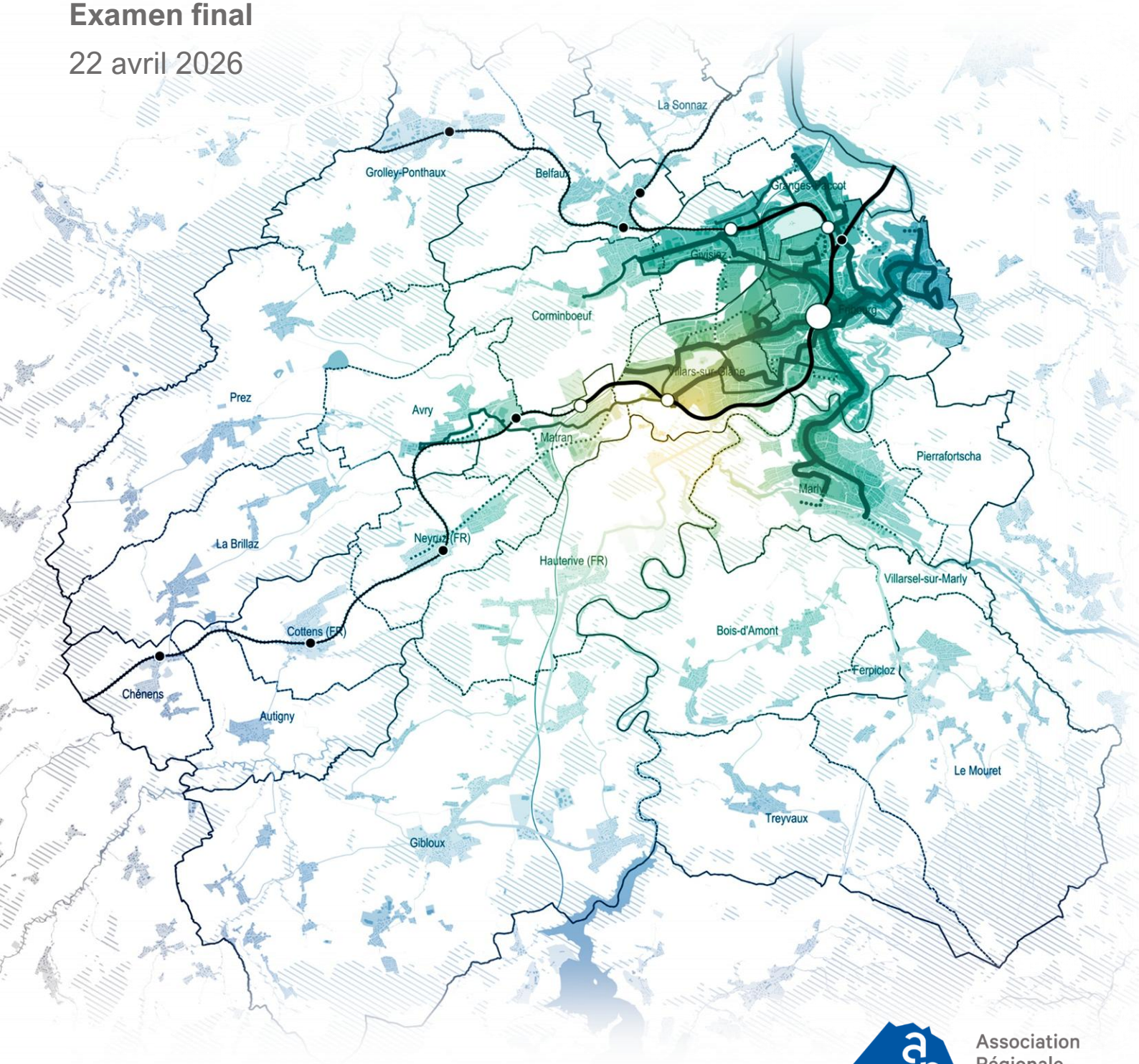
PLAN DIRECTEUR REGIONAL DE LA SARINE

Stratégies

Examen final

22 avril 2026



Association Régionale de la Sarine

Table des matières

Introduction **5**
Urbanisation **7**
U1 – Mettre en valeur les localités 8
U1.1 – Agir en faveur de localités vivantes et qualitatives 8
U1.2 – Agir en faveur de localités denses et attractives 9
U2 – Répartir judicieusement le territoire d'urbanisation 11
U2.1 – Proposer des modifications du TU dans le PDR 11
U3 – Valoriser les zones d'activités 13
U3.1 – Assurer les vocations et proscrire les reconversions 14
U3.2 – Classifier et valoriser les zones d'activités régionales et cantonales 14
U3.3 – Planifier les extensions futures des zones d'activités 15
U3.4 – Mettre en œuvre la gouvernance régionale 16
U3.5 – Promouvoir les synergies et écosystèmes d'entreprises 16
Mobilité **19**
M1 – Transports publics 20
M1.1 – Valoriser le réseau ferroviaire comme porte d'accès et ossature de la région 21
M1.2 – Développer un réseau de bus urbain attractif, efficace et décarboné dans le noyau et la première couronne 21
M1.3 – Développer des axes de bus régionaux structurants pour la seconde couronne non desservie par le ferroviaire 23
M1.4 – Assurer une desserte optimisée des noyaux villageois 23
M1.5 – Améliorer la desserte des secteurs de loisirs et touristiques 24
M1.6 – Favoriser l'utilisation des transports publics 24
M2 – Cycles 25
M2.1 – Développer un réseau cyclable régional performant et qualitatif 25
M2.2 – Disposer d'une offre en stationnement cyclable suffisante dans toute la région 26
M2.3 – Promouvoir les infrastructures et la pratique cyclable 27
M3 – Marche 28
M3.1 – Développer un réseau piéton régional 29
M3.2 – Prioriser, Agréabiliser et sécuriser les itinéraires piétons dans les projets d'espace public : stratégie du PAS 29
M3.3 – Promouvoir la pratique de la marche 30
M4 – Transports individuels motorisés 31
M4.1 – Gérer le trafic 31
M4.2 – Modérer le trafic dans les centres et traversées de localité ainsi que les quartiers pour améliorer la qualité de vie 32
M4.3 – Assurer un effet durable des nouvelles liaisons et des infrastructures de délestage des centres de localités 32
M5 – Stationnement 34
M5.1 – Assurer une approche cohérente au niveau régional du stationnement communal 34
Environnement, énergie & climat **36**
E1 – Limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores en coordonnant le développement de l'urbanisation et de la mobilité 37
E2 – Favoriser un développement coordonné entre l'urbanisation et les infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration 38
E3 – Favoriser la transition énergétique et améliorer la maîtrise de l'approvisionnement en énergie 39
E4 – Soutenir l'adaptation et la résilience du territoire face aux changements climatiques 40
Rives de lacs **42**
R1 – Protéger les rives à vocation naturelle 44
R2 – Maintenir et/ou développer les rives à vocation d'amarrage 45
Tourisme & Patrimoine **47**
T1 – Valoriser les atouts touristiques régionaux 48
T2 – Développer les pôles touristiques cantonal et régionaux 49
T2.1 – Pôle touristique cantonal 50
T2.2 – Centre médiéval de Fribourg 51

T2.3 – Chemins de la Sarine 52
T2.4 – Boucle des Plaines vallonnées 53
T2.5 – Versants de Préalpes 54
Infrastructures publiques 56
I1 – Assurer un développement cohérent des infrastructures publiques d'importance régionale 57

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Infrastructures publiques

Introduction

La partie stratégique constitue le cœur du plan directeur en tant qu'instrument majeur de planification territoriale de la région. Elle se conçoit comme une réponse aux constats et défis identifiés dans le chapitre diagnostic. Elle identifie sur cette base les pistes d'action pour concrétiser la vision développée pour la région à l'horizon 2040. Elle définit à ce titre une vision politique du développement territorial établie en coordination étroite avec les communes et les autres collectivités concernées. Ce chapitre a ainsi non seulement pour objectif d'affiner la stratégie du plan directeur cantonal mais également de déterminer en complémentarité avec ce dernier des principes de l'aménagement pertinents à l'échelle de la région. A ce titre, il définit les conditions-cadres du développement territorial régional pour la prochaine décennie, fixe des mandats clairs aux communes pour la mise en œuvre de la stratégie régionale et donne des recommandations en termes de démarches et d'instruments.

Un chapitre à vocation liante

S'agissant d'un document directeur, la partie stratégique du plan directeur régional donne les grandes orientations du développement souhaité et fixe des principes clairs pour la mise en œuvre de celles-ci dans leur plan d'aménagement local des communes concernées. Ces principes fondateurs de l'aménagement régional sont réunis sous forme de textes liants et identifiés par des encarts bleus pour chaque stratégie sectorielle. Ces principes sont définis de manière à favoriser l'émergence d'une culture commune en matière d'aménagement, en particulier sous l'angle qualitatif. Leur formulation se veulent toutefois suffisamment large afin de prendre en compte la variété de typologie de communes que compte le district de la Sarine. La partie stratégique explicite en outre des objectifs généraux dans le cadre desquels s'inscrivent les principes liants identifiés et dresse les tâches relatives à la région en vue de leur mise en œuvre. Ces éléments servent essentiellement à contextualiser la démarche portée par la région sans emporter pour autant de caractère contraignant.

La carte de synthèse des différentes stratégies sectorielles, présente dans le programme d'aménagement régional, est en revanche liante pour les autorités. Elle a pour rôle de représenter les éléments liants du texte du plan directeur régional qu'il est possible de représenter spatialement. Pour certaines stratégies sectorielles, la carte de synthèse est complétée par une carte de détail thématique présentée dans le chapitre correspondant, permettant de représenter certains éléments de manière plus précise. La portée de la carte de synthèse ainsi que des cartes de détail est liante, tandis que leurs représentations spatiales ont un caractère indicatif.

Une responsabilité partagée en matière de mise en œuvre

Les autorités communales sont responsables de la mise en œuvre concrète des principes liants définis dans la partie stratégique du plan directeur régional. Cette mise en œuvre, dans la mesure où elle implique un effet sur les plans d'aménagement locaux, intervient généralement à l'occasion de la prochaine révision de l'instrument de planification communal. Des préavis émis par la région contextualisent la mise en œuvre de ces principes prévus dans la partie stratégique du plan directeur régional lors de la mise en œuvre de projets d'infrastructure ou de planification locale. Une règle particulière prévaut en ce qui concerne les actions relatives à la stratégie en matière de zones d'activités. Selon le droit cantonal, les communes ont dans ce cas deux ans à compter de l'approbation du plan directeur régional pour les intégrer dans leur plan d'aménagement local. Les enjeux en la matière commandent en effet une célérité tout à fait particulière.

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

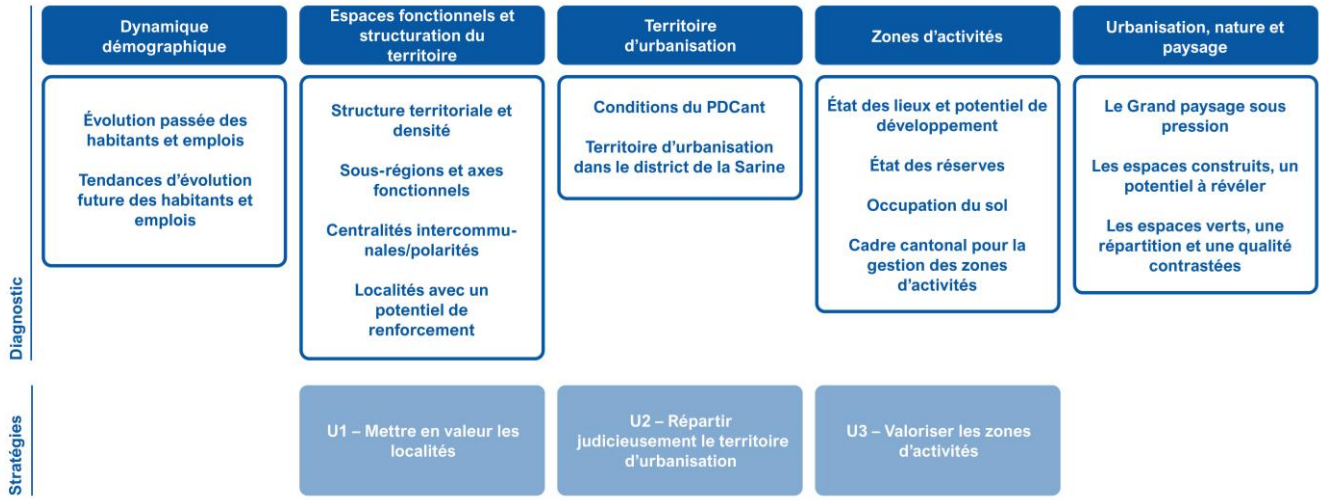
Tourisme & patrimoine

Infrastructures publiques

U

Urbanisation

La présente stratégie s'inscrit dans le cadre des fiches T101 Territoire d'urbanisation, T102 Dimensionnement et gestion de la zone à bâtir, T103 Densification et requalification, T104 Typologie et dimensionnement des zones d'activités ainsi que T105 Gestion des zones d'activités du Plan directeur cantonal.



La Sarine se positionne fièrement en tant que centralité cantonale et s'inspire de sa richesse et sa diversité territoriale. Elle établit une stratégie qui tire parti de son urbanisation contrastée entre milieux urbains, périurbains et ruraux, elle souhaite répondre à la pression croissante sur le foncier qui est observée et se positionner en acteur fédérateur, garant d'un développement territorial cohérent, qualitatif et durable.

Elle place la valorisation des localités au cœur de sa stratégie, en soutenant la vitalité des centres, la convivialité des espaces publics et l'intégration de la nature et du paysage dans les tissus bâtis. Chaque localité est appelée à renforcer son identité, à améliorer son cadre de vie et à encourager les mobilités douces.

La Région œuvre à une gestion raisonnée du territoire d'urbanisation, en orientant le développement vers les secteurs bien desservis par les transports publics et en limitant l'étalement urbain. Elle veille à la qualité urbanistique, paysagère et écologique des extensions, tout en assurant un équilibre entre besoins régionaux et locaux.

Enfin, la Région souhaite renforcer son rôle de poumon économique, en se dotant d'une stratégie forte en matière de gestion des zones d'activités. Elle vise une utilisation optimale et durable des zones d'activités, en préservant notamment la vocation industrielle et artisanale de certaines zones, ainsi qu'en encourageant la mobilisation et la densification des zones d'activités légalisées. Elle souhaite également regarder vers l'avenir en planifiant de manière prospective leurs extensions futures.

Afin de répondre aux objectifs susmentionnés, tout en tenant compte des besoins d'action identifiés dans le cadre du diagnostic établi, le PDR de la Sarine fixe 3 stratégies en matière d'urbanisation :

U1 – Mettre en valeur les localités

- Agir en faveur de localités vivantes et qualitatives
- Agir en faveur de localités denses et attractives

U2 – Répartir judicieusement le territoire d'urbanisation

- Proposer des modifications du TU dans le PDR

U3 – Valoriser les zones d'activités

- Assurer les vocations et proscrire les reconversions
- Classer et valoriser les zones d'activités cantonales et régionales
- Planifier les extensions futures des zones d'activités
- Mettre en œuvre la gouvernance régionale
- Promouvoir les synergies et écosystèmes d'entreprises

U1 – Mettre en valeur les localités

La valorisation des localités[1] du district de la Sarine repose sur une urbanisation de qualité, coordonnée avec la mobilité et respectueuse des valeurs patrimoniales et paysagères. Le PDR reconnaît la diversité du territoire, composé de localités urbaines, périurbaines et rurales, avec des niveaux d'accessibilité très contrastés, notamment en matière de transports publics. Les principes sont donc adaptés aux spécificités territoriales. La stratégie met l'accent sur le renforcement de la vitalité des centres, par la densification et l'amélioration de la qualité urbaine, notamment à travers la qualification de l'espace public et son articulation avec les réseaux de transport. Elle vise à accroître l'attractivité des centres des localités, à améliorer la qualité du bâti et à favoriser des mobilités durables, tout en intégrant de manière cohérente les infrastructures régionales.

La stratégie vise un développement coordonné et cohérent entre l'urbanisation (développement ou densification), les transports et l'environnement. Elle s'appuie finalement sur une meilleure intégration de la nature et du paysage dans les tissus bâtis.

La stratégie se développe en deux sous-stratégies :

- Agir en faveur de localités vivantes et qualitatives (toutes les localités du district sont concernées)
- Agir en faveur de localités denses et attractives (une sélection de polarités sont concernées)

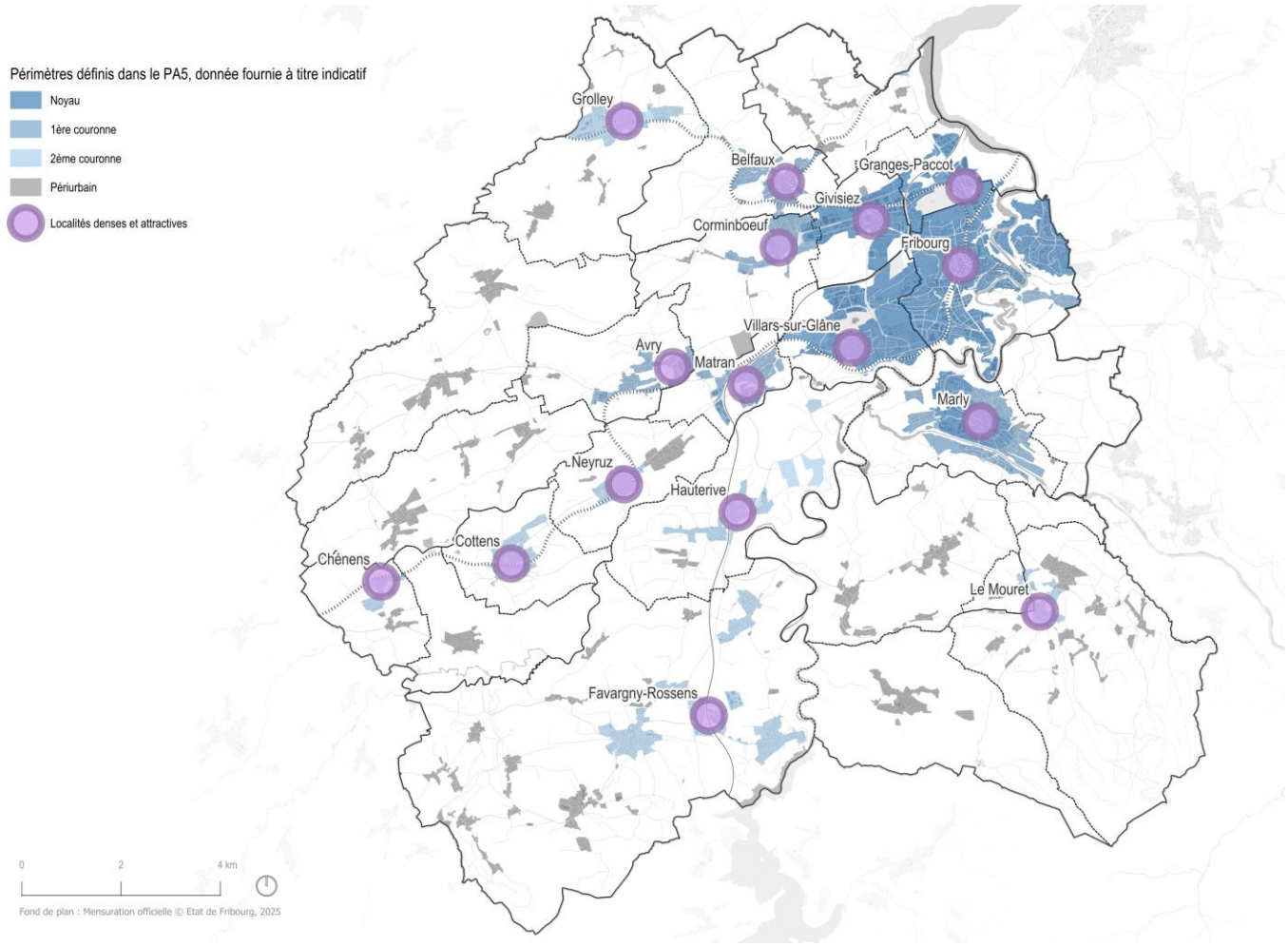


Figure 1 : Priorités d'urbanisation et localités du PDR

U1.1 – Agir en faveur de localités vivantes et qualitatives

La stratégie U1.1 vise à renforcer la qualité et l'attractivité de toutes les localités du district en plaçant au cœur du développement le dynamisme, l'identité, la durabilité et la convivialité.

Chaque centralité de localité doit offrir un cadre de vie agréable, des espaces de rencontre accessibles à tous, une identité forte, ainsi qu'un patrimoine bâti, paysager et naturel soigneusement pensé et préservé. Les déplacements piétons sont favorisés grâce à la mise en application de la stratégie du P.A.S. (cf. stratégie Marche). La planification et les aménagements intègrent la nature et le paysage comme composantes structurantes de la qualité urbaine : végétalisation des espaces publics, trames écologiques, gestion durable des eaux et sols perméables.

Définir la ou les centralités de chaque localité permet de concentrer les efforts des pouvoirs publics, autour de quatre notions clés :

[1] Définition de la notion de localité : entité territoriale habitée, identifiable et structurée par des fonctions résidentielles, économiques et sociales, constituant un niveau de référence pour l'organisation et la planification de l'espace. Il s'agit d'une entité territoriale fonctionnelle, souvent indépendante des limites administratives communales.

- Dynamique de centralité ;
- Espace public et de rencontre ;
- Patrimoine, paysage et culture du bâti ;
- Nature, biodiversité et résilience aux changements climatiques.

Principes (contenu liant) :

- Principes applicables à l'ensemble du territoire communal :
  - Proposer un cadre de vie qualitatif, qui soit agréable, inclusif et accessible ;
  - Préserver et mettre en valeur les éléments architecturaux, historiques, paysagers et naturels qui constituent l'identité spécifique de chaque localité, en veillant à respecter la culture du bâti ;
  - Favoriser la présence et la qualité des espaces naturels, la biodiversité et les corridors écologiques (notamment aires centrales et de mise en réseau de l'IE) dans les zones urbanisées, pour contribuer au bien-être des habitants et à la résilience environnementale du territoire ;
- S'appuyer sur la Charte Biodiversité et Climat, utilisée comme grille de contrôle.
- Principes applicables en priorité dans la ou les centralités de chaque localité :
  - Identifier le ou les centres de chaque localité pour concentrer les actions publiques, en favorisant leur accessibilité, leur attractivité et leur fonctionnalité comme lieux de vie (services, commerces, artisanat) ;
  - Concevoir et entretenir des espaces publics sûrs, accessibles, favorisant les échanges sociaux, la convivialité et la détente, en intégrant les principes du développement durable, en réaliser la promotion lorsque cela est pertinent ;
  - Maintenir et encourager la présence d'équipements publics, d'activités commerciales, artisanales et de services dans les centralités, afin d'assurer une vie économique locale dynamique et répondre aux besoins quotidiens des habitants.

Mise en œuvre

Région

Conseils aux communes	La Région met à disposition des communes une cellule régionale de conseil dédiée à la qualité de l'aménagement du territoire. La cellule s'appuie, lorsque cela est jugé pertinent, sur une expertise externe. Elle peut également orienter les communes vers d'autres outils, démarches ou procédures existantes. Pour les projets concrets répondant aux critères permettant une inscription dans une fiche de mesure d'un projet d'agglomération, la Région accompagne les communes dans la rédaction de cette fiche.
Préavis	La Région préavise les projets de PAL et de PAD en vérifiant la conformité des projets aux stratégies du PDR, en s'appuyant sur la Charte Biodiversité et Climat ainsi qu'à la Stratégie Ville-éponge.

Communes

Actions	Les communes ont la possibilité de faire appel aux actions portées par la Région.

Actions liées

U1 – Appui et conseils en aménagement du territoire

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

NP4 – Sensibiliser la population à la nature et au paysage

NP5 – Suivi régional coordonné des aménagements Nature & paysage

AT4 – Coordonner les planifications directrices régionales dans le district de la Sarine

U1.2 – Agir en faveur de localités denses et attractives

La stratégie U1.2 s'applique aux localités déjà bien intégrées aux réseaux de transports publics et/ou se situant sur le tracé des axes régionaux structurants (cf. Stratégie M1.3), bénéficiant d'une bonne desserte (de qualité A à C selon le PDCant). Elle vise une coordination optimale entre urbanisation et mobilité.
Elle privilégie une intensification maîtrisée de l'utilisation du territoire autour des espaces les mieux desservis, en s'appuyant sur cinq axes majeurs :

- Densification qualitative du bâti
- Promotion d'un report modal vers les transports publics et la mobilité douce
- Accueil d'infrastructures et de services d'envergure supracommunale
- Développement de zones d'activités à vocation régionale, cantonale ou stratégique
- Intégration de la dimension de la nature et du paysage dans les développements

Ces localités ont la possibilité de renforcer leur position dans un modèle d'urbanisation polycentrique. Elles sont appelées à planifier une densité et des infrastructures adaptées à leurs poids et à leur rayonnement, dans une logique de complémentarité.

Principes (contenu liant)

- Densifier les secteurs bénéficiant d'une bonne accessibilité (desserte de qualité TP PDCant C minimale), à proximité des gares, afin de favoriser l'usage des transports publics et de la mobilité douce ;
- Encourager la coexistence de logements, bureaux, commerces et services autour des plateformes multimodales pour créer des lieux vivants ;
- Assurer un réseau cyclable permettant les connexions entre les différentes polarités des localités denses et attractives ainsi qu'au sein de celles-ci, et y développer des cheminements piétonniers ;
- Identifier et accompagner le développement des sites à forte capacité d'accueil ;
- Viser des procédures de qualité pour les projets de développement ;
- Considérer ces localités comme propices à l'accueil d'équipements, de services et d'infrastructures de portée supracommunale, se référer à la stratégie I1 – Infrastructures publiques ;
- Maintenir et développer les zones d'activités régionales, cantonales ou stratégiques de façon cohérentes avec les transports publics et en veillant à leur insertion paysagère et naturelle, se référer à la stratégie U3 – Valoriser les zones d'activités ;
- Garantir la présence d'espaces verts, de continuités écologiques (notamment aires centrales et de mise en réseau de l'IE) ainsi que de biotopes relais et prendre des mesures pour limiter les îlots de chaleur urbaine.

Mise en œuvre

Région

Développement vers l'intérieur et densification	La Région réalise une étude régionale identifiant et qualifiant les potentiels de densification et de requalification, ainsi que des secteurs à activer en priorité, tant dans les zones résidentielles et mixtes bien desservies que dans les zones d'activités. Elle fournit également un accompagnement méthodologique et opérationnel, fondé sur des projets pilotes et des retours d'expérience, afin d'aider les communes à mettre en œuvre une densification qualitative.
Sites à forte capacité d'accueil	La Région se tient à disposition pour soutenir les communes dans la définition, la conceptualisation de planifications judicieuses à mettre en œuvre pour les sites à forte capacité d'accueil, ainsi que pour les soutenir dans les enjeux de coordination entre urbanisation et transports.
Conseils pour les procédures qualitative	La Région met à disposition un soutien pour aiguiller les communes vers les procédures qualitatives judicieuses pour leurs projets.
Préavis	La Région préavise les projets de PAL et de PAD en vérifiant la conformité des projets aux stratégies du PDR, en s'appuyant sur la Charte Biodiversité et Climat ainsi qu'à la Stratégie Ville-éponge.

Communes

Actions	Les communes ont la possibilité de faire appel aux actions portées par la Région.

Actions liées

U1 – Appui et conseils en aménagement du territoire

U2 – Développement vers l'intérieur et densification qualitative

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

NP4 – Sensibiliser la population à la nature et au paysage

NP5 – Suivi régional coordonné des aménagements Nature & paysage

AT4 – Coordonner les planifications directrices régionales dans le district de la Sarine

U2 – Répartir judicieusement le territoire d'urbanisation

La vision régionale en matière de territoire d'urbanisation (TU) vise à permettre un développement modéré de l'urbanisation concentré prioritairement sur les pôles urbains, dans les sites bénéficiant d'une bonne desserte en transport public, en limitant les impacts sur la nature et le paysage et en favorisant un tissu bâti compact plutôt que l'étalement urbain. L'adéquation du territoire d'urbanisation avec les besoins économiques est également un objectif du PDR.

La Région a l'ambition de faciliter un développement coordonné de l'urbanisation au-delà des frontières communales, favorisant un équilibre au niveau régional et répartissant les potentiels en fonction des besoins et des opportunités territoriales à l'échelle du district.

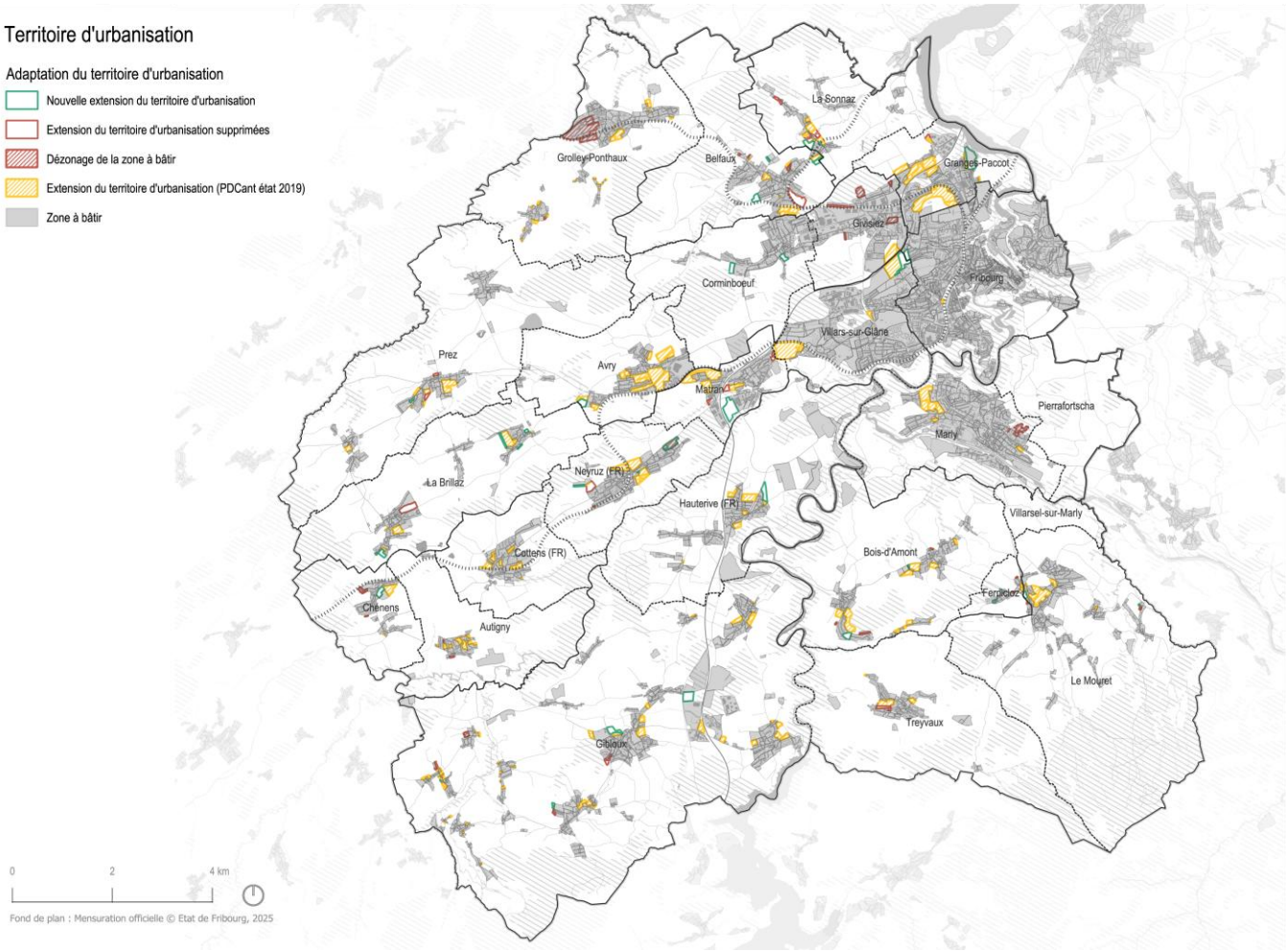


Figure 2 : Répartition du territoire d'urbanisation

Les composantes principales de la stratégie sont les suivantes :

- Distribution des potentiels libérés par des dézonages ou les suppressions de surfaces réservées pour des futures extensions, en faveur des projets d'infrastructures publiques, des extensions d'entreprises existantes, des zones d'activités régionales et des zones destinées à l'habitat qui pourraient être nécessaires à terme ;
- Intégration des propositions de modifications du PDR dans la carte de synthèse du PDCant et suivi de la procédure en vue d'une approbation fédérale afin qu'elles deviennent liantes ;
- Intégration des modifications lors de la révision des PAL selon les adaptations formulées par le PDR.

U2.1 – Proposer des modifications du TU dans le PDR

Principes (contenu liant)

- Intégrer dans le PDR les adaptations du TU répondant à des besoins concrets régionaux et communaux. Le TU résultant des adaptations est représenté sur la carte de synthèse ;
- Baser les modifications du TU proposées dans le PDR sur les principes suivants :
  - Réaliser une optimisation spatiale afin que le territoire d'urbanisation réponde au mieux aux besoins régionaux (infrastructures régionales et tissu économique) et locaux (objectifs de développement des communes) ;
  - Attribuer les potentiels libérés par les planifications communales : dézonages de zones à bâtir aux PAZ et suppressions d'options d'extensions futures inscrites aux PDCom ;
  - Vérifier que les secteurs d'extension nouvellement proposés répondent aux critères du PDCant.

- Encouragement à l'adaptation des infrastructures ou des constructions existantes ;
- Accompagner la mobilisation des extensions au sein du territoire d'urbanisation d'une évaluation paysagère et écologique, visant à préserver les continuités naturelles et à valoriser les franges bâties ;
- Orienter, dans la mesure du possible, la mobilisation des extensions vers les sites offrant un potentiel d'intégration paysagère élevée et une faible atteinte à la biodiversité.

Mise en œuvre

Région

Préavis	La Région préavise les projets de PAL et de PAD en vérifiant la conformité des projets aux stratégies du PDR.

Action liée

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

U3 – Valoriser les zones d'activités

Les zones d'activités (ZACT) jouent un rôle essentiel dans le développement économique régional, en offrant des espaces adaptés aux entreprises qui ne peuvent s'implanter au sein des tissus mixtes, par exemple dans le domaine de l'industrie et de l'artisanat. Toutefois, leur planification soulève plusieurs défis : pression foncière, nuisances, reconversions en d'autres affectations et disparités en matière d'accessibilité. Dans un contexte de concurrence et de raréfaction du foncier, il devient nécessaire de gérer ces zones de manière coordonnée à l'échelle régionale afin de garantir leur disponibilité et leur qualité.

La stratégie vise à renforcer le rôle des zones d'activités comme pilier de l'économie régionale et locale, tout en garantissant une utilisation optimale et durable du sol. Elle cherche à implanter les entreprises en fonction de leur profil et de la qualité des sites, à garantir l'accès aux zones d'activités aux activités génératrices de nuisances et à limiter les reconversions inappropriées. Une attention particulière est donnée à la qualité écologique et paysagère des zones d'activités. Les aménagements doivent concilier performance économique, gestion durable du sol et intégration environnementale (infrastructure écologique, plantations, gestion des eaux, qualité visuelle).

La Région développe également une vision prospective des zones d'activités : elle concentre dans les communes à fort enjeux et autour des polarités régionales[6] de chaque sous-région un potentiel d'extension future, destiné à répondre aux besoins locaux et régionaux lorsque les réserves existantes viendront à manquer.

La Région identifie son rôle comme celui de coordonner la gestion et la valorisation des zones d'activités, quelle que soit leur typologie.

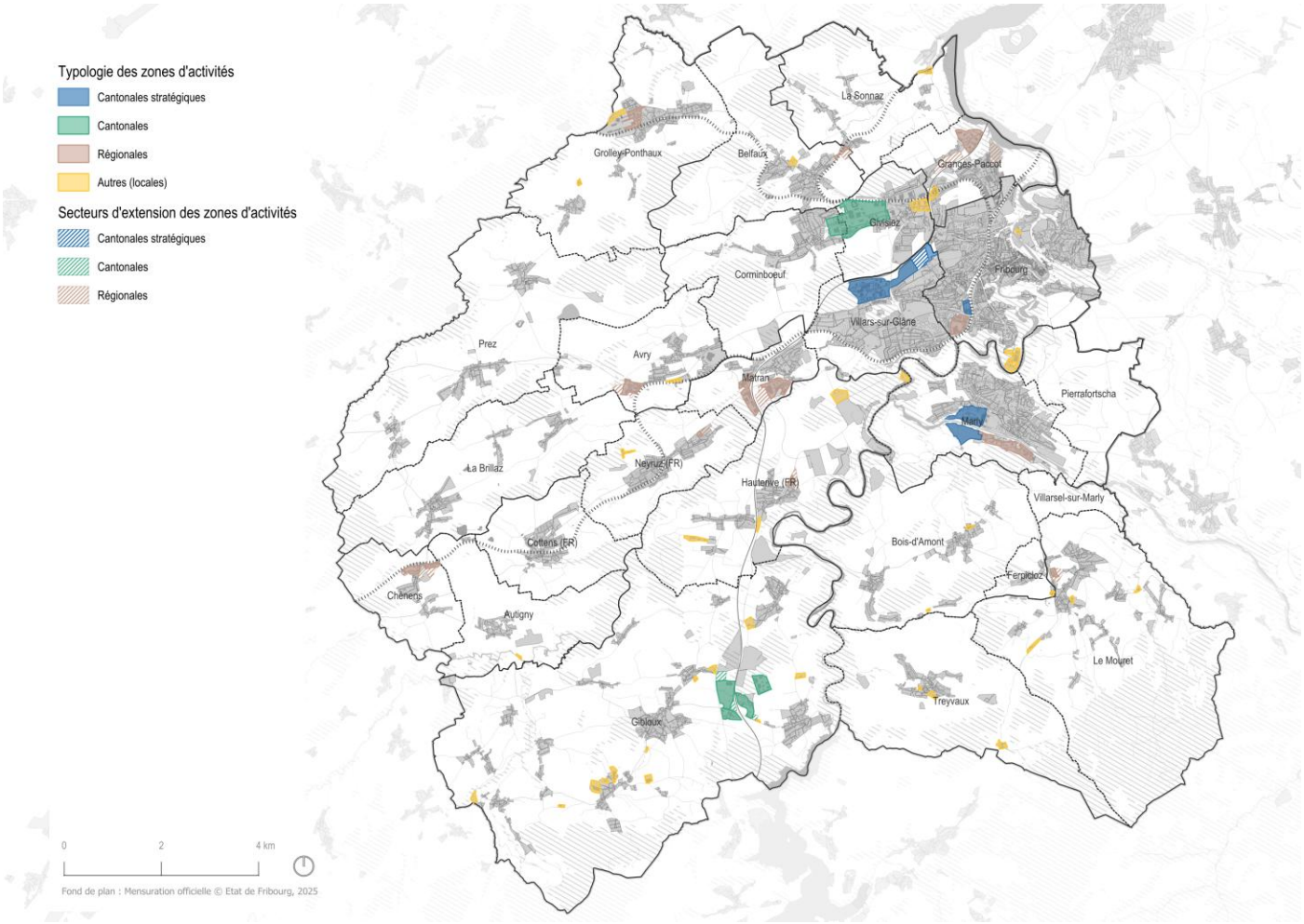


Figure 3 : Typologie et secteurs d'extension des zones d'activités

La stratégie se développe en cinq sous-stratégies :

- Assurer les vocations et proscrire les reconversions
- Classifier et valoriser les zones d'activités régionales et cantonales
- Planifier les extensions futures des zones d'activités
- Mettre en œuvre la gouvernance régionale
- Promouvoir les synergies et écosystèmes d'entreprises

U3.1 – Assurer les vocations et proscrire les reconversions

Les zones d'activités constituent une ressource rare qu'il convient de préserver pour les entreprises qui en dépendent directement, en particulier l'industrie, l'artisanat et la logistique. Dans un contexte de forte pression foncière, il est essentiel d'éviter leur reconversion vers d'autres types de zones, afin de maintenir un socle de surfaces productives disponibles. Les relocalisations et changements d'affectation peuvent être envisagés lorsqu'ils permettent une meilleure adéquation entre les besoins économiques et les caractéristiques territoriales, ou lorsque des contraintes majeures l'imposent.

Principes (contenu liant)

- Vocation générale : soutenir en priorité l'implantation en zones d'activités des entreprises qui peuvent difficilement s'implanter dans d'autres types de zones que les zones d'activités. Il s'agit notamment de l'industrie et de l'artisanat ;
- Proscrire les reconversions de zones d'activités, c'est-à-dire leur transfert en d'autres types de zones à bâtir (changement d'affectation, typiquement en zone mixte) ou en zone agricole (dézonage), sauf dans les cas suivants :
  - Déplacement de la zone d'activités vers un autre site plus approprié (relocalisation) ;
  - Mise en conformité par rapport à la situation existante ;
  - Impossibilité d'utiliser la zone d'activités selon cette affectation ;
  - Changement de circonstances majeures imposant la reconversion ;
- Conditionner les reconversions exceptionnelles, au sens des cas susmentionnés, à un accord préalable de la Région. Les reconversions mises à l'enquête publique avant la validation du PDR en 2025 ne sont pas concernées ;
- Vocations spécifiques par site : valoriser et développer les zones d'activités cantonales et régionales selon leurs potentiels en matière d'accessibilités et de nuisances ainsi que de leurs éventuelles caractéristiques particulières ;
- Engager une collaboration étroite avec le Canton pour les zones d'activités cantonales et régionales.

Mise en œuvre

Région

Vocation des zones d'activités	La Région met à disposition les résultats d'une étude qui précise les particularités ainsi que les opportunités des zones d'activités de son territoire (Wüest Partner, 2024).
Bilan de dimensionnement	La Région tient à jour un bilan de dimensionnement des zones d'activités, en s'assurant que le quota régional soit respecté. Elle tient notamment compte des changements d'affectation.
Préavis	La Région préavise les projets de PAL et de PAD en vérifiant la conformité des projets aux stratégies du PDR.

Communes

Actions	Les communes ont la possibilité de faire appel aux actions portées par la Région.

Action liée

U4 – Bilan de dimensionnement des zones d'activités

AT4 – Coordonner les planifications directrices régionales dans le district de la Sarine

U3.2 – Classifier et valoriser les zones d'activités régionales et cantonales

Les zones d'activités cantonales et régionales sont sélectionnées sur la base de critères d'emplacement, d'accessibilité et de potentiel de développement. Elles bénéficient de conditions-cadres favorables à l'accueil d'entreprises disposant d'un certain rayonnement et jouent un rôle important pour l'économie régionale. En générant des emplois diversifiés, elles contribuent directement à l'attractivité et à la compétitivité de la région.
Pour consolider leur rôle moteur, il est important de leur offrir un cadre propice au développement tout en maîtrisant les impacts sur l'environnement et le voisinage (intégration contexte bâti, paysager et naturel). A noter que la densification des zones existantes constitue un levier clé pour optimiser l'usage des surfaces disponibles sans recourir systématiquement à de nouvelles extensions.
Les communes, avec la collaboration de la Région, peuvent proposer des optimisations de l'utilisation des surfaces disponibles ou des relocalisations de certaines activités locales vers des sites mieux adaptés au sens d'un aménagement du territoire cohérent et durable.

Principes (contenu liant)

- Classer les zones d'activités non cantonales en zones régionales ou locales en fonction, notamment, de l'équilibre régional, de leur accessibilité, de leur rayonnement et de leur potentiel de développement, en cohérence avec les critères du PDCant (T104) ;
- Soutenir en priorité l'implantation des entreprises à la productivité ou au rayonnement cohérent avec l'importance de la zone :
  - Secteurs stratégiques cantonaux : entreprises à haute valeur ajoutée
  - Zones cantonales : entreprises au rayonnement suprarégional
  - Zones régionales : entreprises au rayonnement régional et local
  - Zones locales : entreprises de proximité ou au rayonnement local

- Favoriser, dans la mesure du possible, la densification des zones d'activités existantes en optimisant l'occupation des parcelles, en regroupant les activités compatibles et en adaptant les infrastructures ;
- Évaluer la pertinence de relocaliser les zones d'activités locales difficilement valorisables et, le cas échéant, inscrire les dézonages nécessaires dans la planification communale, en coordination avec la Région ;
- Améliorer la qualité écologique et l'intégration paysagère des zones d'activités.

Mise en œuvre

Région

Implantation en accord avec le type de zone	La Région cherche, au moyen de groupes de suivi constitués à l'échelle de la zone d'activités – pour les zones d'activités régionales ou cantonales – à soutenir en priorité l'implantation d'entreprises au rayonnement correspondant à l'importance de la zone, en collaboration avec le Canton. Dans les secteurs stratégiques, la Région soutient les mesures entreprises par le Canton pour favoriser l'implantation d'entreprises à haute valeur ajoutée, en coordonnant le développement urbain – en particulier l'accessibilité – ou les mesures de gestion régionale des zones d'activités.
Relocalisations	La Région évalue avec les communes l'opportunité d'effectuer des relocalisations de zones d'activités locales difficiles à valoriser vers des extensions de zones d'activités régionales. Le cas échéant, elle prend note des changements d'affectations et tient à jour le bilan de dimensionnement des zones d'activités.
Gestion et densification qualitative	La Région vise une optimisation de l'occupation des surfaces disponibles en coordonnant la gestion et la densification qualitative des zones existantes. La Région tient compte des thématiques actuelles prégnantes telles que la qualité paysagère, l'intégration au contexte bâti et paysager ainsi que la gestion des îlots de chaleur.

Communes

Actions	Les communes ont la possibilité de faire appel aux actions portées par la Région.

Actions liées

U1 – Appui et conseils en aménagement du territoire

U2 – Développement vers l'intérieur et densification qualitative

U4 – Bilan de dimensionnement des zones d'activités

U5 – Groupe de coordination et réseau interentreprise par secteur

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

NP5 – Suivi régional coordonné des aménagements Nature & paysage

U3.3 – Planifier les extensions futures des zones d'activités

Pour répondre aux besoins économiques futurs, des secteurs d'extensions de zones d'activités sont identifiés. Les terrains les mieux situés pour les activités sont définis et réservés dans le territoire d'urbanisation (TU), en respectant le quota régional attribué par le PDCant. Cette planification prospective assure que de nouvelles surfaces seront disponibles lorsque les réserves actuelles seront épuisées. Ces développements seront guidés par des masterplans pour garantir une croissance économique cohérente et équilibrée.

Principes (contenu liant)

- Répartir le besoin régional attribué à la Sarine par le PDCant ;
- Réserver les terrains qui se prêtent à une future extension d'une zone d'activités cantonale ou régionale ;
- Inscrire les secteurs d'extension des zones d'activités cantonales et régionales dans le TU ;
- Réserver, pour les zones locales, des possibilités d'extension non spatialisées. Ces dernières devront prendre place au sein du territoire d'urbanisation. Leur extension répond à un besoin concret d'une entreprise existante (toute procédure d'extension doit être obligatoirement coordonnée avec une procédure de demande de permis de construire, T104 PDCant) ;
- Développer un schéma directeur / masterplan pour le développement des zones d'activités, en intégrant les propriétaires, pour les zones d'activités régionales et cantonales qui disposent d'un secteur d'extension, dans la mesure où un instrument similaire n'est pas déjà mis en place ;
- Mettre en œuvre la vision établie dans le masterplan lorsque les secteurs d'extension sont mobilisés.

Mise en œuvre

Région

Extensions TU	La Région inscrit dans le TU du PDR en tant qu'extensions de zones d'activités (cantonales et régionales) les surfaces propices au développement des zones d'activités.
Schéma directeur	La Région élabore, en collaboration avec la commune, un masterplan pour les zones d'activités régionales ou cantonales qui s'y prêtent afin d'encadrer le développement, la transformation et les extensions des zones d'activités par une vision cohérente et partagée.
Suivi	La Région suit la mise en œuvre du masterplan, et prévoit les infrastructures nécessaires.

Actions liées

U3 – Masterplan pour les zones d'activités régionales et cantonales ;

U5 – Groupe de coordination et réseau interentreprise par secteur.

U3.4 – Mettre en œuvre la gouvernance régionale

La gestion des zones d'activités économiques doit dépasser l'échelle communale. Une gouvernance régionale permet d'améliorer la cohérence, la transparence et la mutualisation des ressources. Elle permet également des actions de positionnement régional. Cette gestion régionale ne doit cependant pas supplanter les Communes lors de l'achat des terrains, suivant le principe de subsidiarité.

La gestion des zones d'activités passe par la connaissance fine et le monitoring du territoire ainsi que par une coordination étroite avec les acteurs concernés (Région, Communes, Canton, acteurs économiques) afin d'assurer une gestion cohérente et concertée à l'échelle régionale.

Principe (contenu liant)

- Mettre en place une gouvernance régionale de gestion des zones d'activités ;
- Réaliser un bilan de dimensionnement en se référant à la base de données cantonale SyZACT ;
- Réaliser une concertation régulière entre Communes, Région et Canton, en intégrant les entreprises ;
- Etudier l'introduction de mécanismes financiers incitatifs (fonds régionaux) de promotion foncière active.

Mise en œuvre

Région

Gestion régionale des zones d'activités	La Région réalise les tâches selon la présente stratégie U3.
Réflexions sur des mécanismes financiers incitatifs	La Région évalue la possibilité de mettre en place des mécanismes financiers incitatifs (fonds régionaux) ainsi que de réaliser une promotion foncière active.
Offre numérique	La Région met en place une offre numérique de communication, visant à promouvoir les zones d'activités, les synergies interentreprises et le foncier vacant.
Bilan de dimensionnement	Sur la base des informations fournies par les communes, la Région dresse un bilan en matière de zones d'activités. Si besoin, elle adapte sa stratégie en matière de gestion des zones d'activités.
Coordination et concertation	La Région se coordonne avec le Canton en ce qui concerne le développement, la gestion et la promotion des zones d'activités régionales et cantonales.

Actions liées

U4 – Bilan de dimensionnement des zones d'activités

U5 – Groupe de coordination et réseau interentreprises par secteur

U6 – Evaluer la faisabilité d'établir un business plan pour la promotion foncière active à l'échelle régionale

U3.5 – Promouvoir les synergies et écosystèmes d'entreprises

Les zones d'activités sont souvent gourmandes en surfaces et gagneraient à mutualiser certains services ou infrastructures. La mutualisation et le partage de connaissances, d'infrastructures ou de services, créent des écosystèmes économiques dynamiques et compétitifs.

La construction d'équipements communs dans les zones d'activités (parkings silos, etc.) devrait être encouragée afin de favoriser leur développement et de soutenir la diffusion de ces pratiques d'aménagement.

Principe (contenu liant)

- Encourager les plateformes de collaboration interentreprises ainsi que la création de groupes de coordination par secteur, pour les zones régionales et cantonales ;
- Viser le développement des services partagés (énergie, logistique, espaces de travail, services aux employés) ;
- Promouvoir la mobilité durable et les plans de mobilité en entreprise ;
- Promouvoir des zones d'activités exemplaires en matière de nature et paysage : mutualisation d'espaces verts et valorisation paysagère commune.

Mise en œuvre

Région

Réseau interentreprises	La Région promeut, aux côtés des communes, des réseaux interentreprises au sein des zones d'activités régionales et cantonales pour encourager les synergies entre les acteurs concernés. Ces réseaux d'échange sont organisés par secteur.

Actions liées

U5 – Groupe de coordination et réseau interentreprises par secteur

Introduction

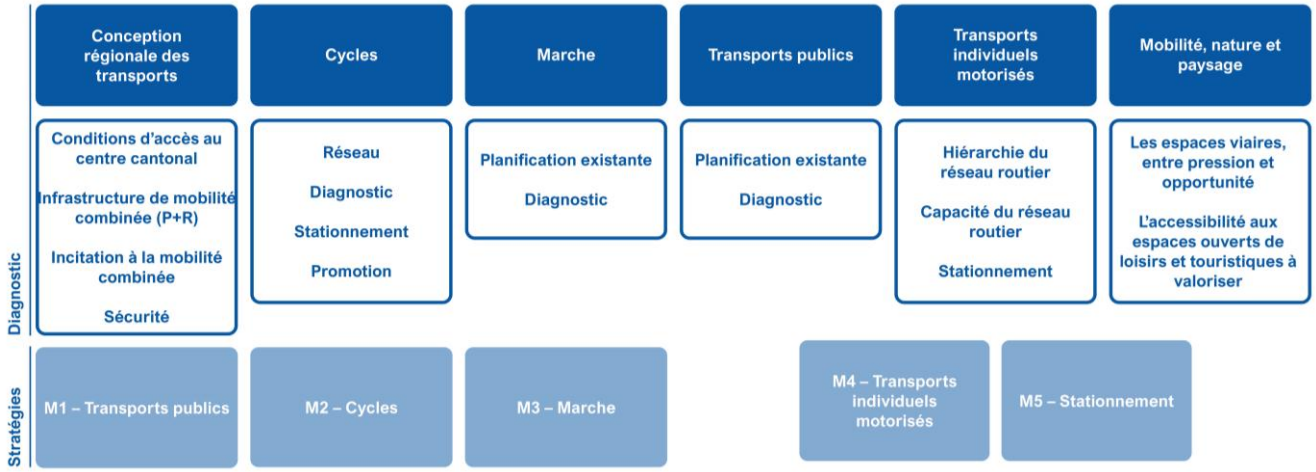
Stratégies sectorielles

- Urbanisation
- **Mobilité**
- Environnement, énergie & climat
- Rives de lacs
- Tourisme & patrimoine
- Infrastructures publiques

M

Mobilité

La présente stratégie s'inscrit dans le cadre des fiches T201 Transports publics, T202 Transport individuel motorisé, T203 Mobilité combinée, T204 Réseau cyclable, T205 Cyclotourisme, ainsi que T207 Chemins pour piétons du Plan directeur cantonal.



La Sarine se situe au carrefour des réseaux de transports nationaux, régionaux et locaux. La stratégie mobilité cherche à exploiter les avantages des différents modes de transport et de leur combinaison pour permettre les déplacements dans la région et au-delà tout en réduisant les aspects plus négatifs de surcharge des réseaux, de nuisances environnementales ou les déficits de sécurité. Cette approche double doit permettre un développement cohérent et durable coordonné avec les développements urbanistiques importants qui sont prévus.

La Région cherche ainsi à développer des armatures structurantes de transports publics, à favoriser la multimodalité pour exploiter les potentiels de report modal, à favoriser les déplacements à pied et à vélo au travers d'infrastructures de qualité et à améliorer la qualité de vie des centres de localité par le réaménagement de leurs traversées et une réflexion sur les principes guidant le stationnement.

Afin de répondre aux objectifs susmentionnés tout en tenant compte des besoins d'action identifiés dans le cadre du diagnostic établi, le PDR de la Sarine fixe 5 stratégies en matière de mobilité :

M1 – Transports publics

- M1.1 – Valoriser le réseau ferroviaire comme porte d'accès et ossature de la région
- M1.2 – Développer un réseau de bus urbain attractif, efficace et décarboné dans le noyau et la première couronne
- M1.3 – Développer des axes de bus régionaux structurants pour la seconde couronne non desservi par le ferroviaire
- M1.4 – Assurer une desserte optimisée des noyaux villageois
- M1.5 – Améliorer la desserte des secteurs de loisirs et touristiques
- M1.6 – Favoriser l'utilisation des transports publics

M2 – Cycles

- M2.1 – Développer un réseau cyclable régional performant et qualitatif
- M2.2 – Disposer d'une offre en stationnement cyclable suffisante dans toute la région
- M2.3 – Promouvoir les infrastructures et la pratique cyclable

M3 – Marche

- M3.1 – Développer un réseau piéton régional
- M3.2 – Prioriser, Agréabiliser et sécuriser les itinéraires piétons dans les projets d'espace public : stratégie du PAS
- M3.3 – Promouvoir la pratique de la marche

M4 – Transport individuel motorisé

- M4.1 – Gérer le trafic
- M4.2 – Modérer le trafic dans les centres et traversées de localité ainsi que dans les quartiers pour améliorer la qualité de vie
- M4.3 – Assurer un effet durable des nouvelles liaisons et des infrastructures de délestage des centres de localité

M5 – Stationnement

- M5.1 – Assurer une approche cohérente au niveau régional du stationnement communal

M1 – Transports publics

Les transports publics représentent une armature importante pour le développement de la région. L'offre TP doit être structurante et attractive pour l'ensemble des utilisateurs. Cette offre se décompose en plusieurs réseaux différents qui doivent être coordonnés entre eux. En premier lieu, l'offre ferroviaire doit être valorisée et exploitée à son plein potentiel pour les trajets dans et à l'extérieur de la région. Dans le centre de la région, l'offre de bus urbains doit être performante, optimisée et attractive afin de maintenir un excellent niveau de desserte en coordination avec les développements urbains. Les centralités de Gibloux, Hauterive et du Mouret, situées en deuxième couronne, ne disposent pas d'une desserte ferroviaire et il est donc nécessaire de développer des axes de bus régionaux performants afin de structurer leur territoire autour d'une offre attractive. Dans les noyaux villageois de la région, l'offre de bus doit être adaptée afin d'être la plus attractive possible tout en tenant compte de la demande réduite de ces secteurs. Les espaces de loisirs et touristiques d'importance régionale doivent en parallèle de leur développement être desservis par une offre TP. Finalement, il est également important de promouvoir et de favoriser l'utilisation des transports publics. Ainsi, la thématique des transports publics est divisée dans les sous-stratégies suivantes :

- M1.1 – Valoriser le réseau ferroviaire comme porte d'accès et ossature de la région
- M1.2 – Développer un réseau de bus urbain attractif, efficace et décarboné dans le noyau et la première couronne
- M1.3 – Développer des axes de bus régionaux structurants pour la seconde couronne non desservie par le ferroviaire
- M1.4 – Assurer une desserte optimisée des noyaux villageois
- M1.5 – Améliorer la desserte des secteurs de loisirs et touristiques
- M1.6 – Favoriser l'utilisation des transports publics

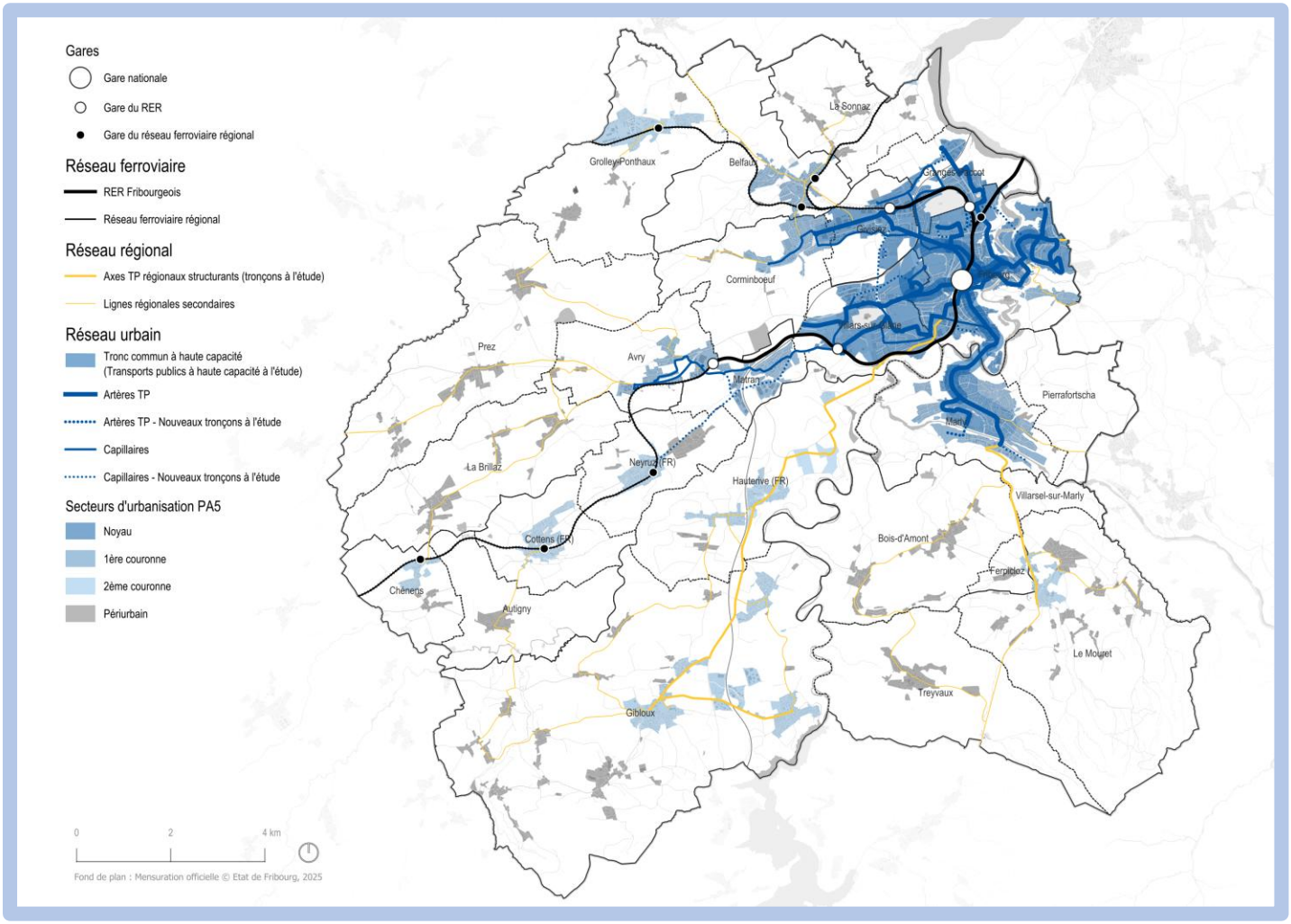


Figure 4 : Transports publics et réseau urbain

M1.1 – Valoriser le réseau ferroviaire comme porte d'accès et ossature de la région

Description

L'offre ferroviaire se structure autour des lignes ferroviaires en direction de Neuchâtel, d'Yverdon-les-Bains et de l'axe Berne-Lausanne. Cette offre ferroviaire est stratégique pour la Région à la fois comme porte d'accès mais également comme ossature des déplacements internes. Elle doit donc être valorisée. Les gares régionales situées le long de ces axes ferroviaires sont donc transformées en plateformes multimodales permettant d'améliorer leur attractivité. Ainsi l'accessibilité piétonne (cf. Stratégie marche) et l'accessibilité cyclable (cf. Stratégie cycles) doivent être particulièrement bien travaillées afin d'attirer le plus grand nombre d'utilisateurs. Ces interfaces multimodales et leurs abords sont conçus de manière à intégrer la nature et le paysage. En outre, du stationnement cyclable en nombre suffisant doit être prévu. Pour certaines gares, du stationnement pour du *Park and Ride* (P+R) doit être également prévu sous réserve de la compatibilité avec la stratégie TIM. L'offre P+R est dimensionnée en fonction des bassins de vie et localisée au plus proche du domicile des habitants, conformément à la stratégie cantonale. Les P+R régionaux sont situés à Fribourg, Givisiez, Avry-Matran, Belfaux, Neyruz, Grolley, Cottens et Chénens.

Principes (contenu liant)

- S'assurer d'une offre ferroviaire attractive avec une cadence à 15 minutes dans la première couronne et une cadence à 30 minutes dans la deuxième couronne.
- Valoriser les gares en les transformant en plateformes multimodales avec une bonne accessibilité en mobilité douce (marche et cycles), des services et des aménagements naturels et paysagers de qualité renforçant leur attractivité.
- Coordonner la mise en place de la stratégie cantonale des parkings d'échange P+R aux gares de Fribourg, Givisiez, Avry-Matran, Belfaux, Neyruz, Grolley, Cottens et Chénens.

Mise en œuvre

Région

Accompagnement	La Région accompagne, en collaboration avec les communes concernées, la réalisation des plateformes multimodales cohérentes avec les exigences cantonales concernant les P+R et les principes régionaux
Subventionnement	La Région inscrit dans les projets d'Agglomération, les mesures permettant la concrétisation des plateformes multimodales.

Actions liées

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

M6 – Etude du réseau cyclable régional

M8 – Mise en œuvre d'un réseau de vélos en libre-service régional

NP1 – Elaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

M1.2 – Développer un réseau de bus urbain attractif, efficace et décarboné dans le noyau et la première couronne

Description

Dans le noyau et la première couronne, le réseau TP urbain doit être efficace, attractif et décarboné. Il s'organise autour des artères TP qui structurent la desserte du noyau et les lignes capillaires qui assurent en première couronne une offre de qualité. Afin d'être attractif et optimisé financièrement ce réseau doit rechercher des vitesses commerciales efficaces. Finalement, pour limiter les nuisances du réseau, ce dernier doit être décarboné.

Des artères TP structurant le noyau

Dans le noyau, la desserte se structure autour des artères TP. L'artère TP est une ligne diamétrale unique, structurant un axe principal en direction de la gare de Fribourg avec une forte fréquence et une vitesse commerciale optimisée permettant d'assurer un haut niveau de service. Ainsi, dès que possible, le noyau se structure autour d'une ligne forte et non pas un cumul de lignes secondaires. Cette configuration permet d'améliorer l'effet structurant des TP, la compréhension du réseau pour attirer de nouveaux utilisateurs, et les priorisations de l'artère TP sur son tracé pour obtenir des vitesses commerciales élevées. Les artères TP assureront ainsi un très haut niveau de service avec une forte capacité.

Dans le centre du noyau, certains tronçons se composent de plusieurs artères TP, formant ainsi un tronc commun central en forme de croix. Les différentes artères TP de ce tronc commun sont toutefois cadencées entre elles afin d'obtenir une très haute capacité (cadence inférieure à 5 minutes). Sur ce tronc commun à haute capacité, une étude cantonale est en cours pour passer à un matériel roulant plus capacitaire sur le long terme sur tout ou partie des axes concernés (Transport à Haut Niveau de Service - THNS). L'arrivée de ce THNS s'inscrira dans la continuité de la stratégie de renforcement des artères TP prévue à court terme. Toutefois, pour le réseau, l'arrivée d'une ligne centrale avec un matériel différent

représente une évolution par rapport à la logique actuelle du réseau d'artères TP. En fonction du tracé retenu, une réflexion régionale doit avoir lieu pour préparer l'arrivée de ce nouveau mode et accompagner son développement pour qu'il profite, à terme, à l'ensemble du réseau, sans créer un réseau à deux vitesses dans le noyau.

Des P+R localisés de manière cohérente avec le réseau routier

Pour améliorer l'accessibilité de son réseau d'artères TP à l'ensemble de la région, des P+R sont localisés en priorité sur ces dernières. Ces P+R sont situés le plus en amont possible du centre du noyau, à proximité directe des axes routiers pénétrants dans le noyau et la première couronne afin de limiter la circulation dans le noyau. Ces plateformes multimodales permettent un transbordement simple et rapide qui participe à l'objectif de report modal vers les TP et à diminuer les situations de congestion aux heures de pointe.

Des capillaires avec une cadence adaptée en première couronne

Dans la première couronne, les capillaires sont des prolongements des artères TP (lorsque c'est possible sans transbordement), avec une fréquence plus faible (cadence de 15 minutes). Cette cadence est plus cohérente avec la densité observée en première couronne. Ce fonctionnement permet d'assurer une parfaite coordination entre les lignes à forte cadence du noyau et la demande plus réduite en première couronne, sans avoir une duplication de lignes dans le noyau engendrant une baisse des vitesses commerciales et des trains de bus.

Un réseau efficace grâce à une bonne vitesse commerciale

La vitesse commerciale est également une stratégie clé du réseau urbain qui repose sur trois leviers d'action : des modifications de la structure du réseau, des aménagements favorisant les bus, et un suivi régulier des évolutions des vitesses. La mise en place des artères TP va permettre de limiter le nombre de lignes par axe, et d'améliorer ainsi les vitesses. En complément, des aménagements favorisant les TP (voies de bus, carrefours priorisés) sont nécessaires pour améliorer les vitesses des bus aux heures de pointe. La politique d'arrêt est également adaptée à la marge, dès que cela est possible sans péjorer la desserte. Plus globalement, une vigilance doit être portée sur l'ensemble des aménagements urbains afin de s'assurer de la bonne prise en compte de la problématique de la vitesse des TP, et de trouver ainsi des solutions d'aménagements adaptées avec le contexte urbain. Pour cela, le rôle d'organe de préavis de la Région est essentiel dans le cadre des procédures en lien avec les modifications constructives du réseau routier. Finalement, les effets de ces améliorations seront monitorés par un groupe de suivi avec l'ensemble des acteurs impliqués (co-commanditaires, exploitant et communes), afin d'analyser, d'une part, les ajustements nécessaires et, d'autre part, les effets sur les horaires pour les voyageurs afin que les progrès effectués sur les aménagements se traduisent par une plus-value concrète pour les voyageurs.

Un réseau décarboné

L'optimisation du réseau avec la réorganisation de la structure en artères TP / capillaires ainsi que le travail réalisé pour améliorer la vitesse commerciale permettent de mieux organiser le réseau et d'optimiser le nombre de véhicules engagés. Ces travaux rendent ainsi la décarbonation de la flotte plus rapide et efficace notamment concernant les capillaires de la première couronne et du noyau.

Principes (contenu liant)

- Développer des artères TP, complémentaires au réseau ferroviaire, structurant le noyau de l'agglomération et assurant un excellent niveau de desserte ainsi que des vitesses commerciales performantes.
- Coordonner le tracé et les horaires des différentes artères TP pour former un tronc commun à forte capacité en croix dans le noyau.
- Préparer l'arrivée du THNS en réorganisant le réseau afin de saisir pleinement l'opportunité de ce nouveau mode de transport.
- Disposer de P+R en lien avec les artères TP afin de permettre à l'ensemble de la région de bénéficier du réseau de bus performant du noyau.
- Développer des lignes capillaires dans la première couronne, afin de desservir plus finement le territoire et avec une cadence de l'ordre de 15 minutes.
- Mettre en place de sites propres et des systèmes de gestion du trafic favorisant la vitesse des artères TP aux heures de pointe.
- Optimiser la desserte du territoire grâce à des arrêts judicieusement placés en fonction de l'urbanisation et de la déclivité des cheminements de proximité.
- Favoriser des aménagements urbains permettant une vitesse optimisée des bus.
- Finaliser la décarbonation de la flotte urbaine pour limiter les impacts en termes de pollution atmosphérique et de nuisances sonores.

Mise en œuvre

Région

Planification	La Région planifie le réseau urbain dans le cadre des projets d'agglomération, en tenant compte des demandes des Communes.
Coordination	La Région coordonne avec l'ensemble des acteurs les développements du réseau dans le cadre de groupes de travail.
Commande	La Région commande, avec le Canton, l'offre du réseau urbain.
Subventionnement	La Région inscrit dans les projets d'agglomération, les mesures infrastructurelles nécessaires à l'amélioration du réseau urbain.
Accompagnement	La Région accompagne les Communes dans leur projet de réaménagement pour s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux liés aux transports publics.

Actions liées

AT4 – Coordination des planifications directrices régionales dans le district de la Sarine

M1 – Préparation et adaptation du réseau TP urbain en lien avec l'arrivée d'un axe de THNS

M2 – Groupe stratégique régional pour les TP

M1.3 – Développer des axes de bus régionaux structurants pour la seconde couronne non desservie par le ferroviaire

Description

Le réseau ferroviaire ne permet pas de desservir l'ensemble de la deuxième couronne. Le sud (Gibloux et Hauterive) et le sud-est (Le Mouret) de la région disposent uniquement d'une desserte par les lignes régionales alors que ceux-ci sont considérés selon la stratégie urbanistique comme des secteurs de deuxième couronne voués à se densifier et ils disposent de zones d'activités régionales. Ainsi, pour assurer un développement de ces secteurs conforme aux stratégies urbanistiques propres à la deuxième couronne, la Région se doit d'améliorer l'offre de bus régionaux. Deux nouveaux axes régionaux structurants de transports publics en direction de ces secteurs seront mis en place. L'objectif est que ces axes disposent d'une forte fréquence (cadence 15 minutes) et d'un temps de trajet attractif. Ces deux axes régionaux doivent permettre d'offrir un bon niveau de service et devront ainsi, à l'image des lignes ferroviaires, avoir un tracé direct avec peu d'arrêts tout en desservant et structurant les polarités de la deuxième couronne. Un P+R est aménagé sur chacun des axes afin de permettre aux habitants des noyaux villageois à proximité de pouvoir transborder facilement sur ce nouveau mode attractif. Deux groupes de travail spécifiques seront prévus avec l'ensemble des acteurs impliqués coordonnés par la Région.

Principes (contenu liant)

- Créer deux axes régionaux structurants à haut niveau de service avec une fréquence importante et des temps de parcours attractifs depuis le noyau et en direction de Gibloux et du Mouret en desservant les zones d'activités.
- Valoriser certains arrêts des deux axes régionaux structurants avec un P+R :
- Commune de Gibloux, création d'un P+R
- Commune de Le Mouret, création d'un P+R

Mise en œuvre

Région

Pilotage	La Région coordonne les groupes de travail afin d'aboutir à des propositions concrètes de mise en œuvre à soumettre au commanditaire (Canton).

Actions liées

M2 – Groupe régional pour les TP

M3 – Étude et groupe de travail pour le développement d'un axe de bus régionaux structurant en direction du Gibloux

M4 – Étude et groupe de travail pour le développement d'un axe de bus régionaux structurant en direction du Mouret

M1.4 – Assurer une desserte optimisée des noyaux villageois

Pour les noyaux villageois, bien que la densité d'habitations soit nettement plus faible, il est nécessaire d'assurer une desserte en transports publics afin de favoriser l'usage des transports alternatifs à la voiture. L'objectif serait de desservir ces noyaux villageois avec une desserte minimale d'un bus par heure, de 6h à 20h, du lundi au vendredi, et adaptée à la demande le week-end. Le développement de cette offre de bus devra toutefois prendre en compte les critères d'économicité fixés par l'OFT. La Région formera ainsi un groupe de travail regroupant l'ensemble des communes du district qui aura pour but de regrouper les demandes et de faire des propositions concrètes au commanditaire de l'offre régional (Canton) pour concrétiser cette ambition en fonction du développement de l'urbanisation. En complément, la Région va étudier les possibilités de développer la mobilité partagée pour compléter la faible offre de transports publics dans les secteurs périphériques.

Principes (contenu liant)

- Assurer une cadence à l'heure avec une amplitude horaire minimale de 6h à 20h en semaine et adaptée à la demande le week-end pour l'ensemble des lignes de bus régionales.
- Développer la mobilité partagée.

Mise en œuvre

Région

Pilotage	La Région participe au groupe de travail régional prévu par la LMob afin d'aboutir à des propositions concrètes de mise en œuvre à soumettre au commanditaire (Canton).

Action liée

M2 – Groupe régional pour les TP

M1.5 – Améliorer la desserte des secteurs de loisirs et touristiques

Description

Selon le diagnostic effectué, les secteurs de loisirs, touristiques et les rives du lac disposent d'une desserte en transports publics qui est relativement faible et qui semble perfectible dans certains cas. Cela rend l'usage de la voiture prépondérante pour ces destinations. Cette stratégie vise à améliorer leur accessibilité depuis les zones habitées tout en limitant le recours au transport individuel motorisé dans des milieux les plus sensibles. Afin d'accompagner la fréquentation de ces espaces naturels et d'en maîtriser les impacts, il est nécessaire de renforcer les connexions entre ces secteurs et les réseaux de transports publics. Potentiellement, cela passe par une amélioration de l'offre TP mais également par une amélioration des liaisons entre les arrêts TP et les différents sites. Pour les futurs développements, il est également important de hiérarchiser les secteurs de loisirs et touristiques à l'échelle régionale en fonction de leur potentiel de desserte et des enjeux de fréquentation et de protection des milieux.

Principes (contenu liant)

- Renforcer la desserte en transports publics des secteurs régionaux de loisirs et touristiques.
- Hiérarchiser les secteurs de loisirs et touristiques à l'échelle régionale en fonction de leur potentiel de desserte et des enjeux de fréquentation et de protection des milieux.
- Assurer des liaisons piétonnes et cyclables continues, lisibles, sécurisées et de qualité naturelle et paysagère entre les lieux de loisirs et les arrêts de transports publics les plus proches.
- Gérer l'offre en stationnement à proximité des secteurs de loisirs et touristiques.

Mise en œuvre

Région

Pilotage	La Région coordonne un groupe de travail régional afin de réaliser un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

Actions liées

AT1 – Établir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

M2 – Groupe régional pour les TP

M1.6 – Favoriser l'utilisation des transports publics

Description

L'effet structurant des transports publics doit être accompagné d'éléments visant à faciliter leur utilisation (par exemple parkings-relais, plans de mobilité d'entreprises). Ces éléments doivent permettre aux usagers potentiels de découvrir les transports publics et d'intégrer leur usage aux déplacements quotidiens et de loisirs.

Principes (contenu liant)

- Inciter à l'utilisation des transports publics pour favoriser le report modal par des actions de type promotionnel.

Mise en œuvre

Région

Incitation	La Région encourage le report modal vers les transports publics au travers d'actions ciblées, notamment envers les pendulaires.

Action liée

Aucune

M2 – Cycles

L'objectif de la stratégie cyclable est de proposer, sur la base de la planification cantonale, un réseau complet et attractif pour l'ensemble des utilisateurs de la région. Ce réseau doit permettre de relier les différentes polarités de la région. Il doit également être conçu de manière à intégrer la nature et le paysage. Par ailleurs, il doit s'accompagner d'une offre en stationnement suffisante pour tous les déplacements qui évolue en fonction de la demande et de sa croissance. Finalement, pour entrainer du report modal, des actions de communication régionales permettront de sensibiliser et de valoriser ce mode de déplacement afin de favoriser le report modal vers la pratique du cycle. Ainsi, la thématiques M1 Cycles se décompose dans les stratégies suivantes :

- M2.1 – Développer un réseau cyclable régional performant et qualitatif
- M2.2 – Disposer d'une offre en stationnement cyclable suffisante dans toute la région
- M2.3 – Promouvoir les infrastructures et la pratique cyclable

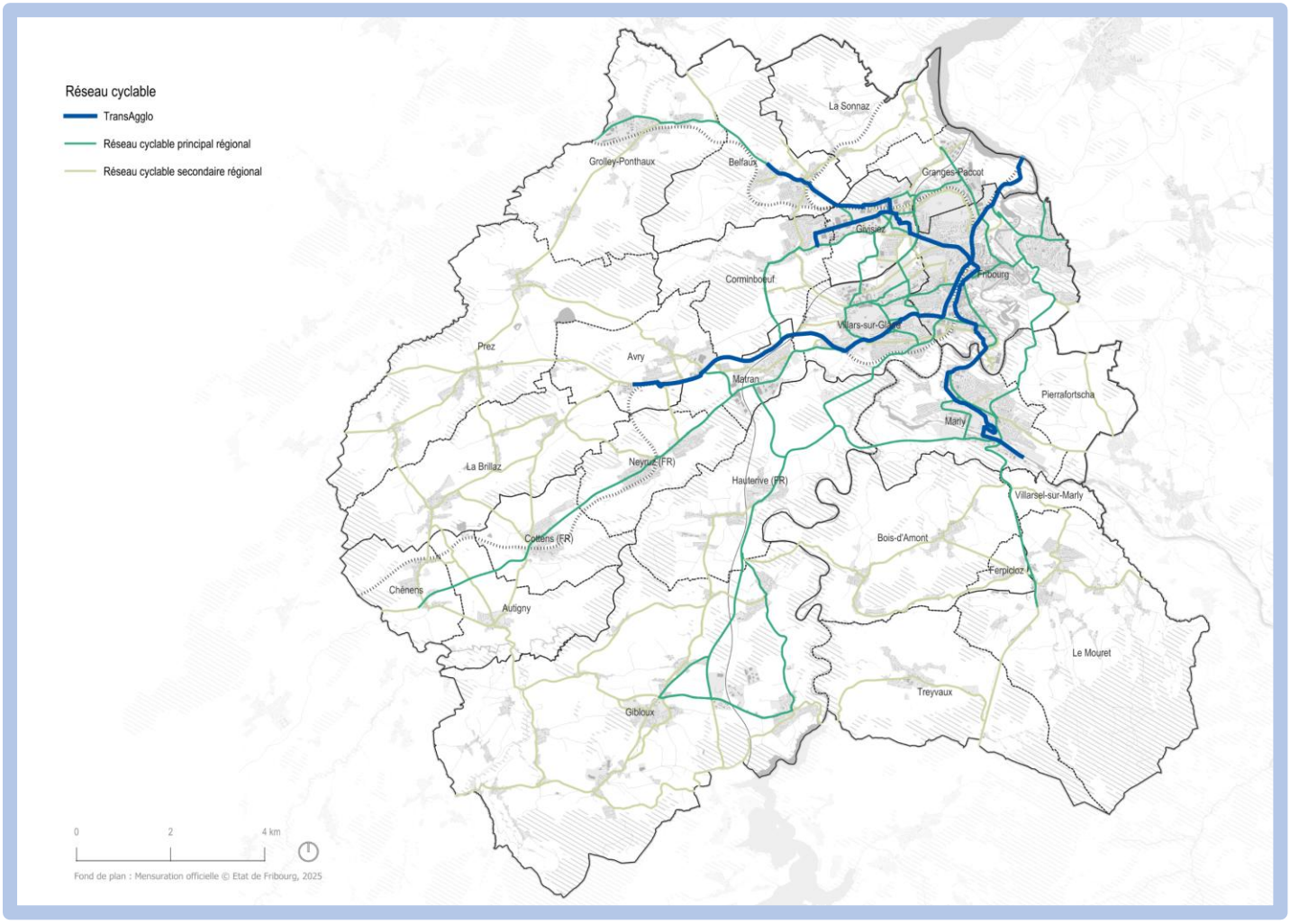


Figure 5 : TransAgglo et réseau cyclable

M2.1 – Développer un réseau cyclable régional performant et qualitatif

Description

La Région doit se doter d'un réseau cyclable complet et attractif pour l'ensemble des utilisateurs de la région. Afin d'être attractif, il doit être cohérent avec la stratégie d'urbanisation et disposer d'aménagements cyclables sécurisés, directs et végétalisés. Ce réseau régional s'appuie, en premier lieu, sur le plan cyclable cantonal qu'il est nécessaire de préciser et de compléter pour obtenir un réseau dense répondant aux besoins de l'ensemble de la région. Dans le cadre des précédents PA, un réseau cyclable d'Agglomération a été développé dans le noyau et la première couronne. Ces périmètres centraux disposent donc d'un réseau planifié dense et attractif centré autour des deux axes de la TransAgglo qui est intégralement repris dans le réseau régional. Sur le reste de la région (deuxième couronne et les noyaux villageois), le réseau régional reste plus modeste et devra être encore développé pour s'assurer de répondre à l'évolution des besoins de la région notamment, concernant les besoins liés aux infrastructures régionales touristiques et de loisirs.

Le réseau régional est hiérarchisé autour d'un réseau cyclable régional principal comprenant des voies cyclables de liaison (au sens de la LMob). Ces dernières permettent de relier les différentes polarités du noyau, de la première et de la deuxième couronne ensemble avec des tracés directs et attractifs. Le réseau régional est complété par un réseau cyclable régional secondaire. Ce réseau comprend les voies cyclables de liaison entre les polarités secondaires ainsi que les voies cyclables collectrices (au sens de la LMob) qui ont une fonction de collecte du trafic issu des routes de

desserte en direction des voies cyclables de liaison. Le réseau régional proposé sera actualisé et développé en coordination avec le Canton et les différentes Communes dans le cadre des prochains projets d'Agglomération pour assurer le maintien de la cohérence avec les développements urbanistiques régionaux.

En parallèle de ce développement infrastructurel de réseau, il est primordial de disposer d'un monitoring de la pratique cyclable à l'échelle de l'ensemble de la région. Celui-ci permettra de mesurer l'usage du réseau, son évolution et de pouvoir prioriser des actions de communication ciblées.

Enfin, les itinéraires cyclables régionaux doivent être conçus comme des vecteurs de connectivité écologique et de valorisation paysagère. Leur aménagement prend en compte les continuités naturelles et intègre la végétalisation. Dans la mesure du possible, les abords des voies cyclables sont aménagés de manière à favoriser la biodiversité, l'intégration paysagère et le confort des usagers.

Principes (contenu liant)

- Planifier un réseau cyclable régional avec des itinéraires attractifs correspondant aux besoins de la Région sur la base du réseau cantonal.
- Monitorer la pratique cyclable régionale.
- Intégrer la dimension écologique et paysagère dans la conception du réseau cyclable régional, notamment à travers la végétalisation et la connectivité des continuités naturelles.

Mise en œuvre

Région

Planification	La Région planifie le réseau cyclable régional sur la base du plan cyclable cantonal et des besoins régionaux.
Subventionnement	La Région intègre les besoins infrastructurels du réseau cyclable régional dans les projets d'agglomération.
Préavis	La Région préavise les projets infrastructurels du réseau cyclable régional en vérifiant la conformité des projets aux stratégies du PDR, à la Charte de la TransAgglo, à la Charte Biodiversité et Climat.
Vision ensemble	La Région accompagne la mise en œuvre communale et cantonale des itinéraires du réseau cyclable régional afin de disposer de la vision d'ensemble et du suivi des projets pour les projets d'agglomération.
Monitoring	La Région finance les installations et monitore la pratique cyclable sur son réseau en coordination avec le Canton et les Communes.

Actions liées

M6 – Étude du réseau cyclable régional

M7 – Mise en œuvre d'un monitoring de la pratique cyclable

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

M2.2 – Disposer d'une offre en stationnement cyclable suffisante dans toute la région

Description

L'offre en stationnement doit être disponible et en nombre suffisante à l'origine et aux destinations de tous déplacements cyclables dans la région. Pour cela, les concepts de stationnement sont l'outil communal adapté qui permet d'identifier les éventuels besoins en stationnement et les aménagements nécessaires. La Région doit veiller à la bonne prise en compte de ces besoins dans les concepts de stationnement afin d'aboutir au report modal souhaité. Pour les communes ne disposant pas d'un tel instrument, la Région conseille et accompagne les communes en fonction de leur besoin.

En complément, la Région doit veiller à une offre en stationnement cyclable suffisante pour les infrastructures régionales, notamment les plateformes multimodales de la stratégie TP ainsi que pour les secteurs de loisirs et touristiques dont leur rayonnement dépasse l'échelle communale. Une offre de qualité permettant le stockage des vélos de manière sécurisée et en nombre important est à assurer. Cela permettra ainsi une intermodalité et une amélioration de la desserte des arrêts.

Principes (contenu liant)

- Assurer une offre en stationnement suffisante dans toute la Région.
- Déterminer et réaliser une offre suffisante pour les infrastructures régionales ainsi que les secteurs de loisirs et touristiques.
- Veiller, dans la mesure du possible, à une intégration qualitative et paysagère des aménagements de stationnement cyclable.

Mise en œuvre

Région

Besoins régionaux	La Région détermine les besoins en stationnement des infrastructures régionales et assure leur bonne prise en compte dans la planification locale communale.
Financement	La Région intègre les besoins infrastructurels communales dans le cadre des projets d'agglomération.
Conseils	La Région conseille les Communes qui ne disposent pas de concepts en stationnement régionaux.

Actions liées

AT1 – Établir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

M2.3 – Promouvoir les infrastructures et la pratique cyclable

Description

Afin d'augmenter la pratique cyclable, la région doit promouvoir et sensibiliser à la pratique cyclable afin d'engendrer du report modal. Pour cela, l'extension du réseau de vélos en libre-service, existant dans le périmètre de noyau et de la première couronne, est préconisée à l'échelle régionale. Cette offre doit permettre de démontrer aux potentiels utilisateurs les avantages d'une pratique cyclable dans la région. En outre, des actions de promotion de la pratique cyclable sont également nécessaires. Ces campagnes auront pour objectif de promouvoir la pratique cyclable et de faire connaitre aux habitants les développements du réseau cyclable régional et de favoriser ainsi le report modal cyclable. Elles sont également intimement liées au monitoring de la pratique cyclable qui sera mis en œuvre au niveau régional. Finalement, le jalonnement du réseau cyclable régional au travers du signalétique adaptée est également nécessaire pour faire connaître les infrastructures et valoriser leur pratique.

Principes (contenu liant)

- Un réseau de vélos en libre-service régional est mis en œuvre sur le périmètre le plus adapté.
- Une promotion de la pratique cyclable est mise en œuvre dans l'objectif de valoriser le réseau cyclable régional et favoriser le report modal.

Mise en œuvre

Région

VLS	La Région planifie et commande l'exploitation du réseau de VLS.
Communication	La Région réalise des actions de promotion de la pratique cyclable sous différentes formes.
Promotion	La Région valorise son réseau cyclable régional au travers d'une communication accrue et d'un jalonnement du réseau.

Actions liées

M8 – Mise en œuvre d'un réseau de vélos en libre-service régional

M9 – Promotion et valorisation des infrastructures du réseau cyclable et du réseau piéton

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

M3 – Marche

La marche constitue le mode de déplacement le plus fondamental et le plus universel. Elle assure la base de la mobilité quotidienne, qu'il s'agisse de déplacements complets ou de trajets d'accès aux autres modes de transport. Le PDR vise à renforcer et développer la pratique de la marche. Ainsi, un réseau piéton régional est développé, dans un premier temps, dans le noyau et en première couronne là où le potentiel est le plus important et où les courtes distances rendent la marche attractive. Une réflexion devra être menée pour identifier les besoins d'un réseau intercommunal en deuxième couronne et dans les noyaux villageois. Sur l'ensemble des périmètres de la région, la place de la marche est priorisée, agréabilisée et sécurisée dans l'ensemble des projets touchant l'espace public. En complément, de ces aspects infrastructurels, la Région développe une stratégie de promotion de la pratique pour en augmenter l'usage. La stratégie marche du PDR se décompose ainsi :

- M3.1 – Développer un réseau piéton régional
- M3.2 – Prioriser, Agréabiliser et Sécuriser les itinéraires piétons dans les projets d'espace public : stratégie du PAS
- M3.3 – Promouvoir la pratique de la marche

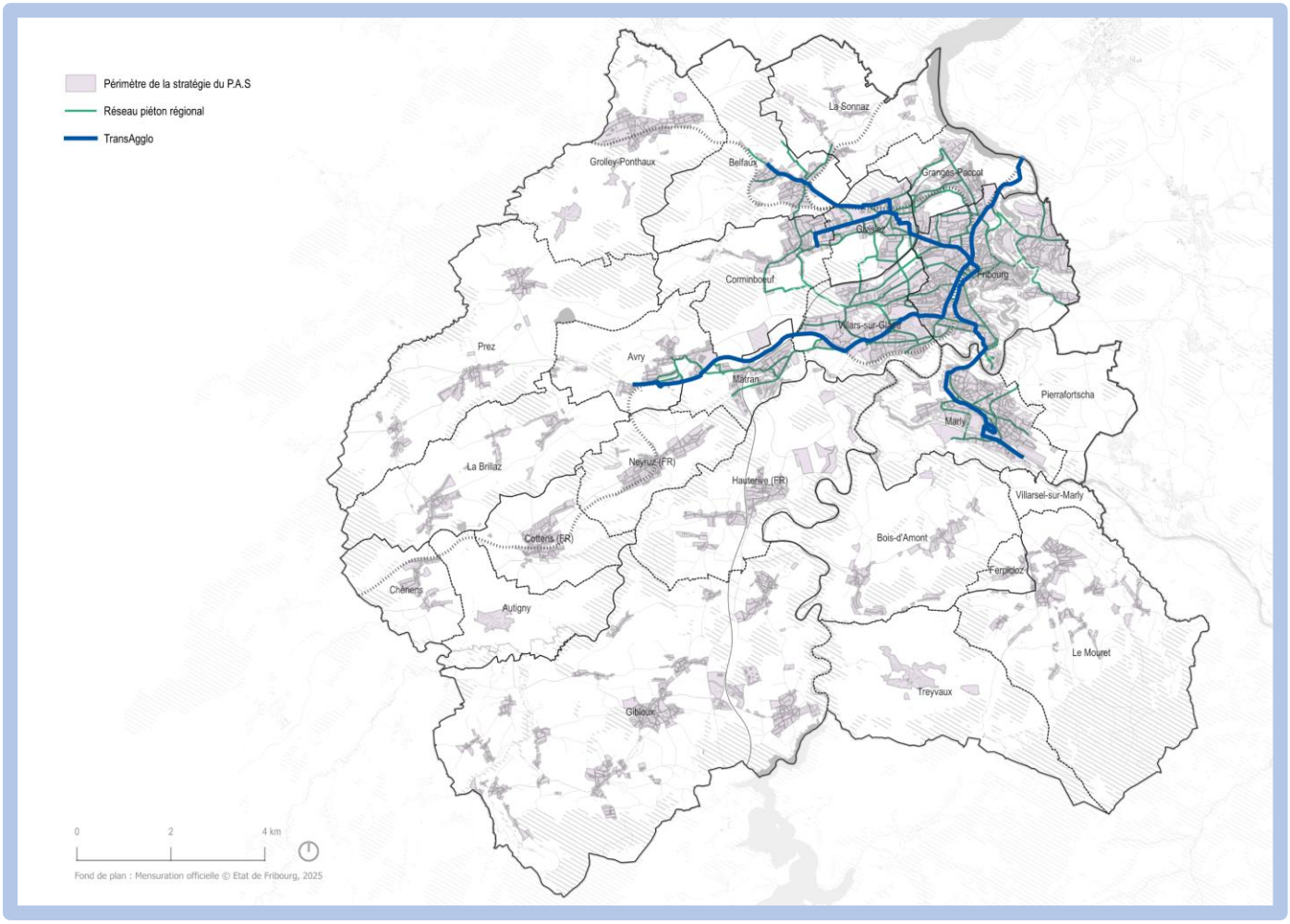


Figure 6 : Stratégie mobilité

M3.1 – Développer un réseau piéton régional

Description

L'objectif est de développer un réseau piéton à l'échelle régionale, qui permet de desservir les polarités accessibles à pied. Ce réseau se concentre dans un premier temps sur le noyau et la première couronne. Il s'articule principalement autour des deux axes de la TransAgglo qui permettent de structurer le réseau. Ce réseau doit renforcer la sécurité, l'attractivité et la continuité des parcours, aussi bien en milieu bâti qu'en zone naturelle. La valorisation des itinéraires piétons vise à conjuguer mobilité et qualité naturelle et paysagère. Les aménagements doivent, dans la mesure du possible, offrir des espaces agréables, ombragés et végétalisés.

Dans la deuxième couronne et les noyaux villageois, une réflexion doit avoir lieu pour identifier si, localement, un réseau piéton régional est nécessaire pour connecter les polarités proches en complément des réseaux communaux.

Principes (contenu liant)

- Planifier un réseau piéton reliant les polarités régionales accessibles à pied.
- Développer le réseau régional dans le noyau et la première couronne.
- Analyser les potentialités de réseaux régionaux dans la deuxième couronne et dans les noyaux villageois en complément des réseaux communaux.
- Concevoir, dans la mesure du possible, les itinéraires piétons comme des corridors verts reliant les espaces bâtis et naturels, contribuant à la connectivité écologique et à la qualité du paysage.

Mise en œuvre

Région

Planification	La Région assure la planification de ce réseau piéton.
Subvention	La Région intègre les besoins infrastructurels dans le cadre des projets d'agglomération.

Actions liées

M9 – Etude d'opportunités de réseaux piétons régionaux complémentaires dans la deuxième couronne et dans les noyaux villageois

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

M3.2 – Prioriser, Agréabiliser et sécuriser les itinéraires piétons dans les projets d'espace public : stratégie du PAS

Description

La stratégie du PAS a pour objectif de garantir la bonne prise en compte des besoins piétonniers dans les projets d'aménagement touchant l'espace public dans l'ensemble des périmètres de la région. Cette stratégie du PAS se décline en trois axes : Priorité, Agréabilité et Sécurité (PAS) des aménagements piétons :

- Priorité : les principaux itinéraires piétons sont priorisés avec des aménagements de qualité permettant une efficacité et donc une attractivité de la pratique de la marche à une échelle locale.
- Agréabilité : les déplacements piétons sont agréables pour toutes et tous. La pratique de la marche est la plus sensible aux effets des îlots de chaleur ; ainsi les aménagements piétons doivent prendre en compte dès que possible une végétalisation accrue pour lutter contre les effets du changement climatique. En outre, la marche est également le mode de déplacement où les usagers sont les plus sensibles à la qualité des aménagements urbains. Ainsi, une attention particulière doit être portée sur les infrastructures retenues et leurs matérialités. Finalement, il est impératif que les aménagements piétons soient universels et inclusifs afin que même les usagers les moins mobiles puissent les utiliser sans efforts.
- Sécurité : les déplacements piétons sont sécurisés. Les piétons étant les usagers les plus vulnérables, les infrastructures piétonnes doivent assurer la sécurité vis-à-vis des autres modes de déplacement avec des aménagements de qualité, compris par l'ensemble des usagers.

Elle s'applique dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements (routiers et PAD) touchant à l'espace public et les infrastructures piétonnes. Elle est vérifiée dans le cadre des préavis par la Région.

Principes (contenu liant)

- Dans la mesure du possible, les aménagements piétons doivent être priorisés, agréabilisés et sécurisés dans le cadre des projets d'aménagement de l'espace public.

Mise en œuvre

Région

Préavis	La Région préavise la prise en compte de la stratégie du PAS dans les différents projets d'aménagement.

Actions liées

AT4 – Coordonner les planifications directrices régionales dans le district de la Sarine

U2 – Développement vers l'intérieur et densification qualitative

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

M3.3 – Promouvoir la pratique de la marche

Description

En complément de l'aménagement des infrastructures piétonnes, il est primordial de promouvoir la pratique de la marche dans la région. Pour cela, la Région soutient les différentes actions de promotion de la mobilité piétonne qui ont pour but d'augmenter la pratique de la marche. Par exemple : service de pédibus, plans de mobilité scolaire, etc.

Principes (contenu liant)

– La marche est promue comme mode de déplacement principal pour les courtes distances.

Mise en œuvre

Région

Promotion	La Région propose ou soutient les actions de promotion de la mobilité piétonne.

Actions liées

M9 – Promotion et valorisation des infrastructures du réseau cyclable et du réseau piéton

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

M4 – Transports individuels motorisés

Les déplacements en transports individuels motorisés représentent une part importante des transports effectués dans le district. Dans l'esprit d'un développement de la région durable et cohérent, les stratégies du PDR visent à favoriser le report modal et à garantir l'accessibilité du centre cantonal depuis les territoires environnants. A l'échelle du centre cantonal, l'objectif avancé est d'assurer le développement tout en stabilisant globalement le nombre de déplacements en TIM. A l'échelle régionale, la tendance au report modal est poursuivie, notamment en exploitant les complémentarités entre les différents moyens de transport. Il est utile, à cet effet, de disposer de plateformes multimodales bien connectées entre les moyens de transports permettant un report modal au plus proche du domicile des habitants, conformément aux stratégies cantonales. Ces aspects sont détaillés dans les stratégies M1.1 – Valoriser le réseau ferroviaire comme porte d'accès et ossature de la région –, M1.2 – Développer un réseau de bus urbain attractif, efficace et décarboné dans le noyau et la première couronne – et M1.3 – Développer des axes de bus régionaux structurants pour la seconde couronne non desservis par le ferroviaire. Les véhicules motorisés sont, quant à eux, captés le plus rapidement possible sur des axes structurants. Les quartiers et les traversées de localité sont aménagés pour limiter les effets négatifs du trafic, améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser la présence de la nature en milieu construit.

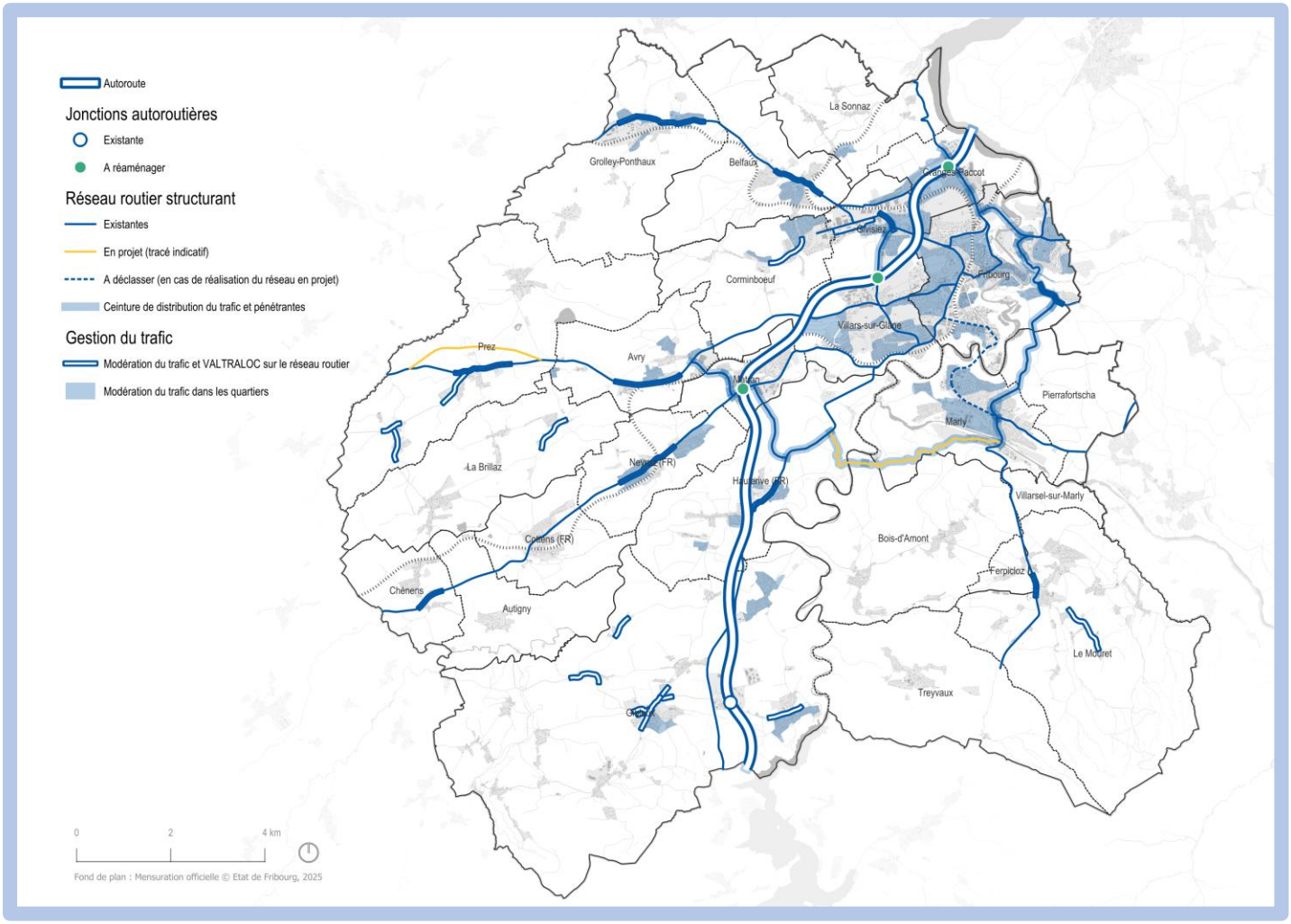


Figure 7 : Transports individuels motorisés : gestion et modération du trafic

M4.1 – Gérer le trafic

Description

Un réseau routier hiérarchisé permet les déplacements à travers la région et l'accès au noyau sur le réseau cantonal. Le trafic doit s'écouler sur les infrastructures les plus adaptées et être dirigé au plus vite sur les niveaux les plus élevés (autoroute, axe prioritaire) pour éviter les zones les plus urbanisées et limiter le trafic de transit dans le noyau. Le projet d'agglomération traite deux éléments de gestion du trafic supplémentaires. Il s'agit premièrement des principes de gestions d'accès au niveau de la première couronne et du noyau, principalement situés sur la ceinture de distribution du trafic permettant d'orienter le trafic et de prioriser les transports publics. Le second élément concerne les mesures de maîtrise des volumes de trafic à l'intérieur même du noyau visant à une limitation du transit à travers ce noyau. Le téléjalonnement des parkings s'inscrit dans cette perspective pour diminuer le trafic de recherche de places de stationnement. La gestion du trafic dans les périmètres de deuxième couronne et périurbain est principalement liée aux aménagements des traversées de localité, traitée dans la stratégie M4.2 – Modérer le trafic dans les centres et traversées de localité ainsi que les quartiers pour améliorer la qualité de vie.

Principes (contenu liant)

- Gérer et orienter le trafic conformément à la hiérarchie du réseau routier

Mise en œuvre

Région

Coordination	La région planifie les besoins de gestion du trafic en coordination avec le Canton et les Communes en fonction de la hiérarchie du réseau routier et des périmètres urbains traversés.
Subvention	La Région intègre les besoins infrastructurels dans le cadre des projets d'agglomération.

Actions liées

Aucune

M4.2 – Modérer le trafic dans les centres et traversées de localité ainsi que les quartiers pour améliorer la qualité de vie

Description

A l'intérieur des localités, un apaisement du trafic doit être poursuivi pour augmenter la sécurité et limiter les nuisances environnementales. Cet élément repose notamment sur les projets de requalification de traversées de localités (VALTRALOC) et la modération du trafic dans les quartiers. Des aménagements sur les axes pénétrants dans le noyau et la première couronne sont également possibles. Ces projets doivent, en outre, être conçus de manière à valoriser leur intégration paysagère et naturelle.

Principes (contenu liant)

- Modérer le trafic dans les centres et les traversées de localité (par exemple concept VALTRALOC) afin d'assurer une meilleure cohabitation des modes de transports, améliorer la sécurité et limiter les nuisances environnementales ;
- Modérer le trafic dans les quartiers pour éviter les reports de trafic et abaisser les vitesses pratiquées ;
- Intégrer, dans la mesure du possible, les enjeux de paysage et de nature dans tous les projets VALTRALOC et de requalification des espaces publics et concevoir, dans la mesure du possible, les aménagements de voirie et les traversées comme des continuités écologiques et visuelles, assurant la cohérence entre espaces bâtis, zones naturelles et paysages ouverts ;
- Renforcer la valeur identitaire et paysagère des entrées de localités, afin de marquer la transition entre espace rural et espace habité.

Mise en œuvre

Région

Coordination	La Région participe aux projets de VALTRALOC développés par le Canton et les Communes. Elle assure notamment la coordination avec les autres actions régionales liées à la valorisation qualitative et paysagère des localités. La Région encourage les communes à mener des actions visant à limiter les nuisances liées à la mobilité sur leur territoire (réduction du bruit, limitation du risque d'accident, réduction de la pollution lumineuse, limitation du dérangement de la faune, végétalisation).
Subvention	La Région intègre les besoins infrastructurels dans le cadre des projets d'agglomération.

Actions liées

M10 – Valorisation des centralités et des traversées de localité

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

M4.3 – Assurer un effet durable des nouvelles liaisons et des infrastructures de délestage des centres de localités

Le trafic de transit à travers les localités crée des nuisances en matière de sécurité, de bruit et de qualité de vie. Plusieurs communes ont demandé au Canton la réalisation de routes de contournement pour décharger leur centre. Ce dernier évalue l'opportunité des projets de routes de contournement souhaités par les communes et établit une priorisation reprise dans les fiches de projet du PDCant. L'objectif de ces projets est de déplacer durablement le trafic hors des centres de village, de réduire le bruit et la pollution de l'air et d'améliorer la sécurité. De manière similaire, en cas de création d'une nouvelle liaison routière, celle-ci doit permettre de canaliser les flux sur la nouvelle infrastructure et éviter une dispersion du trafic sur un réseau non-adapté.

Principes (contenu liant)

- Mettre en œuvre de manière systématique des mesures d'accompagnement lors de la création de nouvelles liaisons routières (telles que Marly-Matran) ou contournements (tels que Prez-vers-Noréaz) pour garantir l'écoulement du trafic sur les nouveaux axes prévus à cet effet et une réduction de trafic à long terme sur les axes délestés ;

– Intégrer, dans la mesure du possible, les enjeux de paysage et de nature dans tous les projets de réaménagement et de requalification des espaces publics en lien avec des routes de contournement : plantation d'arbres, gestion durable des eaux pluviales, désimperméabilisation etc.

Mise en œuvre

Région

Coordination	La Région participe aux projets de mesures d'accompagnement pour les nouvelles routes développées par le Canton et les Communes. Elle assure notamment la coordination avec les autres actions régionales liées à la valorisation qualitative et paysagère des localités.
Subvention	La Région intègre les besoins infrastructurels dans le cadre des projets d'agglomération.

Actions liées

M10 – Valorisation des centralités et des traversées de localité

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

M5 – Stationnement

L'offre en stationnement et sa gestion sont regroupées sous forme d'un concept de stationnement au niveau communal. Le Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC) prévoit qu'une commune faisant partie d'une agglomération doit obligatoirement disposer d'un concept de stationnement. Toutes les communes du district participant à un projet d'agglomération doivent ainsi se doter de cet outil.

M5.1 – Assurer une approche cohérente au niveau régional du stationnement communal

Description

À ce stade, une gestion harmonisée s'effectue pour les communes du noyau et de la première couronne de l'agglomération. Des principes communs pour la gestion du stationnement public et privé y sont définis via le projet d'agglomération pour contribuer au report modal. Au niveau des communes de la deuxième couronne et périurbaines, il est prévu de réviser ou d'élaborer des concepts de stationnement en accord avec la stratégie U1.2 – Agir en faveur de localités denses et attractives en proposant des solutions garantissant l'adéquation entre l'offre et la demande actuelles et futures. Les communes qui ne participent pas à un projet d'agglomération et qui ne sont pas considérées comme étant à densifier selon les stratégies d'urbanisation ne requièrent pas de concept de stationnement. Elles définissent et gèrent les besoins en matière de stationnement selon les règles des normes VSS et les directives cantonales.

En outre, les espaces de stationnement doivent être pensés comme des parties intégrantes du paysage urbain et rural. Leur aménagement vise à limiter l'imperméabilisation, à intégrer la végétation et à renforcer la qualité visuelle et écologique des lieux. Les parkings deviennent ainsi des espaces conciliant mieux accessibilité et qualité paysagère.

Principes (contenu liant)

Pour les communes participant à un projet d'agglomération ou concernées par la stratégie U1.2 - Agir en faveur de localités denses et attractives :

- Disposer d'un concept de stationnement conformément à l'article 24 du Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATec) qui définit un stationnement cohérent sur le territoire communal ;
- Définir des principes de gestion du stationnement public une situation équilibrée entre l'offre et la demande en stationnement ;
- Définir une réglementation par rapport au stationnement privé sur la base des normes VSS ;
- Intégrer le stationnement des vélos en tenant compte des principes de la stratégie M2.2 - Disposer d'une offre en stationnement cyclable suffisante dans toute la région ;
- Intégrer, au-delà des aspects liés purement à la mobilité, une réflexion sur les aspects de nature et de paysage au concept de stationnement ;
- Pour les communes situées dans un pôle touristique cantonal ou régional, intégrer au concept de stationnement les principes d'accès, d'organisation, de dimensionnement et de gestion du stationnement liés aux besoins des sites de loisirs et de tourisme ;

Pour toutes les communes :

- Favoriser la mixité d'usages et la transformation progressive des grandes aires de stationnement en espaces publics multifonctionnels.

Mise en œuvre

Région

Préavis	La Région examine au travers des préavis la présence et la conformité du concept de stationnement lors de l'examen des PAL. La Région vérifie la conformité des concepts de stationnement aux stratégies liés aux espaces publics, aux cycles et à la Charte Biodiversité et Climat.
Accompagnement	La région accompagne les communes dans l'élaboration de leur concept de stationnement par la mise à disposition d'informations (exemples, canevas,...)

Communes

Concept de stationnement	Les communes participant à un projet d'agglomération ou qualifiées dans la catégorie des communes denses et attractives selon la stratégie U1.2 intègrent le contenu de leur concept de stationnement dans les règlements communaux (règlement d'urbanisme, règlement de police pour la gestion du stationnement).

Actions liées

M11 – Concepts de stationnement

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunale des paysages d'importance locale

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

Introduction

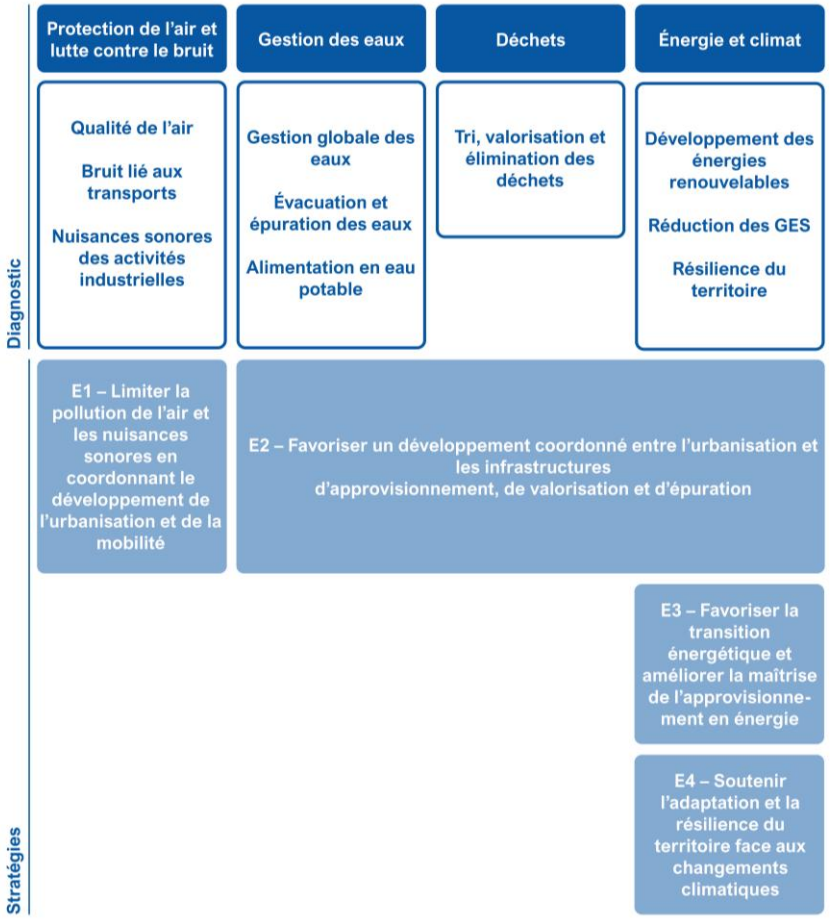
Stratégies sectorielles

- Urbanisation
- Mobilité
- **Environnement, énergie & climat**
- Rives de lacs
- Tourisme & patrimoine
- Infrastructures publiques

E

Environnement, énergie & climat

La stratégie s'inscrit dans le cadre des fiches T119 Réseaux d'énergie, T120 Energie hydraulique, T121 Energie éolienne, T122 Energie géothermique, T123 Energie solaire, bois et autre biomasse, T401 Gestion globale des eaux, T404 Evacuation et épuration des eaux, T406 Alimentation en eau potable, T407 Protection de l'air, T408 Lutte contre le bruit ainsi que T413 Gestion des déchets du Plan directeur cantonal.



Le développement du district de la Sarine, avec sa vitalité démographique et économique, induit des pressions sur le territoire et ses ressources naturelles. La qualité de vie de la population est non seulement fortement dépendante d'une exploitation durable des ressources et d'un approvisionnement suffisant afin de couvrir ses besoins au fil du temps, mais aussi étroitement liée à la maîtrise des nuisances et des risques environnementaux associés au développement urbain.

La Région souhaite ainsi orienter son développement territorial en vue de garantir une qualité de vie élevée à la population tout en préservant l'environnement. Une urbanisation raisonnée du territoire ainsi qu'une utilisation efficiente et durable des ressources disponibles permettent, d'une part, d'offrir un cadre de vie favorable à la population et, d'autre part, d'améliorer à terme la résilience du territoire face aux changements climatiques.

Afin de répondre à ces différents enjeux combinant thématiques environnementales et territoriales, le PDR Sarine s'appuie sur les stratégies suivantes :

- E1 – Limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores en coordonnant le développement de l'urbanisation et de la mobilité
- E2 – Favoriser un développement coordonné entre l'urbanisation et les infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration
- E3 – Favoriser la transition énergétique et améliorer la maîtrise de l'approvisionnement en énergie
- E4 – Soutenir l'adaptation et la résilience du territoire face aux changements climatiques

E1 – Limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores en coordonnant le développement de l'urbanisation et de la mobilité

Un développement coordonné de l'urbanisation et de la mobilité est essentiel en vue de minimiser les nuisances pour la population et protéger la santé humaine, notamment en matière de pollution de l'air et de bruit le long des axes de transport. L'urbanisation du district doit ainsi être associée à une optimisation des réseaux de transport existants ainsi qu'à un développement soutenu de l'offre en transports publics (TP) et en mobilité douce (MD). L'évolution des systèmes de transport doit favoriser le report modal et modérer les transports individuels motorisés (TIM).

A travers sa planification directrice, et notamment les projets d'agglomération (PA), la Région joue un rôle important en vue d'assurer une coordination étroite entre l'urbanisation du territoire et la mobilité. Cette coordination est indispensable à une qualité de vie élevée, tant pour satisfaire les besoins en mobilité de la population que pour protéger les riverains des nuisances du trafic.

Cette stratégie est intimement liée à d'autres stratégies du présent PDR en matière d'urbanisation et de mobilité, notamment :

- U1 – Mettre en valeur les localités ;
- U2 – Répartir judicieusement le territoire d'urbanisation ;
- U3 – Valoriser les zones d'activités ;
- M1 – Transports publics ;
- M2 – Cycles ;
- M3 – Marche ;
- M4 – Transports individuels motorisés ;
- M5 – Stationnement.

Principes (contenu liant)

Limiter les nuisances sonores et la pollution de l'air en associant judicieusement les projets de développement urbain (par exemple pour les zones d'activités) et de densification du bâti au développement des infrastructures de TP et de MD ;

- Promouvoir la MD et les TP, notamment au travers d'infrastructures adaptées, afin de favoriser le report modal et atténuer les nuisances liées au trafic routier ;
- Prévenir le report de trafic dans les secteurs où les nuisances sonores sont relativement faibles, notamment en gérant le trafic conformément à la hiérarchie du réseau routier ;
- Mettre en œuvre les mesures de protection contre le bruit dans les projets de modération du trafic dans les centres et les traversées de localité (concept VALTRALOC).

Mise en œuvre

Région

Instance de préavis	La Région préavise les projets d'urbanisme et d'infrastructure de mobilité en vérifiant la conformité des projets aux stratégies du PDR et des PA, notamment afin de minimiser les nuisances liées au trafic routier.
Planification	La Région élabore des PA, afin d'assurer une coordination du développement de l'urbanisation et des transports et de prévoir les infrastructures correspondantes.

Actions liées

Aucune

E2 – Favoriser un développement coordonné entre l'urbanisation et les infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration

L'essor démographique observé et attendu dans le district de la Sarine conduit à une augmentation progressive des besoins en infrastructures de base pour la population. Certaines de ces infrastructures permettent l'exploitation et la gestion de ressources naturelles indispensables aux besoins fondamentaux de la population. Elles assurent notamment l'alimentation en eau potable, l'épuration des eaux usées, l'approvisionnement en énergie ou encore la gestion des déchets et des matériaux. Il peut s'agir, par exemple, d'une station de pompage ou d'un réservoir pour l'eau potable, d'une STEP, d'une centrale de production de chaleur pour alimenter le chauffage à distance (CAD) ou encore d'une installation de tri ou de valorisation des déchets et des matériaux. A mesure que les activités augmentent, les capacités de ces équipements doivent être adaptées en conséquence.

Cette stratégie a pour objectif de garantir d'un point de vue territorial que la Région puisse disposer des infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration suffisantes pour le développement urbain planifié. Elle doit permettre d'anticiper les besoins de la population et de fournir les bases afin d'identifier les emplacements les plus appropriés pour ériger les infrastructures. Ces infrastructures, essentielles au bien-être de la population, ont généralement une durée de vie relativement longue demandant une planification coordonnée entre les différentes parties prenantes, afin de cibler au mieux les besoins et favoriser la pérennité de leur exploitation.

Principes (contenu liant)

Assurer la cohérence des planifications directrices régionales (PDR et PA) avec les capacités des infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration, et réciproquement ;
Contribuer à identifier les surfaces disponibles pour les infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration et à sensibiliser la commune en vue de les réserver pour cet usage ;

- Encourager la logique de réseaux et favoriser les synergies à l'échelle de la région.

Mise en œuvre

Région

Diagnostic	La Région se dote d'une vue d'ensemble des besoins actuels et futurs de la population et identifie les possibilités d'implantation pour les infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration, en étroite collaboration avec les instances responsables.
Coordination	En fonction des besoins, sous l'angle de l'aménagement du territoire, la Région agit comme organe de coordination et favorise la collaboration entre les différentes parties prenantes (communes, association intercommunale, exploitants des réseaux, partenaires privés, etc.). Si judicieux, la Région inscrit le projet dans une fiche de mesure (PDCant, PDR ou PA)

Actions liées

E1 – État des lieux des besoins en infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration

E3 – Extension de la stratégie régionale des énergies

E4 – Évaluation du potentiel en énergies renouvelables de la région

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

E3 – Favoriser la transition énergétique et améliorer la maîtrise de l'approvisionnement en énergie

En vue des objectifs de neutralité carbone pour 2050, la transition énergétique doit être particulièrement soutenue dans le district étant donné la part élevée d'énergie non renouvelable qui y est consommée (nettement supérieure à la moyenne suisse) ainsi qu'à l'augmentation globale des besoins en énergie électrique, notamment liés à l'électrification du chauffage et de la mobilité. Outre une plus grande efficience énergétique, un effort important doit être entrepris pour le développement des énergies renouvelables dans la région.

Un approvisionnement suffisant et durable en énergie est également essentiel au bon développement du district, tant d'un point de vue démographique qu'économique. Une part plus élevée d'énergie produite localement ainsi qu'une diversification des sources d'approvisionnement permettraient d'améliorer la sécurité énergétique du district. La mise en place de solutions innovantes pour la production, la consommation et le stockage de l'énergie assureraient aussi une plus grande maîtrise de l'approvisionnement énergétique, tout en créant de la valeur ajoutée au niveau régional.

La Région souhaite contribuer à réussir le défi de la transition énergétique et améliorer la résilience du système énergétique sur son territoire. Elle entend encourager le développement des énergies renouvelables, notamment celles d'origine locale, afin de répondre aux objectifs énergétiques et climatiques planifiés aux différents niveaux institutionnels. L'échelle régionale offre aussi la possibilité de coordonner la mise en place d'actions cohérentes en matière d'énergie et de climat au sein de son territoire.

Principes (contenu liant)

- Assurer une mise en œuvre coordonnée des actions à entreprendre dans le cadre de thématiques supracommunales en lien avec l'énergie et le climat ;
- Contribuer à définir une stratégie d'approvisionnement en énergie suffisant et durable pour le développement urbain projeté ;
- Soutenir les communes qui le souhaitent dans la mise en œuvre de leurs politiques énergétiques et climatiques.

Mise en œuvre

Région

Vision globale et stratégie	La Région dispose d'une vue globale du potentiel en matière d'énergies renouvelables et d'auto-approvisionnement énergétique sur son territoire et la met en perspective avec le développement urbain planifié. Elle élabore une stratégie régionale des énergies non liante et met en oeuvre les actions de portée régionale associées.
Coordination	La Région met en place des actions en vue de favoriser l'échange d'expériences entre les communes et améliorer la collaboration intercommunale dans le domaine de l'énergie et du climat.
Soutien	La Région soutient les communes dans leurs démarches visant à promouvoir le développement des énergies renouvelables, réduire les émissions de gaz à effet de serre sur leur territoire et atteindre les objectifs de neutralité carbone pour 2050.
Monitoring	La Région assure un suivi périodique de certains indicateurs en lien avec l'énergie et le climat et les met à disposition des communes, voire du public.

Actions liées

E2 – Mise en place d'une commission énergie & climat

E3 – Extension de la stratégie régionale des énergies

E4 – Évaluation du potentiel en énergies renouvelables de la région

E5 – Opérationnalisation d'actions communales en faveur du climat

E4 – Soutenir l'adaptation et la résilience du territoire face aux changements climatiques

Les changements climatiques engendrent des effets de plus en plus intenses et fréquents sur le territoire, se traduisant notamment par l'augmentation des vagues de chaleur, des épisodes de sécheresse, des fortes précipitations et des risques naturels associés. Ces évolutions représentent des enjeux majeurs pour la qualité de vie et la santé de la population, la pérennité des infrastructures, la préservation des milieux naturels ainsi que pour le développement économique du district. Face à ces défis, il apparaît nécessaire d'améliorer la capacité du territoire à s'adapter aux effets des changements climatiques.

La Région entend contribuer à renforcer la résilience du territoire et participer à l'atteinte des objectifs d'adaptation du territoire visés par les stratégies climatiques cantonale et nationale. Cela implique une approche transversale intégrant les enjeux climatiques dans les différents aspects du développement territorial (urbanisme, mobilité, nature et paysage, tourisme et patrimoine). La Région souhaite accompagner les communes et leur mettre à disposition des solutions "clé en main" dans certains domaines contribuant à améliorer la résilience du territoire, tels que la limitation de l'imperméabilisation des sols, la gestion intégrée des eaux, la lutte contre les îlots de chaleur ou encore le renforcement des fonctions écologiques et de la biodiversité sur son territoire.

Principes (contenu liant)

- Favoriser des standards communs pour la mis en oeuvre d'actions concrètes visant l'adaptation du territoire aux changements climatiques ;
- Intégrer les enjeux de résilience du territoire dans la planification territoriale et le développement de l'urbanisation, de la mobilité et du tourisme projeté ;
- Favoriser l'échange d'expériences entre les communes en matière d'adaptation et de résilience du territoire aux changements climatiques.

Mise en œuvre

Région

Mise en œuvre et accompagnement	La Région accompagne les communes pour la mise en oeuvre standardisée d'actions favorisant l'adaptation du territoire aux changements climatiques ainsi que pour leur éventuelle intégration dans une planification climatique communale.
Coordination	La Région favorise l'échange d'expériences entre les communes et la coordination intercommunale en matière d'adaptation aux changements climatiques.
Sensibilisation	La Région contribue à la sensibilisation des communes et des acteurs locaux, ainsi qu'à la diffusion de bonnes pratiques en matière d'adaptation aux changements climatiques.

Actions liées

E2 – Mise en place d'une commission énergie & climat

E5 – Opérationnalisation d'actions communale en faveur du climat

NP1 – Élaborer un plan régional d'arborisation

NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & paysage

NP4 – Sensibiliser la population à la nature et au paysage

Introduction

Stratégies sectorielles

- Urbanisation
- Mobilité
- Environnement, énergie & climat
- **Rives de lacs**
- Tourisme & patrimoine
- Infrastructures publiques

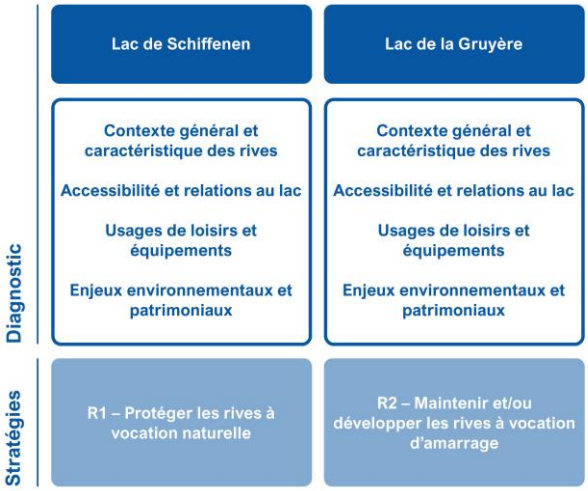
R

Rives de lacs

Descriptif

La stratégie des rives de lacs s'inscrit dans le cadre des fiches T113 « *Rives de lacs* » et T114 « *Ports de plaisance et amarrages de bateaux* » du Plan directeur cantonal (PDCant).

Les rives des lacs du district de la Sarine – celles des lacs de Schiffenen et de la Gruyère – constituent un patrimoine paysager, écologique et récréatif de premier ordre. Elles abritent des milieux naturels sensibles, des lieux de détente très prisés et des aménagements liés à la navigation de plaisance. Dans un contexte de pression croissante sur ces espaces, une gestion différenciée et cohérente s'impose pour concilier protection des rives naturelles, valorisation des sites d'amarrage et amélioration de l'accessibilité pour tous.



La vision régionale en matière de rives de lacs vise à inscrire une différenciation claire et lisible entre les rives à vocation naturelle, destinées prioritairement à la protection de la nature et du paysage, et celles à vocation d'amarrages, appelées à concentrer les infrastructures et usages nautiques. Dans ce sens, aucun amarrage ne doit être conservé le long des rives à vocation naturelle et les rives à vocation d'amarrages doivent être pérennisés, avec une infrastructure adéquate et qualitative, en privilégiant le regroupement des infrastructures et la réduction de leur emprise.

La distinction des vocations des rives est représentée ci-dessous sur la carte « Gestion des rives de lacs ». Celle-ci a une portée stratégique : elle définit le cadre régional de gestion différenciée des rives. La localisation exacte des limites entre les différents types de rives est indicative et devra être précisée dans le cadre des planifications communales.

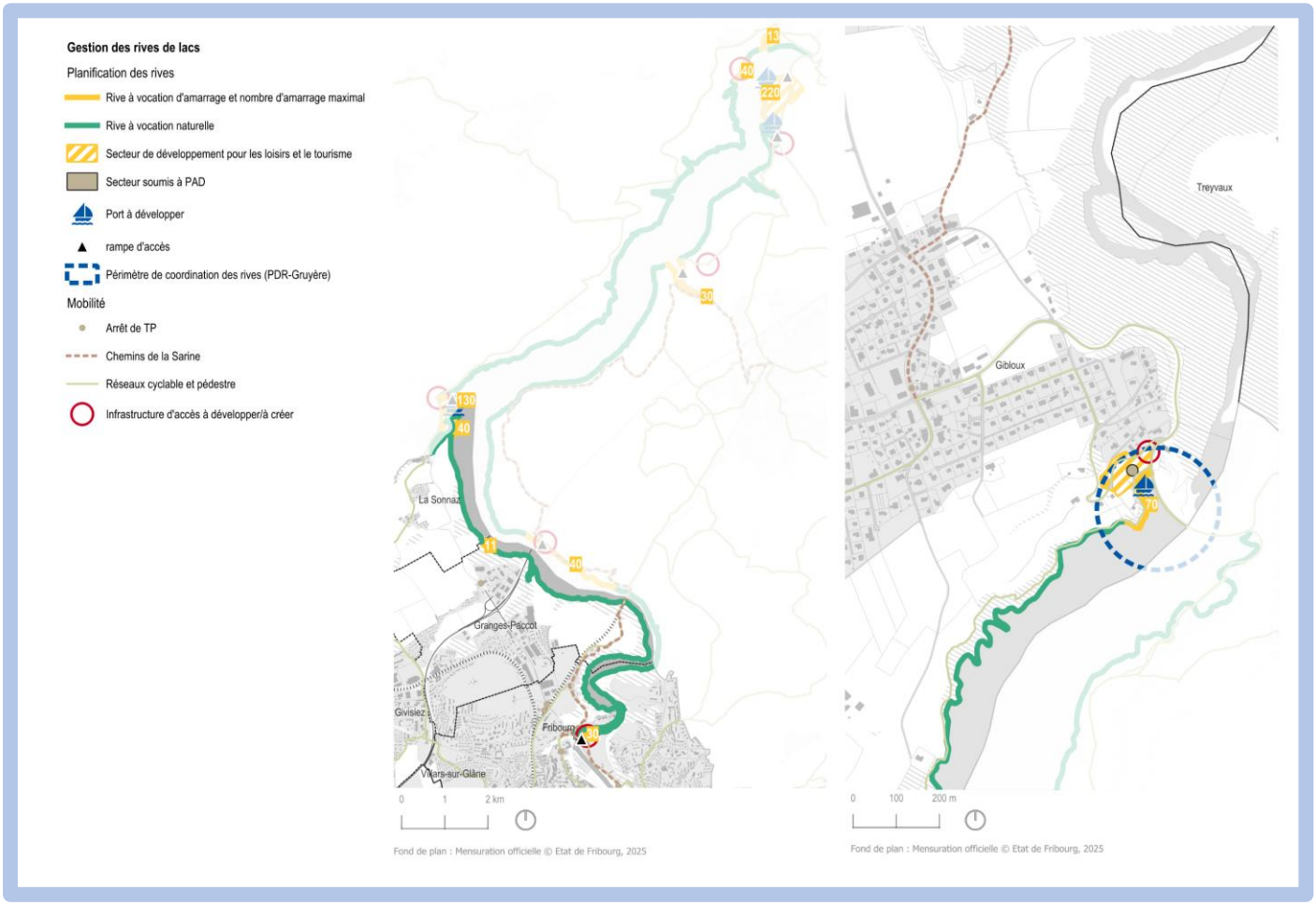


Figure 8 : Gestion des rives des lacs de Schiffenen (gauche) et de la Gruyère (droite)

Les composantes principales de la stratégie régionale sont les suivantes :

- Valorisation des rives selon leur vocation spécifique : rive à vocation naturelle à protéger, rive d'amarrage avec maintien de l'existant / à développer ;
- Regroupement des amarrages individuels vers des pontons collectifs dans les sites à vocation d'amarrage ;
- Respect d'un seuil maximal de nombre d'amarrages par site, afin de maîtriser la pression sur les rives et plan d'eau ;
- Mise à disposition des infrastructures adéquates pour pérenniser les sites à vocation d'amarrages tout en minimisant les impacts environnementaux et paysagers.

Afin de répondre à ces enjeux et de mettre en œuvre une vision partagée, le PDR de la Sarine fixe deux stratégies complémentaires en matière de gestion des rives de lacs :

- R1 – Protéger les rives à vocation naturelle ;
- R2 – Maintenir et/ou développer les rives à vocation d'amarrage.

R1 – Protéger les rives à vocation naturelle

Les vocations des rives de lac sont définies dans la carte "Gestion des rives de lacs" (voir figure 1 ci-dessus). Les rives identifiées à vocation naturelle sont des secteurs à haute valeur écologique ou paysagère. Leur préservation contribue à la biodiversité, au rôle des corridors à faune et à l'identité paysagère du district.

Ces rives doivent être exemptes d'amarrage et protégées de tout usage ou aménagement incompatible avec leurs fonctions naturelles et paysagères. Elles peuvent toutefois accueillir des usages de loisirs doux (sentiers de randonnée, accès ponctuels pour la baignade, etc.) et des aménagements légers (places de pique-nique, etc.), lorsque ceux-ci sont compatibles avec les objectifs de protection.

Principes (liants)

- Supprimer les amarrages existants des secteurs sensibles et assurer leur regroupement dans les rives à vocation d'amarrage en collaboration avec les communes-sites ;
- Préserver les espaces naturels en mettant les secteurs les plus sensibles sous protection ainsi qu'en renaturant les secteurs dégradés le cas échéant ;
- Autoriser uniquement des aménagements ou installations de loisirs ou d'intérêt public (itinéraires de randonnée pédestre, balisage, places de pique-nique, accès ponctuels pour la baignade, etc.) compatibles avec les fonctions paysagères et naturelles des rives et conformes aux mesures de protection existantes ;
- Assurer une accessibilité douce de qualité, au moyen de cheminements piétons et cyclables continus, sécurisés et lisibles, en lien avec les localités riveraines et les réseaux cantonaux et régionaux.

Mise en œuvre

Région

Coordination interrégionale	La Région coordonne les actions de protection avec les régions voisines (Gruyère, Lac, Singine), afin de garantir une mise en œuvre cohérente de la stratégie à l'échelle interrégionale.
Protection	La Région élabore une stratégie et un plan d'action mettant en exergue les mesures d'aménagement éventuellement nécessaires, notamment en matière de protection, de renaturation et de gestion des usages.
Accessibilité	La Région contribue, en coordination avec les communes, à assurer une accessibilité douce de qualité le long des rives, au moyen de cheminements piétons et cyclables continus, sécurisés et lisibles. Elle favorise la mise en réseau de ces cheminements avec les localités riveraines ainsi qu'avec les réseaux de mobilité douce cantonaux et régionaux, en coordination avec les communes maîtres d'œuvre et les partenaires concernés.

Action liée

R1 – Coordonner le développement et la protection différenciés des rives de lacs

R2 – Maintenir et/ou développer les rives à vocation d'amarrage

Les vocations des rives de lacs, définies dans la "Gestion des rives de lacs" (voir figure 1 ci-dessus), correspondent à des secteurs déjà équipés ou identifiés comme appropriés pour accueillir des activités nautiques et de loisirs. Ces sites constituent des pôles structurants pour la navigation de plaisance, les loisirs et le tourisme régional. Ils doivent être pérennisés, restructurés et aménagés de manière qualitative, en privilégiant le regroupement des infrastructures, une intégration paysagère soignée et une accessibilité multimodale, tout en minimisant les impacts environnementaux.

À ce titre, le site de Rossens occupe un rôle particulier en tant que pôle structurant et porte d'entrée principale au lac de la Gruyère, justifiant une coordination et un traitement spécifiques à l'échelle régionale et interrégionale. Un périmètre de coordination des rives est ainsi défini autour de ce secteur, il constitue un cadre stratégique visant à assurer une mise en œuvre concertée et cohérente.

Principes (liants)

- Respecter le nombre d'amarrages maximal indiqué sur la carte "Gestion des rives de lacs" ;
- Assurer le regroupement des amarrages individuels vers des pontons collectifs en collaboration avec les communes-sites ;
- Coordonner le développement des ports et sites d'amarrage à l'échelle régionale et interrégionale, notamment le développement du port de Rossens ;
- Maintenir, adapter ou créer des rampes de mise à l'eau et des infrastructures d'accès au plan d'eau dans les sites à vocation d'amarrage, en fonction des besoins identifiés et dans le respect des enjeux environnementaux et paysagers ;
- Coordonner la localisation des rampes de mise à l'eau avec les capacités d'amarrage, les fonctions de loisirs et l'organisation des accès motorisés afin d'éviter les conflits d'usage ;
- Veiller à la pérennisation, voire au développement, des fonctions touristiques et de loisirs, notamment en valorisant les rives comme portes d'entrée touristiques et en les intégrant aux itinéraires régionaux de loisirs et de découverte (plages et détente, baignade, pique-nique, activités nautiques, randonnée, vélo, VTT, observation de la nature) ;
- Mettre à disposition des places d'amarrage pour les visiteurs ;
- Améliorer l'accessibilité multimodale (TP, cheminements piétons et cyclables) ainsi que le jalonnement ;
- Contribuer à assurer, tout particulièrement, une accessibilité douce de qualité, au moyen de cheminements piétons et cyclables continus, sécurisés et lisibles, en lien avec les localités riveraines et les réseaux cantonaux et régionaux ;
- Organiser et canaliser les accès motorisés pour limiter les conflits d'usage et préserver la nature et le paysage.

Mise en oeuvre

Région

Coordination interrégionale	La Région coordonne les actions de protection avec les régions voisines (Gruyère, Lac, Singine), afin de garantir une mise en œuvre cohérente de la stratégie à l'échelle interrégionale.
Stratégie	La Région développe une stratégie de restructuration et de mise en œuvre pour le traitement des places d'amarrage, en coordination avec les communes et régions concernées ainsi que le service cantonal compétent. La Région élabore un plan d'action afin de mettre en œuvre la stratégie de restructuration.
Développement du port de Rossens	La Région initie une coordination avec la commune concernée et la Région de la Gruyère, afin de planifier et de mettre en œuvre le développement du secteur de Rossens. Elle vise à planifier l'aménagement de ce site, comme accès principal et porte d'entrée au lac de la Gruyère, et à renforcer la valeur d'accueil des aménagements, en lien avec le barrage de Rossens.

Actions liées

R1 – Coordonner le développement et la protection différenciés des rives de lacs

R2 – Coordonner le développement du port de Rossens

AT1 – Établir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

AT2 – Développer la plateforme numérique des secteurs de loisirs

AT3 – Structurer les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

Introduction

Stratégies sectorielles

- Urbanisation
- Mobilité
- Environnement, énergie & climat
- Rives de lacs
- **Tourisme & patrimoine**
- Infrastructures publiques

T

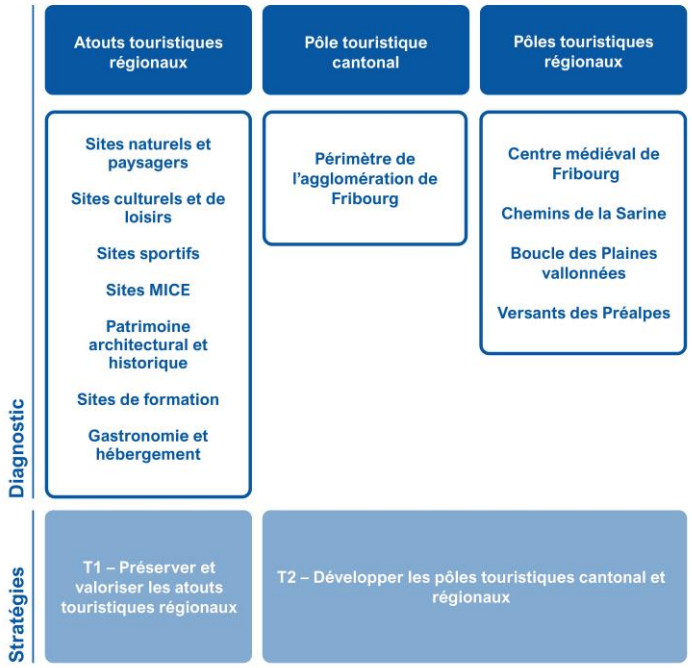
Tourisme & Patrimoine

La présente stratégie s'inscrit dans le cadre des fiches T108 « *Pôles touristiques* » et T110 « *Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs* » du Plan directeur cantonal (PDCant) ainsi qu'en cohérence avec la Stratégie touristique régionale.

Forte de de la diversité de ses atouts et pôles touristiques, la Région se positionne comme un acteur central du développement touristique à l'échelle régionale.

Les atouts touristiques régionaux – qu'ils soient naturels, paysagers, culturels, patrimoniaux ou liés aux loisirs – définissent les spécificités et la richesse du territoire. Ils servent de base à la délimitation et à l'identité des pôles touristiques cantonal et régionaux. Ces pôles constituent des espaces de concentration et de structuration de l'offre touristique, permettant à la fois de renforcer l'attractivité du territoire, de faciliter l'orientation des visiteurs et de canaliser les flux touristiques tout en limitant la pression sur les milieux naturels et paysagers sensibles.

Les stratégies du PDR en matière de Tourisme et Patrimoine s'inscrivent en cohérence avec la Stratégie touristique régionale. Inspirée du concept de *« terroir créatif »*, cette dernière vise à mettre en valeur les spécificités locales et à proposer aux visiteurs une expérience à la fois authentique et mémorable. Elle cherche également à renforcer la cohérence territoriale en favorisant une complémentarité harmonieuse entre les espaces urbains et ruraux, tout en consolidant l'identité touristique de la Sarine.



Dans cette perspective, les stratégies du PDR en matière de tourisme et de patrimoine visent à concentrer les efforts de développement et de valorisation sur les atouts et les pôles touristiques à fort potentiel, afin de garantir :

- une utilisation rationnelle et maîtrisée du territoire ;
- un développement économique réparti de manière harmonieuse entre les régions ;
- la valorisation durable du capital naturel, paysager et patrimonial.

Afin de répondre aux objectifs susmentionnés tout en tenant compte des besoins d'action identifiés dans le cadre du diagnostic établi, le PDR de la Sarine fixe deux stratégies en matière de Tourisme et Patrimoine :

T1 – Valoriser les atouts touristiques régionaux ;

T2 – Développer les pôles touristiques cantonal et régionaux :

- T2.1 – Pôle touristique cantonal ;
- T2.2 – Centre médiéval de Fribourg ;
- T2.3 – Chemins de la Sarine ;
- T2.4 – Boucle des plaines vallonnées ;
- T2.5 – Versants des Préalpes.

T1 – Valoriser les atouts touristiques régionaux

La stratégie T1 vise à assurer la reconnaissance et la valorisation des atouts touristiques de la région, en intégrant de manière transversale les différents types de sites : naturels et paysagers, culturels et de loisirs, sportifs, MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions), patrimoniaux architecturaux et historiques ainsi que les lieux de gastronomie et d'hébergement. Ces atouts constituent les éléments structurants de l'identité touristique régionale et forment la base qualitative sur laquelle s'appuient les pôles touristiques.

La stratégie T1 porte en particulier sur les conditions-cadres spatiales nécessaires à une fréquentation équilibrée et durable du territoire : hiérarchisation des sites, mise en réseau, accessibilité multimodale et dispositifs d'orientation.

Principes (liants)

- Intégrer et valoriser les atouts touristiques régionaux dans le développement et l'identité des pôles touristiques régionaux ;
- Promouvoir une approche globale et complémentaire de la valorisation des différents type d'atouts touristiques, tout en intégrant le concept de « Terroir créatif » ;
- Favoriser les conditions d'accessibilité et d'orientation cohérentes (lien avec les réseaux de transport public, de mobilité douce et les interfaces multimodales) ;
- Favoriser la mise en réseau spatiale des sites, afin de soutenir une fréquentation équilibrée du territoire et d'encourager la prolongation des séjours ;
- Valoriser et renforcer la qualité et l'authenticité des ressources patrimoniales dans une démarche durable.

Mise en œuvre

Région

Stratégie touristique régionale	La Région accompagne et encourage, en collaboration avec les acteurs locaux, le développement d'une offre touristique et d'infrastructures adaptées valorisant les atouts touristiques régionaux, tout en intégrant le concept de « Terroir créatif » décrit dans la Stratégie touristique régionale. Elle favorise les projets contribuant à la mise en réseau des sites touristiques, à une meilleure articulation entre les pôles touristiques et à la prolongation des séjours.
Plan directeur régional	La Région définit les priorités stratégiques au niveau territorial pour la valorisation des atouts touristiques régionaux. Elle vise à favoriser l'accessibilité, l'orientation des visiteurs et l'articulation avec les autres politiques sectorielles du territoire (urbanisation, mobilité, nature et paysage, etc.). Elle veille à assurer un développement qualitatif et durable en limitant les pressions sur les ressources patrimoniales les plus sensible.

OTR

Contrat de prestation	L'OTR promeut les atouts touristiques régionaux auprès des visiteurs. La Région conclut un contrat de prestations portant sur la diffusion des informations touristiques relatives aux actions et projets développés à l'échelle régionale.

Actions liées

T1 – Mettre à jour la stratégie touristique et les fiches de projets liées

T2 – Développer les pôles touristiques régionaux

T3 – Stimuler la création et la diversification des hébergements touristiques

AT1 – Etablir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

T2 – Développer les pôles touristiques cantonal et régionaux

La Région dispose d'un potentiel touristique important, fondé sur une diversité d'atouts patrimoniaux ainsi que sur une localisation stratégique à l'échelle cantonale et nationale. Toutefois, ces ressources sont aujourd'hui valorisées de manière inégale : certains sites emblématiques concentrent l'essentiel des visiteurs, tandis que d'autres restent peu visibles ou difficilement accessibles.

La stratégie T2 vise à structurer l'offre touristique autour de pôles clairement identifiés, fondés sur les atouts touristiques régionaux les plus remarquables. Les pôles touristiques constituent ainsi des espaces de valorisation, de coordination et de gestion des flux, permettant de renforcer l'attractivité globale du territoire, tout en limitant la pression sur les sites sensibles.

En cohérence avec le concept de « Terroir créatif », cette stratégie cherche à développer une offre touristique différenciante, ancrée dans l'identité régionale, valorisant les savoir-faire, la culture, les paysages et la gastronomie. Elle vise également à renforcer la complémentarité entre ville et campagne, à encourager l'accessibilité en transport public et mobilité douce, et à favoriser une fréquentation répartie tout au long de l'année.

La stratégie T2 s'appuie sur cinq grands pôles touristiques structurant le territoire, chacun faisant l'objet d'une sous-stratégie propre :

- T2.1 – Pôle touristique cantonal (périmètre urbain de l'agglomération fribourgeoise définit dans le PDCant) ;
- T2.2 – Centre médiéval de Fribourg ;
- T2.3 – Chemins de la Sarine ;
- T2.4 – Boucle des Plaines vallonnées ;
- T2.5 – Versants des Préalpes.

Ces pôles répondent à des logiques territoriales et des accents thématiques distincts (urbain, nature, loisirs, patrimoine), mais complémentaires. Leur mise en réseau, tant à l'intérieur de chaque pôle qu'entre les différents pôles, constitue un enjeu central du PDR. Elle vise à renforcer la cohésion ville-campagne, à encourager la découverte progressive du territoire et à favoriser la combinaison de plusieurs pôles lors d'un même séjour, contribuant ainsi à la prolongation des séjours et à un développement touristique durable.

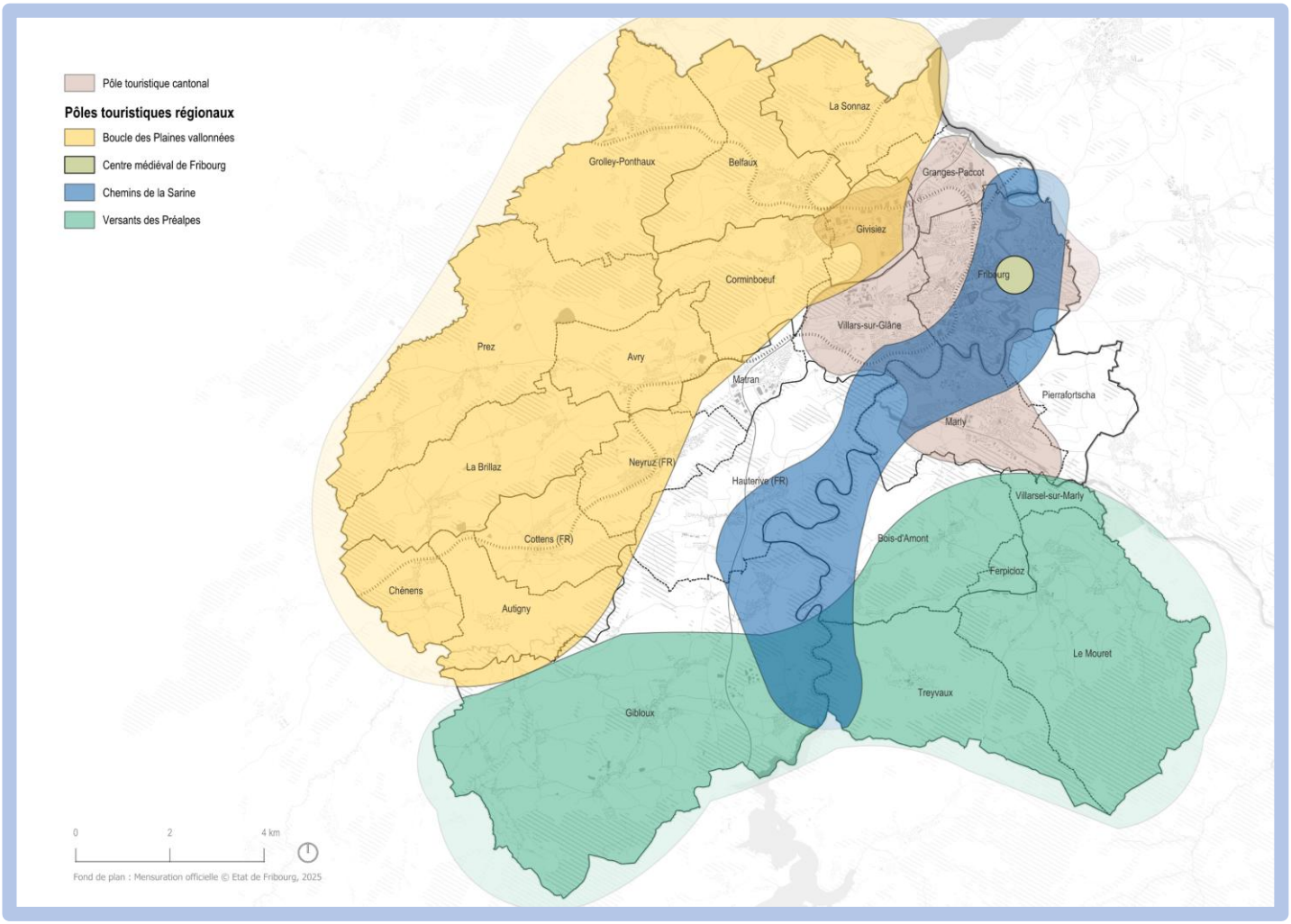


Figure 9 : Pôles touristiques cantonal et régionaux inscrits dans le district de la Sarine

T2.1 – Pôle touristique cantonal

Le Pôle touristique cantonal, centré sur l'agglomération fribourgeoise et la Vieille-Ville de Fribourg, constitue un moteur majeur de l'attractivité cantonale, combinant patrimoine, culture, gastronomie et événements. La reconnaissance de Fribourg, comme Ville créative UNESCO en gastronomie, renforce son positionnement et valorise les savoir-faire locaux dans une logique d'innovation et de « Terroir créatif ».

Le Pôle touristique cantonal joue également un rôle structurant pour le tourisme d'affaires et événementiel, porté par des infrastructures phares, comme le Forum Fribourg et un réseau hôtelier performant, renforçant sa visibilité nationale et internationale.

Pour renforcer le rôle structurant du pôle cantonal, il apparaît pertinent de favoriser les connexions avec les autres pôles touristiques régionaux, principalement situés en campagne, notamment par une meilleure articulation des réseaux de transport public (TP) et de mobilité douce (MD). Cette approche vise à renforcer la complémentarité ville-campagne, à mieux articuler les différentes fonctions du pôle cantonal et à inscrire son développement dans une logique de durabilité et de préservation du patrimoine, face à la croissance urbaine et à l'évolution des pratiques touristiques.

Principes (liants)

- Accompagner les communes et acteurs privés, afin de développer et de promouvoir une offre patrimoniale touristique innovante en incluant des expériences fortes et intégrant le concept de « Terroir créatif » ;
- Collaborer avec l'OTR et les partenaires touristiques afin de proposer une gamme d'activités et de services qui répondent aux attentes diversifiées des visiteurs (musées, événements, sports, détente, MICE) et qui intègrent le concept de « Terroir créatif » ;
- Développer Favoriser les conditions-cadres, afin de renforcer les capacités d'accueil touristiques par le développement ciblé de nouvelles offres d'hébergement ;
- Valoriser les sites naturels et paysagers compris au sein du pôle touristique cantonal en tenant compte des milieux naturels les plus sensibles (aires centrales et de mise en réseau de l'IE) ;
- Favoriser l'accessibilité en MD et TP au sein du pôle cantonal ainsi que sa connexion avec la campagne sarinoise ;
- Favoriser une gestion adaptée de l'accessibilité en trafic individuel motorisé (TIM).

Mise en œuvre

Région

Stratégie touristique régionale	La Région accompagne le développement d'une offre touristique durable au sein du pôle touristique cantonal, en intégrant notamment la notion de « Terroir créatif ». Elle assure la coordination avec les acteurs du tourisme (Etat de Fribourg, communes, acteurs privés, OTR, etc.) à l'échelle régionale. Elle favorise la cohésion ville-campagne en renforçant les liens entre le centre cantonal et les destinations rurales du district, notamment en matière de mobilité, de communication et d'offres touristiques combinées. Elle veille à la valorisation durable des ressources patrimoniales au sens large (bati, paysager, naturel, économique, etc.). Elle favorise le développement d'une offre d'hébergement adaptée aux besoins du territoire.
Accessibilité	La Région vise à la bonne accessibilité du pôle touristique cantonal en se référant aux orientations et aux mesures définies dans les projets d'agglomération (PA).

OTR

Contrat de prestations	L'OTR s'appuie sur la Stratégie touristique régionale ainsi que sur le label UNESCO pour développer et mettre en œuvre, en collaboration avec la Région, de nouvelles offres touristiques.

Actions liées

T1 – Mettre à jour la stratégie touristique et les fiches de projets liées

T2 – Développer les pôles touristiques régionaux

T3 – Stimuler la création et la diversification des hébergements touristiques

AT1 – Établir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

T2.2 – Centre médiéval de Fribourg

Le Centre médiéval de Fribourg constitue le cœur historique et patrimonial du pôle touristique cantonal, situé au sein du périmètre urbain de l'agglomération fribourgeoise. Par la richesse de son patrimoine bâti, de ses ruelles pittoresques et de ses monuments historiques, il représente un atout majeur pour le tourisme régional et cantonal. Il constitue également une porte d'entrée vers la campagne environnante via des itinéraires tels que la Via Jacobi ou le Chemin de la Sarine fribourgeoise. Afin de renforcer l'attractivité de ce patrimoine, le développement des connexions avec les autres pôles touristiques cantonal et régionaux constitue un levier central.

Principes (liants)

- Accompagner le développement d'une offre patrimoniale et innovante en incluant des expériences fortes et en s'articulant en cohérence avec les objectifs de développement du pôle touristique cantonal et la Stratégie touristique régionale ;
- Accompagner le développement d'une gamme d'activités et de services, qui répondent aux attentes diversifiées des visiteurs (musées, événements, sports, détente) en intégrant le concept de « Terroir créatif » et considérant les atouts touristiques régionaux ;
- Valoriser les sites naturels et paysagers compris au sein du centre médiéval tout en limitant les atteintes aux milieux naturels les plus sensibles (aires centrales et de mise en réseau de l'IE) ;
- Favoriser l'accessibilité en MD et TP du Centre médiéval de Fribourg ;
- Favoriser une gestion adaptée de l'accessibilité en TIM au Centre médiéval de Fribourg.

Mise en œuvre

Région

Stratégie touristique régionale	La Région accompagne le développement d'une offre touristique durable au sein du Centre médiéval, axée sur le "Terroir Créatif" via la valorisation du patrimoine bâti, l'animation touristique et des expériences fortes. Elle assure la coordination avec les acteurs du tourisme (Etat de Fribourg, commune, acteurs privés, OTR, etc.) à l'échelle régionale. Elle veille à la valorisation durable des ressources patrimoniales au sens large (bati, paysager, naturel, économique, etc.).
Accessibilité	La Région vise à la bonne accessibilité du Centre médiéval de Fribourg, en se référant aux orientations et aux mesures définies dans les planifications supérieures.

OTR

Contrat de prestations	L'OTR promeut les actions touristiques liées au Centre médiéval. Elle s'appuie sur la Stratégie touristique régionale afin de développer et mettre en œuvre, en collaboration avec la commune, la Région et les parties prenantes, de nouvelles offres touristiques.

Actions liées

T1 – Mettre à jour la stratégie touristique et les fiches de projets liées

T2 – Développer les pôles touristiques régionaux

T3 – Stimuler la création et la diversification des hébergements touristiques

AT – Établir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

T2.3 – Chemins de la Sarine

Les Chemins de la Sarine forment un itinéraire pédestre majeur reliant Rossens à Düdingen. Traversant une grande diversité de paysages – forêts, prairies, berges, villages – ils offrent une immersion dans les terroirs de la région et constituent une vitrine vivante des patrimoines du territoire. L'itinéraire est jalonné de sites d'intérêt variés : zones humides, forêts alluviales, anciens moulins, belvédères, paysages agricoles, ouvrage d'art, sites industriels, ateliers d'artisans et artistes, etc. Ce réseau de chemins recèle un fort potentiel pour le tourisme doux. Cependant, la cohérence globale du réseau peut être renforcée : les tronçons existants sont parfois disjoints, les thématiques peu unifiées et la signalétique discontinue. Cela limite aujourd'hui la lisibilité et la fluidité du parcours pour le visiteur.

Principes (liants)

- Structurer le réseau pédestre régional, par la création d'un itinéraire continu le long de la Sarine, et le promouvoir en tant qu'axe identitaire dont l'armature repose prioritairement sur la mise en valeur de tronçons existants ;
- Développer et soutenir la création d'une gamme d'activités et de services qui répondent aux attentes diversifiées des visiteurs, en intégrant le concept de « terroir créatif » ;
- Valoriser les richesses naturelles, historiques, culturelles, économique, sportives, gastronomiques et architecturales (atouts touristiques régionaux) en tant que composantes patrimoniales importantes notamment via un outil numérique ;
- Contribuer à la qualité paysagère des chemins de la Sarine et à leur intégration dans le site ;
- Limiter l'impact des visiteurs sur les milieux naturels les plus sensibles (aires centrales et de mise en réseau de l'IE) par le truchement de la canalisation du public sur le réseau de MD existant ;
- Mettre en place une signalétique et établir un concept de mobilier (bancs, places de pique-nique, etc.), afin de guider les utilisateurs ;
- Encourager la mise en place de mobilier, conformément au catalogue établi, afin d'améliorer la qualité d'accueil ;
- Encourager l'accessibilité TP et MD des Chemins de la Sarine ainsi qu'une gestion adaptée de l'accessibilité TIM.

Mise en œuvre

Région

Stratégie touristique régionale	La Région planifie et développe progressivement (promotion d'un axe identitaire, développement d'une gamme d'activités, valorisation des atouts touristiques régionaux) le projet des Chemins de la Sarine en coordination avec les partenaires concernés (Canton, communes, acteurs privés, etc.). Elle veille à la valorisation durable des ressources patrimoniales au sens large (bâti, paysager, naturel, économique, etc.).
Accessibilité	La Région vise à la bonne accessibilité des Chemins de la Sarine en se référant aux orientations et aux mesures définies dans les planifications supérieures ainsi qu'en assurant une signalétique idoine.

OTR

Contrat de prestations	L'OTR promeut et gère les actions touristiques développées par la Région. Elle s'appuie sur la Stratégie touristique régionale pour développer et mettre en œuvre, en collaboration avec la Région, de nouvelles offres touristiques.

Actions liées

T1 – Mettre à jour la stratégie touristique et les fiches de projets liées

T2 – Développer les pôles touristiques régionaux

T3 – Stimuler la création et la diversification des hébergements touristiques

AT1 – Établir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

T2.4 – Boucle des Plaines vallonnées

La Boucle des Plaines vallonnées, située dans l'ouest de la région, traverse un paysage agricole et sacré diversifié et riche en biodiversité. Ce territoire est destiné à devenir un pôle régional pour le développement d'un tourisme doux et itinérant, articulé autour de la valorisation des patrimoines agrotouristiques, de la découverte des paysages et du tourisme sacré, notamment par l'axe de la Via Jacobi.

Le territoire a vocation à accueillir des pratiques de mobilité douce (MD), telles que le cyclotourisme, la randonnée pédestre et l'itinérance équestre, permettant aux visiteurs de s'immerger pleinement dans la culture et le patrimoine local.

L'accessibilité du secteur peut être renforcée, notamment en améliorant la connexion entre l'offre de transport public (TP) et les principaux sites d'intérêt. Une meilleure coordination intermodale (TP et MD) permettrait d'élargir le public cible et de favoriser des pratiques touristiques durables, tout en renforçant l'attractivité de la Boucle des Plaines vallonnées comme destination à la fois spirituelle, agricole et naturelle.

Principes (liants)

- Examiner les opportunités de développement et de mise en valeur des itinéraires existants ou à compléter de randonnée pédestre, de cyclotourisme et d'itinérance équestre, en cohérence avec les réseaux cantonaux et interrégionaux ;
- Étudier les possibilités de valorisation du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle (Via Jacobi) et des patrimoines qui y sont associés, dans une logique respectueuse des lieux et des usages existants ;
- Valoriser les atouts touristiques régionaux jalonnant les différents réseaux d'itinéraires, en lien avec le concept de « terroir créatif » et notamment sous l'angle agro-touristique et sacré ;
- Intégrer les enjeux liés aux milieux naturels (zones de tranquillité, aires centrales et de mise en réseau de l'IE) dans le développement des réseaux d'itinéraires, notamment par une canalisation adaptée des flux ;;
- Tenir compte de la fonction de production de l'agriculture, en assurant une cohabitation harmonieuse avec le développement de loisirs doux ainsi que de l'agrotourisme ;
- Améliorer l'attractivité des itinéraires en favorisant leur mise en réseau et points d'accès (notamment connexion aux interfaces TP).

Mise en œuvre

Région

Stratégie touristique régionale	La Région initie et coordonne une démarche de réflexion stratégique globale relative au potentiel touristique de la Boucle des Plaines vallonnées, en coordination avec les partenaires concernés (communes, canton, acteurs privés, etc.). Elle veille à assurer la cohérence avec la Stratégie touristique régionale et les autres documents de planification territoriale. Elle veille à la valorisation durable des ressources patrimoniales au sens large (bati, paysager, naturel, agricole, économique, etc.).
Accessibilité	La Région vise à la bonne accessibilité à la Boucle des Plaines vallonnées, en se référant aux orientations et aux mesures définies dans les planifications supérieures ainsi qu'en assurant une signalétique idoine.

OTR

Contrat de prestations	L'OTR contribue, en collaboration avec la Région, à la réflexion sur la lisibilité et la valorisation du territoire. Elle s'appuie sur la Stratégie touristique régionale pour développer et mettre en œuvre, en collaboration avec la Région, de nouvelles offres touristiques.

Actions liées

T1 – Mettre à jour la stratégie touristique et les fiches de projets liées

T2 – Développer les pôles touristiques régionaux

T3 – Stimuler la création et la diversification des hébergements touristiques

AT1 – Établir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

T2.5 – Versants de Préalpes

Les Versants des Préalpes constituent un espace-clé pour le développement d'un tourisme de nature quatre saisons à l'échelle régionale. Leur principal enjeu réside dans l'équilibre entre valorisation touristique et préservation de milieux naturels et paysagers particulièrement sensibles, soumis à une pression croissante des pratiques de loisirs.

La stratégie vise à accompagner le développement des usages récréatifs, afin favoriser une cohabitation harmonieuse des pratiques et de limiter les atteintes sur les ressources patrimoniales (notamment naturelles), tout en renforçant l'attractivité du territoire. La canalisation des flux, notamment pour le VTT et la randonnée pédestre, constitue un levier central pour concilier fréquentation et protection des espaces naturels.

Le développement d'une offre organisée et complémentaire, adaptée à différents publics et niveaux de pratique, vise à positionner les Versants des Préalpes comme un pôle régional de référence pour le tourisme de plein air. Cette structuration s'appuie sur des réseaux d'itinéraires cohérents, intégrés à la mobilité douce (MD) et connectés aux autres pôles touristiques régionaux.

Enfin, la diversification des usages sur l'ensemble de l'année, incluant les activités hivernales à vocation familiale au Mont-Gibloux, vise à renforcer la résilience touristique du territoire tout en valorisant son identité préalpine dans une logique de durabilité.

Principes (liants)

- Coordonner et accompagner le développement d'un réseau intégré de VTT, de randonnée pédestre et de ski adapté à un public sportif et familial, sur la base des réseaux officiels ou à compléter et en coordination avec les partenaires concernés ;
- Favoriser la pratique durable du VTT, de la randonnée et du ski de basse altitude, afin de limiter son impact sur les ressources patrimoniales et les conflits d'usage ;
- Intégrer les enjeux liés aux milieux naturels (zones de tranquillité, aires centrales et de mise en réseau de l'IE) dans le développement des réseaux d'itinéraires, notamment par une canalisation adaptée des flux
- Veiller à la qualité naturelle, paysagère et patrimoniale des parcours, en intégrant les usagers estivaux et hivernaux et en se basant sur les atouts touristiques régionaux ainsi que le concept de « terroir créatif » ;
- Encourager le renforcement de la dimension didactique des itinéraires pédestres ;
- Encourager la mise en réseau des itinéraires et améliorer les points d'accès, notamment depuis le pôle touristique régional de La Berra dans le district de la Gruyère ;
- Améliorer la lisibilité du pôle et de ses accès.

Mise en œuvre

Région

Stratégie touristique régionale	La Région coordonne et accompagne, en collaboration avec les partenaires concernés (y compris la Région de la Gruyère), les projets touristiques, afin d'assurer la cohérence territoriale, la canalisation des usages et la valorisation durable des ressources patrimoniales, notamment paysagères et naturelles. Elle veille à assurer la cohérence avec la Stratégie touristique régionale et les autres documents de planification territoriale.
Accessibilité	La Région vise à la bonne accessibilité des Versants des Préalpes en se référant aux orientations et aux mesures définies dans les planifications supérieures ainsi qu'en assurant une signalétique idoine.

OTR

Contrat de prestations	L'OTR promeut et gère les actions touristiques développées sur les Versants des Préalpes. Elle s'appuie sur la Stratégie touristique régionale pour développer et mettre en œuvre, en collaboration avec la Région, de nouvelles offres touristiques.

Actions liées

T1 – Mettre à jour la stratégie touristique et les fiches de projets liées

T2 – Développer les pôles touristiques régionaux

T3 – Stimuler la création et la diversification des hébergements touristiques

AT1 – Établir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale

Introduction

Stratégies sectorielles

- Urbanisation
- Mobilité
- Environnement, énergie & climat
- Rives de lacs
- Tourisme & patrimoine
- **Infrastructures publiques**

Infrastructures publiques

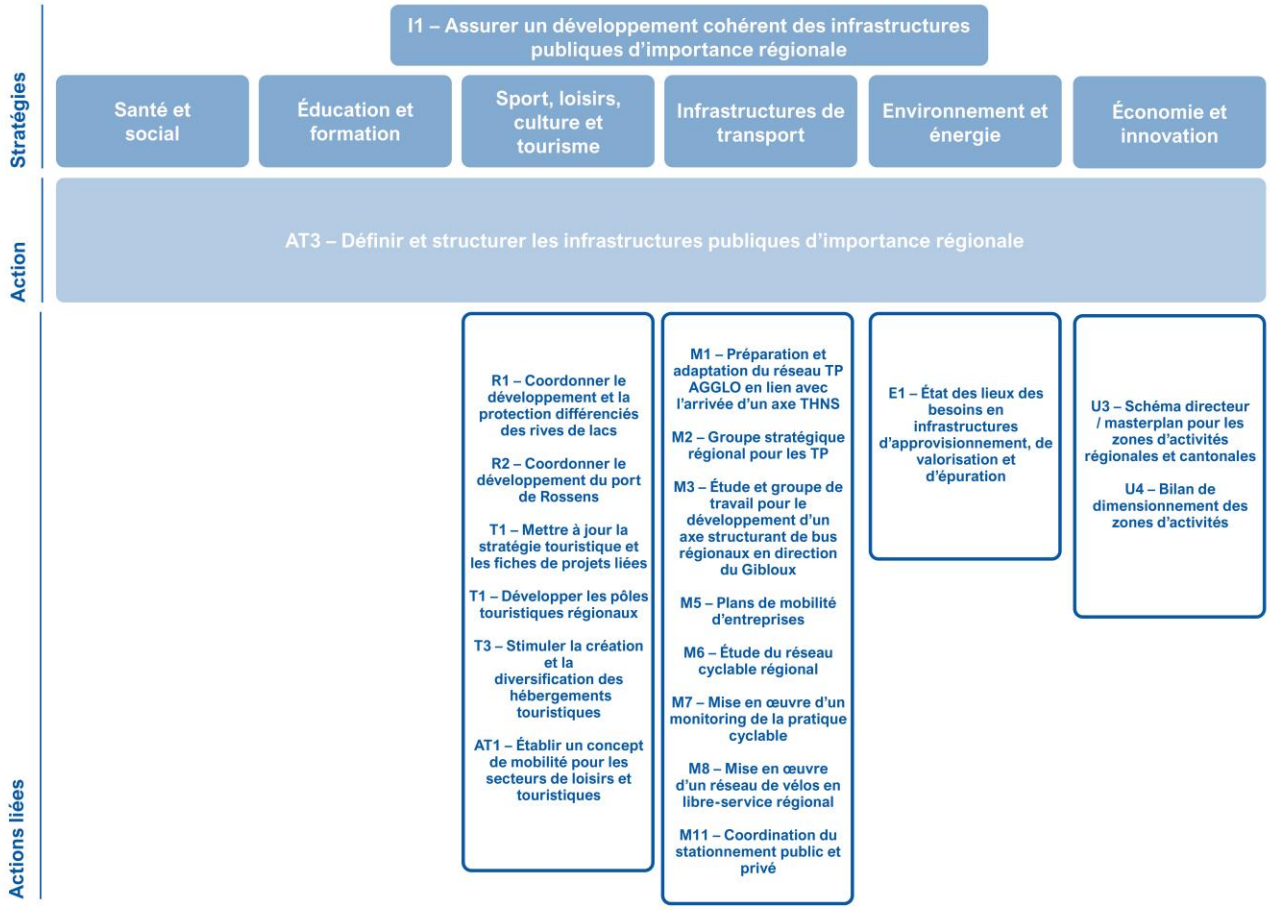
La présente stratégie s'inscrit dans le cadre de la fiche T118 Infrastructures publiques du Plan directeur cantonal, ainsi que, de manière ciblée, des fiches sectorielles relatives à la mobilité, l'énergie, l'eau et le tourisme.

Le district de la Sarine accueille une concentration importante d'infrastructures publiques de portée cantonale, notamment l'Hôpital cantonal de Fribourg, l'Université de Fribourg, la BCF Arena, le complexe culturel Équilibre-Nuithonie, la Gare de Fribourg et le site d'innovation BlueFactory pour n'en citer que quelques-unes.

Cette concentration confère au district un rôle structurant à l'échelle cantonale et soulève un enjeu stratégique : assurer une planification coordonnée et une répartition cohérente des infrastructures publiques à l'échelle du district, afin de répondre aux besoins de la population et de soutenir un développement territorial équilibré.

Dans cette perspective, la Région agit comme un organe d'accompagnement pour le développement et l'implantation des infrastructures publiques à rayonnement supracommunal. Elle intervient sur demande des communes, entités intercommunales ou du Canton.

La stratégie régionale s'inscrit ainsi dans une logique de cohérence territoriale, de mutualisation des ressources et de durabilité, en couvrant l'ensemble des domaines d'infrastructures à portée supracommunale.



I1 – Assurer un développement cohérent des infrastructures publiques d'importance régionale

Les infrastructures publiques d'importance régionale, définies dans le diagnostic, regroupent l'ensemble des équipements et installations destinés à répondre aux besoins collectifs au niveau supracommunal (régional), directement lié au développement urbain, économique, culturel et social de la région. Dans le district de la Sarine, ces infrastructures sont déjà, pour la plupart, gérées par des entités régionales spécialisées, qui maîtrisent pleinement ces thématiques. Dans ce cadre, la Région intervient en appui, sur sollicitation, comme facilitateur et plateforme de coordination. Elle n'assume pas de rôle de pilotage des projets.. Elle cherche à soutenir les entités publiques responsables dans la justification des besoins, la localisation et la sélection des sites, en veillant à la cohérence territoriale et à la durabilité. La Région peut, à la demande, contribuer à la réalisation d'études multicritères, la pondération des intérêts et la définition des variantes, tout en favorisant la collaboration entre la Région, les communes, les entités responsables et les services cantonaux afin d'assurer une planification harmonisée et efficace. Lorsque cela s'avère pertinent, ces infrastructures peuvent également faire l'objet d'une fiche de mesure (PDCant, PDR, PA, etc.) afin de préciser les besoins, les modalités de mise en œuvre et leur inscription dans les instruments de planification concernés.

Principes (liants)

- Assurer la cohérence avec les planifications directrices régionales (PDR et PA) et, si judicieux, inscrire le projet dans une fiche de mesure (PDCant, PDR ou PA).

Mise en œuvre

Région

Répondant ressource	Sur demande, la Région met à disposition une expertise territoriale visant à identifier des localisations potentielles, expliciter les critères de choix et documenter le besoin à l'échelle régionale. Au gré des demandes, elle s'engage à participer techniquement à la réalisation d'une étude multicritère présentant les variantes étudiées, la pondération des intérêts et les motifs de la sélection retenue comme livrable. Elle soutient l'entité publique responsable du projet dans sa collaboration avec les services cantonaux concernés sous l'angle territorial.
Fiche de projet	Lorsqu'un projet nécessite ou pourrait bénéficier de l'élaboration d'une fiche de projet au titre du PDCant, la Région collabore avec la commune, afin de définir la mesure concernée et de coordonner son inscription dans les instruments de planification pertinents (PA, PDR ou PDCant).
Durabilité	Lorsque cela est nécessaire, la Région oriente les communes dans la mise en œuvre des principes du développement durable.
Accessibilité	Lorsque cela est nécessaire, la Région oriente les communes, ou les parties concernées, dans la mise en œuvre des mesures d'améliorations de la desserte de l'infrastructure en question.

Action liée

AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale