carro) > Prévoir du stationnement vélo (10-15 places) au niveau de l'arrêt Magnedens, bif. Fribourg/Bulle <b>NB</b> À coordonner avec la mesure c6	B

### Articulation avec le projet d'agglomération

Le PDR reprend la stratégie MD telle qu'elle est formulée dans le dernier projet d'agglomération. Ainsi, la coordination entre les deux documents de planification régionale est assurée.

### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : Identifier, au besoin, des compléments au réseau cantonal permettant une meilleure coordination entre les réseaux cyclables communaux*

*Carte de synthèse : Planifier et représenter le réseau cyclable régional sur la base du réseau cyclable cantonal et des éventuels réseaux locaux existants. Reprendre, à titre indicatif, le réseau cantonal et les réseaux locaux éventuels.*

Le réseau cyclable régional s'appuie sur le réseau cyclable cantonal auquel il propose des compléments.

*Texte : Indiquer les lieux nécessitant du stationnement pour les vélos en lien avec les déplacements intercommunaux.*

*Carte de détail : Possibilité d'indiquer les lieux nécessitant du stationnement pour les vélos en lien avec les déplacements intercommunaux.*

Les lieux nécessitant du stationnement vélo sont présentés sur les cartes relatives à la stratégie mobilité douce.

### Apports principaux du processus participatif

Les ateliers de travail menés avec les communes et divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré les constats principaux suivants :

- Le potentiel de développement de l'offre cyclable est considéré comme important à l'échelle du district. Plusieurs axes ont été identifiés, notamment Prez-Grolley, Chénens-Matran ou Posieux-Matran, pour compléter le réseau essentiellement radial du plan sectoriel vélo cantonal.
- Il est important de prendre en considération le développement du vélo électrique dans les futurs aménagements du réseau

## 2.3.7 – Cyclotourisme

### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie T1 – “Structurer le territoire en développant et renforçant les entités touristiques majeures”.

Il s'agit essentiellement d'intégrer une réflexion liée aux itinéraires de cyclotourisme pour l'entité touristique régionale de la boucle des Plaines, ainsi que pour des besoins de connexion entre les différents sites d'intérêt touristique.

Les compléments à cette thématique seront apportés en fonction des tronçons existants ou planifiés du plan sectoriel vélo et des compléments identifiés dans le tableau du chapitre 2.3.6 – Réseau cyclable, plus spécifiquement par rapport aux éléments qui se rapportent au périmètre de la boucle des Plaines et à d'autres périmètres d'intérêt.

### Articulation avec le projet d'agglomération

La problématique n'est pas traitée spécifiquement dans le projet d'agglomération.

### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Carte de synthèse : Possibilité de reprendre, à titre indicatif, les itinéraires existants, projetés ou à améliorer de la planification cantonale ; Possibilité d'indiquer les éventuels itinéraires régionaux de cyclotourisme à créer, à améliorer ou à supprimer.*

*Rapport : Décrire les éventuels itinéraires identifiés par les régions.*

Pas d'élément spécifique autre que ceux décrits dans la stratégie T1 et conforme au guide pour l'aménagement régional.

### Apports principaux du processus participatif

La thématique n'a pas été abordée de manière spécifique en atelier.

## 2.3.8 – Vélo tout terrain

### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie T1 – “Structurer le territoire en développant et renforçant les entités touristiques majeures”.

Il s'agit essentiellement d'intégrer une réflexion liée aux itinéraires de VTT pour l'entité touristique régionale de l'axe des Préalpes.

Le canton a lancé une étude visant à déterminer le potentiel de développement de la pratique VTT au niveau cantonal: Bike-IN FR25. Les résultats de cette étude sont attendus pour 2022.

### Articulation avec le projet d'agglomération

La problématique n'est pas traitée spécifiquement dans le projet d'agglomération.

### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : Possibilité d'identifier des améliorations et des compléments du réseau ; Dans le cas d'une planification d'implantation d'équipements pour vélo tout terrain (trail centers, bike parks), indiquer les principes y relatifs.*

*Carte de synthèse : Représenter les éventuelles propositions de nouveaux itinéraires et/ou infrastructures de vélo tout terrain ; Possibilité de reprendre, à titre indicatif, l'itinéraire et/ou les infrastructures vélo tout terrain existants ; Représenter les éventuelles améliorations et les compléments du réseau.*

*Rapport : Justifier la pertinence des éventuels nouveaux itinéraires de vélo tout terrain.*

Pas d'élément spécifique autre que ceux décrits dans la stratégie T1 et conforme au guide pour l'aménagement régional.

### Apports principaux du processus participatif

La thématique n'a pas été abordée de manière spécifique en atelier.

## 2.3.9 – Chemins pour piétons

### Traitement de la thématique dans le PDR

Aucun itinéraire piéton utilitaire intercommunal n'a été jugé pertinent de développer lors des différents ateliers.

Ainsi étant donné que ce sont les communes qui sont responsables de la desserte fine MD sur leur territoire, et comme précisé plus en amont, que l'objectif du PDR n'est pas de se substituer aux rôles des communes, cette thématique n'est pas traitée dans le PDR.

### 2.3.10 – Chemins de randonnée pédestre

#### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie T1 – “Structurer le territoire en développant et renforçant les entités touristiques majeures”.

Il s'agit essentiellement d'intégrer une réflexion liée aux chemins de randonnée pédestre pour les entités touristiques suivantes :

- Chemin de la Sarine
- Boucle des Plaines
- Préalpes

Des compléments aux réseaux de chemins de randonnée pédestre existants dans ces entités touristiques devront être déterminés en fonction des développements souhaités et planifiés de ces sites.

L'étude de faisabilité sur le chemin de la Sarine prévue dans la fiche de mesure tourisme T1 "Création du chemin de la Sarine" va déterminer les besoins concrets en la matière pour identifier les tronçons manquants et vérifier les possibilités d'action.

#### Articulation avec le projet d'agglomération

La problématique n'est pas traitée spécifiquement dans le projet d'agglomération.

#### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : Possibilité de proposer des adaptations du réseau des chemins de randonnée pédestre.*

*Carte de synthèse : Représenter les éventuelles propositions d'adaptation du réseau des chemins de randonnée pédestre et leur raccordement au réseau existant.*

*Rapport : Justifier les décisions prises par la région.*

Pas d'éléments spécifiques autres que ceux décrits dans la stratégie T1 et conformes au guide pour l'aménagement régional.

#### Apports principaux du processus participatif

La thématique n'a pas été abordée de manière spécifique en atelier.

## 2.4 – Environnement

### 2.4.1 – Traitement du volet dans le PDR

Conformément au guide pour l'aménagement régional, la thématique de l'environnement ne fait pas l'objet d'une stratégie spécifique dans le PDR. Elle constitue cependant un enjeu majeur de développement, si bien qu'elle a orienté et alimenté de manière importante les différentes stratégies du PDR. Les chapitres suivants justifient de quelle manière le PDR a intégré les problématiques environnementales.

### 2.4.2 – Protection de l'air et lutte contre le bruit

Le guide pour l'aménagement régional ne demande pas d'établir une stratégie spécifique à la protection de l'air et à la lutte contre le bruit. Cependant, il est exigé de justifier, sous l'angle de la protection de l'air et de la lutte contre le bruit, les choix faits en termes de coordination entre urbanisation et transports.

C'est grâce aux stratégies coordonnées des thématiques "urbanisation" et "mobilité" que les enjeux en termes de maîtrise des émissions peuvent être appréhendés. Ainsi, l'objectif de réduire le trafic automobile et ses impacts est au centre des stratégies "urbanisation" et "mobilité", constituant l'essentiel de la démarche régionale en matière de protection de l'air et de lutte contre le bruit.

#### Stratégies de réduction du trafic automobile

La maîtrise des déplacements motorisés et par-là même un éventuel délestage des axes routiers passent par les stratégies suivantes :

##### Stratégies mobilité

- Développer la mobilité douce qui vise à améliorer l'accessibilité des localités et des zones d'activités par des modes doux
- Rabatements cyclables et piétons vers les gares, lignes de bus structurantes et localités à renforcer ainsi que les ENLR
- Développer les parkings d'échanges et de covoiturage (en développant en parallèle leur desserte en TP)
- Gérer les espaces publics en attribuant aux communes la tâche de limiter l'impact du trafic motorisé (lien avec les VALTRALOC et les concepts de stationnement)

##### Stratégies d'urbanisation

- Maîtriser l'étalement urbain et la croissance continue des distances de trajet tout en prévoyant de concentrer les extensions futures autour des noyaux urbains les mieux desservis en transports publics (U3)
- Valoriser les localités en offrant à terme les services à la population sur place (U.1.5)
- Reporter les grands générateurs de trafic vers les zones mixtes ou dans le périmètre institutionnel de l'Agglomération (U2.3)

- Définir les vocations en fonction de la qualité des sites en termes d'accessibilité et de sensibilité du voisinage aux nuisances (U2.3)
- Sélectionner les zones régionales et leurs possibilités d'extensions localisées en fonction des critères d'accessibilité (desserte TP et desserte TIM (minimisant les traversées de localités) (U2.4 et U2.5)

#### Stratégies de réduction du bruit, hors trafic

L'anticipation lors de la planification des zones d'activités garantit que les activités les plus gênantes et génératrices de bruit trouvent des terrains de développements adaptés. Cela passe par les stratégies d'urbanisation suivantes :

- Limiter les activités tertiaires dans les ZACT et réserver de la place dans les ZACT pour les activités génératrices de nuisances (U2.3)
- Définir les vocations en fonction de la qualité des sites en termes d'accessibilité et de sensibilité du voisinage aux nuisances (U2.3)

#### Plan de mesures 2019 pour la protection de l'air

Le canton de Fribourg est doté d'un nouveau plan de mesures pour la protection de l'air (Etat de Fribourg, 2019) avec des mesures dans le domaine de la combustion, du trafic et de l'agriculture. Ainsi ce plan demande une hiérarchisation du réseau routier, la gestion et la modération du trafic, afin d'homogénéiser le trafic. Ceci aura pour effet de réduire les immissions au bord des routes fortement chargées et aura pour effets connexes de réduire les émissions sonores, la consommation de carburant et les émissions de CO<sup>2</sup> ainsi que d'améliorer la sécurité. Les mesures pour les grands générateurs de trafic demandent de maîtriser l'impact du trafic engendré par l'ensemble des grands générateurs de trafic sur l'environnement et le réseau de transports. Les mesures préconisées dans le présent plan directeur rejoignent les mesures préconisées dans le plan de protection de l'air.

#### 2.4.3 – Gestion globale des eaux

Les communes sarinoises sont constituées en bassins versants de gestion des eaux : Chandon, Sonnaz-Crausaz, Sarine, Gérine, Glâne-Neirigue. Les plans directeurs de bassin versant sont encore à réaliser.

Les bassins versants constituent l'entité appropriée pour gérer la gestion globale, selon des territoires fonctionnels qui dépassent les limites administratives régionales : plusieurs bassins versants sont à cheval sur différents districts. Il s'agit donc d'une thématique sectorielle avant d'être régionale. Il convient toutefois de s'assurer que le développement urbain souhaité est coordonné avec la planification de l'évacuation et l'épuration des eaux, ce qui est le cas dans la présente planification.

Le développement planifié ne crée pas d'augmentation forte et rapide des équivalents-habitants ce qui permet aux bassins versants d'apporter les éventuels ajustements d'infrastructures nécessaires. Comme l'Agglomération, la Région reste réservée quant à la réalisation effective des scénarios démographiques du canton, qui consiste en une croissance extrêmement forte dans l'agglomération.

On peut noter que la STEP du bassin versant Sonnaz-Crausaz, localisée dans le district du Lac à Pensier et desservant essentiellement des communes sarinoises, fait l'objet d'un projet de mise aux normes et d'agrandissement. Les projets de STEP de bassins versants sur territoire sarinois sont considérés comme d'importance régionale et traités dans la stratégie U1.4 (cf. chap. 2.2.5 ci-après).

La thématique ne fait pas l'objet d'une stratégie spécifique au PDR.

#### 2.4.4 – Alimentation en eau potable

Le développement urbain planifié ne génère pas de problème particulier en matière d'alimentation en eau potable. La vitesse modérée du développement attendu, en lien notamment avec des potentiels limités en matière d'extension et de densification, permettra de réagir à temps au cas où une situation problématique devait se profiler.

La thématique ne fait pas l'objet d'une stratégie spécifique au PDR.

## 2.5 – Nature et paysage

### 2.5.1 Traitement du volet dans le PDR

Le guide pour l'aménagement régional ne demande pas d'établir une stratégie spécifique nature et paysage. L'importance de ces éléments pour l'identité du district et la qualité de son cadre de vie motive cependant l'établissement d'une stratégie, en vue de participer à la préservation des biotopes, réseaux écologiques et grand paysage.

Les paysages du district de la Sarine présentent une variété et une authenticité à l'origine de la qualité de vie de la région et de son attrait pour ses habitants et entreprises. À l'échelle du district, cinq sites sont recensés comme paysages d'importance cantonale et de nombreux sites sont inventoriés pour leurs qualités naturelles. La transmission de ce patrimoine aux générations futures constitue un enjeu majeur pour garantir la viabilité à long terme du district, sachant que ce dernier joue aussi un rôle clé pour prévenir les effets des dérèglements climatiques.

En raison de leur proximité avec les espaces urbanisés, de leurs qualités naturelles, paysagères et de leurs aménagements, les espaces ouverts présentent un important attrait auprès de la population – attrait qui a encore été amplifié lors de la Covid-19 – pouvant être à l'origine de potentiels conflits. Ces espaces deviennent le siège de multiples pratiques, dont l'enjeu repose sur la conciliation harmonieuse des différentes vocations des espaces ouverts.

Face à ces enjeux, la stratégie nature et paysage est développée autour de deux axes, l'identification de continuités vertes et bleues structurantes à l'échelle du district, ainsi que la mise en lumière d'espaces naturels et de loisirs à forts potentiels, dont la répartition vise un équilibre régional.

Par le caractère transversal de ce volet, cette stratégie est étroitement coordonnée aux stratégies touristique, urbanistique et de mobilité de loisirs, pour atteindre les buts visés.

## 2.5.2 – Protection des biotopes et des réseaux écologiques

### Traitement de la thématique dans le PDR

#### Mise en réseau des biotopes

Le PDR traite cette question grâce à l'identification de continuités vertes et bleues qui permettent de relier la majorité des biotopes recensés dans le périmètre du district en s'appuyant sur les différents couloirs du réseau écologique. Par l'identification de cette trame, cette planification cherche à faciliter l'appréhension de ces éléments en leur accordant une meilleure lisibilité. Le PDR propose une infrastructure écologique et paysagère déterminante à l'échelle du district, car en plus de relier les éléments naturels, le dessin de ces continuités cherche à mettre en lumière le réseau d'espaces ouverts et les dégagements visuels s'offrant à l'échelle du district. Cette approche est également favorable à la sensibilisation de la population à son environnement et aux enjeux qui lui sont liés.

Les continuités identifiées visent à préserver les différents éléments naturels et paysagers inventoriés aux différents échelons de planification et à assurer des échanges entre milieux. Au sein des continuités vertes et bleues, les obstacles créés par les infrastructures routières et urbanistiques sont donc à minimiser. Dans ce sens, la délimitation réfléchie du territoire d'urbanisation et l'implantation judicieuse des ZACT projetées dans le cadre du volet urbanisation du présent PDR complètent les stratégies en matière de nature et paysage et participent à la sauvegarde des biotopes et réseaux écologiques.

#### Valorisation des biotopes et sensibilisation

Les biotopes compris dans les ENLR sont à préserver et à renforcer afin de créer selon les configurations des "sanctuaires" ou des espaces de sensibilisation pour leur meilleure protection. Les orientations prises pour ces espaces découleront de la mesure NP.1 "Valorisation des ENLR" et seront prises de concert avec les services cantonaux compétents.

#### Articulation avec le projet d'agglomération

La vision nature et paysage du PDR cherche à poursuivre les réflexions engagées dans le cadre du Projet d'agglomération de 4<sup>ème</sup> génération, afin de préserver et valoriser les atouts régionaux, en étendant au district les notions de continuités vertes et bleues et d'espaces naturels et de loisirs. Il s'agit par ce biais d'opérer une coordination opérationnelle entre les échelles de planification pour une cohérence territoriale renouvelée.

#### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Rapport : Démontrer la prise en compte des objectifs de la charte des parcs pour les régions concernées.*

Aucun parc naturel régional ne se trouve dans le district de la Sarine.

*Rapport : Démontrer la prise en compte des objectifs de protection des biotopes et des réseaux écologiques (y.c. les corridors à faune) dans l'établissement des mesures du plan directeur régional (extension de l'urbanisation ou projets localisés).*

Le PDR se réfère aux outils déjà existants pour la préservation des biotopes et réseaux écologiques. Il s'agit, au sein des continuités vertes et bleues, d'insister sur la mise en œuvre des stratégies nationales et cantonales en matière d'environnement, de biodiversité, de climat et de paysage.

*Carte de synthèse : Reporter, à titre indicatif, les périmètres des parcs d'importance nationale (le parc Gruyère Pays-d'Enhaut et le parc du Gantrisch).*

Aucun périmètre reporté, étant donné l'absence de parc naturel régional.

*Carte de synthèse : Reporter les biotopes et corridors à faune inventoriés et les mesures prises en leur faveur, pour autant que l'échelle de représentation le permette.*

Aucun périmètre reporté, étant donné l'absence de parc naturel régional.

#### Apports principaux du processus participatif

Les ateliers de travail menés avec les communes et les divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré les recommandations suivantes, en réaction aux propositions formulées :

- Importance de valoriser, au sein des espaces ouverts, la qualité d'accueil de la population mais aussi de pouvoir garantir la présence d'espaces de protection qui laissent libre cours à l'évolution de la nature et qui permettent de maintenir le bon équilibre et fonctionnement des écosystèmes
- Prise en compte des enjeux liés à la mobilité comme élément essentiel des stratégies en matière de nature, paysage et tourisme

Les stratégies nature et paysage, tourisme et mobilité de loisirs tendent à répondre aux préoccupations exprimées par les intervenants.

L'identification et la répartition des continuités et ENLR n'ont fait l'objet d'aucune remarque particulière.

### 2.5.3 – Préservation du grand paysage

#### Traitement de la thématique dans le PDR

##### Un grand paysage façonné par les continuités vertes et bleues

L'identification des continuités vertes et bleues participe au maintien qualitatif du grand paysage, grâce au développement urbanistique mesuré qui est préconisé par le PDR en leur sein. Toute implantation d'obstacles visuels au sein de ces espaces est limitée. Il s'agit par ce biais de garantir des dégagements visuels lointains qualifiés et de mettre en valeur cet héritage. Dans le cas où des constructions ou des infrastructures sont existantes, des mesures propices à leur meilleure intégration paysagère sont à développer pour réduire leur impact négatif. Le PDR promeut également un traitement sensible des franges des continuités, privilégiant une intégration du bâti en termes d'échelle et de relations.

##### Les espaces naturels et de loisirs régionaux comme observatoires du grand paysage

Au-delà de la préservation du grand paysage assurée par la définition des continuités vertes et bleues, les ENLR cherchent à mettre en scène les panoramas offerts par les vallonnements et reliefs du district, lorsqu'ils sont situés en hauteur. La mesure NP.1 "Valorisation des ENLR" permettra en cela d'envisager l'aménagement de structures d'accueil propices à la contemplation et à l'observation du paysage.

La localisation des ENLR a été définie sur la base de la richesse des paysages du district. Elle propose un réseau équilibré à l'échelle régionale et permet à l'ensemble de la population d'accéder en quelques kilomètres à un espace aménagé, lui permettant de se relier à la nature et à son environnement. Ces espaces constituent des lieux d'éveil à la nature, d'observation et de sensibilisation.

##### Articulation avec le projet d'agglomération

La vision nature et paysage du PDR cherche à poursuivre les réflexions engagées dans le cadre du projet d'agglomération de 4<sup>ème</sup> génération, afin de préserver et valoriser les atouts régionaux, en étendant au district les notions de continuités vertes et bleues et d'espaces naturels et de loisirs.

##### Respect des exigences cantonales spécifiques

La thématique ne fait pas l'objet d'exigences spécifiques dans le plan directeur cantonal.

##### Apports principaux du processus participatif

La thématique n'a pas été abordée de manière spécifique en atelier, sachant que cette dernière a été abordée au travers des continuités vertes et bleues et des ENLR.

## 2.6 – Rives de lac

#### Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique des rives de lac est traitée principalement via la stratégie "NP2.2 Vocations des rives de lac". De manière complémentaire à la stratégie NP2.2, la stratégie "NP1.3 Espaces naturels et de loisirs régionaux (ENLR)" traite du "Secteur de développement pour le tourisme et les loisirs" (secteur Rossens) issu de la planification des rives de lac de la Gruyère.

##### Planifications et coordinations de base

La thématique des rives de lac a fait l'objet de coordinations spécifiques avec les régions riveraines. L'élaboration ou la mise à jour relativement simultanée des PDR des différentes régions concernées (districts de la Gruyère et de la Sarine pour le lac de la Gruyère, et districts du Lac, de la Singine et de la Sarine pour le lac de Schiffenen) a en effet permis une coordination étroite entre les régions riveraines, afin d'harmoniser la forme et le contenu de leurs planifications respectives.

Pour le lac de la Gruyère, une planification des rives existe depuis 2002. Le plan directeur des rives du lac de la Gruyère a été élaboré par l'Association régionale de la Gruyère, en collaboration avec l'ancienne commune de Rossens. Il intègre donc la section sarinoise de ses rives. Le plan directeur des rives de lac est remplacé par le biais des PDR des districts de la Gruyère et de la Sarine. Le PDR Gruyère a été élaboré un peu avant celui de la Sarine. La carte thématique de la mesure "Gestion des rives de lac" du PDR Gruyère intègre également, à titre indicatif, les mesures planifiées par la Sarine sur ses rives, garantissant la coordination au-delà des limites de district. La partie sarinoise du lac représente une petite section seulement de son périmètre.

Pour le lac de Schiffenen, un rapport d'aménagement des rives avait été élaboré en 1977, sans toutefois déboucher sur une planification directrice formelle. En l'absence d'une telle planification, la coordination interrégionale a été étendue aux services cantonaux concernés afin de définir ensemble la meilleure manière de formaliser la coordination interrégionale et d'harmoniser les contenus des PDR. Ces discussions ont permis de convenir des deux éléments suivants :

- Les régions riveraines du lac de Schiffenen commencent par produire ensemble un schéma de synthèse de l'ensemble des rives du lac, avec les éléments suivants : vocation et nombre d'amarrages par secteur, points d'accès, arrêts de transport public. Une notice explicative accompagne le schéma. Le schéma de synthèse est validé par les trois districts avant la première consultation publique ou le premier examen préalable des services, puis est intégré à chacun des trois dossiers. Il est disponible en annexe.
- Un contenu de base harmonisé, à reprendre dans les planifications des différents districts, a été défini. Il s'agit des catégories de rives (vocation naturelle / de maintien / de développement), du nombre d'amarrages maximal, des points d'accès et des secteurs de développement pour le tourisme et les loisirs.

On peut également relever que le canton a mis à disposition des régions ses données techniques d'inventaire des amarrages existants (Service de l'environnement, état décembre 2020), comprenant également des indications d'un développement possible en nombre d'amarrages maximal par secteur.

#### Sites d'amarrages : lac de la Gruyère

Le plan directeur des rives du lac de la Gruyère planifiait notamment les éléments suivants sur la rive sarinoise : rive à vocation naturelle sur l'ensemble de la rive sauf les 200 premiers mètres environ depuis le barrage de Rossens, secteur de développement avec un total admissible de 70 amarrages au maximum, et la possibilité de créer un port.

La Région reprend ces objectifs qui sont toujours d'actualité. Elle identifie de plus un secteur de développement pour le tourisme et les loisirs sur la commune de Gibloux, secteur Rossens. Les principes de planification donnés par le PDR pour la rive sarinoise du lac de Gruyère nécessiteront d'être géographiquement et techniquement précisés, notamment sous l'angle des enjeux liés à la topographie et à l'accessibilité tous modes confondus du secteur du barrage de Rossens. Dans ce sens, un processus de coordination ultérieur entre les différents acteurs concernés est à prévoir en vue de la mise en œuvre des stratégies portant sur le secteur.

#### Sites d'amarrages : lac de Schiffenen

Le rapport de l'aménagement des rives du lac de Schiffenen de 1977 distingue notamment des rives à vocation naturelle ou d'amarrages ainsi que des sites où des équipements touristiques et de loisirs peuvent être prévus. La situation actuelle d'aménagement des rives, confirmée par les données techniques du Service de l'environnement, correspond de manière assez précise aux objectifs de développement proposés à l'époque. Il faut noter que les options de développement se présentent de manière relativement naturelle, puisque le lac n'est facilement accessible que ponctuellement, étant entouré à plus de 80 % de berges abruptes et boisées.

En Sarine, trois sites d'amarrages existants sont présents sur le lac de Schiffenen.

Le site des Neigles, à Fribourg, possède environ 25 amarrages localisés de manière individuelle le long de la rive. Selon le débit de la Sarine et le niveau du lac, le secteur est soumis à un courant plus ou moins fort. En raison de ce courant, une infrastructure d'amarrage collective sur le lac serait techniquement difficile à envisager. Le site comprend également des infrastructures de loisirs (locaux de club, rampes de mise à l'eau, espaces extérieurs pour les clubs locaux d'aviron, de canoë-kayak et de pétanque). Le site fait partie du périmètre du projet de revitalisation de la Sarine, conduit par la Ville de Fribourg sur la base d'un récent mandat d'études parallèles (MEP). Le projet prévoit de pérenniser la fonction de loisirs du site, ainsi que le nombre total d'amarrages. Un port est prévu à l'intérieur des terres. La Région estime également que le site doit être pérennisé : il abrite des fonctions de loisirs importantes, ne concerne a priori pas un secteur qui devrait être rendu à la nature, dispose d'une bonne desserte en transports publics (catégorie C) et d'une très bonne accessibilité en mobilité douce et est en pleine Ville de Fribourg (à environ un quart d'heure de son centre et possède deux arrêts de bus dans un rayon de cinq minutes à pied).

Le site bordant la forêt de Petit Granges, en aval de la zone d'activités d'Englisberg à Granges-Paccot, possède une dizaine d'amarrages. Son accessibilité en transports publics et en mobilité douce est peu favorable. Il ne dispose pas de qualités justifiant son développement. Avec sa faible taille et étant donné qu'il est le seul site de cette nature entre Fribourg et La Sonnaz, son impact est cependant jugé raisonnable et il n'est pas nécessaire de le relocaliser. Son maintien est donc prévu.

Le site de La Sonnaz possède environ 25 amarrages. Il est lié essentiellement à l'usage des amarrages, les activités proches de loisirs (plage, aviron) étant concentrées sur le site voisin de Pensier. Il possède une accessibilité raisonnable en transports publics (catégorie D), étant localisé à environ dix minutes à pied de la gare ferroviaire de Pensier par une passerelle permettant de traverser le ruisseau de La Sonnaz à la hauteur de la STEP. Sa localisation à proximité d'un itinéraire officiel de cyclotourisme et d'une route cantonale proche de la Ville de Fribourg le rend également accessible à vélo pour un nombre important d'usagers. Il ne se trouve pas dans un secteur sensible du point de vue paysager, étant lié à un secteur globalement urbanisé. Il peut être compris comme un site complémentaire de celui de Pensier, qui constitue le pôle principal de loisirs et d'amarrages pour la partie francophone du lac. Il n'est toutefois pas souhaitable de transférer les amarrages de La Sonnaz vers Pensier : d'une part, car le site de La Sonnaz se prête à l'accueil d'amarrages ; d'autre part, car le site de Pensier approche déjà les limites de sa capacité au vu notamment des infrastructures d'équipement du site (en particulier du point de vue de l'accessibilité). La Région estime donc opportun de pérenniser le site de La Sonnaz, sans toutefois y développer davantage le nombre d'amarrages.

#### Mise en œuvre de la stratégie d'amarrages

La mise en œuvre de la stratégie d'amarrages consiste essentiellement à regrouper les amarrages existants vers des pontons collectifs. On peut relever que le guide pour l'aménagement régional exige que le canton réalise une étude visant à établir des principes de gestion des rives des lacs permettant d'orienter la planification des autorités régionales et locales. Si nécessaire, la Région pourra intégrer les résultats de cette étude dans une version ultérieure du PDR. En l'état, étant donné que les concessions d'amarrages sont gérées par le canton et qu'une bonne partie des amarrages sarinois sont localisés sur des parcelles appartenant au canton, la Région prévoit une mise en œuvre en collaboration avec les communes, la Région et le canton. La Région n'identifiant pas d'enjeu urgent pour une restructuration des amarrages, un délai de 15 ans semble raisonnable. Aucun besoin de priorisation n'est par ailleurs identifié.

#### Rives à vocation naturelle

En dehors des sites d'amarrages décrits ci-avant, les rives sarinoises des lacs de la Gruyère et de Schiffenen possèdent, selon la Région, une vocation naturelle à préserver. Des études à l'échelle cantonale sont actuellement en cours pour déterminer notamment le degré d'atteinte et d'aménagement des rives. Ces études pourraient conduire le canton à identifier des rives à renaturer sur les lacs de la Gruyère et de Schiffenen. Etant donné le degré de fluctuation du niveau d'eau de ces lacs et la valeur biologique relativement modérée de leurs rives, la Région n'identifie

pas à ce stade de tronçons de rives qui nécessiteraient d'être renaturés. Le cas échéant, à l'issue des études cantonales, la planification régionale pourrait être adaptée au cours d'une modification ultérieure.

A l'exception des zones de protection absolues comme les réserves naturelles, les espaces à vocation naturelle à protéger n'excluent en principe pas une fonction de loisirs doux. On pense en particulier à la randonnée, aux pique-niques, aux festivités dans des refuges ou à la baignade. De telles activités peuvent nécessiter des aménagements légers en bordure de rive qui peuvent bien s'intégrer à l'espace naturel : sentiers, tables de pique-nique, replats déboisés pour accéder à l'eau, etc. Soucieuse de préserver cette fonction de loisirs doux, la Région précise dans sa stratégie que la protection des rives à vocation naturelle n'exclut pas ce type d'aménagements doux.

La mise en œuvre de la protection des rives à vocation naturelle est en principe garantie par les exigences du plan directeur cantonal, notamment par la délimitation systématique de l'espace réservé aux eaux ou le statut protégé des aires forestières et des lacs. Les amarrages existants dans ces tronçons de rives doivent cependant être supprimés dans un délai raisonnable, comme le prévoit la stratégie NP2.

### Articulation avec le projet d'agglomération

La thématique des rives de lac n'est pas spécifiquement traitée dans le projet d'agglomération. La stratégie régionale en la matière n'entre pas en conflit avec les objectifs et les mesures du projet d'agglomération.

### Respect des exigences cantonales spécifiques

*Texte : distinguer chaque secteur propice au développement d'activités de tourisme et de loisirs (notamment dédié à la baignade), à protéger ou à renaturer et indiquer les mesures à prendre y relatives.*

La stratégie NP2.2 identifie les rives à vocation d'amarrages (et de loisirs) de celles à vocation naturelle à protéger. Le présent rapport explique, ci-avant, pourquoi il n'y a pas de rive à renaturer qui est identifiée.

*Carte de détail : distinguer les secteurs à protéger ; distinguer les secteurs à renaturer ;*

Les secteurs à vocation naturelle à protéger sont identifiés sur la carte "Stratégie nature et paysage : gestion des rives de lacs" et les mesures de protection sont prévues dans la stratégie NP2.3. Aucun secteur à renaturer n'est identifié.

*Texte : identifier les éventuels projets d'installation de loisirs ;*

*Carte de détail : distinguer les secteurs propices au développement d'activités de tourisme et de loisirs notamment les éventuels espaces dédiés à la baignade ; localiser les éventuels projets d'installations de loisirs.*

En matière de loisirs, les principales activités et installations existantes ont été identifiées et la stratégie prévoit leur pérennisation globale.

Sur les rives de lac de la Gruyère, un secteur de développement pour le tourisme et les loisirs est identifié sur la commune de Gubloux, secteur Rossens. Celui-ci est inscrit sur la carte "Stratégie nature et paysage : gestion des rives de lacs" et des principes pour sa planification sont donnés via la stratégie "NP1.3 Espaces naturels et de loisirs régionaux (ENLR)".

Le site de La Sonnaz est quant à lui considéré comme étant complémentaire au site de Pensier qui, selon la planification régionale du district du Lac, doit favoriser le développement de son activité de loisirs (plage, baignade, aviron), notamment par le biais des infrastructures d'accès (accès piéton depuis la gare et le parking à créer) et de stationnement (parking officiel inexistant pour l'instant).

Au-delà des mesures mentionnées ci-dessus, la Région n'identifie pas d'autres projets d'installations de loisirs, si ce n'est la restructuration du site des Neigles prévue dans le cadre du projet de revitalisation de la Sarine. Ce projet présente des objectifs qui concordent avec la planification des rives de lac proposée par la Région.

*Texte : identifier les itinéraires touristiques existants, à améliorer ou à créer ; identifier les cheminements existants ainsi qu'à améliorer ou à créer pour être accessibles au public le long des rives (chemins pédestres, pistes cyclables, parcours et pistes VTT) ; identifier si nécessaires les mesures d'aménagement (routes, cheminements, stationnement, etc.) et les compléments du réseau routier à prévoir ;*

*Carte de détail : identifier les liaisons de mobilité douce accessibles au public existantes, à améliorer et à créer (chemins pédestres, pistes cyclables, parcours et pistes VTT) ; identifier les compléments du réseau nécessaires et les lieux de stationnement pour les voitures et les vélos.*

À ce stade, la Région n'a pas identifié de besoins avérés en matière d'accessibilité fonctionnelle ou touristique en lien avec les rives de lac. Les sites étudiés sont accessibles par le réseau routier et les chemins piétons existants. La nécessité de pérenniser les infrastructures en matière d'accessibilité et de stationnement est prévue dans la stratégie. Les itinéraires touristiques existants, l'itinéraire à développer du chemin de la Sarine et les arrêts de transports publics sont reportés sur la carte "Stratégie nature et paysage : gestion des rives de lacs".

Pour le secteur du barrage de Rossens, les besoins en matière d'accessibilité tous modes confondus devront être revérifiés sur la base du caractère des aménagements qui seront retenus pour ce site (création de pontons collectifs, éventuelle création d'un port, planification d'un secteur de développement pour le tourisme et les loisirs).

*Texte : définir le seuil maximal des places d'amarrages par lac et par secteur, en tenant compte de la capacité du site en matière d'accessibilité, de stationnement et de trafic ; définir la stratégie pour la mise en œuvre de la restructuration des amarrages, en fixant des priorités et des délais de réalisation.*

*Carte de détail : distinguer les secteurs où les amarrages et installations des bateaux doivent être supprimés ; distinguer les secteurs propices à l'implantation ou à l'agrandissement de ports ou d'installations d'amarrages collectifs ;*

Les seuils maximaux de place d'amarrages sont définis sur la carte "Stratégie nature et paysage : gestion des rives de lacs". Ils correspondent au maintien de l'existant, avec une légère marge d'augmentation. Un renvoi au respect des seuils maximaux inscrits sur la carte "Stratégie nature et paysage : gestion des rives de lacs" est également introduit dans les principes (contenu liant) de la stratégie NP2.2.

Les tâches de mise en œuvre de la restructuration des amarrages sont définies ainsi que les délais. Une priorisation n'a pas été jugée nécessaire.

Les secteurs où les amarrages devant être supprimés sont identifiés sur la carte "Stratégie nature et paysage : gestion des rives de lacs" en tant que "rives à vocation naturelle à protéger". L'obligation d'y supprimer les amarrages est inscrite dans la stratégie NP2.2.

L'ensemble des secteurs à vocation d'amarrage localisés sur la carte "Stratégie nature et paysage : gestion des rives de lacs" correspondent à des secteurs à l'intérieur desquels les amarrages individuels doivent être regroupés. La stratégie NP2.2 prévoit également que le site des Neigles puisse accueillir un port si cela permet de réduire l'impact des amarrages sur le milieu naturel.

*Carte de détail : distinguer les secteurs et installations soumis à l'obligation de plan d'aménagement de détail ;*

La Région n'a pas identifié de tel secteur ou installation.

*Carte de synthèse : renvoyer à la carte de détail.*

Un tel renvoi n'est pas jugé nécessaire. La carte de détail fait partie du contenu liant du dossier.

*Rapport : justifier les décisions prises par la Région et notamment les critères sur lesquels se fonde la localisation choisie d'éventuels projets d'installations de loisirs.*

Ces éléments sont justifiés ci-avant.

### Apports principaux du processus participatif

La thématique n'a pas été abordée de manière spécifique en atelier.

## 2.7 – Tourisme

### Traitement de la thématique dans le PDR

Le guide pour l'aménagement régional ne demande pas d'établir une stratégie spécifique pour le tourisme. Toutefois, le caractère transversal de la thématique et l'impact sur l'organisation du territoire justifient que l'on propose une stratégie touristique à part entière, en tenant compte d'éléments clés tels que les ressources naturelles, paysagères et rurales, le patrimoine culturel / religieux ainsi que les itinéraires de loisirs.

Le pôle touristique cantonal défini par le PDCant qui correspond au "périmètre urbain de l'agglomération de Fribourg" est précisé selon le PDR. Le centre médiéval situé à l'intérieur de ce pôle touristique cantonal, défini par le PA4, englobe le périmètre de la Vieille-Ville de Fribourg qui présente une forte concentration des sites et parcours sacrés et patrimoniaux, et qui est reconnu comme l'un des plus vastes ensembles d'architecture médiévale d'Europe. Ce pôle touristique cantonal / centre médiéval est complété par trois entités touristiques d'importance majeure, identifiées sur la base d'une analyse des atouts touristiques de la région. Il s'agit des entités suivantes :

- Le chemin de la Sarine qui traverse le district en reliant le lac de Schiffenen et le lac de la Gruyère
- La boucle des Plaines à l'Ouest du district
- L'axe des Préalpes au Sud

Le PDCant exige que les régions définissent les pôles touristiques régionaux correspondants à une série de critères. Or, la stratégie touristique du PDR Sarine, établie sur la base des atouts touristiques repartis sur le territoire, ne permet pas d'identifier des pôles touristiques concentrés sur le périmètre d'un seul site ou d'une localité. Néanmoins, les entités touristiques identifiées par le PDR concentrent les sites et parcours importants pour le développement touristique et répondent ainsi aux principes définis pour les pôles touristiques dans le PDCant.

Avec ces quatre entités touristiques majeures qui façonnent le territoire, un pôle cantonal et trois entités régionales, la Région souhaite développer une offre complémentaire et équilibrée géographiquement, et dont les enjeux principaux sont identifiés comme suit :

- Optimiser la structuration du territoire sur la base des atouts touristiques, en s'appuyant sur un réseau de mobilité attractif et adapté aux loisirs
- Favoriser la promotion de l'offre répartie entre les quatre entités touristiques grâce à une gouvernance territoriale au niveau régional

Face à ces enjeux, la stratégie tourisme, étroitement liée aux stratégies de mobilité de loisirs et de nature et paysage, est développée autour des axes suivants : l'identification et la caractérisation des entités touristiques, ainsi que la promotion des différents vecteurs d'attractivité visant une meilleure cohérence de l'offre à l'échelle régionale. Ces vecteurs d'attractivité sont les suivants : agrotourisme, sites sacrés et patrimoniaux, espaces naturels et de loisirs, itinéraires de loisirs.

Le PDCant exige que les régions indiquent comment elles entendent mettre en valeur ses atouts et les exploiter. La stratégie T2.5 répond à cette exigence en préconisant la mise en place d'un système de gouvernance visant à promouvoir et valoriser l'offre touristique régionale autour des principales entités touristiques. L'organisation d'une gouvernance territoriale répond également à la nouvelle Loi sur le tourisme.

Partant d'un inventaire des atouts touristiques en Sarine, les différents types de l'offre ont été analysés et les éléments majeurs identifiés. Des sites agrotouristiques et des sites sacrés et patrimoniaux sont associés à des espaces naturels et de loisirs (abordé plus en détail dans le volet nature et paysage), dans le but de proposer un maillage touristique constitué d'axes structurants créant du lien entre les sites et facilitant la circulation des visiteurs. Les itinéraires de loisirs existants et proposés doivent permettre des liaisons entre les différents sites d'intérêt touristique, en les mettant

en valeur. De cette manière, les entités touristiques régionales s'imbriquent et présentent des synergies avec d'autres pôles touristiques, notamment entre l'axe des Préalpes dans le district de la Sarine et le pôle La Roche / Pont-la-Ville / La Berra du district de la Gruyère.

La caractérisation de l'offre touristique, priorisée en fonction des synergies à explorer entre les différentes entités touristiques régionales et les pôles touristiques cantonaux, doit permettre de mener une stratégie de valorisation et de développement attractif sur l'ensemble du périmètre régional.

### Articulation avec le projet d'agglomération

La vision touristique du PDR vise à élargir et à poursuivre les réflexions engagées dans le cadre du projet d'agglomération de 4<sup>ème</sup> génération, dans lequel les aspects touristiques, principalement liés au pôle touristique cantonal/centre médiéval, sont intégrés dans le chapitre nature et paysage. En effet, si le pôle touristique cantonal a été clairement défini dans le plan d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération, le travail de structuration du territoire à l'échelle régionale a nécessité de prendre en compte de nouveaux atouts touristiques ainsi que des équilibres territoriaux élargis, dans le but de favoriser l'émergence d'une offre touristique régionale cohérente, durable et complémentaire.

### Respect des exigences cantonales spécifiques

#### Pôles touristiques

*Texte : Indiquer les principes relatifs aux pôles touristiques régionaux.*

C'est le cas, cf. chapitre précédent.

*Carte de synthèse : Localiser les pôles touristiques régionaux.*

Le pôle cantonal / centre médiéval ainsi que le chemin de la Sarine sont identifiés sur la carte de synthèse. Des sites agrotouristiques et sacrés y sont également reportés, tout comme les espaces naturels et de loisirs. Les entités touristiques relatives à la boucle des Plaines et à l'axe des Préalpes sont indiquées sur la carte stratégique pour le volet tourisme.

*Carte de synthèse : Reporter à titre indicatif le ou les pôles touristiques cantonaux.*

C'est le cas pour un seul pôle touristique cantonal dans le district de la Sarine qui correspond au "périmètre urbain de l'agglomération de Fribourg".

*Carte de synthèse : Localiser les projets touristiques envisagés.*

C'est le cas pour le chemin de la Sarine.

*Rapport : Décrire la stratégie touristique régionale et la manière dont elle est prise en compte dans les mesures du plan directeur régional.*

C'est fait, cf. chapitre précédent.

*Rapport : Justifier les projets touristiques envisagés sur la base de la stratégie régionale.*

C'est fait, cf. chapitre précédent.

*Rapport : Justifier les décisions prises par la Région.*

C'est fait, cf. chapitre précédent.

#### Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs, activités équestres et golfs

La stratégie touristique régionale ne prévoit pas la création d'équipements touristiques et les activités équestres et golfs ne sont pas abordés dans le PDR. D'une part, la Région ne considère pas les activités équestres comme ayant un intérêt touristique majeur, et d'autre part, il n'y a pas de terrains de golf dans le district de la Sarine.

### Apports principaux du processus participatif

Les ateliers de travail menés avec les communes et divers acteurs du développement sarinois (cf. chap. 1.4.3) ont généré les constats principaux suivants :

- Importance de renforcer les synergies entre les parcours à caractère sacré et patrimonial (chemin de St. Jacques-de-Compostelle, etc.) et les paysages traversés par ses itinéraires ;
- Importance de proposer des itinéraires attrayants pouvant se décliner en étapes de plusieurs jours, ainsi que de développer l'hôtellerie et l'hébergement touristique adéquat pour les touristes et pour la population locale ;
- Renforcer la communication sur l'offre touristique de la Région, de sorte à inciter les touristes se rendant en Vieille-Ville de Fribourg (pôle touristique cantonal / centre médiéval), à découvrir des sites et des parcours d'importance proposés dans les autres entités touristiques et ainsi à prolonger leur séjour dans la Région ;
- Nécessité d'encadrement approprié de la pratique du VTT, permettant de valoriser et de développer davantage cette pratique hautement populaire, d'une part, et d'une autre d'éviter les conflits d'usage entre randonneurs et pratiquants du VTT.