

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg  
GRÜNE – Stadt Freiburg  
Case postale 626  
1701 Fribourg



Agglomération de Fribourg  
Boulevard de Pérolles 2  
1700 Fribourg

Fribourg, le 24.07.2024

## PROCÉDURE DE CONSULTATION

### Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5)

Mesdames et Messieurs les membres du COPIL-PA5,

Veuillez trouver ci-dessous la prise de position des VERT-E-S – Ville de Fribourg sur le Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5) en consultation.

Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à ce document et vous adressons nos meilleurs messages.

**Les VERT-E-S – Ville de Fribourg | GRÜNE – Stadt Freiburg**

**Léo Sapia**

*Membre du comité des VERT-E-S – Ville de Fribourg*

*Conseiller d'agglomération*

[leo.sapia@agglo-fr.ch](mailto:leo.sapia@agglo-fr.ch)

+41 79 543 40 87

## REMARQUES GÉNÉRALES ET INTRODUCTIVES

En préambule, les VERT-E-S – Ville de Fribourg saluent la teneur du Plan d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5), dont la réalisation et les objectifs visent, plus encore que les PA précédents, le développement et la transformation de l'agglomération de Fribourg vers une entité urbanistique cohérente, capable d'absorber les développements prévus au travers d'une densification réfléchie, mettant l'accent sur la qualité de vie, les mobilités douces et respectueuses de l'environnement, ainsi que la reconnexion du milieu naturel avec le milieu bâti. D'une manière générale, nous pouvons relever la transversalité et la cohérence des différentes stratégies développées dans le PA5. Nous remercions les collaborateurs/-rices impliqué-e-s dans l'élaboration de ce PA, en particulier le Comité de pilotage et les responsables du projet.

Au travers d'une analyse point par point des parties liantes pour les autorités du PA5 (Chapitre 5 du rapport et Carte de synthèse), nous commentons ci-dessous les objectifs de développement fixés dans le présent plan et proposons des adaptations de celui-ci dans le but que le développement de l'agglomération de Fribourg se fasse de la manière la plus **juste**, la plus **solidaire** envers toutes les catégories de populations et la plus **verte** possible.

Alors que certaines entités sectorielles des anciens PA ont été réalisées à satisfaction, Les VERT-E-S – Ville de Fribourg relèvent que le bilan de l'agglomération des 10 communes est dans l'ensemble plutôt décevant. La particularité de celle-ci dans sa forme de gouvernance très démocratique n'a pour autant pas pu empêcher que certain-e-s l'instrumentalisent pour lutter contre la fusion du Grand-Fribourg. De même, des avancées très attendues, comme l'amélioration des cadences de certaines lignes de transports publics, demandées depuis plus d'une décennie par les habitant-e-s, ou l'optimisation et l'adaptation des P+R, se sont fait attendre trop longtemps ou ne sont pas encore mises en œuvre.

Ainsi, nos attentes quant à la nouvelle agglomération et le PA5 sont à la hauteur des ambitions de ce même plan. Les VERT-E-S de la Ville de Fribourg et d'au-delà s'engageront dans les différentes instances où ils sont représenté-e-s afin que les objectifs prévus dans le PA5 soient réalisés à la hauteur de nos attentes.

## REMARQUES ANALYTIQUES

### 5.2 URBANISATION

En ce qui concerne la stratégie de développement urbanistique prévue dans le PA5, les VERT-E-S – Ville de Fribourg relèvent une vision censée, transversale, permettant d’assurer l’absorption du développement projeté, tout en visant une densification réfléchie, qualitative et favorisant avant tout une urbanisation dans les lieux les plus accessibles en transports publics et mobilité douce, tout en ne négligeant pas les enjeux environnementaux.

**L’urbanisation doit viser une densification garantissant la qualité de vie, la qualité urbanistique et paysagère, induisant le moins de trafic possible et favorisant la mise en réseau des écosystèmes naturels.**

#### U1. Territoire d’urbanisation et développement de l’urbanisation vers l’intérieur

Cette stratégie sectorielle prévoit une densification ciblée des zones à bâtir existantes à l’horizon 2032, tant pour les zones résidentielles/mixtes que pour les zones d’activités, en visant les zones à plus forte densité à proximité des plateformes multimodales, bien desservies par les transports publics (ci-après TP) et accessibles aux mobilités douces. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg saluent cette **volonté de densification réfléchie, évitant l’étalement urbain** à l’aide de règles strictes et favorisant la **création de logements et d’emplois facilement accessibles** sans recours au transport individuel motorisé (ci-après TIM). Une telle stratégie est indispensable pour réduire la part d’émissions liées à la mobilité et diminuer le nombre de véhicules individuels en circulation.

Le PA5 prévoit une éventuelle extension des zones à bâtir à l’horizon 2040 uniquement lorsque la saturation des espaces disponibles est démontrée et les extensions sont planifiées à l’aide d’outils assurant un développement approprié. **Les VERT-E-S – Ville de Fribourg promeuvent une utilisation la plus parcimonieuse possible des surfaces non-urbanisées** et soutiennent pleinement la vision du PA5 en ce sens.

#### U2. Qualité de l’urbanisation

La Ville de Fribourg faisant intégralement partie du périmètre de noyau (hormis Bourguillon), les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont particulièrement concerné-e-s par les mesures prévues par le PA5 en faveur d’une urbanisation qualitativement élevée dans ce périmètre. Nous soutenons la promotion d’une densification urbaine élevée, là où les emplois, les services, les commerces, les lieux culturels et d’échange sont facilement accessibles et la desserte en TP est importante. Nous saluons la volonté du PA5 de **concilier densification avec qualité de vie et qualité urbanistique, de préserver des espaces ouverts de qualité** et de considérer

l'aspect paysager et patrimonial de la ville historique. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont particulièrement satisfait-e-s de voir que le PA5 reprend pleinement les aspects de la politique d'urbanisation et de mobilité menée par la Ville de Fribourg (modération du trafic ; priorisation à la mobilité douce et à la réappropriation de l'espace public ; renforcement du maillage vert).

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg soutiennent également les mesures prévues dans les périmètres de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne, particulièrement l'extension des politiques que nous menons en ville de Fribourg, en prenant compte des spécificités liées aux typologies urbanistiques de ces zones (**apaisement du trafic dans les traversées de localités et requalification de l'espace public** ; valorisation du caractère spécifique du tissu et du patrimoine bâti et paysager ; **réaménagement des secteurs peu valorisés en mettant l'accent sur la qualité de vie**). De plus, le développement ciblé des zones bien desservies par les TP correspond parfaitement à la nécessité de diminuer le TIM et les émissions de CO<sub>2</sub> qui y sont liées. Alors que le centre urbain ne permet le développement de nouveaux parcs et espaces verts que de manière limitée, le PA5 prévoit de le faire dans les zones périurbaines facilement accessibles en mettant l'accent sur l'aspect qualitatif (qualité biologique et récréative) et sur la mise en réseau des parcs afin de former un maillage vert. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont convaincu-e-s que la biodiversité est beaucoup trop peu valorisée et préservée en milieu bâti. **La mise en réseau des espaces verts est essentielle à la création d'un réseau écologique résilient.**

### U3. Sites stratégiques d'agglomération

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg saluent la volonté de garantir une bonne accessibilité multimodale des sites stratégiques au moment de l'arrivée des premières personnes venant y habiter ou travailler, de même que la densification élevée et qualitative de ces sites, tant du point de vue urbanistique, architectural que paysager. La transversalité avec les autres stratégies du PA5 est à relever. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg accordent une grande importance à la **mixité fonctionnelle des zones urbanisées** et applaudissent le fait que ce point soit relevé dans le PA5, tout comme l'objectif de mettre en œuvre la Charte Biodiversité et Climat. Nous déplorons toutefois qu'il ne soit fait aucune mention dans le PA5 de promouvoir la mixité sociale et générationnelle dans le développement urbain, tant dans ce point que dans le précédent (U2). Ceci devra inévitablement se faire via l'intégration aux projets immobiliers et urbanistiques de **coopératives d'habitation** et de structures similaires. De plus, les **associations de quartiers** et de villages devront être pleinement intégrées dans le développement de ces sites stratégiques.

#### U4. Installations générant un trafic important

La volonté du PA5 de compléter les prescriptions du Plan de développement cantonal (PDCant) correspond à une nécessité selon nous. Les VERT-E-S Fribourg ont en effet émis de nombreuses critiques quant à la frilosité des mesures du PDCant lors de sa mise en consultation. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont satisfait-e-s de voir que le PA5 pose des **exigences claires en termes de gestion intégrée de la mobilité**, visant au dimensionnement raisonné du stationnement automobile, favorisant les synergies d'utilisation, réduisant l'impact au sol et privilégiant les modes de transport alternatifs. La présence de dispositions applicables aux installations existantes est également un point positif à relever.

#### 5.3 MOBILITE

La Ville de Fribourg mène une politique de transformation active de son espace public dans le but de rééquilibrer l'utilisation des surfaces au profit de la mobilité douce et de la qualité de vie de ses habitant-e-s. Cette politique, soutenue par les VERT-E-S – Ville de Fribourg, porte déjà ses fruits. Néanmoins, celle-ci ne pourra être pleinement efficace que lorsqu'elle sera menée en synergie à l'échelle de tout le périmètre d'agglomération tel que considéré dans le PA5. De plus, la limitation du TIM au centre-ville doit absolument être accompagnée d'un développement ambitieux des transports publics et des voies cyclables à l'extérieur de la ville, afin que les utilisateurs/-trices venant des zones périurbaines ne soient pas préterité-e-s dans leur accessibilité à la Ville, ses services et commerces. Les PA précédents et l'agglomération des 10 communes actuelle n'ont pas réussi à opérer les transformations nécessaires à atteindre les objectifs de mobilité escomptés. La Ville de Fribourg a pris de l'avance et les VERT-E-S – Ville de Fribourg attendent du PA5 et de la nouvelle agglomération qu'ils se montrent à la hauteur de leurs engagements et rattrapent ce retard.

Cela étant, les objectifs ambitieux en termes de mobilité fixés dans le PA5 correspondent selon nous bien aux enjeux à relever et ne sont en aucun cas disproportionnés. Ce plan prévoit des mesures concrètes pour promouvoir la multimodalité et les mobilités douces, améliorer la qualité de desserte et la performance des TP, ainsi que limiter le TIM et accompagner sa décarbonation. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont largement en accord avec les lignes directrices en matière de mobilité du PA5 et s'engageront avec conviction pour qu'elles soient mises en œuvre.

**La mobilité de demain dans l'agglomération de Fribourg sera en premier lieu cycliste, piétonne et en transports publics. Le trafic automobile devra être réduit au maximum et remplacé par des offres de mobilité non-polluantes, attractives et accessibles.**

## M1. Système global de transport

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg appuient la volonté du PA5 de poursuivre le développement des **plateformes multimodales aux gares** avec des projets reprenant les objectifs du point 5.2, de même que de **relocaliser et optimiser l'offre en P+R autour du centre urbain**. L'objectif de limiter la génération de trafic est primordial et le développement de moyens permettant aux habitant-e-s de la périphérie de rejoindre le périmètre de noyau sans recourir à la voiture doit être accéléré, là où l'agglomération des 10 communes n'a clairement pas atteint ses objectifs. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg applaudissent le soutien prévu aux entreprises pour l'élaboration de plans de mobilité et l'achat d'abonnements de TP pour leurs employé-e-s indépendamment de leur nombre. Nous sommes toutefois d'avis que le paragraphe correspondant devrait également inclure les collectivités publiques, fondations, institutions culturelles et ONG dans sa formulation.

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg saluent particulièrement le fait que la stratégie du PA5 pour améliorer la sécurité routière passe par des mesures de **réduction du trafic et d'abaissement des vitesses, la limitation du trafic de transit dans les quartiers** et la limitation de la prédominance du TIM dans les traversées de localités, ainsi que la **valorisation de l'espace public et la favorisation de la mobilité douce** (ci-après MD). Toutes ces mesures sont en cours de mise en œuvre en ville de Fribourg et ont déjà démontré leur efficacité dans la diminution des risques et du sentiment d'insécurité des usagers/-ères de la route.

## M2. Stratégies TP

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg soutiennent la stratégie de valorisation du réseau ferroviaire dans l'agglomération telle que prévue par le PA5. Nous pensons que le développement de l'offre du réseau RER doit également s'accompagner d'une **amélioration de l'accessibilité du matériel roulant aux cycles**, tant dans l'agencement des wagons que dans la tarification, permettant un meilleur développement de la multimodalité indépendant de la voiture, tel que réalisé dans d'autres agglomérations comme celle de Copenhague. De plus, le paragraphe mentionnant la transformation des gares ferroviaires devrait également mettre l'accent sur l'accessibilité de celles-ci aux personnes à mobilité réduite, étant donné qu'une partie d'entre elles ne le sont toujours pas.

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg partagent l'objectif de développement d'**axes de TP régionaux performants** dans les secteurs non couverts par le réseau ferroviaire. La desserte en TP sur ces axes doit pouvoir présenter une alternative concurrentielle au TIM. Le développement de ces axes doit également permettre d'apporter une desserte de qualité aux quartiers proches du centre jusque-là délaissés, comme c'est le cas pour Bourguillon.

La garantie d'assurer une desserte minimale de niveau D de l'ensemble des noyaux villageois périphériques est souhaitée. L'objectif doit être de desservir ces secteurs avec une cadence minimum d'un bus par heure, jusqu'à 22h, également les week-ends et jours fériés.

Le développement d'artères TP attractives dans le centre, offrant des capacités de transport plus importantes et des vitesses commerciales élevées est essentielle. Ce développement ne doit toutefois pas se faire au détriment de la desserte de proximité assurée par le réseau actuel, garantissant une accessibilité à toutes les catégories de population, indépendamment des classes d'âge et éventuels handicaps. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg se sont d'ailleurs particulièrement engagé-e-s au sein de l'agglomération au cours de la présente législature dans ce but (p. ex. par la motion n°2 concernant le rétablissement de l'arrêt de bus « Cimetière » sur la ligne 1 ; ou la motion n°8 demandant le rétablissement de la desserte de bus sur la route du Tir Fédéral ; toutes deux largement soutenues par le Conseil d'agglomération) et continueront de le faire à l'avenir. De plus, **les projets de modifications de tracés ou de dessertes devront impérativement se réaliser au travers de processus participatifs impliquant les habitant-e-s et associations de quartiers** concerné-e-s, afin d'éviter les conflits et l'incompréhension des riverain-e-s comme cela a été le cas par le passé, par exemple lors des modifications de tracés des lignes 5 et 7.

Le **développement d'une nouvelle ligne tangentielle** était déjà annoncé par les précédents PA et est toujours attendu. Il paraît très important pour les VERT-E-S – Ville de Fribourg que des lignes de TP tangentielles voient enfin le jour dans l'agglomération. Nous déplorons toutefois la volonté de ne développer qu'une seule ligne de ce type. De plus, les PA2, 3 et 4 prévoient tous la création d'une ligne de bus tangentielle reliant le Schönberg (voire Bourguillon) au nord et à l'ouest de l'agglomération. Celle-ci semble être tout simplement passée à la trappe dans la planification du PA5 (rapport et carte de synthèse). Il est inacceptable pour les VERT-E-S – Ville de Fribourg que le quartier du Schönberg, abritant le quart des habitant-e-s de la ville, soit exclu du tracé des lignes TP tangentielles.

**L'avenir de la propulsion des TP devra être décarboné.** Les VERT-E-S – Ville de Fribourg suivent donc pleinement la ligne du PA5 en ce sens.

Finalement, l'ouverture vers d'autres options de mobilité TP telles que le développement d'un tramway est à souligner. Dans le cas du tramway, une attention particulière devra être apportée à la cohabitation avec les cycles et piétons, tout comme aux possibles nuisances sonores pour les riverain-e-s.

### **M3. Cycles**

Le développement du réseau de voies cyclables est un point primordial pour les VERT-E-S – Ville de Fribourg. Les objectifs du PA5 en ce sens sont donc tout-à-fait à propos selon nous. Nous souhaitons que l'extension des voies cyclables se fasse prioritairement à travers la **création de pistes en site propre, sûres et séparées du TIM**, et non pas uniquement par l'ajout de bandes cyclables sur des routes cantonales sans d'autres mesures d'accompagnement. Le développement de la TransAgglo est ainsi à saluer, mais n'est à lui seul pas suffisant.



#### M4. Marche

La priorisation de la mobilité piétonne à l'échelle locale est souhaitable. Un accompagnement des communes sera particulièrement nécessaire pour leur permettre de **rendre les quartiers perméables à la mobilité piétonne** là où les aménagements ont été premièrement conçus pour la voiture.

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg apprécient particulièrement que les critères d'agrément et de sécurité de la mobilité piétonne aient été relevés comme objectifs stratégiques principaux dans le PA5. La volonté d'aménager les infrastructures pour les rendre plus inclusives, de même qu'en tirer partie comme axes de connectivité de la trame verte par une végétalisation accrue est très positive à nos yeux. La prise en compte de la TransAgglo comme axe central de la mobilité piétonne dans l'agglomération est sensée, mais insuffisante en soi, et pose le problème de la cohabitation avec les cycles. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont d'avis que **les infrastructures de mobilité piétonne devraient être séparées des voies cyclables le plus souvent possible**, afin d'éviter au maximum les conflits.

#### M5. Transports individuels motorisés

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont particulièrement satisfait-e-s de remarquer que la majorité des mesures de gestion du trafic TIM dans le PA5 visent à une priorisation des TP, un **abaissement des vitesses pratiquées et une favorisation de la cohabitation des modes de transports**, afin d'améliorer la qualité de vie et la sécurité, ainsi que limiter les nuisances sonores et environnementales. L'instauration d'une centrale de gestion du trafic est également un point positif à relever. Nous regrettons toutefois que la mise en place des projets de valorisation des traversées des localités (VALTRALOC) soient présentés comme des mesures d'accompagnement pour les projets de nouvelles routes de contournement (Marly-Matran, Prez). Les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont en effet convaincu-e-s que l'extension du réseau routier de l'agglomération ne représente pas une solution, mais un problème pour la gestion de la mobilité sur son territoire. Cette vision est passéiste et en complète contradiction avec la Stratégie biodiversité cantonale et le Plan climat cantonal. Plus de routes amènent plus de trafic, plus de nuisances et d'émissions, ainsi que des reports sur les axes routiers existants. **Nous regrettons que la stratégie du PA5 soit conditionnée à la réalisation de ces projets, et demandons qu'une réflexion soit développée sur les moyens de s'en passer.**

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg soutiennent la mise en place d'un concept de stationnement qui détermine les principes des planifications communales dans ce domaine. La favorisation du report modal par **l'adaptation de l'offre de stationnement à la qualité de desserte en TP**, la valorisation des plateformes multimodales, de même que la réglementation du stationnement privé sur la base des normes VSS sont des aspects importants selon nous. L'aspect du **dimensionnement des places de stationnement, favorisant les véhicules de**



**petite taille** dans le centre, au détriment des SUV, devrait pour nous être intégré à ce chapitre du PA5. Nous relevons également la volonté de développer l'offre de stationnement pour les vélos.

La volonté du PA5 de mettre en place des mesures incitatives et contraignantes afin de **développer rapidement un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques** qui soit à la fois dense et adapté aux différents besoins et emplacements est très positif. Il est toutefois important de relever que l'ensemble du parc automobile actuel ne pourra pas être remplacé par des véhicules électriques, a fortiori par des SUV électriques. Ce développement devra donc aller de pair avec une réduction du nombre absolu de véhicules en circulation.

## **M6. Transport de marchandises et logistique**

Cette thématique est traitée pour la première fois de manière aussi approfondie dans un PA de l'agglomération de Fribourg. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg souhaitent relever cet aspect positif. Malgré cela, l'agglomération de Fribourg est déjà en retard par rapport aux mesures mises en place dans d'autres agglomérations de Suisse, comme celle de Berne par exemple. Nous saluons les efforts prévus pour mettre en place une chaîne d'approvisionnement logistique qui soit en accord avec les autres objectifs d'urbanisation et de mobilité de ce PA, particulièrement la mise en place de conditions-cadre pour les livraisons en milieu urbain et de **stations de collecte de colis centralisées dans les quartiers et les plateformes multimodales**. La mise sur pieds d'une plateforme d'échange permettant le dialogue sur cette thématique entre les différents acteurs publics et privés, de même que la favorisation du transport de fret ferroviaire sont également des points positifs à relever.

## **5.4 NATURE ET PAYSAGE**

Le milieu urbain et périurbain a un rôle très important à jouer pour la préservation de la biodiversité, à plus juste titre encore que les milieux agricoles, qui mettent déjà en pratique de nombreuses mesures favorables à la biodiversité. L'accessibilité aux milieux naturels sauvages est également primordiale dans un contexte de densification du bâti. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg rejoignent les objectifs fixés dans le PA5 visant à ramener de la nature en ville, par le développement de continuums écologiques entre les parcs urbains et les espaces naturels via la végétalisation et l'arborisation du milieu bâti et des voies de communication. La protection et la création de nouveaux biotopes et zones de tranquillité au sein des espaces naturels est également un point très important à nos yeux.

**L'agglomération de Fribourg doit devenir verte, au sens premier du terme.**

### NP1. Continuums écologiques

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont très satisfait-e-s de voir que le PA5 accorde une grande importance à la préservation et la création de continuums écologiques. La mise en réseau des écosystèmes est en effet l'une des bases nécessaires et indispensables au maintien de la biodiversité. Nous soutenons et appuyons la nécessité **de revitaliser les cours d'eau, de favoriser la perméabilité des sols** en diminuant les surfaces minérales et de préserver la pleine terre. Pour lutter contre la pollution lumineuse, **nous demandons qu'un plan lumière soit établi sur l'ensemble du territoire de la nouvelle agglomération.**

### NP2. Espaces naturels et de loisirs

La préservation des secteurs « sensibles » au sein des espaces naturels et de loisirs est primordial pour enrayer l'effondrement de la biodiversité actuellement en cours. A ce titre, les VERT-E-S – Ville de Fribourg sont particulièrement sensibles aux objectifs de renforcement des objets des inventaires de protection de la nature et du paysage ainsi que leur mise en réseau, de même que de **création de nouveaux biotopes et zones de tranquillité**. Les spécialistes sont unanimes à ce sujet : les surfaces protégées actuelles sont insuffisantes au maintien de la biodiversité. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg s'engageront avec conviction pour que les objectifs du PA5 en ce sens soient atteints.

Un effort particulier devra être consenti pour maintenir l'accès de la population aux milieux naturels, tout en **canalisant le public afin d'éviter les perturbations** sur les milieux sensibles. Nous appuyons l'importance d'offrir une bonne accessibilité en mobilité douce à ces lieux, tout comme au **développement des outils de sensibilisation de la population** à la fragilité du milieu naturel.

### NP3. Parcs

Comme indiqué en introduction au sous-chapitre 5.4, la nature en milieu bâti joue un rôle central dans l'amélioration et le maintien de la qualité de vie de la population résidant dans le noyau urbain, particulièrement dans un contexte de densification tel que voulu par le PA5. Ainsi, les VERT-E-S – Ville de Fribourg soutiennent pleinement les objectifs de **création et de valorisation des parcs urbains, ainsi que leur mise en réseau par un maillage structurant de liaisons de mobilité douce végétalisées**. Nous sommes particulièrement sensibles aux objectifs d'intégration des parcs urbains dans le tissu bâti, d'amélioration des qualités d'accueil et des capacités d'adaptation aux enjeux climatiques de ceux-ci. La valorisation et la préservation des qualités écologiques et de la biodiversité dans certaines parties des parcs urbains est essentielle pour atteindre les objectifs de favorisation de la biodiversité en milieu bâti.

L'application de principes similaires aux parcs périurbains est à nos yeux cohérente. A ce titre, nous relevons que l'aménagement des parcs urbains et périurbains, tout comme la végétalisation des voies de communication et du milieu bâti devra se faire avec des espèces les plus locales possible et **éviter le recours à des espèces invasives ou au « béton vert »**.

#### NP4. Nature en milieu urbanisé

Les VERT-E-S – Ville de Fribourg soutiennent et défendent la stratégie de végétalisation de chaque portion d'espace public utilisable à cette fin. **L'arborisation et la création d'une canopée dense, de même que la végétalisation des bâtiments** doit être un objectif central dans chaque projet de requalification ou de construction de l'espace public et privé, afin d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain et de mitiger les effets du changement climatique.

#### CARTE DE SYNTHÈSE

La majorité des points importants se rapportant à la carte de synthèse ont déjà été relevés dans nos commentaires sur le chapitre 5 du rapport. Nous reprenons ici nos observations concernant le développement de lignes de bus tangentielles. Nous remarquons le tracé projeté de la ligne prévue à l'ouest de la ville de Fribourg et déplorons la disparition de celle qui était planifiée dans les précédents PA à l'est. Nous saluons le maintien d'une desserte TP dans les quartiers, en parallèle au développement des axes principaux de lignes à haute capacité.

Nous remarquons que certaines surfaces prévues comme zones de parcs urbains sont actuellement des terres agricoles (champs entre Villars-Vert, l'hôpital cantonal et l'autoroute ; Torry ; Pérolles d'En Haut ; Platy). Il n'est pas nécessairement souhaitable de retirer des terres agricoles de leur vocation de production alimentaire. Les VERT-E-S – Ville de Fribourg voient plutôt ces surfaces comme des opportunités de développer des structures permettant de donner accès à la population urbaine au milieu agricole et au travail de la terre, à travers, par exemple, la **création d'une ferme-école, l'extension des jardins familiaux ou la création de jardins communautaires ou encore la plantation d'un verger-conservatoire** (exemple de la bourgeoisie de Zofingen).