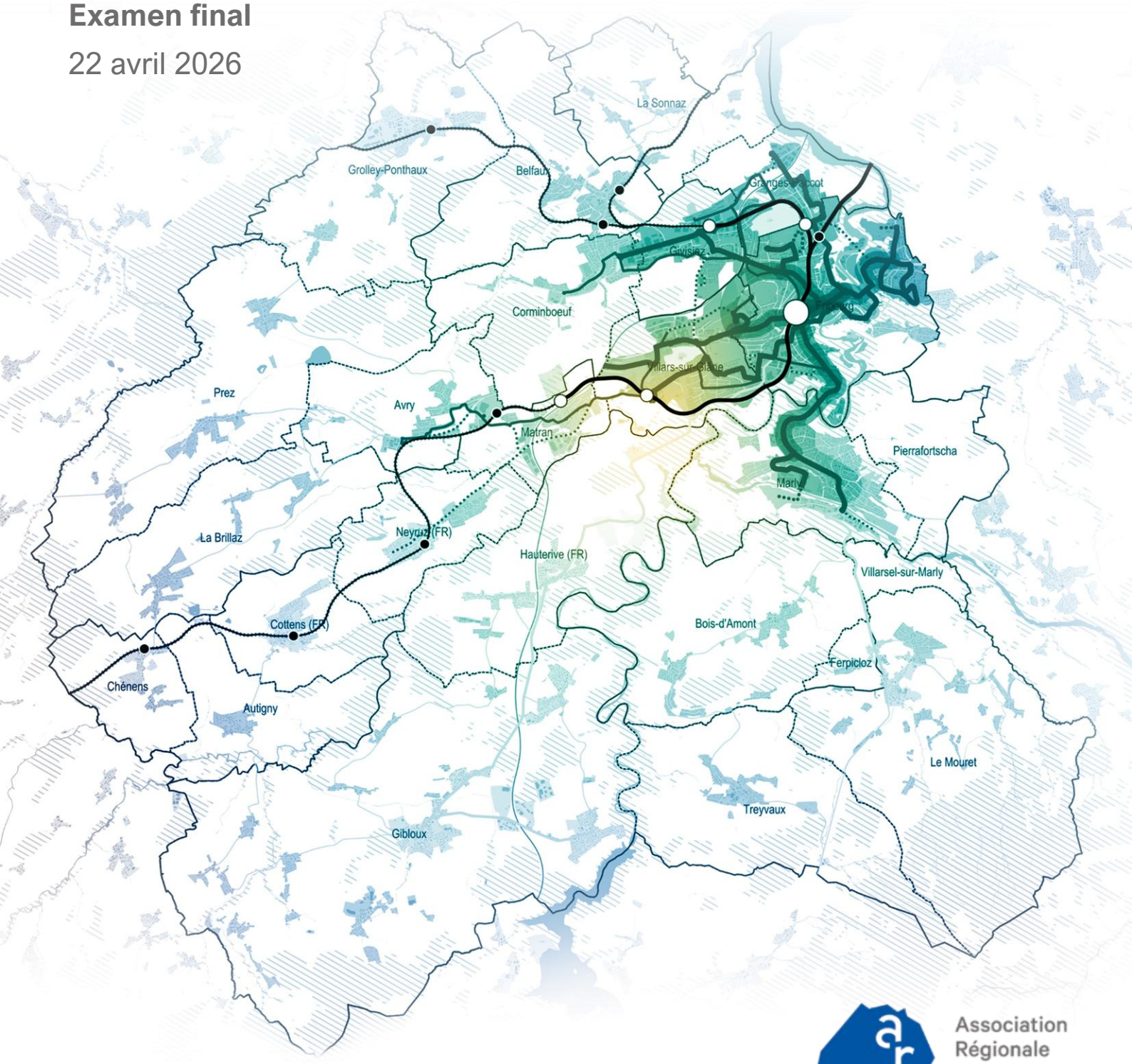
PLAN DIRECTEUR REGIONAL DE LA SARINE

Rapport explicatif

Examen final

22 avril 2026



Association Régionale de la Sarine

Table des matières

Introduction **4**
Structure du PDR 4
Contexte régional 5
Processus d'élaboration du PDR 8
Procédure de légalisation du PDR 9
Urbanisation **12**
Territoire d'urbanisation 13
Valorisation des localités 16
Zones d'activités 17
Mobilité **23**
Introduction 23
Transports publics (TP) 24
Transports individuels motorisés (TIM) 24
Mobilité combinée 25
Réseau cyclable 26
Cyclotourisme 27
Vélo tout terrain 28
Chemins pour piétons 28
Chemins de randonnée pédestre 28
Environnement, énergie & climat **31**
Protection de l'air et lutte contre le bruit 31
Alimentation en eau potable 32
Énergie 32
Rives de lacs **34**
Tourisme & Patrimoine **37**
Pôles touristiques 37
Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs, activités équestres et golfs 38
Patrimoine 38
Nature & paysage **41**
Infrastructures publiques **43**

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Nature & paysage

Infrastructures publiques

Introduction

Structure du PDR

Le dossier du présent Plan directeur régional (PDR) du district de la Sarine est structuré en trois volets complémentaires, conformément au guide pour l'aménagement régional : le programme des études, le programme d'aménagement régional et le rapport d'accompagnement.

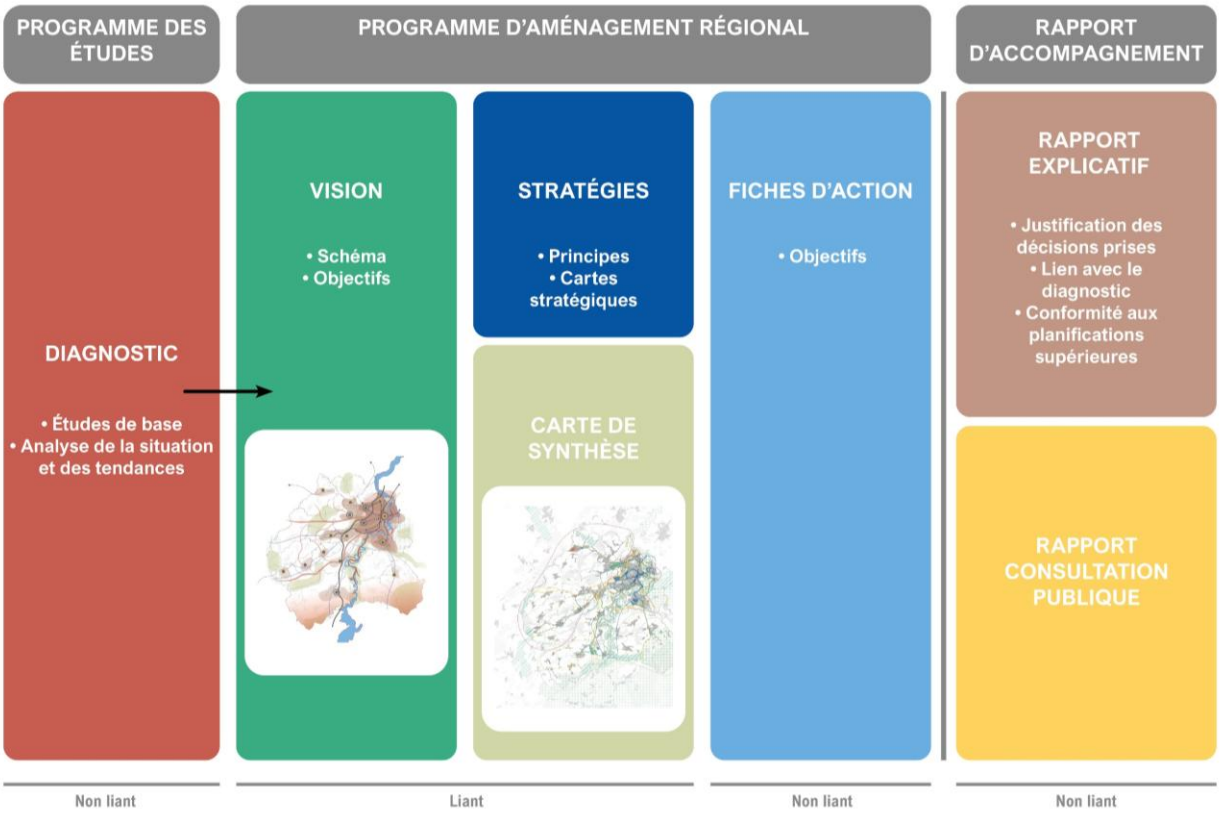


Figure 1 : Structure du PDR

1. Programme des études

Le programme des études correspond au diagnostic territorial. Il comprend les études de base ainsi que l'analyse de la situation existante et des tendances. Ce volet constitue le socle de connaissances sur lequel s'appuie l'ensemble de la démarche régionale. Il permet d'identifier les dynamiques territoriales, les enjeux et les besoins de développement à l'échelle régionale.

2. Programme d'aménagement régional

Vision stratégique

La vision stratégique synthétise les objectifs principaux de développement de la Région, ainsi que les principales stratégies qui permettent d'atteindre ces objectifs. L'accent est mis sur la coordination des différentes thématiques, en particulier de l'urbanisation, la mobilité, l'environnement, l'énergie & le climat ainsi que le tourisme & le patrimoine et la nature & le paysage. En outre, un schéma stratégique illustre la spatialisation des objectifs. Le document, qui tient sur une page A3, permet d'appréhender rapidement la vision stratégique régionale. Il condense les résultats de la démarche régionale, qui a consisté à partir des principes du territoire définis dans le Plan directeur cantonal (PDCant) et à les compléter d'une vision régionale en collaboration avec les acteurs concernés (communes, associations, Etat de Fribourg) pour définir une stratégie concertée et coordonnant de manière optimale les thématiques concernées. Les éléments justificatifs de la vision stratégique sont donnés dans le présent rapport explicatif, qui justifie le volet stratégique, synthétisé dans la vision stratégique. Formellement, la vision stratégique constitue un document liant conformément au guide pour l'aménagement régional.

Volet stratégique et carte de synthèse

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

- Les fiches stratégiques, qui sont divisées selon les thématiques principales précitées, inscrivant notamment les principes et les tâches d'aménagement qui découlent du PDR ;
- Des cartes stratégiques par thématique, qui inscrivent la localisation des mesures spatialisées ;
- Une carte de synthèse, qui rassemble les composantes principales des cartes stratégiques.

Formellement, le volet stratégie et ses composantes sont liants pour les autorités, tel que requis par le guide pour l'aménagement régional.

Fiches d'action

Les fiches d'action découlent du volet stratégique et précisent les démarches à entreprendre pour sa mise en œuvre. Elles consistent principalement en des études à réaliser, destinées soit à définir des tâches d'aménagement concrètes, soit à compléter et affiner ultérieurement le contenu du PDR.

3. Rapport d'accompagnement

Le rapport d'accompagnement contient le rapport explicatif ainsi que le rapport de consultation publique.

Rapport explicatif

Le rapport explicatif accompagne le projet de PDR Sarine dans le cadre de son examen par les services cantonaux. Document non contraignant, il explique le processus intellectuel suivi par la Région, les priorités retenues et la pesée des intérêts effectuée. Il justifie la conformité du contenu contraignant du plan directeur régional aux exigences cantonales, notamment celles qui découlent du PDCant.

Le rapport explicatif comprend une partie générale qui expose le contexte régional, les enjeux spécifiques au district ainsi que la procédure qui a mené à la rédaction du Plan directeur régional, notamment sous l'angle du processus participatif conduit avec les communes tout au long de son élaboration. La partie générale traite également de l'articulation avec le projet d'agglomération (PA), les deux planifications ayant été conçues selon une approche complémentaire. Le présent rapport justifie également les choix opérés dans le volet stratégique pour chaque thématique sectorielle. Ces indications sont complémentaires aux constats généraux et besoins d'action identifiés dans la partie diagnostic du document. Pour chaque volet thématique, le rapport explicatif comprend les rubriques suivantes :

- Traitement de la thématique dans le PDR : cette rubrique décrit la manière dont la Région a abordé la thématique, puis explique et justifie de manière sélective certaines mesures stratégiques. Le rapport se concentre sur les éléments que la Région estime utile d'expliquer ou de justifier en particulier. Afin de rester succinct, il ne décrit pas non plus les stratégies dans le détail. Seul un bref résumé est fourni.
- Respect des exigences spécifiques. Le rapport justifie de manière plus ou moins succincte en fonction des exigences de chaque stratégie sectorielle les choix opérés dans le volet stratégique. Les explications fournies correspondent aux attentes exprimées dans le cadre du guide de l'aménagement régional. Des explications supplémentaires sont fournies uniquement lorsque ces dernières sont indispensables à la bonne compréhension de la démarche de la Région.

Rapport de consultation publique

Le rapport de consultation publique rend compte des retours issus de la consultation.

Contexte régional

Généralités

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

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

Le district de la Sarine en tant que territoire administratif présente une certaine cohérence en tant qu'espace fonctionnel, puisqu'il est constitué d'un cœur, la ville de Fribourg et son agglomération, auquel se rattache un bassin versant comprenant des polarités secondaires et des zones plus rurales. La structure administrative interne du district est en revanche plus complexe, avec 25 communes aux visages divers et, jusqu'il y a peu, la présence d'une Agglomération institutionnelle, qui par ailleurs s'étendait également sur le district voisin de la Singine. Cela étant, la plupart des composantes du développement territorial du district possèdent leur propre espace fonctionnel, qui échappe aux limites administratives. On peut notamment penser aux collaborations entreprises par les communes en matière d'infrastructures scolaires (cercles scolaires, COs), de santé (réseau santé Sarine), d'évacuation des eaux (STEP intercommunales) ou de service du feu. La planification de l'agglomération a également permis

d'entreprendre depuis une dizaine d'année une action très importante de réflexion à l'échelle fonctionnelle d'un territoire. Enfin, les fusions communales projetées ou abouties participent également à dépasser les anciennes barrières administratives.

Rôle de la Région

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

Une coordination régionale du développement présente un potentiel important de plus-value pour l'ensemble des communes du district. Elle implique toutefois une cohésion forte des communes au niveau régional, une bonne disposition à collaborer et une adhésion à l'identité régionale. Si une vision régionale du développement s'était dessinée en 1979 avec la mise en vigueur d'un premier (et dernier à ce jour) Plan directeur régional sarinois, elle s'est ensuite un peu estompée, comme en témoigne la dissolution en 2006 de l'Association des communes de la Sarine pour l'aménagement régional (ACSAR), auteure du premier PDR. Avec le développement de plusieurs projets de fusion, la constitution d'une Conférence régionale pour des infrastructures régionales et un développement régional coordonné (CRID) en 2009, l'élaboration du schéma directeur Sarine en 2018, la participation aux ateliers pour développer le présent PDR dès 2019, la constitution, puis le renforcement récent de l'Association régionale de la Sarine (ARS) en 2022 et 2026, la constitution d'une vision et d'une identité régionale est toutefois sur la bonne voie. C'est un enjeu fondamental pour l'aboutissement et la mise en œuvre du présent PDR et des plus-values que la Région espère générer.

Enjeux thématiques spécifiques

Le PDR traite des thématiques sectorielles obligatoires prescrites par le droit cantonal que sont l'urbanisation, la mobilité, l'environnement et les rives de lacs. En plus des domaines précités, la Région considère que le tourisme & patrimoine, l'énergie & climat, la nature & paysage ainsi que les infrastructures publiques constituent des politiques publiques dont les incidences spatiales dépassent l'échelle de la commune ce qui justifie un traitement au niveau de la région.

La définition des enjeux spécifiques aux différentes thématiques s'est effectuée à l'occasion d'ateliers communs aux deux planifications régionales que sont le projet d'agglomération et le Plan directeur régional. Ces enjeux font également écho au schéma directeur de district, que bien que non contraignant posait les premières pierres d'un aménagement du territoire concerté à l'échelle du district.

Urbanisation

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

La Région identifie les enjeux spécifiques suivants :

- Concentrer le développement urbain dans l'agglomération, les pôles régionaux et les nœuds de TP ;
- Renforcer le dynamisme des pôles régionaux ;
- Assurer une densification qualitative ;
- Soutenir la vitalité des centres de localités et préserver leurs qualités ;
- Renforcer l'attractivité de l'offre en terrains afin d'accueillir un faisceau diversifié d'entreprises ;
- Coordonner l'implantation des projets d'infrastructures d'importance régionale.

Mobilité

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

Dans ce contexte, les principaux enjeux identifiés sont les suivants :

- S'appuyer sur les infrastructures existantes performantes et attractives en termes de TP ("colonne vertébrale" du RER fribourgeois) et développer des axes structurants en direction de Farvagny et du Mouret ;
- Améliorer la qualité de vie dans les localités en requalifiant les traversées de localité (VALTRALOC), en mettant en œuvre des mesures d'accompagnement aux contournements et en accompagnant la densification d'une politique de stationnement cohérente ;
- Développer l'usage du vélo et de la marche à pied sur la base d'une prise en compte systématique dans les projets et d'un réseau régional attractif.

Environnement, énergie & climat

Les enjeux régionaux en matière d'environnement, d'énergie et de climat s'inscrivent en complémentarité des autres stratégies sectorielles du plan directeur régional et reflètent la volonté d'offrir à la population et aux entreprises une haute qualité de service tout en préservant les ressources qui

sont par définition limitées. Dans le contexte d'une hausse démographique importante, l'optimisation de leur utilisation s'avère une composante importante du développement territorial.

La région identifie les enjeux suivants :

- Mettre en place des stratégies coordonnées d'urbanisation et de mobilité, notamment en vue de favoriser le report modal vers les TP et la MD ;
- Conjuguer le développement urbain avec un développement des infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration correspondant aux besoins de la population ;
- Soutenir la transition énergétique et améliorer la maîtrise de l'approvisionnement en énergie, en particulier par le développement des énergies renouvelables locales ;
- Favoriser l'adaptation et la résilience du territoire face aux changements climatiques.

Rives de lacs

Les rives de lacs constituent des espaces à forte valeur paysagère, écologique et récréative, soumis à des pressions d'usage croissantes. L'enjeu régional consiste à concilier leur préservation avec leur valorisation, en organisant de manière cohérente les activités humaines à l'échelle du territoire. Une approche différenciée des rives permet de garantir la protection des milieux sensibles tout en assurant une accessibilité et des équipements adaptés aux besoins de la population et du tourisme.

Dans ce contexte, les principaux enjeux identifiés sont les suivants :

- Distinguer les rives à vocation naturelle de celles destinées à accueillir des activités humaines ;
- Limiter les aménagements et les usages intensifs des rives à vocation naturelle ;
- Regrouper les installations et équipements liés aux loisirs et au tourisme dans les secteurs dédiés, les rives à vocation d'amarrage, dans une perspective coordonnée à l'échelle régionale ;
- Structurer et renforcer le rôle du pôle de Rossens comme principal point d'accès aux rives du lac de la Gruyère, en y développant de manière coordonnée les infrastructures d'accueil nécessaires ;
- Assurer la coordination entre les acteurs concernés afin de garantir une gestion cohérente et durable des rives.

Tourisme & Patrimoine

A l'échelle régionale, les enjeux touristiques et patrimoniaux se conjuguent car l'expérience touristique que le district à l'ambition d'offrir à ses visiteurs se veut à la fois authentique et créative, tout en s'inscrivant dans un territoire fier de ses singularités. L'action touristique régionale, guidée par une stratégie récemment développée et mettant le « terroir créatif » à l'honneur, s'inscrit également dans le territoire.

Cet aspect peut être résumé en trois grandes idées :

- Structurer le territoire par ses espaces touristiques majeurs : il s'agit de mettre en place une stratégie de valorisation des pôles d'attractivité touristique en renforcement non seulement l'attractivité du site médiéval de la ville de Fribourg, mais en mettant en lumière parallèlement d'autres secteurs du district et d'en permettre le rayonnement au moyen d'itinéraires attractifs de MD et leur accessibilité en TP. La Sarine est identifiée comme l'axe structurant majeur permettant de relier le pôle cantonal / médiéval aux autres sites, mais permettant également la liaison entre intersites et interdistricts ;
- Œuvrer en faveur d'une valorisation à long terme des ressources naturelles et paysagères en préservant et valorisant les atouts paysagers et naturels associés aux espaces ouverts emblématiques du district de la Sarine : cours d'eau, reliefs préalpins, massifs forestiers ou étendues agricoles vallonnées et en conciliant durablement la pluralité des usages et vocations des espaces ouverts entre nature, production, développement et détente tout en sensibilisant la population et les visiteurs à la richesse naturelle et paysagère du district et à ses spécificités, pour une meilleure protection.

Nature & paysage

Les thématiques de la nature et du paysage participent de manière déterminante à la qualité de vie, à l'identité régionale et à l'attractivité du territoire. L'enjeu régional consiste à assurer une cohérence des actions de développement menées, tout en intégrant les enjeux de biodiversité, de continuités écologiques et de mise en valeur des paysages.

Dans ce cadre, la Région identifie les enjeux suivants :

- Valoriser les paysages caractéristiques et les milieux naturels, en tant que composantes fondamentales de l'identité régionale ;
- Assurer une cohérence régionale des actions en matière de nature et de paysage, en complément des démarches communales ;
- Intégrer les enjeux de nature et de paysage dans les projets de développement territorial ;
- Concilier les différents usages des espaces ouverts (production, loisirs, protection) dans une perspective durable ;
- Renforcer la sensibilisation aux valeurs naturelles et paysagères auprès des acteurs et de la population.

Infrastructures publiques

Les infrastructures publiques constituent des éléments structurants du territoire, dont la localisation et le dimensionnement ont des incidences importantes sur l'organisation spatiale, la mobilité et la qualité de vie. Dans un contexte de croissance démographique et de diversification des besoins, leur développement soulève des enjeux qui dépassent l'échelle communale. À l'échelle régionale, l'enjeu consiste à garantir une implantation cohérente et coordonnée de ces équipements, en tenant compte des interactions avec les autres politiques sectorielles et des équilibres territoriaux.

Dans ce cadre, la région identifie les enjeux suivants :

- Assurer une localisation des infrastructures publiques adaptée aux dynamiques territoriales et aux besoins de la population ;
- Garantir une utilisation efficiente du sol et des ressources, en évitant la dispersion des équipements ;
- Concilier les différentes contraintes et intérêts liés à l'implantation des infrastructures (aménagement, mobilité, environnement, acceptabilité) ;
- Assurer la cohérence entre les projets d'infrastructures publiques et les orientations du développement territorial ;
- Renforcer la coordination entre les acteurs concernés à l'échelle régionale.

Processus d'élaboration du PDR

Schéma directeur régional

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

Le schéma directeur Sarine a généreusement alimenté le PDR Sarine, autant au niveau du diagnostic que des propositions stratégiques. Il a également intensifié la collaboration entre les communes et initié une conception régionale du développement. Bien que dépourvue de force contraignante, la Région a pu valoriser le contenu de ce document et l'intégrer dans sa réflexion afin de concevoir une stratégie régionale concertée dans le PDR.

Coordination entre le PA et le PDR

Du point de vue de la structure urbaine et des habitudes de sa population, notamment en matière de mobilité, l'ensemble des communes du district est orienté vers son centre, la ville et l'agglomération fribourgeoise. Le plan directeur d'agglomération, ou PA, structure le territoire de l'agglomération en axes fonctionnels, lesquels se prolongent naturellement au-delà des limites de l'agglomération pour structurer le territoire en sous-bassins versants. Une continuité territoriale naturelle existe et facilite un développement coordonné entre l'intérieur et l'extérieur de l'agglomération.

Dès les prémices de la planification régionale, un accent très fort a été mis sur la coordination entre les différents instruments. Le schéma directeur Sarine s'est ainsi appuyé sur les intentions du PA dans le but de les prolonger et de les décliner à l'échelle du district. Le présent PDR a, quant à lui, été élaboré conjointement aux dernières versions du PA, le PA4 et le PA5. Cette volonté de collaboration forte s'est traduite par une gouvernance politique et opérationnelle largement partagée entre les deux instruments et entre leurs deux entités porteuses que sont l'Agglomération de Fribourg et le District. Les deux planifications se veulent ainsi parfaitement complémentaires dans leur forme et dans leur contenu. L'Agglomération de Fribourg a soutenu le District en assumant l'essentiel du travail technique d'organisation, de conduite et de suivi du projet de PDR. Les organes de préavis et de décision du PA et du PDR ont également été en partie mutualisés. L'organe de préavis et d'accompagnement technique du PA, la Commission d'aménagement régional et de mobilité (CARM), a ainsi été étendue à une "CARM élargie", intégrant également des représentants des communes hors agglomération. Le district de la Singine a également participé, sa commune centre, Düdingen, faisant partie de l'Agglomération institutionnelle. La dynamique positive instaurée dans le PA4 a permis d'étendre le périmètre de projet du PA5, portant ce dernier à 25 communes qui se sont engagés par contrat à collaborer avec l'Agglomération de Fribourg en vue de son élaboration. A l'exception des communes de Treyvaux et d'Autigny, c'est ainsi l'ensemble de territoire sarinois qui fait désormais partie d'un projet d'agglomération. Cette quasi-identité des périmètres a permis d'assigner aux différents instruments de planification des thématiques et complémentaires en fonctions de leurs spécificités.

Le PDR se conçoit comme un cadre de planification général dans lequel viennent s'inscrire ponctuellement et à rythme régulier les différentes générations de PA. Il regroupe l'ensemble des thématiques obligatoires et facultatives choisies par la Région. Il fixe un cap de développement à horizon de dix à quinze ans. Il met en œuvre le Plan directeur régional, notamment en ce qui concerne les thématiques centrales du territoire d'urbanisation et de la gestion des zones d'activités dont la portée liante est susceptible de se répercuter sur les plans d'aménagement locaux. Les actions qu'il prévoit se veulent avant tout de nature incitative et vise à un développement qualitatif du territoire à long terme. Le PA se concentre, quant à lui, sur la coordination étroite des transports et de l'urbanisation avec un degré de précision plus grand que le PDR tout en ménageant une certaine flexibilité quant à ses possibilités d'adaptation qui se veulent plus régulières. Il concentre l'ensemble des mesures infrastructurelles de mobilité qui peuvent faire l'objet d'un cofinancement fédéral, certaines d'entre elles pouvant découler d'actions incitatives menées dans le cadre de la mise en œuvre du PDR, une fois un degré de maturité suffisant atteint. Les mécanismes fins de la complémentarité entre les deux instruments devront encore être éprouvés en pratique. Cette dernière s'inscrit toutefois pleinement dans ce qui est attendu au niveau cantonal et fédéral au travers de ces deux planifications directrices régionales.

Participation des communes, de l'Etat de Fribourg et des principaux partenaires

Ateliers

L'Agglomération de Fribourg et la Région ont organisé une série de trois ateliers avec la "CARM élargie", comprenant des responsables politiques et des représentants techniques des communes de l'agglomération et hors agglomération. Le premier atelier était destiné à discuter du diagnostic

commun du PA et du PDR, le deuxième de la stratégie du PA4 et le troisième de la stratégie du PDR. Les composantes principales d'une première version de diagnostic, respectivement de stratégie, ont été présentées aux participants. Ces derniers étaient amenés à partager leur réaction autour de tables de discussions organisées par thématique. L'Agglomération de Fribourg et la Région ont pu relever un accueil globalement très favorable aux propositions émises. Les apports des ateliers ont généralement permis de confirmer, compléter ou consolider les options stratégiques envisagées. Les ateliers ont également permis aux participants d'exprimer leurs attentes et leurs craintes relatives à l'avenir du développement régional. La Région a, dans la majeure partie des cas, pu intégrer les interventions formulées dans sa stratégie. Les résultats des ateliers ont également été consignés dans des comptes rendus qui ont été envoyés aux participants.

Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie régionale des zones d'activités, la Région a en outre initié une démarche supplémentaire d'ateliers collaboratifs avec les communes, pour approfondir cette thématique complexe sur plusieurs séances. Les résultats de cette démarche ont également été largement intégrés dans la stratégie correspondante du PDR, laquelle prévoit notamment la mise en place d'une gouvernance régionale permettant de piloter et de monitorer le développement des zones d'activités. Certains aspects en lien avec une promotion foncière nécessitent toutefois encore des réflexions en opportunité esquissées dans le cadre des actions en lien avec cette thématique.

Coordination avec l'État de Fribourg

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

Constitution et renforcement de l'Association régionale de la Sarine (ARS)

L'adoption du PDR doit être effectuée par l'entité régionale institutionnellement constituée. C'est l'ARS qui joue ce rôle pour le PDR Sarine. Ses statuts ont été adoptés en février 2021 par la Conférence régionale pour des infrastructures régionales et un développement régional coordonné (CRID) et sont entrés formellement en vigueur en juin 2022. Depuis lors, la gouvernance régionale a été revue et le rôle de l'ARS en matière de développement territorial considérablement renforcé dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle loi cantonale sur les agglomérations. Les nouveaux statuts de l'association - dont l'entrée en force est agendée au 1er juillet 2026 - prévoient ainsi la gestion de l'ensemble des thématiques couvertes par le Plan directeur régional au sein d'une seule et même association. Cette configuration permettra la mise sur pied d'un pôle de compétences unique assurant la mise en œuvre des politiques à incidences spatiales au niveau régional et qui renforcera encore la coordination qui préexiste entre les deux instruments de planification que sont le PA et le PDR, notamment sous l'angle de leur mise en œuvre.

Procédure de légalisation du PDR

Le programme des études a été élaboré par la conférence régionale pour des infrastructures régionales et un développement régional coordonnée (CRID) et remis à l'Etat de Fribourg le 11 mai 2020. Il s'appuyait essentiellement sur les démarches préalablement effectuées dans le cadre du schéma directeur régional et les projets d'agglomération de générations antérieures. Le programme des études a été validé par l'autorité compétente le 1er juillet 2020.

Le Plan directeur régional (PDR) de la Sarine a été élaboré par l'équipe technique en place appuyée d'un bureau mandaté en collaboration avec les services cantonaux et les communes, pendant l'année 2021. À la fin de l'année, il a été mis en consultation publique et envoyé au Canton pour l'examen préalable. La Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) a émis son préavis de synthèse le 29 mars 2023 avec plusieurs remarques des différents services.

Dans ce contexte, le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) n'a pas approuvé la stratégie initiale portant sur la répartition du territoire d'urbanisation et la valorisation des zones d'activités. En matière de territoire d'urbanisation, la Région prévoyait en effet une adaptation dynamique en deux phases. Lors de l'élaboration initiale du PDR Sarine, un nombre important de plans d'aménagement local (PAL) étaient en cours de révision. Il en résultait une situation d'incertitude importante qui ne permettaient pas de concevoir la répartition du territoire d'urbanisation à l'échelle régionale dans des conditions adéquates. Par conséquent, dans un premier temps, le PDR se limitait à définir les principes généraux de cette répartition et son mode de fonctionnement, ainsi qu'à régler les situations concrètes. Il proposait de réorganiser le territoire d'urbanisation dans une seconde phase, par le biais d'une modification du PDR. Or, le SeCA a refusé cette proposition, en considérant que le territoire d'urbanisation est un élément de la stratégie d'urbanisation du Plan directeur cantonal (PDCant) qui doit rester stable. Dans ce sens, l'ensemble des extensions nécessaires au développement de la région, estimées à l'horizon de 10 ou 15 ans, doit directement être spatialisé et intégré de façon contraignante dans la première version du PDR.

Pour répondre à cette nouvelle exigence, la Région a décidé de revoir complètement la stratégie à ce sujet et a lancé une vaste démarche auprès des communes en vue de s'enquérir de leurs besoins par le biais de questionnaires. Cette démarche comprenait également des rencontres individuelles avec les communes lorsque les ajouts demandés ne répondaient pas aux critères du PDCant. Une consultation publique complémentaire limitée, cette fois-ci, au seul domaine de l'urbanisation a eu lieu du 15 juin au 15 septembre 2023. La DIME a émis un nouveau préavis de synthèse le 23 avril 2024.

Des divergences de vues entre le Canton et la Région sont dans ce contexte apparues en ce qui concerne spécifiquement la localisation des (futures) zones d'activités régionales. Le district disposant d'un quota important, il n'était en effet pas possible de placer l'ensemble des hectares disponibles dans des endroits économiquement attractifs sans faire une interprétation souple des critères de localisation prévus dans le cadre du Plan directeur régional. Après plusieurs échanges infructueux, la rencontre des différents services concernés a néanmoins permis de trouver un

terrain d'entente qui a permis de relancer les travaux visant à la finalisation du Plan directeur régional en 2025, non sans auparavant s'être assuré du soutien des communes concernant le choix des zones à développer.

La nature des remarques formulées par les services de l'Etat ainsi que le temps important qui s'est écoulé depuis la première version ont conduit à revoir le document dans sa structure et dans son contenu, à l'occasion de sa finalisation en 2025. Il s'agissait naturellement de prendre en compte les remarques formulées dans le cadre des deux consultations publiques qui sont synthétisées sous forme de rapport de consultation, disponible dans le rapport d'accompagnement, mais également de mettre à profit l'expérience gagnée en matière de dynamique régionale dans le cadre de l'élaboration des PA4 et PA5 qui a eu lieu dans l'intervalle. L'occasion a également été saisie d'enrichir les réflexions dans les domaines du tourisme et de l'économie en intégrant deux études de base menées dans l'intervalle par l'ARS, à savoir la stratégie touristique régionale 2025-2029 ainsi que l'étude concernant la mobilisation des zones d'activités dans le district de la Sarine. C'est ainsi un document largement repensé et mis à jour qui est soumis aux communes en vue de son adoption lors de l'Assemblée des délégués du 22 avril 2026. Le document devra encore faire l'objet d'un examen final cantonal et d'une approbation avant son entrée en force.

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Nature & paysage

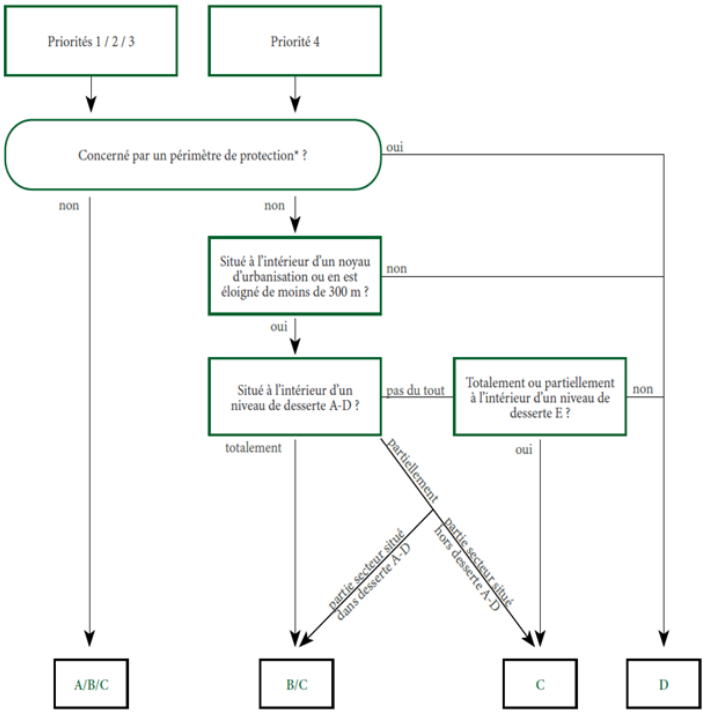
Infrastructures publiques

U

Urbanisation

Dans le cadre de l'examen préalable du PDR-Sarine, le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) n'a pas approuvé la stratégie initiale en lien avec la répartition du territoire d'urbanisation et les zones d'activités. La Région prévoyait une adaptation dynamique de la planification en deux phases car lors de l'élaboration initiale du document, un nombre important de plans d'aménagement local (PAL) étaient en cours de révision. Il en résultait une situation d'incertitude importante qui ne permettaient pas de concevoir la répartition du territoire d'urbanisation à l'échelle régionale dans des conditions adéquates. Le SeCA a toutefois refusé cette proposition, en considérant que le territoire d'urbanisation est un élément de la stratégie d'urbanisation du Plan directeur cantonal (PDCant) qui doit rester stable. Dans ce sens, l'ensemble des extensions nécessaires au développement de la région, estimées à l'horizon de 10 ou 15 ans, doit directement être spatialisé et intégré de façon contraignante dans la première version du PDR.

Afin d'avoir un aperçu de l'état des procédures des PAL, et notamment des modifications apportées au TU par rapport à la carte de synthèse du PDCant, respectivement afin de connaitre l'état des projets concrets pour les zones d'intérêt général (IG) ou zones d'activités (ZACT) un questionnaire a été envoyé à toutes les communes. Ces dernières devaient également vérifier que les éventuelles extensions du territoire d'urbanisation de leur plan directeur communal soient situées dans les extensions proposées par le PDCant. Afin de maintenir un bilan neutre au niveau régional, chaque nouvel ajout demandé par les communes devait être compensé par une suppression d'une extension sur le territoire communal ou par un dézonage de la zone à bâtir en vigueur de la même surface que l'extension ajoutée. Parallèlement, les besoins minimaux en TU pour la région au niveau des zones d'activités et des infrastructures d'importance régionale ont été définis et inscrits dans le PDR. Une fois les questionnaires remplis, les retours de chaque commune ont été compilés, et chaque ajout demandé a été analysé selon les critères du PDCant en se basant sur le schéma suivant :



	A Grandes extensions	B Petites extensions	C Comblement des brèches	D Aucune extension
Etendue de l'extension	Plus de 5 ha	Moins de 5 ha	Concerne uniquement les petits secteurs hors zone entourés de la zone à bâtir	
Représentation de l'extension	Flèche (direction) ou secteur (localisation)	Secteur (localisation)	Secteur (localisation)	

Figure 2 : Extrait du guide pour l'aménagement régional, FR, 2021

Les résultats de cette démarche ont été soumis à une procédure de consultation complémentaire auprès des communes ainsi qu'à un nouvel examen préalable des services cantonaux. À la suite de cet examen préalable complémentaire et de discussions avec le Canton et les communes, les stratégies du territoire d'urbanisation et des zones d'activités ont été retravaillées pour arriver à la solution qui est proposée. Le Canton devra, s'il accepte les propositions régionales, adapter le territoire d'urbanisation cartographique figurant sur la carte du plan directeur cantonal et le soumettre pour approbation à la Confédération.

Traitement de la thématique dans le PDR

L'urbanisation est une des thématiques obligatoires selon le guide pour l'aménagement régional. La modification du territoire d'urbanisation telle que proposée dans le cadre du Plan directeur cantonal constitue une des principales tâches confiées aux régions. Les régions peuvent proposer une adaptation du territoire d'urbanisation par le biais d'un plan directeur régional, pour autant qu'elles tiennent compte des ordres de priorités, des critères de définition et qu'elles restent à l'intérieur de l'enveloppe attribuée au district. Il s'agit de 3128 ha pour le District de la Sarine. Au-delà des aspects purement quantitatifs, le Plan directeur régional postule également un développement qualitatif des localités qui composent le district. L'ambition porte toujours sur un développement de l'intérieur de qualité avec un cadre dont la nature diffère en fonction de la typologie de la localité concernée. La même logique prévaut en ce qui concerne le développement des zones d'activités dont le dimensionnement, la localisation et la gestion font partie des prérogatives centrales des régions.

La stratégie U1 « Mettre en valeur les localités » vise une urbanisation de qualité, coordonnée avec la mobilité et respectueuse des valeurs patrimoniale et paysagère. Les principes poursuivis sont adaptés aux spécificités territoriales tout en mettant l'accent sur le renforcement de la vitalité des centres et de l'espaces public.

La stratégie U2 « Répartir judicieusement le territoire d'urbanisation » vise à permettre un développement modéré de l'urbanisation concentré prioritairement sur les pôles urbains, dans les sites bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics, en limitant les impacts sur la nature et le paysage et en favorisant un tissu bâti compact plutôt que l'étalement urbain, que cela concerne l'habitat ou les activités.

La stratégie U3 « Valoriser les zones d'activités » vise à renforcer le rôle des zones d'activités comme pilier de l'économie régionale et locale, toute en garantissant une utilisation optimale et durable du sol.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Territoire d'urbanisation

Rapport : démontrer que les éventuels projets régionaux sont situés à l'intérieur du territoire d'urbanisation.

Dans sa première version, le PDR n'identifie pas de projets d'importance régionale spécifiques. En outre, les stratégies sectorielles développées sont orientées de manière à limiter le mitage du territoire, en favorisant la concentration des développements au sein du territoire d'urbanisation existant ou planifié.

Rapport : En cas de modification du territoire d'urbanisation, justifier les besoins de la région et démontrer qu'elle respecte les critères de définition et de répartition du territoire d'urbanisation.

Les règles de dimensionnement de la zone à bâtir du PDCant assurent que le développement consommera en priorité la zone à bâtir existante avant de s'étendre par le biais d'extensions. Les possibilités de développement et le dimensionnement du territoire d'urbanisation varient notamment en fonction de l'emplacement du secteur urbanisé au sein du réseau de transports publics et des priorités d'urbanisation établies par le PDCant. L'objectif est de réduire les nouvelles extensions de zone à bâtir au strict minimum et de s'assurer qu'elles prendront place aux meilleurs endroits possibles, en l'occurrence là où les infrastructures et services existent. Les règles inscrites au PDCant concernant le territoire d'urbanisation donnent un cadre très strict pour l'évolution du tissu bâti. La Région estime qu'elles sont globalement suffisantes. Le PDR Sarine n'ajoute donc pas d'outil ou de contraintes majeurs. Il vise essentiellement à faire en sorte que le territoire d'urbanisation soit réparti de la manière la plus judicieuse possible en fonction des potentiels et contraintes territoriales en présence et des besoins régionaux et communaux.

Le territoire d'urbanisation a été défini dans le PDCant. Les méthodes de définition du territoire d'urbanisation par le Canton tiennent compte des planifications locales légalisées, pour certaines en cours, et d'informations communiquées par les communes dans le cadre de la consultation publique du PDCant, mais elles n'intègrent pas une réelle expertise locale ou régionale. Par conséquent, certaines lacunes sont constatées dans la répartition initiale : prise en compte partielle des projets de planification en cours, localisations peu optimales du point de vue des contraintes et potentiels territoriaux en présence, distribution non proportionnée aux potentiels en matière de dimensionnement. Le PDR étant l'outil prévu par le PDCant pour requérir des adaptations du territoire d'urbanisation cantonal, un travail important a dû être effectué par la Région pour redistribuer de manière adéquate le territoire d'urbanisation. Les ajustements des stratégies du territoire d'urbanisation et des zones d'activités ont également pris en compte l'évolution des PAL avec les dézonages de zones à bâtir et en particulier de zones d'activités. Ainsi, certaines zones d'activités dézonées ont été retenues comme extensions potentielles de zones d'activités par le PDR.

Les propositions d'adaptation du territoire d'urbanisation répondent aux critères du PDCant. La conformité des propositions est détaillée sur la carte des extensions localisées (figure 3) et dans le tableau récapitulatif (tableau 1).

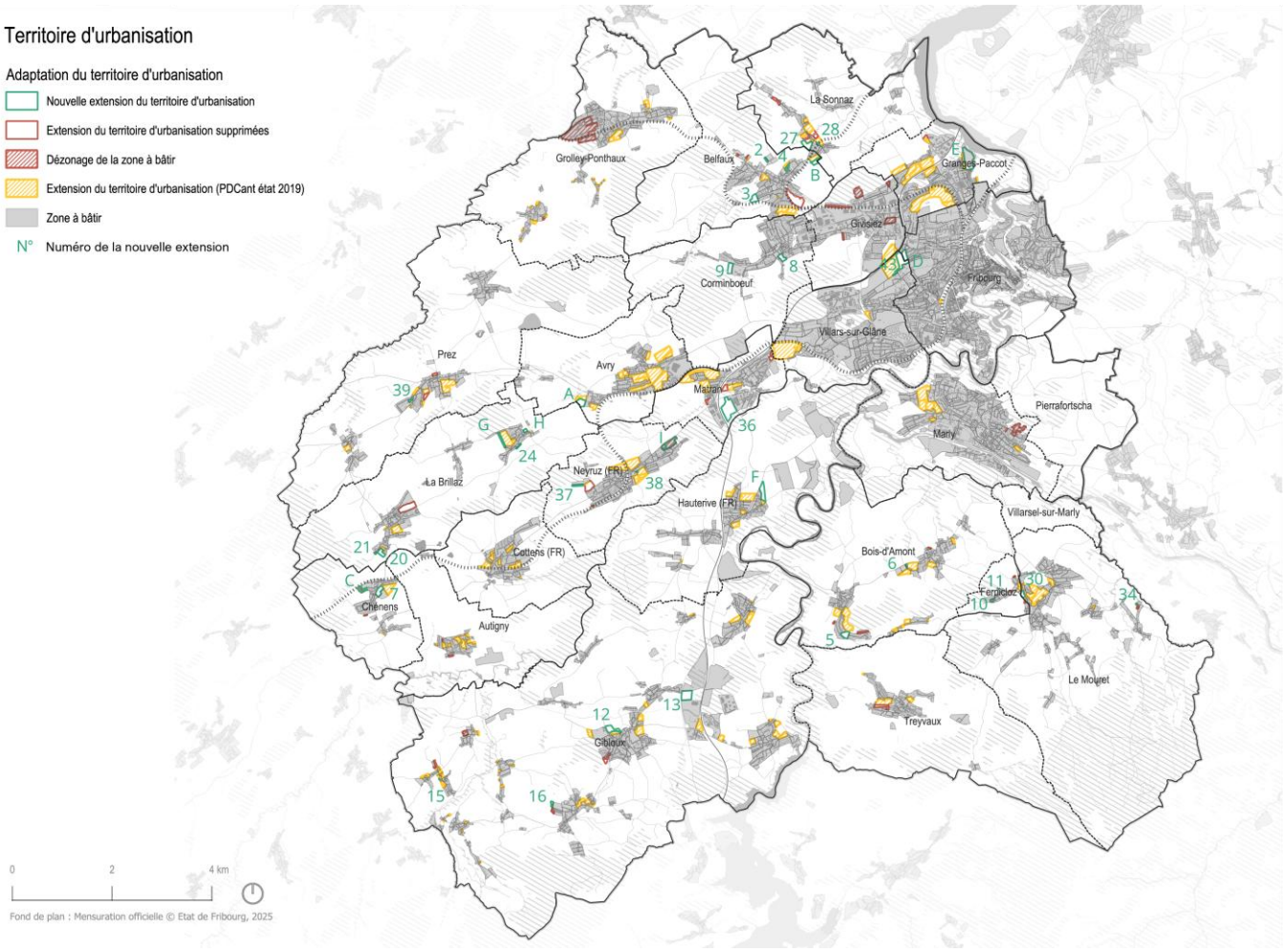


Figure 3 : Adaptation du territoire d'urbanisation

N°	Commune	Surf. (ha)	Surf. SDA (ha)	Priorité	Desserte TP	Périm. protect.	Remarques et justification
2	Belfaux	0,3	0,3	1	C	DN ERE	ZIG pour projet agrandissement stade
3	Belfaux	1,7	1,7	1	D	-	
4	Belfaux	0,5		1	B	-	Dézonage conservé dans le TU, brèche
5	Bois-d'Amont	1,6		4	D	-	Brèche
6	Bois-d'Amont	0,1		4	E	-	Brèche
7	Chénens	1,8	1,8	4	B-C	-	ZACT régionale
8	Corminboeuf	1,3		1	B-C	-	
9	Corminboeuf	1,8	1,4	1	C	-	
10	Ferpicloz	0,4		4	E	-	Dézonage conservé dans le TU, brèche
12	Gibloux	2,4	1,9	3	C-D	DN	Pour de la ZIG ou ZACT
20	La Brillaz	1,3		4	D	-	
21	La Brillaz	0,1		4	D	-	Projet de nouvel arrêt TP
24	La Brillaz	0,2		4	D	-	ZIG pour une zone verdure pour la crèche
27	La Sonnaz	2,3	2,3	3	D	-	
28	La Sonnaz	0,1		3	E	-	Brèche
30	Le Mouret	0,8		4	C	-	Projet de P+R
37	Neyruz	0,7	0,7	3	E	-	Pour ZIG
38	Neyruz	0,09		3	C	-	
39	Prez	0,4		4	D	-	
43	Villars-sur-	4,6	4,4	1	B-C	ISOS	

	Glâne						
A	Avry	1,97	0,3	1	C		
B	Belfaux	1,25		1	C-D		
D	Fribourg	1,72	1,7	1	B		Périmètre ISOS
E	Granges-Paccot	6,71	0,4	1	A-B		Sur ancienne gravière
F	Hauterive	2,74	2,7	3	C-D		
H	La Brillaz	0.41		4	D	-	Périmètre de site construit protégé, classé comme secteur inconstructible

Tableau 1 : tableau récapitulatif des extensions du territoire d'urbanisation respectant les critères cantonaux

Toutefois, certaines propositions d'adaptation du TU ne respectent pas tous les critères cantonaux, mais sont tout de même maintenues après avoir réalisé une pesée des intérêts. Il s'agit notamment de tenir compte dans ce contexte des évolutions territoriales prévues à court et moyen terme qui permettront une mise en zone pertinente dans une perspective de continuité territoriale. La justification de ces mises en zone retrace les conclusions prises à la suite de la pesée des intérêts ayant eu lieu.

À noter que les adaptations n° 6, 10, 28 et 37 (présentes dans le tableau 1), bien qu'elles correspondent à des brèches et soient donc conformes aux critères du Plan directeur cantonal (PDCant), font également l'objet d'une justification spécifique en raison de leur niveau de desserte en transports publics de catégorie E.

Les justifications sont les suivantes :

- Adaptation nº6, Bois d'Amont (secteur Ependes), art. 401 (partiel) RF (0.1ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. Cette adaptation s'inscrit dans le prolongement de l'extension plus importante du territoire d'urbanisation prévue à l'est par le plan directeur cantonal (PDCant). Elle vise à assurer la cohérence spatiale de ce secteur en comblant une brèche entre cette zone d'extension et la zone à bâtir existante, légalisée et déjà construite à l'Ouest. Bien que le niveau de desserte en transports publics soit insuffisant, l'intégration de cette surface permet de renforcer la continuité du tissu bâti et d'éviter la création d'interstices non urbanisés, contribuant ainsi à un développement territorial compact et rationnel.
- Adaptation nº10, Ferpicloz, art. 104 RF (0.4 ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. Cette extension fait suite à une réévaluation du dimensionnement de la zone à bâtir. Lors d'un précédent calcul, la commune apparaissait comme surdimensionnée, ce qui avait conduit au déclassement de la parcelle concernée. Or, les analyses actualisées montrent que ce surdimensionnement n'est pas avéré. Dans ce contexte, la remise en zone de cette parcelle se justifie, d'autant plus qu'il s'agit d'une brèche dans le tissu bâti existant. L'adaptation permet ainsi d'assurer une meilleure cohérence du développement territorial, en favorisant la continuité du bâti.
- Adaptation nº11, Ferpicloz, art. 41 RF (200m^2) : extension du TU en desserte TP insuffisante. Cette extension est nécessaire afin de permettre d'agrandir la déchetterie actuelle. Cette adaptation vise à permettre l'agrandissement de la déchetterie existante, actuellement implantée en zone d'intérêt général sur une surface devenue insuffisante pour répondre aux besoins actuels. L'extension projetée se situe en continuité directe de l'installation existante ; un agrandissement en zone agricole n'étant pas admissible, une adaptation du TU s'avère nécessaire. La surface concernée est très limitée (200 m²) et ne présente pas d'aptitude agricole particulière. Elle est en outre située en bordure immédiate d'une route cantonale, ce qui renforce sa vocation pour une utilisation liée à l'équipement existant. Aucune autre parcelle appropriée n'est disponible à proximité pour accueillir cet agrandissement. En outre, le secteur se trouve à proximité immédiate (env. 30 m) de la desserte TP de niveau D.
- Adaptation nº13, Favargny (Gibloux), art. 305 RF (3.7 ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. Cette extension est souhaitée afin d'étendre la zone d'activités cantonale vers le Nord. Après discussions avec le Canton, la géométrie a été revue afin de tenir compte du biotope d'importance cantonale situé à l'est du site, faisant passer l'extension de 5.7 ha initialement à 3.7 ha. Bien que la zone se situe actuellement en desserte TP E, le PDR-Sarine prévoit dans sa stratégie TP la desserte du site par le nouvel axe TP régional structurant. Celui-ci permettra d'améliorer sensiblement la desserte TP avec un niveau B selon le PDCant (cadence de 15 minutes). De plus, le périmètre se situe en priorité d'urbanisation 3, renforçant le caractère réfléchi de l'extension.
- Adaptation n°15, Villarsel-le-Gibloux (Gibloux), art. 444 et 358aa (partiels) RF (400 m2) : extension du TU en desserte TP insuffisante. La Commune souhaite mettre en conformité la porcherie qui se trouve sur l'art. 444 RF. Pour le moment, seuls les 2/3 du bâtiment se trouvent en zone à bâtir. L'extension permettrait de faire une demande de mise en zone et ainsi régulariser la situation de cet élevage. La surface concernée est très limitée (400 m²) et correspond à un ajustement ponctuel du périmètre du TU. Elle permet en outre de combler une discontinuité du tissu bâti, en assurant une meilleure cohérence des limites de zone par rapport à la situation construite existante.
- Adaptation n°16, Vuisternens-en-Ogoz (Gibloux), art. 636 (partiel) RF (0,4 ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. La Commune souhaite régulariser la situation de l'entreprise qui se trouve sur la parcelle. Celle-ci utilise le terrain hors zone à bâtir comme zone de dépôt notamment. Une mise en zone permettrait de mettre en conformité le terrain selon son utilisation, car il est aménagé et n'est plus du tout utilisable pour l'agriculture. Afin de compenser cette extension, la Commune propose de dézoner partiellement l'art. 5 RF permettant une rocade entre les deux zones, ce qui est inscrit effectivement dans le PDR comme tel. Cette rocade donne un bilan favorable pour l'agriculture puisqu'une surface utilisable par les agriculteurs est remise en zone agricole. La DAEC (à présent DIME) a été d'accord d'entrer en matière pour cette rocade le 28 septembre 2018 dans son courrier adressé à la commune spécifiant que la zone en extension pouvait être régularisée moyennant un dézonage afin de compenser la zone étendue.
- Adaptation nº28, La Sonnaz, art. 68 et 80 RF (0.1 ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. La Commune souhaite combler la brèche existante entre l'extension du territoire d'urbanisation tel que prévu par le PDCant au Nord-Est avec la zone à bâtir légalisée située au Sud-Ouest. Elle s'inscrit ainsi dans une logique de continuité territoriale et de structuration cohérente du tissu bâti. Par ailleurs, cette

surface ne présente pas d'aptitude agricole particulière. Elle est, en outre, partiellement contrainte par la présence d'un cordon boisé, qui la fragmente des autres surfaces agricoles et limite son exploitation rationnelle.

- Adaptation n°34, Le Mouret, art. 2142 (partiel) RF (0,1 ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. Un bâtiment existant se situe déjà sur cette parcelle. L'extension du territoire d'urbanisation (TU) est nécessaire afin de mettre le terrain en conformité avec les exigences de l'aménagement du territoire. La surface concernée est limitée (0,1 ha) et ponctuelle. Pour compenser cette extension, la Commune propose de dézoner un autre secteur de la même parcelle, garantissant ainsi le maintien de l'équilibre global des surfaces constructibles et s'inscrivant dans une gestion mesurée du sol. Cette adaptation contribue également à structurer l'organisation du territoire en créant une rocade entre les deux secteurs, favorisant une continuité du bâti et évitant l'étalement urbain.
- Adaptation n°36, Matran, art. 97 et 652 (partiel) RF (8,0 ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. La Commune souhaite étendre la zone d'activités régionale située à l'Est de la zone existante. Suite à des échanges avec le Canton, la surface a été ajustée, passant de 11,2 ha à 8,0 ha, afin de mieux tenir compte de la jonction autoroutière et des contraintes fonctionnelles existantes. Cette extension a pour objectif de renforcer la cohérence et la fonctionnalité de la zone d'activités régionale, en lien direct avec l'infrastructure de transport à proximité. Par ailleurs, le développement futur de la ligne de bus urbaine reliant Neyruz à Villars-sur-Glâne, passant par Matran et prévu pour fin 2027 (horaire 28), permettra d'améliorer la desserte en transports publics de la zone. Enfin, cette extension s'inscrit dans une logique de rationalisation du territoire, en privilégiant la concentration des activités économiques et l'extension vers une zone d'activités déjà bâtie. Elle contribue ainsi à limiter le mitage du territoire et à favoriser un développement territorial structuré et durable.
- Adaptation N°37, Neyruz, art. 264 et 353 (partiels) RF (0.7 ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. La Commune souhaite étendre son TU afin d'agrandir la zone d'intérêt général (ZIG) et de mettre aux normes les terrains de football existants. L'extension est strictement limitée à la surface nécessaire pour répondre aux exigences actuelles des services cantonaux compétents (SEN et SeCA) en matière de dangers naturels et pour aménager l'équipement sportif correspondant.
- Adaptation C, Chénens (0.98 ha) art. 455 (partiel) et 945 RF : extension du TU dans une zone S3 de protection des eaux souterraines. La Commune souhaite étendre sa zone d'activités régionale en direction de l'Ouest. Dans un premier temps, un dézonage était prévu en raison d'un surdimensionnement de la commune, mais un nouveau calcul en vigueur permet désormais d'envisager une extension du TU. Cette situation ouvre ainsi la possibilité de remettre en zone ce secteur. La position stratégique de cette parcelle, à proximité immédiate de la ligne ferroviaire Romont–Fribourg et de la gare de Chénens, en fait une zone d'intérêt régional privilégiée. Par ailleurs, cette extension contribue à assurer la continuité du bâti et à renforcer la cohérence du tissu urbain existant.
- Adaptation G, Onnens (La Brillaz) art. 123 (partiel), 413 (partiel), 124c (partiel), 124a (partiel) RF (0.89 ha) : partie de l'extension du TU en desserte TP insuffisante. La Commune souhaite mettre la zone en zone d'intérêt général (ZIG) afin de prévoir l'accès routier au secteur de développement « Champ Doré », ce dernier faisant parti d'un secteur d'extension de la zone à bâtir. Bien que le secteur se trouve en partie en zone de desserte E, l'arrêt de TP « Lovens, Le Réservoir » place le site, depuis 2026, en partie en secteur D également. Ainsi, sur les 0.89 ha, 0.66 ha se trouvent en desserte D et 0.33 ha se trouvent en desserte E. Ce faisant, la majorité de la zone se trouve en secteur D, autorisant *de facto* l'extension.
- Adaptation I, Neyruz art, 50, 104, 337 RF (3,1 ha) : extension du TU en desserte TP insuffisante. La Commune prévoit d'étendre la zone d'activité régionale vers l'Ouest. Le développement futur de la ligne de bus urbaine reliant Neyruz à Villars-sur-Glâne contribuera à améliorer la desserte en transports publics de la zone. Par ailleurs, cette extension s'inscrit dans la continuité de la zone à bâtir existante située au Sud, renforçant ainsi le tissu bâti entre la zone légalisée et la route cantonale. Cette organisation du développement territorial permet de consolider le bâti existant sans générer de mitage du territoire.

Les résultats finaux sont les suivants :

Territoire d'urbanisation (TU)	ha
Territoire d'urbanisation PDCant actuel	3113,3
Extensions ajoutées dans le PDR	63.4
Extensions supprimées du PDCant	29,5
Dézonage	36,0
Total TU futur	**3111,3**
Evolution TU	2,1
Quota PDCant	3128
Différence Quota PDCant	16,7

Tableau 2 : Bilan des modifications du TU proposé par le PDR (en ha)

Valorisation des localités

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

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

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

Le PDCant exige que les communes qui souhaitent prendre des mesures de densification ou créer de nouvelles mises en zone à bâtir, réalisent au préalable une étude de densification. Il laisse également la possibilité aux régions d'initier une étude à l'échelle régionale. Etant donné la finesse

d'analyse et les connaissances locales requises, la Région juge plus opportun de laisser les communes réaliser ces études. Elle juge également judicieux de laisser aux communes la possibilité de définir elles-mêmes la méthodologie d'analyse la plus appropriée pour leur situation en utilisant la marge d'appréciation laissée par les directives cantonales en la matière. Le PDCant réserve la possibilité d'intégrer des mesures de densification forte, dans le PAL aux espaces qui disposent d'une desserte en TP suffisante (catégorie C). En dehors de ces espaces privilégiées, une certaine densification qualitative est également possible. En raison des règles de dimensionnement évoquées ci-avant, le développement se fera toutefois d'abord dans les zones à bâtir existantes, en densifiant des parcelles déjà construites ou en construisant des parcelles encore libres. De facto, l'ensemble du tissu urbanisé de la région sera amené à être densifié.

De manière générale, l'objectif poursuivi par la région avec sa stratégie U1 « Mettre en valeur les localités » est de favoriser un développement vers l'intérieur porté sur une urbanisation qualitative avec les principes suivants :

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

Au vu des enjeux précités, la démarche régionale consiste à identifier et à mettre en œuvre des leviers d'actions complémentaires aux directives cantonales existantes, afin de favoriser une urbanisation qualitative au sein de l'ensemble des localités. Cette approche permet également de définir des principes transversaux qui trouvent également écho dans les stratégies de mobilité. Les actions menées dans ce domaine doivent également permettre de prévoir de nouvelles fiches de mesure de requalification de l'espace public dans les prochaines générations de projets d'agglomération. La stratégie proposée permet de prendre en compte et de renforcer les potentiels singuliers des différentes localités. Si des actions sont proposées pour l'ensemble des secteurs urbanisés, d'autres sont spécifiques à certaines localités. Une typologie des localités est donc préposée :

- Les localités « denses et attractives » sont celles qui disposent d'une desserte en TP de catégorie A à C (PDCant) et disposent, de ce fait, de la possibilité de planifier des mesures de densification. Elles s'inscrivent dans la continuité du schéma directeur Sarine élaboré en 2018. Ce dernier définit les polarités comme des secteurs urbanisés relativement denses et attractifs, qui bénéficient d'une certaine qualité de desserte en TP ainsi que de services. Ces constats restent valables dans le cadre du PDR. Certaines polarités se trouvent en revanche en priorité 4 d'urbanisation selon le PDCant, ce qui réduit notablement leur potentiel d'extension. La Région prévoit d'attribuer à l'ensemble de ces localités, indépendamment de leur potentiel d'extension, des objectifs permettant de renforcer leur dynamique. Il s'agit en particulier d'y assurer les conditions d'accueil pour les équipement et service d'importance supra communale ;
- Dans les autres localités décrites comme « vivantes et qualitatives », la Région soutient de manière ciblée le développement qualitatif et le dynamisme des villages qui occupent une position secondaire sur le réseau urbain régional et se voient, de ce fait, octroyer un potentiel moindre de croissance. Le but est d'assurer la vitalité à long terme de l'ensemble des localités, malgré la concentration de certaines fonctions dans les pôles. Cela concerne en premier lieu les services de proximité dont la Région appelle de ses vœux le maintien au centre des villages.

La stratégie régionale permet ainsi de renforcer la structure polycentrique et équilibrée de l'urbanisation sarinoise, en renforçant les polarités tout en validant les dynamiques de l'ensemble des localités.

Zones d'activités

Dimensionnement et extensions

Rapport : Prouver le besoin d'extension en zone d'activités au niveau régional sur la base des données du système de gestion régionale des zones d'activités ; Démontrer, à l'aide d'un tableau répertoriant les surfaces de zones d'activités à supprimer (dézonage ou changement d'affectation) et celles à mettre en zone, que le dimensionnement des zones d'activités de la région est conforme au quota donné par le Plan directeur cantonal.

Il est important de distinguer la stratégie des zones d'activités d'une stratégie de promotion économique. Les zones d'activités n'accueillent qu'un quart environ des emplois de la région. Les autres emplois sont localisés pour l'essentiel en zone de centre ou autre zone mixte et en zone d'intérêt général (formation, santé, etc.). La singularité des zones d'activités est leur capacité à accueillir des entreprises qui peuvent difficilement cohabiter avec des habitations en zone mixte. Elles forment ainsi le terrain d'accueil privilégié pour l'industrie et l'artisanat. Si ce secteur est largement reconnu comme nécessaire à l'économie régionale, son implantation est généralement perçue comme une ressource peu rentable et un voisinage non désirable. Sa faible rentabilité par surface et ses nuisances diverses ont souvent raison des zones d'activités, du moins dans les secteurs denses des agglomérations, qui sont réaffectées au profit de zones mixtes, où le foncier est plus rentable et où on produit moins de nuisances. Les zones d'activités se raréfient et sont repoussées vers l'extérieur. Elles sont colonisées par les entreprises tertiaires en quête de terrains à prix modéré, ce qui génère plusieurs impacts : hausse des prix fonciers dans les centres, fragilisation des entreprises industrielles et d'autres entités à faible valeur ajoutée, report de l'industrie vers des espaces plus excentrés, réduction de la mixité urbaine à large échelle, report de la mobilité d'entreprise vers les transports motorisés, etc.

Soucieuse de préserver des conditions d'accueil optimales pour l'ensemble des secteurs économiques, la Région alloue aux zones d'activités l'objectif fondamental de permettre l'accueil des entreprises qui peuvent difficilement trouver une place dans d'autres zones. Il s'agit des entreprises du secteur secondaire (industrie et artisanat). De plus, la Région fixe un objectif général de maintien des zones d'activités, afin de préserver les

conditions d'accueil pour les entreprises cibles. Cet objectif ne vaut pas pour les zones d'activités dont la reconversion avait déjà fait l'objet d'une procédure au stade de l'adoption du PDR.

La Région dispose d'un quota global d'extension de zones d'activités, qui se superpose au quota en matière de territoire d'urbanisation, et qui découle de l'état des réserves de zones d'activités existantes, dépendant elles-mêmes de l'état des constructions selon la base de géodonnées cantonale SyZACT. Les réserves existantes sont soustraites à une surface totale que le PDCant identifie comme nécessaire pour accueillir le développement attendu (159 ha à l'horizon 2035). Le solde de 59 ha constitue le potentiel d'extension au niveau régional.

Définition des besoins actuels en ZACT	
Besoin selon PDCant (ha)	159.0
Surfaces construites depuis 2017 (ha)	2.3
Besoins actualisés en ZACT (ha)	156.7
Définition des réserves actuelles	
Surfaces libres	267.6
Surfaces libres indisponibles	170.1
Réserves	97.5
Définition du potentiel d'extension en Sarine	
Besoins actualisés en ZACT	156.7
Réserves	97.5
Potentiel régional d'extension	59.2

Tableau 3 : Bilan du potentiel d'extension en zones d'activités (en ha)

Le potentiel régional d'extension brut identifié est encore à affiner par le biais d'une optimisation des zones d'activités existantes. Le calcul déterminant a été mis à jour à la suite de la démarche complémentaire pour le territoire d'urbanisation, ainsi que de l'examen préalable effectué par le Canton, en collaboration étroite avec les communes concernées. Il en ressort que le potentiel régional d'extension total est donc de (59ha + 21 ha) = 80 ha.

Dézonages / reconversions	
Avry	2.3
Belfaux	3.4
Chénens	0.5
Givisiez	5.3
Grolley-Ponthaux	1.0
Hauterive	2.2
Le Mouret	3.1
Neyruz	3.1
Total	**21**

Tableau 4 : Bilan des dézonages et reconversions des zones d'activités mobilisables (en ha)

Classification et critères

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

La classification et la vocation des zones d'activités sont basées en partie sur leurs dessertes. Des mesures d'amélioration de l'accessibilité des zones sont prévues dans la stratégie mobilité et indiquées dans le tableau 5 (ci-dessous).

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

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

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

Les redimensionnements ont déjà été pris en compte dans les révisions de PAL approuvées ou en cours.

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

C'est le cas.

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

Les extensions dédiées aux zones d'importance régionale et cantonale sont cartographiées.

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

C'est le cas.

Rapport : Démontrer la conformité des zones aux critères de desserte en transport individuel motorisé, en transports publics et en mobilité douce ; En cas de création de zones d'activités régionales, démontrer qu'elles respectent les critères définis dans le plan directeur cantonal.

Selon le PDCant, la classification d'une zone en type cantonal, régional ou local implique que l'importance ou le rayonnement économique des entreprises cibles doivent correspondre au mieux à l'échelle correspondante. Parmi les catégories fixées par le PDCant, seuls les secteurs stratégiques cantonaux sont spécifiquement voués à l'accueil d'entreprises à haute valeur ajoutée et préférentiellement gérés par le Canton, en particulier sous l'angle de la promotion économique. Pour les trois autres classes de zones d'activités, il appartient à la Région de définir des éventuels objectifs spécifiques. L'unique distinction fixée par le PDCant réside dans le potentiel d'extension future de ces zones et des qualités territoriales qui justifient ces différences de potentiel. La Région fait ainsi le choix d'assumer la responsabilité de superviser la gestion de l'ensemble des zones d'activités, en concentrant son action prioritairement sur les zones régionales et cantonales. Un rayonnement économique privilégié en lien avec l'importance des zones est défini (rayonnement local, régional ou suprarégional), mais de manière incitative.

La classification en zone régionale ou locale découle des critères stricts du PDCant (le détail des critères du PDCant pour chaque secteur est présenté dans le tableau 5). La Région a également pris en compte le critère d'équilibre régional, qui veut que chaque sous-région dispose d'au moins une zone d'importance régionale. Les zones régionales ont également été sélectionnées en fonction des possibilités d'extension, selon les critères d'aménagement du territoire. Ainsi, à l'exception du site des Daillettes à Fribourg et des secteurs à Marly et Grolley, chaque zone régionale dispose d'une surface attenante prédisposée à une extension future.

Les extensions prévues sont les suivantes et s'inscrivent parfaitement dans le cadre du dimensionnement global affecté au district de la Sarine dans le Plan directeur cantonal. Pour rappel, le potentiel régional d'extension total est de 80 ha. Les surfaces correspondant aux possibilités d'extension repérées et cartographiées par la Région sont données ci-dessous et comparées au potentiel régional d'extension total de 59.2 ha auquels'ajoutent encore les 21 ha issus de dézonages et de reconversions.

Secteurs stratégiques cantonaux	
Villars-sur-Glâne Bertigny	13.3
Zones cantonales	
Gibloux	6.5
Zones régionales	
Avry-Rosé	4.6
Belfaux	2.8
Chénens	6
Granges-Paccot Englisberg	9.8
Granges-Paccot Gravière	8.2
Hauterive	3.2
Le Mouret Querro	3.3
Matran sud	8
Neyruz	3.1
Sous-total zones régionales	*49.0*
Zones locales	
Non cartographié	*11.4*
Dézonages / reconversions	*-21*
Total	**59.2**
Potentiel d'extension autorisé	**59.2**
Bilan	**0.0**

Tableau 4 : Bilan du potentiel d'extension selon les possibilités d'extension de zones d'activités (en ha)

La classification régionale ou cantonale des extensions permet de répartir les quotas entre ces différentes classes. La répartition prévue laisse subsister un solde non cartographié de 11.5 hectares de surface pour les extensions d'importance locale, lesquelles sont autorisées sous conditions pour permettre un agrandissement des entreprises existantes. Avec cela, la Région sera à même de réagir promptement pour permettre aux entreprises déjà présentes dans cette typologie de zone de se développer.

Le tableau suivant présente une brève description des secteurs prévus en extension sous l'angle de leur vocation et des perspectives qu'offre une extension. Il s'agit en premier lieu d'extension de zones d'activités régionale qui doivent répondre à une critériologie stricte développée par le Plan directeur cantonal, notamment en ce qui concerne leur accessibilité.

Commune	Nom secteur	Type	Vocation et perspectives d'extension	Critères mobilité issus du PDCant				
				Desserte TP	Amélioration prévue	Desserte TIM	Traversée de localité	Mobilité douce
Avry	Avry-Rosé	Régional Zone en vigueur + extensions	La vocation actuelle de cette zone concerne des entreprises à faible valeur ajoutée (carrosserie, stockage, etc.). En raison de l'éloignement des habitations, ce secteur offre un cadre favorable à l'implantation d'activités susceptibles de	A-B-C	Doublement de la cadence de la ligne 11 depuis déc.	α	Pas de traversée de localité	Trottoir + bande cyclable Accès

			générer certaines nuisances, notamment en termes de circulation ou de bruit. Par ailleurs, la proximité du noyau urbain constitue un atout pour les entreprises qui ne peuvent plus s'implanter dans les centres des localités, tout en restant proches de ceux-ci.		2025			MD à améliorer
Belfaux	La Gotta	Régional Zone en vigueur + extensions	L'extension est prévue en prolongement d'un complexe dans une zone mixte « La Gotta », ainsi que d'une zone d'activités de forme triangulaire, qui est difficilement valorisable. Cette nouvelle capacité foncière permettrait d'offrir des opportunités pour l'implantation d'entreprises artisanales, de petite industrie ou de services.	C-D			Traversée partielle de localité	Bande piétonne en gravier Accès MD à améliorer
Chénens	-	Régional Zone en vigueur + extensions	La zone d'activités existante est située à proximité immédiate des chemins de fer, ce qui constitue un atout majeur en matière d'accessibilité par les transports publics. L'extension prévue représente ainsi une opportunité favorable pour l'implantation d'activités industrielles, artisanales et de stockage. Par ailleurs, il s'agit de la seule zone d'activités économiques située à l'Ouest du district de la Sarine.	B-C		β	Traversée partielle de localité	Trottoir + bande cyclable Piste mixte Accès direct à la gare
Gibloux	Rossens	Cantonal Zone en vigueur + extensions	Cette zone d'activités cantonale, située à proximité de l'autoroute et à mi-chemin entre Fribourg et Bulle, fait l'objet d'une très forte demande de la part des entreprises. Bénéficiant de cette situation privilégiée, l'extension prévue permettra d'ouvrir de nouvelles perspectives pour les acteurs économiques, en particulier pour les activités générant un volume important de trafic.	C-D-E	Nouvelle axe régional structurant entre Fribourg et Gibloux dans le PDR	α	Pas de traversée de localité	Presque inexistant Accès MD à améliorer
Granges-Paccot	Englisberg	Régional Zone en vigueur + extensions	Le secteur se concentre sur des activités tertiaires, en particulier l'administration publique et le secteur automobile. L'extension projetée, en continuité le long de l'autoroute A12, offre un emplacement stratégique pour l'accueil d'entreprises à haute valeur ajoutée, pour lesquelles l'autoroute représente un effet de vitrine et de rayonnement.	A-B		α	Pas de traversée de localité	Trottoir / Route communale Accès MD adapté
Granges-Paccot	Gravière	Régional Extension	Il s'agit d'une ancienne gravière jouxtant un important centre de congrès et de loisirs. L'intérêt de cette extension se justifie notamment par la proximité de l'autoroute, la présence de grandes infrastructures sportives sur le plateau d'Agy, ainsi que par une densité accrue dans ce secteur.	A-B			Pas de traversée de localité	Trottoir / Route communale Accès MD adapté
Hauterive	-	Régional Zone en vigueur + extensions	Située à l'extérieur du village et le long de la route cantonale, cette extension offre un potentiel attractif pour l'implantation d'activités d'industrie légère ou artisanale, en continuité avec les entreprises déjà implantées sur le site.	C-D	Nouvelle axe régional structurant entre Fribourg et Gibloux dans le PDR		Pas de traversée de localité	Trottoir / pas d'accès vélo Accès MD à améliorer
Le Mouret	Querro	Régional Zone en vigueur + extensions	Cette extension présente un intérêt particulier en raison de sa proximité immédiate avec la route cantonale. Il s'agit par ailleurs de la seule zone d'activités d'importance régionale située au Sud-Est du district. Il est important d'y offrir également des possibilités de développement économique.	C-D	Nouvelle axe régional structurant entre Fribourg et Le Mouret dans le PDR	α	Pas de traversée de localité	Trottoir + bande cyclable Accès vélo à améliorer
Matran	Publo	Régional Zone en vigueur +	La vocation actuelle porte sur les services et les centres commerciaux. En raison de sa proximité avec l'autoroute ainsi que du centre cantonal, cette extension est particulièrement intéressante pour les	C-D-E	Nouvelle ligne urbaine entre Villars-sur-	α	Pas de traversée de localité	Pas d'accès MD

		extensions	entreprises du secteur secondaire, qui ne peuvent pas envisager une implantation dans les centres urbains.		Glâne et Neyruz			Amélioration en cours
Neyruz	-	Régional Zone en vigueur + extensions	L'extension prévue se trouve le long de la route cantonale, à proximité de l'autoroute et à l'extérieur du centre village. Cette localisation offre des atouts pour l'implantation d'activités économiques combinant une bonne accessibilité et l'absence de nuisances potentielles pour les zones résidentielles environnantes.	E	Nouvelle ligne urbaine entre Villars-sur-Glâne et Neyruz		Pas de traversée de localité	Trottoir / pas d'accès vélo Accès MD à améliorer

Tableau 5 : Vocation des secteurs en extension et les perspectives et critères mobilités issues du PDCant

Gestion régionale des zones d'activités

Appuyé par la nouvelle Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, la fiche 105 du PDCant « Gestion des zones d'activités » attribue aux régions le rôle d'optimiser l'utilisation des zones d'activités à l'échelle régionale et d'assurer un usage approprié du sol. Il s'agit de favoriser une implication active des régions dans la planification des zones d'activités de manière à ce que celle-ci corresponde à leurs besoins et qu'elle permette d'identifier et planifier les secteurs les plus favorables à l'accueil et au développement d'entreprises.

Afin de mieux cerner le rôle de la Région dans ce domaine ainsi que les attentes des communes, la Région a initié en 2021 une série d'ateliers avec les communes du district afin de développer, de manière partagée, une vision régionale des enjeux, des besoins et des moyens de mise en œuvre.

L'objectif principal de cette démarche était d'approfondir l'ensemble des thèmes concernant la gestion des zones d'activités, en particulier les suivants :

- Valorisation des zones d'activités auprès des entreprises ;
- Définition d'une ou plusieurs zones régionales gérées en commun ;
- Définition des modes de gouvernance et tâches de l'organe de gestion des zones d'activités ;
- Répartition communale des coûts et bénéfices d'un parc de zones d'activités planifiées et gérées à l'échelle supra-communale.

La stratégie régionale de gestion des zones d'activités se décline en plusieurs thématiques. Certaines résultent des exigences minimales du PDCant, tandis que d'autres découlent d'enjeux identifiés par la Région. En matière de zones d'activités, la Région a pour objectif général de stimuler une croissance diversifiée de l'économie et des emplois sur l'ensemble du district, tout en favorisant une urbanisation de qualité vers l'intérieur et en limitant les nuisances environnementales. Certaines situations et dynamiques observées ont tendance à s'écarter de cet objectif. Il s'agit par exemple des éléments suivants :

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

La région entend se doter d'une stratégie générale de gestion des zones d'activités avec pour principal objectif d'assurer une utilisation optimisée du sol dans les zones d'activités. Plusieurs éléments de cette stratégie sont présents en tant que pistes qui restent à développer dans le cadre des actions prévue par le plan directeur régional :

- La mise sur pied progressive de masterplans sur les extensions ou les zones d'activités existantes à densifier en vue d'assurer la prise en compte de l'ensemble des politiques sectorielles à incidence spatiale ;
- L'élaboration d'un business plan en vue d'étudier la mise en place d'un organe de gestion susceptible d'avoir la maîtrise foncière des terrains concernés qui ont tendance à se raréfier et leur mise à disposition à un prix correct aux entreprises du secteurs secondaires désireuses de s'installer ou de s'étendre dans la région ;
- L'encouragement des collaborations interentreprises au sein des zones d'activités d'un même secteur afin de renforcer les collaborations et les échanges de bonnes pratiques, favorisant ainsi l'innovation et le développement de projets communs. Il s'agit également de viser la mutualisation de certains services, infrastructures ou ressources, générant des gains d'efficacité et des économies pour les entreprises. A l'instar des collaborations interentreprises déjà établies dans les secteurs Moncor à Villars-sur-Glâne, et CIG entre Givisiez et Corminboeuf, il serait judicieux de promouvoir cette démarche dans d'autres zones d'activités régionales ou cantonales.

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Nature & paysage

Infrastructures publiques

M

Mobilité

Introduction

La mobilité est une des thématiques obligatoires selon le guide pour l'aménagement régional. Le PDR Sarine traite l'ensemble des éléments obligatoires présentés dans le guide et fait les liens avec les thématiques de l'urbanisation, de l'environnement ainsi que du tourisme et du patrimoine. Le traitement de la thématique permet une approche intégrée du développement territorial. Les contenus ci-après s'attachent à démontrer le traitement adéquat de la thématique Mobilité dans le document de planification.

Coordination mobilité et urbanisation (espaces fonctionnels et coordination intersectorielle)

Traitement de la thématique dans le PDR

Premièrement, la coordination entre urbanisation et mobilité est assurée par le fait que la grande partie de l'urbanisation prévue sera réalisée à l'intérieur du noyau, de la première et de la deuxième couronne de la région, qui sont des secteurs qui ont ou auront une bonne desserte en TP.

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

- L'implantation des zones d'activités régionales et de leurs extensions, en veillant à assurer leur desserte par les TP et la MD ;
- Le rabattement sur les localités à renforcer (pôles d'attraction régionaux) depuis les autres localités au sein de plateformes d'échanges connectées par une desserte en TP adéquate ;
- Le développement d'une mobilité apaisée à l'intérieur des localités et la réalisation de mesures d'accompagnement lors de la réalisation d'infrastructures de contournement pour garantir un haut niveau de qualité de vie ;
- La création d'un lien entre la densification des communes du district et la génération du trafic liée au stationnement ;
- L'accès au noyau régional, qui concentre donc les principaux générateurs de trafic et pôles de développement, depuis le reste du territoire ;
- En coordination avec les stratégies Tourisme & patrimoine, les communes disposant de portes d'entrées à des espaces touristiques majeurs ou à des espaces naturels et de loisirs, doivent déterminer les besoins en stationnement pour ces sites (voitures, deux-roues motorisés, cars de voyage, cycles) et définir leur dimensionnement et leur gestion.

L'ensemble de ces éléments est développé spécifiquement dans les stratégies correspondantes.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

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

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

Rapport : démontrer la coordination entre urbanisation et mobilité ; justifier les choix de sites d'implantation d'infrastructures publiques et de zones d'activités en fonction des dessertes en TP ; identifier l'impact sur les réseaux de mobilité des développements souhaités (capacité de réseau, maillage du réseau de MD, besoins en mobilité combinée, etc.) et décrire les mesures et les adaptations éventuellement nécessaires.

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

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

Transports publics (TP)

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie M1 “Transports publics”. Le traitement de la thématique stratégie est ainsi différencié en fonction de la typologie du réseau de transport ainsi qu’une différenciation selon les périmètres urbanistiques déterminés dans le PDR. Ce traitement permet de prendre en compte les besoins différenciés de chaque territoire ainsi que les exigences et les possibilités d’intervention à l’échelle du PDR selon la typologie du réseau

« M1.1 – Valoriser le réseau ferroviaire comme porte d’accès et ossature de la région » traite de la thématique du réseau ferroviaire. Ce dernier est capital pour les mouvements internes et ceux en échange avec la région. La région n’est pas directement responsable de sa planification. Toutefois, l’enjeu dans ce PDR est de valoriser cette offre pour la mobilité régionale grâce à des plateformes multimodales permettant de rendre accessible cette offre ferroviaire.

« M1.2 – Développer un réseau de bus urbain attractif, efficace et décarboné dans le noyau et la première couronne » traite de l’offre de bus urbaine. Dans le centre régional, une offre de bus permet de garantir une desserte excellente du noyau et très bonne en deuxième couronne. En tant que co-commanditaire, la région assure une offre de bus cohérente avec les développements urbains planifiés. En outre, pour continuer ces développements de l’offre de bus, il est impératif que l’offre mise à disposition soit efficace afin qu’elle dispose une bonne économicité entre les coûts et les recettes d’exploitation. Pour cela, l’enjeu essentiel est de garantir une vitesses commerciale optimisée. Finalement, il est impératif que ce réseau de transports publics limite ses nuisances sur les habitations à proximité. Pour cela, il est planifié de décarboné l’ensemble du réseau dans les prochaines années.

« M1.3 – Développer des axes de bus régionaux structurants pour la seconde couronne non desservi par le ferroviaire » traite du réseau régional de bus. 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. Ainsi, pour assurer un développement urbanistique de ces secteurs conforme aux stratégies urbanistiques propres à la deuxième couronne, la Région se doit d’améliorer l’offre de bus régionaux avec de nouveaux axes de bus régionaux structurants.

« M1.4 – Assurer une desserte optimisée des noyaux villageois » traite également du réseau régional de bus. 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. Le développement de cette offre de bus devra toutefois prendre en compte des critères d’économicité .

« M1.5 – Améliorer la desserte des secteurs de loisirs et touristiques » traite de la thématique de la desserte des secteurs de loisirs et touristiques. L’absence de desserte est l’un des points noirs qui est ressorti du diagnostic des zones touristiques. L’enjeu de cette thématique est d’améliorer la desserte de ces secteurs afin de limiter l’usage de la voiture individuelle pour ce type de déplacement.

La stratégie « M1.6 – Favoriser l’utilisation des TP » traite finalement de la thématique des transports publics dans son ensemble avec le prisme des voyageurs.euses et de comment favoriser l’usage des transports publics.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte : identifier les éventuels besoins d’amélioration des TP.

La stratégie a identifié des secteurs d’amélioration des TP. Il s’agit de développer le réseau urbain, de développer des axes de bus régionaux structurants en direction de Gibloux et du Mouret, d’assurer une desserte optimisée des noyaux villageois et d’améliorer la desserte des secteurs touristiques. Ces stratégies seront toutefois affinées dans le cadre du groupe stratégique régional pour les TP qui sera créé. A noter également que pour le réseau urbain, c’est dans le cadre des projets d’Agglomération que la planification se fait en fonction des développements urbains et des besoins infrastructurels.

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

Les tracés des différentes lignes ont été identifiés sur la carte "Stratégie mobilité : Transport public ".

Transports individuels motorisés (TIM)

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie M4 "Transports individuels motorisés” ainsi que dans la stratégie M5 "Stationnement". La stratégie M4 “Transports individuels motorisés” propose de gérer le trafic motorisé et permettre un délestage des centres de localité. La stratégie consiste à s’appuyer sur les concepts Valtraloc pour une modération du trafic dans les traversées de localité. En parallèle, la modération du trafic est prévue dans les quartiers. La stratégie vise en outre à garantir que les délestages de centres de localités permis par des routes de contournement soient pérennisées avec des mesures d’accompagnement adéquates. Dans chaque cas, la mise en oeuvre de ces principes doit permettre une amélioration de la qualité de vie en renforçant la sécurité de tous les usagers et en limitant les nuisances environnementales liées au trafic.

La stratégie M5 “ Stationnement” propose aux Communes de se doter d’un concept de stationnement pour accompagner leur développement et éviter l’apparition de situations problématiques. Ces concepts permettent d’optimiser l’offre en stationnement pour une meilleure utilisation l’espace public et une attractivité renforcée des localités. Cette optimisation contribue aux efforts de report modal en évitant une génération de trafic supplémentaire et contribue de ce fait également à limiter les nuisances environnementales liées au trafic.

Réseau routier et voiries

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

Stationnement

La stratégie vise essentiellement à l’élaboration ou à la révision, pour les communes participant à un PA ou catégorisées comme denses et attractives dans la stratégie d’urbanisation U1.2, d’un concept de stationnement. Elle concrétise l’article 24 du Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC) et prolonge la fiche T202 “Transport individuel motorisé” du PDCant. L’objectif de ces concepts de stationnement estde garantir une adéquation entre l’offre et la demande sur le territoire communal et obtenir une cohérence concernant le stationnement à l’échelle de la région. Le but est d’éviter la présence de véhicules "ventouses" dans les centres de localités et de valoriser les plateformes multimodales prévues dans la stratégie M1. La stratégie M5 sur le stationnement prévoit de s’orienter sur les normes VSS pour le dimensionnement du stationnement lié aux activités dans les centres de localité en laissant la porte ouverte à un nombre plus restreint de places si la desserte en TP est bonne et que la commune souhaite aller dans cette direction. Une limitation du stationnement pour les logements n’est pas traitée dans le PDR. Une détermination des places existantes pour les vélos et leur développement est également demandée, afin de coordonner la question du stationnement avec le développement prévu de la MD en accord avec les stratégies M2 et M3. Le concept de stationnement est intégré dans les règlements communaux et est en accord avec la stratégie d’urbanisation des localités denses et attractives.

En coordination avec la stratégie Tourisme & patrimoine, les communes touchées par un pôle touristique cantonal ou régional doivent déterminer les besoins en stationnement pour les sites touristiques et de loisirs (voitures, deux-roues motorisés, cars de voyage, cycles) et définir leur dimensionnement et leur gestion.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

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

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

Texte : possibilité de définir des principes de gestion du stationnement.

Une stratégie séparée sur la thématique du stationnement met en lumière l’importance de la thématique pour le système de transport et la qualité de l’urbanisation. Le PDR reprend les éléments présents dans le PDCant et le ReLaTec. Il demande aux communes concernées d’établir un concept de stationnement. Il prévoit en outre un inventaire et la prise en compte du développement de stationnement pour les vélos. Les concepts de stationnement permettent ainsi aux communes concernées de définir des principes de gestion du stationnement sur une base harmonisée pour garantir une cohérence au niveau régional.

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

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

Rapport : justifier les décisions prises par la région.

Les décisions prises sont expliquées et justifiées ci-avant.

Mobilité combinée

Traitement de la thématique dans le PDR

La région souhaite développer les possibilités de multimodalité en permettant un passage facile et rapide d’un moyen de transport à un autre. Cette multimodalité est une contribution directe au report modal et permet l’utilisation du moyen de transport le plus adapté au contexte et au motif du déplacement effectué. A l’échelle de la région, un déplacement multimodal comprend le plus souvent un tronçon effectué en transports publics.

Pour cette raison la thématique est traitée dans la stratégie M1 “Transports publics” et déclinée selon l’offre de transports publics proposée (train, bus). Des renvois sont effectués dans ce sens, notamment depuis la stratégie M4 “Transports individuels motorisés”. En termes de stationnement pour les vélos à proximité des arrêts TP (B+R), le potentiel le plus important est situé à proximité des gares et des axes de bus structurants à renforcer (en direction de Farvagny et du Mouret). Les emplacements ont été localisés dans le cadre de la stratégie de MD.

La stratégie M1 “Transports publics” prévoit le développement de parkings d’échanges en adéquation et de manière complémentaire à la stratégie cantonale des parcs-relais et celle définie à l'échelle des PA. La stratégie cantonale prévoit de favoriser le report modal au plus près du domicile des utilisateurs et ainsi limiter les kilomètres parcourus avec les TIM. Les stratégies proposées par le PDR sont conformes avec cet objectif. Les P+R situés le long de la ligne ferroviaire sont logiquement localisés aux gares. Ceci conduit à une extension possible des P+R de Chénens, Cottens et Neyruz. À Gibloux, il est proposé de positionner un P+R non pas au centre de la localité, mais à proximité de la jonction autoroutière, ce qui permettra d'éviter un trafic supplémentaire au centre de Farvagny. Une coordination avec l’implantation d’une zone d’activités régionale dans ce secteur permet d’explorer des opportunités de mutualisation du stationnement. Dans le cas de Gibloux comme celui du Mouret, une optimisation est souhaitable en lien avec les nouveaux axes de TP proposés par le PDR.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

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

La planification cantonale et les compléments identifiés (déplacements et extension ou compléments de P+R) ont été repris dans la stratégie et sur la carte de synthèse.

Rapport : évaluer quantitativement les besoins pour les voitures et les vélos et le type d’équipements recommandés pour le stationnement des vélos.

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

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

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

Réseau cyclable

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie M2 “Cycles”. La stratégie « M2.1 - Développer un réseau cyclable régional performant et qualitatif » traite de la thématique sous l’angle du réseau, la stratégie « M2.2 - Disposer d’une offre en stationnement cyclable suffisante dans toute la région » concerne les besoins en stationnement et finalement la stratégie « M2.3 - Promouvoir les infrastructures et la pratique cyclable » a pour objectif de traiter des notions de promotion afin d’attirer de nouveaux cyclistes sur le réseau.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

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

Le réseau cyclable régional proposé s'appuie en premier lieu sur le Plan du réseau cantonal des voies cyclables développé par l'Etat de Fribourg et le réseau cyclable d'agglomération développé dans le cadre du PA5. En grande partie, le PDR reprend ces éléments. Toutefois, sur la base de la planification régionale développé et en fonction de l'évolution des projets régionaux, le PDR propose des évolutions dans les tracés retenus.

À noter que pour le PDR identifie que pour la deuxième couronne et les noyaux villageois, une étude complémentaire du réseau cyclable doit être menée avec l'ensemble des partenaires afin d'assurer les correspondances avec le réseau développé dans le cadre des précédents PA (M6 "Etude du réseau cyclable régional"). Finalement, le réseau cyclable proposé pourra aussi évoluer sur la base des réflexions liées à l'accessibilité des pôles touristiques qui traitera également de la thématique cyclable (AT1 "Etablir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques").

Précisions par rapport à la planification cyclable cantonale

Le PDR a précisé régionalement le travail entrepris par l'Etat de Fribourg afin de hiérarchiser les réseaux cyclables selon les nouvelles définitions de la LMob. 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 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.

- Ainsi, par rapport à version mise en consultation de la planification cantonale, les axes depuis le noyau et en direction des polarités de deuxième couronne sont considérés comme des voies de cyclables de liaison du réseau cyclable régional principal. Cela concerne les liaisons en direction du Mouret, Farvagny, Rossens, Grolley et Chénens.
- Le tracé de la TransAgglo est corrigé pour être conforme au PA5. A noter que des légères adaptations sont réalisées sur les communes de Givisiez et de Marly pour être davantage conforme aux dernières réflexions menées par les Communes et la Région.
- Dans le centre régional, la couverture d'autoroute est considérée comme un axe central du futur réseau cyclable régional.
- Le secteur en plein développement du MIC et la future zone de Pré-aux-Moines est connecté au reste du réseau cyclable régional via un axe cyclable régional principal.
- La connexion entre les polarités de première couronne de Corminboeuf et de Belfaux, celle entre Granges-Paccot et La Sonnaz ainsi qu'entre Rosé et Neyruz sont considérées comme voies cyclables de liaison secondaire et sont inscrites à ce titre dans le réseau cyclable régional secondaire.

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

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

Le PDR identifie au travers de l'action AT3 "Définir et structurer les infrastructures publiques d'importance régionale", les lieux entrainant des déplacements intercommunaux. Cette action aura également pour but de déterminer le besoin en stationnement cyclable de ces infrastructures publiques d'importance régionale. Ces éléments seront par la suite reportés dans les concepts de stationnement communaux. Si des infrastructures de stationnement public sont nécessaires, alors ceux-ci seront intégrés dans le cadre des mesures des futurs PA.

Cyclotourisme

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie « T2. Développer les pôles touristiques cantonal et régionaux » et de manière subsidiaire dans les stratégies « M1 – Transports publics » et « M2 – Cycles ».

Il s'agit essentiellement d'intégrer une réflexion liée aux itinéraires de cyclotourisme pour l'espace touristique majeur de la boucle des Plaines Vallonnée, ainsi que pour des besoins de desserte et de connexion entre les différents sites d'intérêt touristique. Le développement de cette boucle se situant actuellement au stade de la réflexion et des études, les itinéraires structurants n'ont à ce jour pas encore été identifiés. Ces éléments pourront être précisés et intégrés dans le cadre d'une prochaine mise à jour du PDR.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

Rapport : décrire les éventuels itinéraires identifiés par les régions.

Les éventuels itinéraires identifiés par la région seront considérés dans le cadre de la stratégie T2 et intégrés à une réflexion globale à l'échelle de la Boucle des Plaines vallonnées. Ils seront ensuite partagés avec le canton, afin de favoriser leur inscription dans une logique territoriale cohérente, en lien avec les réseaux de mobilité existants.

Vélo tout terrain

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie « T2. Développer les pôles touristiques cantonal et régionaux » et de manière subsidiaire dans les stratégies « M1 – Transports publics » et « M2 – Cycles ». Il s'agit essentiellement d'intégrer une réflexion liée aux itinéraires de VTT pour l'espace touristique majeur du Versant des Préalpes.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

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

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

Le Canton de Fribourg a lancé en début 2026 une consultation du Plan cantonal VTT. Les éventuels itinéraires identifiés par la région seront développés en coordination avec les communes et le canton et pourront être pris en compte dans le cadre des évolutions ultérieures de la planification cantonale.

Chemins pour piétons

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie « M3 – Marche ». Le PDR vise à renforcer et développer la pratique de la marche. Ainsi, avec la stratégie « M3.1 – Développer un réseau piéton régional », un réseau piéton intercommunal est développé dans le noyau et en 1ère couronne là où le potentiel est le plus important et où les courtes distances rendent la marche attractive. 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 au travers de la stratégie « M3.2 – Prioriser, Agréabiliser et Sécuriser (PAS) les itinéraires piétons dans les projets d'espace public : stratégie du PAS ». En complément, de ces aspects infrastructurels, la Région développe une stratégie de promotion de la pratique pour en augmenter l'usage « M3.3 – Promouvoir la pratique de la marche ».

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte : Identifier les liaisons intercommunales manquantes ou inadaptées, sur la base du réseau routier cantonal et intercommunal ainsi que les mesures nécessaires en termes de type d'aménagement.

Carte de synthèse : Représenter les liaisons intercommunales manquantes ou inadaptées.

Le PDR prévoit la réalisation d'un réseau piéton à l'échelle régionale, qui permet de desservir les polarités du noyau et de la 1ère couronne. 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. Ce réseau s'articule principalement autour des deux axes de la TransAgglo qui permettent de structurer le réseau. En complément, une étude d'opportunité est lancée au niveau régional pour identifier les compléments intercommunaux nécessaires aux réseaux piétons communaux en deuxième couronne et dans les noyaux villageois.

Chemins de randonnée pédestre

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique est traitée principalement dans la stratégie « T2 – Développer les pôles touristiques cantonal et régionaux » et de manière subsidiaire dans les stratégies « M1 – Transports publics » et M3 « Marche ».

Il s'agit essentiellement d'intégrer une réflexion liée aux chemins de randonnée pédestre pour les pôles touristiques régionaux suivantes : Chemins de la Sarine, Boucle des Plaines Vallonnées et Versants des Préalpes.

Les réseaux inscrits dans ces pôles feront l'objet d'études spécifiques dans le cadre du développement de ces derniers. À ce stade, aucune adaptation concrète du réseau de chemins de randonnée pédestre n'a encore été identifiée. Les compléments éventuels seront définis en fonction des orientations retenues pour ces pôles et pourront être intégrés dans une version ultérieure du PDR.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

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

Rapport : justifier les décisions prises par la Région.

Pas d'éléments spécifiques autres que ceux décrits dans la stratégie T2.

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Nature & paysage

Infrastructures publiques

E

Environnement, énergie & climat

Traitement de la thématique dans le PDR

L'environnement est une des thématiques obligatoires selon le guide pour l'aménagement régional. Bien qu'il s'agisse d'une thématique facultative, la Région a aussi choisi d'intégrer l'énergie dans le PDR et de la rattacher à l'environnement. La thématique du climat leur a également été associée, étant donné sa forte interdépendance avec les politiques énergétiques des différents échelons institutionnels ainsi que sa transversalité avec d'autres thématiques à incidence territoriale comme l'urbanisation, la mobilité ainsi que la nature & le paysage. Le traitement conjoint de l'environnement, de l'énergie et du climat permet une approche intégrée du développement territorial en vue de proposer une qualité de vie élevée à la population tout en ménageant l'environnement et les ressources naturelles.

La stratégie « E1 – Limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores en coordonnant le développement de l'urbanisation et de la mobilité » repose essentiellement sur les stratégies des volets "urbanisation" et "mobilité". La coordination de l'urbanisation et de la mobilité est en effet indispensable pour satisfaire les besoins en mobilité de la population, tout en minimisant les nuisances liées au trafic pour les riverains. Les stratégies des volets "urbanisation et "mobilité" visent également à favoriser le report modal vers les TP et la MD, ce qui permet de réduire globalement la pollution de l'air et d'améliorer significativement la protection contre le bruit.

La stratégie « E2 – Favoriser un développement coordonné entre l'urbanisation et les infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration » fait le lien entre l'essor démographique et économique de la région et l'adaptation des infrastructures permettant de répondre aux besoins de base de la population. Que ce soit en matière de gestion des eaux potables ou usées, d'approvisionnement en énergie ou encore de gestion des déchets, la population de la région doit pouvoir disposer des infrastructures indispensables à sa qualité de vie. Cette stratégie vise à favoriser l'implantation des infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration sur les surfaces les plus appropriées pour leur exploitation, en adéquation avec le développement urbain planifié.

Les stratégies « E3 – Favoriser la transition énergétique et améliorer la maîtrise de l'approvisionnement en énergie » et « E4 – Soutenir l'adaptation et la résilience du territoire face aux changements climatiques » sont intimement liées aux objectifs énergétiques et climatiques des différents niveaux institutionnels. La Région entend contribuer, à son échelle et avec ses compétences, à la transition énergétique sur ton territoire et au renforcement de la résilience du territoire face aux changements climatiques. L'application de ces stratégies passe par la coordination, le soutien et l'accompagnement des actions et des politiques communales en matière d'énergie et de climat afin d'optimiser les ressources investies dans ce domaine.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Protection de l'air et lutte contre le bruit

Rapport : justifier, sous l'angle de la protection de l'air et de la lutte contre le bruit, les choix faits en termes de coordination entre urbanisation et transports.

La coordination entre l'urbanisation et la mobilité s'appuie sur les stratégies du PDR correspondantes. Elle constitue un levier essentiel pour favoriser le report modal vers les TP et la MD, et ainsi réduire les nuisances associées aux TIM en termes de pollution de l'air et de lutte contre le bruit. Une justification plus globale de la coordination de l'urbanisation et de la mobilité est donnée au chapitre 2.3.2 du présent rapport.

Rapport : possibilité de justifier la coordination avec le plan de mesures 2019 pour la protection de l'air.

La stratégie « E1 – Limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores en coordonnant le développement de l'urbanisation et de la mobilité » concorde avec les objectifs du Plan cantonal de mesures de protection de l'air du canton de Fribourg adopté en 2019. Les stratégies "Mobilité", sur lesquelles s'appuient la stratégie E1, s'inscrivent notamment en adéquation avec les mesures T1 "Hiérarchisation du réseau routier, gestion et modération du trafic", T4 "Transports publics non polluants" et T5 "Electromobilité".

Gestion globale des eaux

Rapport : informer sur l'état des travaux des différents plans directeurs de bassin versant que comprend la région.

Le territoire du district de la Sarine est réparti sur cinq bassins versants défini par l'Etat de Fribourg : Basse-Broye, Gérine, Glâne-Neirigue, Sarine et Sonnaz-Crausaz. Certains bassins versants sont partagés avec des communes des districts limitrophes. Aucun plan directeur de bassin versant n'a encore été établi dans le district de la Sarine.

Rapport : justifier la coordination entre le développement urbain souhaité et la planification de l'évacuation et épuration des eaux.

Le district de la Sarine compte actuellement 7 STEP qui traitent les eaux usées récoltées sur son territoire. Plusieurs projets d'agrandissement, de mise aux normes et de raccordement de STEP sont planifiés dans le district pour les années à venir. La stratégie « E2 – Favoriser un développement coordonné entre l'urbanisation et les infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration » doit permettre d'anticiper l'augmentation des besoins, notamment en vue de réserver les surfaces les plus appropriées pour les infrastructures, et de coordonner le développement urbain avec les capacités d'épuration des STEP. Le cas échéant, des fiches de projet en lien avec ces infrastructures pourraient être ajoutées.

Alimentation en eau potable

Rapport : justifier la coordination entre le développement urbain souhaité et l'alimentation en eau potable (plans d'infrastructures d'eau potable).

Selon le Plan sectoriel des infrastructures d'eau potable (PSIEau), le district de la Sarine dispose à priori de suffisamment de ressources en eau pour couvrir les besoins en eau potable de toute sa population pour les 15 ans à venir. La sécurité d'approvisionnement dans le district pourrait encore être améliorée grâce au renforcement des interconnexions entre les réseaux des différents distributeurs d'eau potable, à l'augmentation des volumes de stockage de certains réservoirs de la région et à l'accroissement de la capacité de traitement de la station de Port-Marly. La stratégie « E2 – Favoriser un développement coordonné entre l'urbanisation et les infrastructures d'approvisionnement, de valorisation et d'épuration » démontre la volonté de la Région d'anticiper les besoins en matière d'infrastructures pour l'eau potable, notamment en vue de leur réserver les surfaces les plus appropriées. La Région vise aussi à favoriser la collaboration et le partage d'informations entre les différentes parties prenantes (communes, association intercommunale, exploitants des réseaux, partenaires privés, etc.).

Énergie

Texte : identifier le potentiel des ressources valorisables (énergies renouvelables et rejets de chaleur) et définir des principes pour l'exploiter.

Aucune étude régionale en matière d'énergie n'a été réalisée pour l'élaboration du PDR. L'action E4 du présent PDR « Evaluation du potentiel en énergies renouvelables de la région » fournira à la Région un cadre d'analyse en matière d'énergies renouvelables et du potentiel de la région.

Texte : indiquer les principes liants relatifs au développement des chauffages à distance et aux périmètres favorables au développement des ressources valorisables.

La stratégie « E3 – Favoriser la transition énergétique et améliorer la maîtrise de l'approvisionnement en énergie » vise la transition énergétique de manière globale et ne cible pas directement le chauffage à distance (CAD). Les principes liants de cette stratégie portent sur des aspects stratégiques et de soutient et coordination des politiques communales. Aucun principe liant relatif au CAD ainsi qu'aux périmètres favorables au développement des ressources valorisables n'a été inscrit dans le PDR.

Carte de synthèse : définir les périmètres favorables au développement des ressources valorisables.

Carte de synthèse : représenter les éventuels adaptations ou compléments des réseaux de chauffages à distance.

Etant donné qu'aucune étude régionale n'a été réalisée, aucune représentation liée à l'énergie n'a intégrée à la carte de synthèse.

Rapport : expliquer les conclusions de l'étude régionale réalisée et justifier les décisions prises par la région.

Aucune étude régionale en matière d'énergie n'a été réalisée pour l'élaboration du PDR. Des études régionales seront entreprises ultérieurement à l'échelle du district au travers des actions E1, E3 et E4. Elles permettront de compléter l'analyse réalisée en matière d'énergie.

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Nature & paysage

Infrastructures publiques

R

Rives de lacs

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique obligatoire des rives de lacs est traitée dans le PDR au travers de deux stratégies complémentaires visant à concilier la préservation des milieux naturels et le développement maîtrisé des activités d'amarrage, nautiques et de loisirs.

La stratégie « R1 – Protéger les rives à vocation naturelle » vise à préserver les tronçons de rives présentant une valeur écologique et paysagère élevée. Ces secteurs sont destinés prioritairement à la conservation des milieux naturels, tout en restant compatibles avec des usages de loisirs doux, tels que la randonnée, la baignade ou les pique-niques. La stratégie précise que la protection des rives n'exclut pas la réalisation d'aménagements légers nécessaires à ces usages, pour autant qu'ils s'intègrent de manière respectueuse dans l'environnement naturel. Une analyse spécifique des rives sera menée ultérieurement afin d'identifier d'éventuels besoins en matière de renaturation ou de valorisation écologique. Sur cette base, des mesures ciblées pourraient être envisagées dans le cadre d'une évolution ultérieure de la planification régionale.

La stratégie « R2 – Maintenir et/ou développer les rives à vocation d'amarrage » concerne les secteurs déjà équipés ou identifiés pour accueillir des infrastructures nautiques. Elle vise à garantir la pérennisation et la restructuration des amarrages existants, notamment par leur regroupement sous forme d'infrastructures collectives, ainsi qu'à permettre le développement limité de nouvelles capacités lorsque cela est justifié. Cette stratégie prévoit notamment la coordination du développement du port de Rossens sur le lac de la Gruyère ainsi que l'élaboration progressive d'un plan d'action.

Le traitement de cette thématique a fait l'objet d'une coordination étroite avec les régions voisines concernées par les mêmes plans d'eau. L'élaboration relativement simultanée des PDR des districts riverains a permis d'harmoniser la forme et le contenu des planifications relatives aux rives des lacs de la Gruyère et de Schiffenen.

Pour le lac de la Gruyère, une planification directrice des rives existe depuis 2002 sous la forme du plan directeur des rives du lac de la Gruyère, élaboré par l'Association régionale de la Gruyère en collaboration avec l'ancienne commune de Rossens. Ce document intégrait déjà la section sarinoise du lac. Le PDR reprend les objectifs principaux de cette planification et les intègre dans le cadre de la planification régionale actuelle, les PDR des districts de la Gruyère et de la Sarine se substituant désormais au plan en vigueur depuis 2002.

Pour le lac de Schiffenen, un rapport d'aménagement des rives avait été élaboré en 1977 sans déboucher sur une planification directrice formelle. Afin d'assurer une approche cohérente à l'échelle du lac, les régions riveraines et les services cantonaux concernés ont coordonné leurs travaux dans le cadre de l'élaboration des PDR. Cette coordination a notamment permis l'élaboration d'un schéma de synthèse commun couvrant l'ensemble des rives du lac et présentant les principaux éléments de planification : vocation des rives, nombre maximal d'amarrages par secteur, points d'accès au lac et arrêts de TP. Ce schéma a été validé par les districts concernés avant les procédures de consultation et intégré dans les dossiers de planification régionale (carte Gestion des rives des lacs de Schiffenen et de la Gruyère).

Par ailleurs, un contenu de base harmonisé a été défini afin d'assurer la cohérence entre les différentes planifications régionales. Celui-ci comprend notamment les catégories de rives (vocation naturelle ou d'amarrage), le nombre maximal d'amarrages par secteur, les points d'accès au lac ainsi que les secteurs de développement pour le tourisme et les loisirs. Les régions ont également pu s'appuyer sur les données techniques mises à disposition par l'Etat de Fribourg concernant l'inventaire des amarrages existants et leur potentiel de développement.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

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

Le PDR répond aux exigences en distinguant clairement, dans le texte et sur la carte « Gestion des rives de lacs », les rives à vocation naturelle à protéger (stratégie « R1 – Protéger les rives à vocation naturelle ») et les rives à vocation d'amarrage à maintenir ou développer (stratégie « R2 – Maintenir et/ou développer les rives à vocation d'amarrage »). Les secteurs propices au tourisme, aux loisirs et à la baignade sont identifiés soit dans des sites d'amarrages structurés, soit dans des rives naturelles compatibles avec des usages doux encadrés. Aucun secteur prioritaire à renaturer n'est défini à ce stade, cette option étant explicitement traitée par la planification au travers d'une analyse spécifique prévue ultérieurement. Les mesures associées à chaque vocation (protection, maintien, développement ou renaturation potentielle) seront précisées dans le cadre de la stratégie de restructuration des rives et du plan d'action dédié (Action « R1 – Coordonner le développement et la protection différenciés des rives de lacs »).

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

En matière de loisirs, le PDR-Sarine identifie les principales activités et installations existantes et en prévoit la pérennisation. Sur le lac de la Gruyère, un secteur de développement pour le tourisme et les loisirs est identifié au barrage de Rossens (commune de Gibloux), inscrit sur la carte « Gestion des rives de lacs » et encadré par la stratégie « R2 – Maintenir et/ou développer les rives à vocation d'amarrage » ainsi que par l'action « R2 – Coordonner le développement du port de Rossens ». Sur le lac de Schiffenen, le site de La Sonnaz est considéré comme complémentaire au site de Pensier, dont le développement des activités de loisirs est prévu dans la planification régionale du district du Lac. En dehors de ces secteurs, la Région n'identifie pas d'autres projets d'installations de loisirs.

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

Les rives de lacs disposent de cheminements existants pour la randonnée et le cyclisme, ainsi que d'un accès ponctuel aux sites d'amarrage et aux TP. Toutefois, la continuité, la lisibilité et l'intégration dans le réseau régional de loisirs peuvent être améliorées. La stratégie et les actions R1 et R2, ainsi que l'action transversale « AT1 – Etablir un concept de mobilité pour les secteurs de loisirs et touristiques », prévoient de pérenniser et, si nécessaire, compléter ces itinéraires, en lien avec les aménagements des sites d'amarrage et les pôles touristiques. Pour le secteur du barrage de Rossens, la création éventuelle d'un port et de pontons collectifs nécessitera une évaluation spécifique des besoins d'accessibilité tous modes, afin d'assurer un accès fonctionnel et sécurisé tout en préservant les valeurs paysagères, environnementales et patrimoniales. Les itinéraires de MD et arrêts de TP sont reportés sur la carte stratégique « Gestion des rives de lacs », afin de garantir la cohérence avec la planification régionale.

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

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

Les seuils maximaux de place d'amarrages sont définis sur la carte "Gestion des rives de lacs". Ils correspondent au maintien de l'existant, avec une légère marge d'augmentation. Un renvoi au respect des seuils maximaux inscrits sur la carte "Gestion des rives de lacs" est également introduit dans les principes (contenu liant) de la stratégie R2.

L'action « R1 – coordonner le développement et la protection différenciés des rives de lacs » consistera notamment à établir la stratégie de restructuration des amarrages ainsi que les délais relatifs.

Les secteurs où les amarrages devant être supprimés sont identifiés sur la carte « Gestion des rives de lacs » en tant que « rives à vocation naturelle ». L'obligation d'y supprimer les amarrages est inscrite dans la stratégie R1.

L'ensemble des secteurs à vocation d'amarrage localisés sur la carte « Gestion des rives de lacs » correspondent à des secteurs à l'intérieur desquels les amarrages individuels doivent être regroupés.

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

Le site du port de Rossens fait l'objet d'une obligation de plan d'aménagement de détail. La soumission à l'obligation de PAD est indiquée sur la carte stratégique « Gestion des rives de lacs ». Les autres sites ne nécessitent pas de PAD spécifique à ce stade.

Carte de synthèse : renvoyer à la carte de détail.

La mention « se référer à la carte stratégique « gestion des rives de lacs » figure en légende de la carte de synthèse.

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

Ces éléments sont justifiés ci-avant.

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Nature & paysage

Infrastructures publiques

T

Tourisme & Patrimoine

Traitement de la thématique dans le PDR

Bien que le guide pour l'aménagement régional n'impose pas l'élaboration d'une stratégie spécifique pour le tourisme & le patrimoine, la Région a choisi d'intégrer pleinement cette thématique dans le PDR, afin d'assumer un rôle actif de coordination du développement touristique à l'échelle du district. Ce choix se justifie par l'importance du tourisme comme facteur d'attractivité et de qualité de vie, par la diversité des atouts patrimoniaux et paysagers de la Sarine, ainsi que par la nécessité de maîtriser les effets territoriaux liés aux pratiques touristiques. La fusion des thématiques *Tourisme* & *Patrimoine* permet ainsi une approche intégrée, tenant compte à la fois de la valorisation des ressources et des enjeux de gestion des usages.

Les stratégies « T1 – Valoriser les atouts touristiques régionaux » et « T2 – Développer les pôles touristiques cantonaux et régionaux » traduisent dans le PDR les objectifs de la Stratégie touristique régionale 2025–2029, fondée sur le concept de « terroir créatif ». La stratégie T1 repose sur la valorisation des atouts touristiques régionaux présentant un attrait remarquable, qu'ils soient naturels, paysagers, culturels ou liés aux loisirs, et sur leur prise en compte transversale dans la planification. La stratégie T2 vise à structurer spatialement l'offre touristique en définissant des pôles régionaux en complémentarité du Pôle cantonal identifié dans le PDCant (Périmètre de l'agglomération de Fribourg), afin de renforcer la lisibilité de l'offre, d'orienter les investissements et de canaliser les pratiques touristiques.

Les pôles touristiques régionaux ont été définis non seulement sur la base de la qualité et de la notoriété des atouts touristiques, mais également en tenant compte des usages existantes et développements envisagés. Ils correspondent à des secteurs où la fréquentation est déjà existante ou appelée à se renforcer, et où des enjeux de cohabitation des usages, de pression sur les milieux naturels, d'accessibilité ou d'équipements se posent. Leur délimitation permet ainsi d'anticiper et de gérer ces enjeux par une concentration et une structuration des usages, plutôt que par un développement diffus.

L'importance de ces pôles pour la Région réside dans leur rôle structurant à la fois pour l'organisation territoriale du tourisme et pour la gestion durable des ressources. En concentrant les activités touristiques et de loisirs dans des secteurs clairement identifiés, le PDR favorise une meilleure coordination des acteurs, une optimisation des infrastructures existantes et une limitation des impacts sur les espaces sensibles. Les pôles contribuent également à renforcer la complémentarité entre espaces urbains et ruraux, à diversifier l'offre touristique à l'échelle régionale, à mieux répartir la fréquentation dans le temps, notamment par le développement d'un tourisme quatre saisons ainsi qu'à orienter le développement de l'offre en hébergement.

Enfin, les décisions prises par la Région, notamment le choix de ne pas encourager de nouveaux projets touristiques en dehors des pôles identifiés, découlent directement de cette approche stratégique. Elles visent à garantir un développement touristique cohérent, équilibré et durable, fondé sur la valorisation qualitative des atouts existants, la maîtrise des usages et la préservation des paysages et des milieux naturels, tout en renforçant l'identité touristique de la Sarine.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Pôles touristiques

Texte : indiquer les principes relatifs aux pôles touristiques régionaux.

Les principes relatifs aux pôles touristiques régionaux sont évoqués ci-dessus et détaillés dans la stratégie « T2 – Développer les pôles touristiques cantonaux et régionaux ».

Carte de synthèse : localiser les pôles touristiques régionaux.

Les pôles touristiques régionaux sont identifiés de façon indicative sur la carte de synthèse.

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

Le seul pôle touristique cantonal inscrit dans le district de la Sarine « périmètre urbain de l'agglomération fribourgeoise » est identifié sur la carte de synthèse.

Carte de synthèse : localiser les projets touristiques envisagés.

Les projets touristiques envisagés par la Région s'appuient sur le développement des pôles touristiques régionaux définis dans le cadre du PDR. Ces pôles sont localisés à titre indicatif sur la carte de synthèse. Par ailleurs, les atouts touristiques régionaux servant de base à la structuration et au développement de ces pôles sont identifiés dans le diagnostic, garantissant une cohérence entre l'état des lieux du territoire et les orientations stratégiques retenues.

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

La Stratégie touristique régionale constitue le cadre de référence du PDR en matière de tourisme & de patrimoine. Son concept de « terroir créatif » et les principes qui en découlent, notamment la valorisation des spécificités locales, la complémentarité entre espaces urbains et ruraux, la structuration de l'offre et la maîtrise des impacts liés aux usages touristiques, sont traduits au niveau territorial dans le PDR au travers des stratégies « T1 – Valoriser les atouts touristiques régionaux » et « T2 – Développer les pôles touristiques cantonaux et régionaux ». Ces stratégies orientent directement les actions du PDR, en priorisant la consolidation des atouts (terroirs) existants, la structuration des pôles touristiques et la canalisation des flux, plutôt que la création de nouvelles offres diffuses.

En outre, l'action « T1 – Mettre à jour la stratégie touristique et les fiches de projets liées » garantit l'actualisation régulière de la Stratégie touristique régionale et des projets associés.

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

Le PDR ne définit pas de projets touristiques ponctuels, mais encadre leur développement au sein de pôles touristiques régionaux. Les projets appelés à se développer dans ces pôles doivent s'appuyer sur les atouts existants du territoire (ressources naturelles, patrimoniales, paysagères et savoir-faire locaux) et proposer des formes de mise en valeur créatives, qualitatives et compatibles avec les capacités d'accueil des sites. Cette approche, qui intègre pleinement le concept de « terroir créatif » et ses principes, permet de concentrer le développement touristique là où les usages sont déjà présents ou pertinents, d'en maîtriser les impacts et de garantir des retombées économiques durables à l'échelle régionale, tout en préservant le capital territorial de la Sarine.

Rapport : justifier les décisions prises par la Région.

Ces éléments sont justifiés ci-avant.

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

Texte : indiquer les principes issus d'une planification des itinéraires et/ou des centres équestres.

Carte de synthèse : indiquer les tronçons d'itinéraires équestres et les centres existants, à créer et supprimer.

Les itinéraires et centres équestres sont reconnus comme des atouts touristiques régionaux et sont identifiés à ce titre dans le diagnostic. Ils ne font toutefois pas l'objet de principes de développements spécifiques dans le cadre du PDR, la stratégie Tourisme & Patrimoine privilégiant une approche transversale visant à valoriser les différentes typologies d'atouts touristiques au sein des pôles touristiques régionaux plutôt qu'une planification sectorielle par activité. La thématique équestre est ainsi intégrée dans le développement du pôle touristique régional de la Boucle des plaines vallonnées, où elle contribue à l'offre de tourisme doux et à la valorisation du paysage rural. En l'absence de planification régionale spécifique relative aux itinéraires et aux centres équestres, la Région a renoncé à représenter ces éléments sur la carte de synthèse.

Carte de synthèse : localiser les équipements touristiques et de loisirs d'importance cantonale et régionale existants ou à supprimer et ceux d'importance régionale projetés.

Les équipements touristiques et de loisirs d'importance cantonale ou régionale sont identifiés et analysés dans le diagnostic en tant qu'atouts structurants du territoire. Ils ne font toutefois pas l'objet d'une planification sectorielle spécifique dans le PDR, la stratégie Tourisme & Patrimoine privilégiant une approche transversale fondée sur la structuration de l'offre au sein des pôles touristiques régionaux, plutôt que sur une localisation exhaustive par typologie d'équipement. Les équipements touristiques et de loisirs sont ainsi appréhendés comme des composantes des pôles touristiques et des atouts régionaux, et non comme des objets isolés de planification. En l'absence de planification régionale spécifique et afin d'éviter toute lecture normative ou prescriptive, la Région a renoncé à représenter ces éléments sur la carte de synthèse.

Par ailleurs, les équipements touristiques et de loisirs d'importance cantonale ou régionale sont appréhendés par le PDR dans le cadre de la stratégie « I1 – Infrastructures publiques et projets », qui encadre l'implantation et le développement des infrastructures à rayonnement supracommunal, y compris dans les domaines du sport, des loisirs et du tourisme. Le PDR privilégie ainsi une approche stratégique fondée sur la coordination, la mutualisation et la justification des besoins, plutôt qu'une localisation prescriptive des équipements sur la carte de synthèse, ceux-ci devant s'inscrire, le cas échéant, dans les pôles touristiques régionaux ou faire l'objet d'une coordination spécifique via les instruments de mise en œuvre du PDR.

Rapport : justifier les décision prises par la Région, notamment les localisations et les critères appliqués pour le choix des sites.

Ces éléments sont justifiés ci-avant.

Patrimoine

Texte : proposer des routes et chemins touristiques mettant en valeur les sites construits, les sites archéologiques et les chemins historiques.

Carte de synthèse : représenter les éventuelles propositions de routes et chemins touristiques.

Les routes et chemins touristiques mettant en valeur les sites construits, les sites archéologiques et les chemins historiques sont identifiés dans le diagnostic en tant qu'atouts touristiques régionaux. Ils ne font pas l'objet d'une stratégie spécifique dans le PDR, dans la mesure où ils sont intégrés de manière transversale à la stratégie « T1 – Valoriser les atouts touristiques régionaux ». Cette approche permet de les considérer comme des

éléments constitutifs de l'offre touristique régionale et de les mobiliser de manière ciblée dans le cadre de projets de développement ou de valorisation spécifiques, notamment en lien avec les pôles touristiques cantonaux et régionaux. Ils sont ainsi pris en compte lors de l'élaboration de projets concrets, tout en garantissant leur cohérence avec les orientations générales du PDR.

Texte : proposer des modifications du réseau de chemins pour piétons dans le but d'y intégrer des voies de communication historique d'importance régionale et nationale.

Carte de synthèse : représenter les éventuelles modifications des chemins pour piétons.

À ce stade, la Région n'a pas identifié de nécessité de modifier le réseau de chemins pour piétons, afin d'y intégrer spécifiquement des voies de communication historique d'importance régionale ou nationale. Ces dernières sont toutefois prises en compte dans le diagnostic et considérées comme des atouts touristiques régionaux. Le cas échéant, une analyse plus fine pourra être menée dans le cadre du développement des pôles touristiques cantonaux et régionaux, afin d'évaluer l'opportunité d'adaptations ponctuelles du réseau piétonnier en cohérence avec les objectifs de valorisation patrimoniale, de tourisme doux et de préservation des sites concernés.

Carte de synthèse : reporter à titre indicatif les sites protégés et les voies de communication historique d'importance régionale et nationale.

Les sites protégés et les voies de communication historiques d'importance régionale et nationale sont recensés dans le diagnostic en tant qu'atouts touristiques régionaux. Ils ne font pas l'objet d'une stratégie spécifique dans le PDR, puisqu'ils sont intégrés de manière transversale à la stratégie « T1 – Valoriser les atouts touristiques régionaux », ce qui permet de les mobiliser dans des projets ciblés, notamment au sein des pôles touristiques cantonaux et régionaux. Cette approche assure leur cohérence avec les orientations générales du PDR et leur intégration dans le développement concret du territoire. En l'absence de planification régionale spécifique et afin d'éviter toute lecture normative, la Région a choisi de ne pas les représenter sur la carte de synthèse.

Rapport : justifier les décisions prises par la Région.

Ces éléments sont justifiés ci-avant.

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Nature & paysage

Infrastructures publiques

NP

Nature & paysage

Traitement du volet dans le PDR

La thématique Nature & Paysage est volontaire selon le guide pour l'aménagement régional, mais la Région la considère comme stratégique, notamment en lien avec les enjeux climatiques, le bien-être de la population et la préservation des milieux sensibles, tels que les biotopes et les corridors à faune. Plutôt que de développer une stratégie spécifique, la Région a choisi une approche transversale, intégrant systématiquement ces enjeux dans les autres thématiques du PDR (urbanisation, mobilité, rives de lacs, tourisme & patrimoine).

Cette intégration garantit que la protection des habitats, la continuité écologique et la qualité des paysages soient prises en compte dans l'ensemble des projets et décisions d'aménagement, influençant la localisation, la forme et la densité de l'urbanisation, ainsi que le développement des infrastructures et des activités touristiques et de loisirs.

Cette approche permet par ailleurs d'assurer la conformité et la cohérence du PDR avec l'évolution attendue des futurs documents de planification, notamment les prochaines générations de PA, qui privilégient une lecture intégrée et systémique des enjeux territoriaux. En ce sens, l'absence de stratégie spécifique ne constitue pas un manque, mais traduit une anticipation des cadres de planification à venir et une vision à long terme, évitant une fragmentation des politiques publiques.

Si la thématique Nature & Paysage ne fait pas l'objet d'une stratégie autonome, elle se concrétise néanmoins par des actions ciblées, destinées à traduire les principes transversaux en interventions tangibles sur le terrain : NP1 – Elaborer un plan régional d'arborisation, NP2 – Assurer la continuité et la cohérence intercommunal des paysages d'importance locale en coordonnant leur identification et valorisation, NP3 – Créer une boîte à outils technique Nature & Paysage, NP4 – Sensibiliser la population à la nature et au paysage et NP5 – Suivi régional coordonné des aménagements Nature & Paysage. Ces actions garantissent ainsi un impact réel et mesurable du PDR.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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

Aucun périmètre n'a été reporté sur la carte, aucun parc d'importance nationale n'étant situé sur le territoire de la Région.

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

Aucun parc d'importance régionale ne se situe sur le territoire de la Région.

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

Par souci d'échelle, la carte de synthèse reporte uniquement les corridors à faune d'importance suprarégionale et régionale, ainsi que les inventaires fédéraux et cantonaux de protection de la nature et du paysage (zones alluviales, paysages et géotopes d'importance cantonale), tandis que les autres biotopes (marais, sites de reproduction des batraciens, prairies et pâturages secs) sont documentés dans le diagnostic.

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

Le PDR intègre ces objectifs de protection de manière transversale au sein de ses différentes stratégies sectorielles, en particulier celles relatives à l'urbanisation, à la mobilité, aux rives de lacs ainsi qu'au tourisme et au patrimoine. Les principes retenus visent à limiter les atteintes aux milieux sensibles et à canaliser, dans la mesure du possible, les développements vers les secteurs présentant la moindre sensibilité environnementale. Cette approche permet d'assurer une prise en compte effective des enjeux écologiques lors de l'extension de l'urbanisation et de la planification de projets localisés, tout en garantissant une cohérence d'ensemble à l'échelle régionale. Le PDR entend par ailleurs valoriser ces milieux naturels, notamment en les considérant comme des atouts du patrimoine naturel régional et en favorisant, lorsque cela est compatible avec leur préservation, leur mise en valeur dans le cadre d'un développement touristique respectueux et durable.

Introduction

Stratégies sectorielles

Urbanisation

Mobilité

Environnement, énergie & climat

Rives de lacs

Tourisme & patrimoine

Nature & paysage

Infrastructures publiques

Infrastructures publiques

Traitement de la thématique dans le PDR

La thématique des infrastructures publiques est traitée dans le PDR de la Sarine conformément à la fiche « T118 – Infrastructures publiques » du PDCant. Elle vise à assurer une planification coordonnée des infrastructures publiques présentant un rayonnement supracommunal, afin de garantir une répartition cohérente et complémentaire de ces infrastructures au sein du district.

La Région accueille déjà une concentration importante d'infrastructures publiques d'envergure cantonale ou suprarégionale, telles que l'Hôpital fribourgeois du canton de Fribourg (HFR), l'Université de Fribourg, la BCF Arena, le complexe culturel Equilibre-Nuithonie, la Gare de Fribourg ou encore le site d'innovation BlueFactory, pour n'en citer que quelques-unes. Elles jouent un rôle structurant pour l'ensemble du canton et contribuent fortement à l'attractivité économique, sociale et culturelle du territoire.

Dans ce contexte, la Région adopte une approche élargie de la notion d'infrastructure publique d'importance régionale. Elle ne se limite pas à la liste cantonale minimale, mais considère l'ensemble des équipements susceptibles d'exercer un rayonnement supracommunal et d'avoir des incidences territoriales significatives. Cette approche englobe plusieurs familles d'infrastructures, notamment dans les domaines de la santé et du social, de l'éducation et de la formation, du sport et des loisirs, des transports, de l'environnement et de l'énergie, ainsi que de l'économie et de l'innovation.

Compte tenu de la diversité de ces infrastructures et des logiques de localisation qui leur sont propres, le PDR privilégie une approche flexible et pragmatique. Plutôt que de définir des principes de localisation uniformes et standardisés, la Région intervient au cas par cas et sur demande, en accompagnement des communes et des entités publiques responsables, afin d'identifier les implantations les plus pertinentes sous l'angle de l'aménagement du territoire dans les limites du respect des autres stratégies du PDR. Cette approche permet de tenir compte des spécificités propres à chaque domaine d'infrastructure, qu'il s'agisse de contraintes techniques, environnementales, fonctionnelles ou réglementaires.

Dans ce cadre, la Région agit principalement comme facilitateur et coordinateur et n'assume pas de rôle de pilotage. Elle accompagne les porteurs de projet dans l'analyse des besoins, l'identification des sites potentiels, la comparaison des variantes et la justification territoriale des implantations retenues. Elle veille également à assurer la cohérence avec les planifications directrices existantes.

Cette démarche permet d'anticiper les incidences territoriales des infrastructures publiques, notamment en matière de mobilité, d'environnement, de paysage ou d'utilisation du sol. Elle favorise également une utilisation efficiente des ressources publiques, en encourageant la mutualisation des équipements et la coopération intercommunale lorsque cela est pertinent.

La stratégie régionale se concrétise notamment à travers l'action « AT3 – Accompagner les démarches de planification pour les infrastructures publiques d'importance régionale ».

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte : indiquer les principes appliqués pour localiser les sites retenus pour des infrastructures publiques et donner des indications pour les modalités de légalisation à l'échelle communale.

En raison de la diversité des typologies d'infrastructures publiques et des logiques de localisation qui leur sont propres, la Région n'a pas défini de principes de localisation standardisés applicables à l'ensemble des projets. L'implantation des infrastructures publiques d'importance régionale est examinée au cas par cas et sur demande, en fonction des besoins identifiés, des contraintes territoriales, des spécificités du domaine concerné ainsi que du respect du cadre posé par le PDCant et des autres thématiques du PDR.

Les modalités de légalisation des infrastructures publiques relèvent des procédures usuelles d'aménagement du territoire à l'échelle communale et cantonale, notamment par l'inscription dans les plans d'affectation, l'élaboration éventuelle de plans d'aménagement de détail ou, pour les idées les plus avancées, l'inscription dans une fiche de projet au sein d'un instrument de planification (PDCant, PDR ou PA).

Carte de synthèse : représenter les éventuels projets d'infrastructures publiques cantonaux et régionaux sur la carte de synthèse.

La démarche retenue par la Région repose sur un accompagnement au cas par cas des projets d'infrastructures publiques à rayonnement supracommunal, en fonction des besoins et demandes exprimés par les communes, les associations intercommunales ou d'autres entités publiques. Dans ce contexte, l'ensemble des projets potentiels n'est pas nécessairement connu au moment de l'élaboration du PDR.

Dès lors, il n'a pas été jugé pertinent de représenter ces infrastructures sous forme de projets localisés sur la carte de synthèse. Une telle représentation risquerait en effet de figer des implantations qui doivent être analysées au cas par cas et pourraient évoluer en fonction des besoins futurs ou des études réalisées.

Rapport : justifier les décisions prises par la Région.

Ces éléments sont justifiés ci-avant.