



Commune de Granges-Paccot

Adaptation du plan d'aménagement local aux conditions d'approbation

## Fiche directrice de développement urbain du Plateau d'Agy

Dossier d'approbation

---

Révision générale: Approuvé avec conditions le 6 juillet 2016

Adaptation aux conditions d'approbation: Approuvé avec conditions le 13 janvier 2021

Mis en consultation par parution dans la Feuille officielle n°19 du 13 mai 2022

Adopté par le Conseil communal de Granges-Paccot, le

La Secrétaire

Le Syndic

Approuvé par la Direction du développement territorial,  
des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, le

Le Conseiller d'Etat, Directeur

---

13 mai 2022

**archam**  
■■■■■

Archam et Partenaires SA  
Route du Jura 43  
1700 Fribourg

026 347 10 90  
info@archam.ch  
archam.ch



## 1. Introduction

La présente fiche directrice fait partie du dossier directeur du Plan d'aménagement local (PAL) de la commune de Granges-Paccot. Elle précise et complète le plan directeur communal (PDCoM) pour les éléments structurants principaux de développement "Périmètre de développement urbain du Plateau d'Agy" délimité sur le PDCoM.

## 2. Concept global

Le concept global retenu est axé en priorité sur les trois éléments structurants suivants :

- Le **boulevard urbain** sur la route de Morat, à vocation prioritaire de mobilité multimodale
- La **rue urbaine** sur la route d'Agy, à vocation prioritaire de convivialité urbaine
- Les **axes de mobilité transversaux**, à vocation prioritaire de mobilité douce

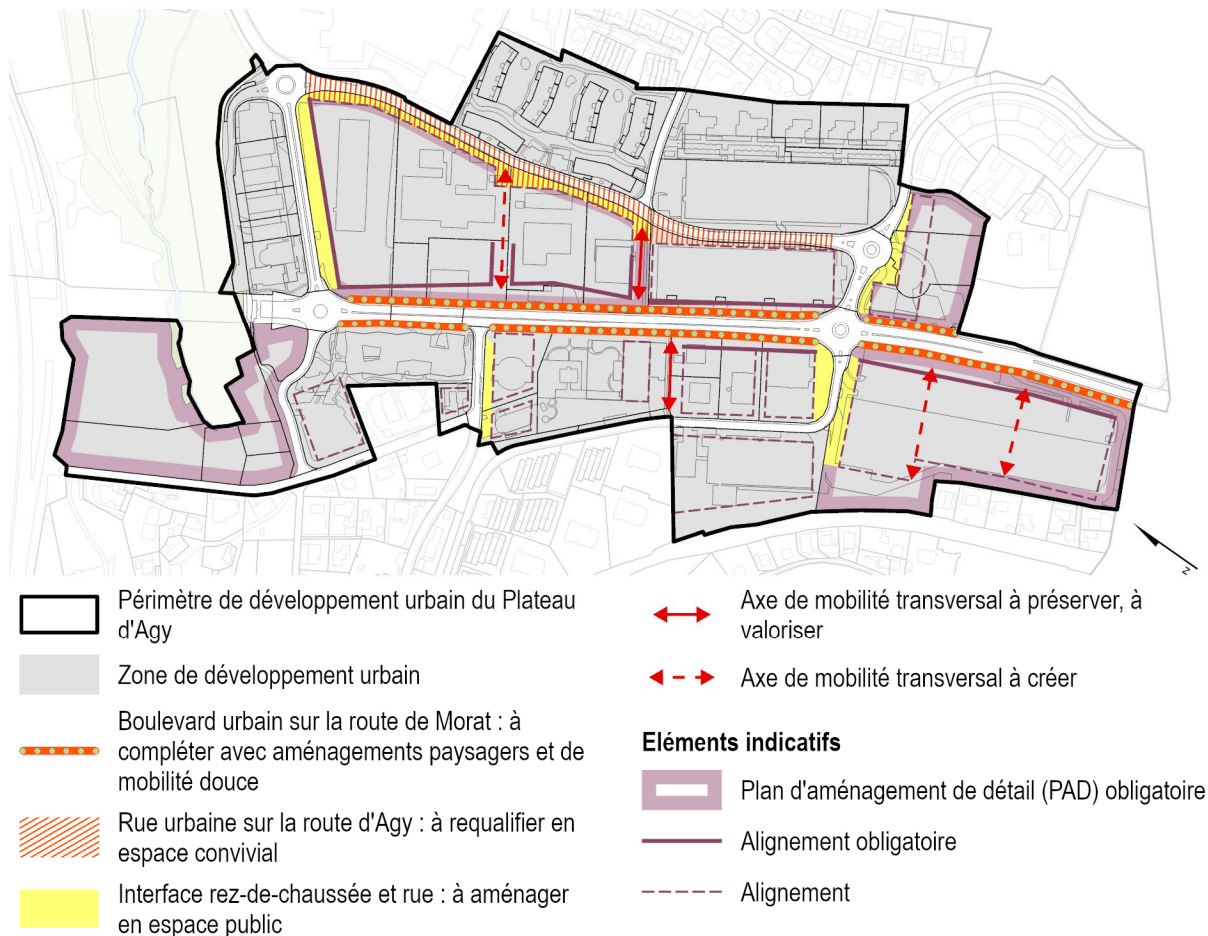


Ossature structurante du Plateau d'Agy (source : *Directives urbanistiques pour le secteur "Plateau d'Agy" (DuPA)*, Privileggio-Secchi architecture urbanisme, 2016, adapté)

La mise en œuvre de cette ossature structurante avec une haute qualité urbanistique, déclinée et complétée avec les objectifs directeurs fixés dans la présente fiche directrice, doit servir de base pour un développement qualitatif du Plateau d'Agy, en particulier dans les plans d'aménagement de détail des secteurs A, B, G-H et K.

Ces principes serviront aussi de base pour les éventuels plans d'infrastructure de mobilité pour la route de Morat et la route d'Agy.

### 3. Objectifs directeurs



#### Objectifs généraux


Périmètre de développement urbain du Plateau d'Agy

- Densifier le périmètre avec des affectations mixtes à caractère urbain
- Requalifier le périmètre afin de lui donner un caractère urbain de haute qualité architecturale et paysagère
- Donner un caractère de boulevard urbain à la route de Morat et un caractère d'espace rue à la route d'Agy
- Valoriser les spécificités et les atouts particuliers des différents ilots urbains
- Coordonner le développement urbain en favorisant une complémentarité optimale entre la mobilité douce et les transports publics
- Assurer une bonne perméabilité du périmètre à la mobilité douce et la continuité des réseaux piétons et cyclables
- Favoriser la présence de la nature en ville et connecter les espaces urbains avec les espaces naturels alentours
- Assurer une bonne cohérence et lisibilité d'ensemble des aménagements (circulation, revêtements, matériaux, arborisation)
- Prendre en compte les contraintes environnementales (surtout bruit et qualité de l'air, mais aussi eaux souterraines et dangers naturels)
- Maîtriser l'augmentation du trafic routier interne et de transit et ses impacts
- Viser une haute qualité énergétique des bâtiments et favoriser les synergies (chauffage à distance)
- Prendre en compte les planifications et études existantes (plans directeurs supérieurs, directives DuPA, études de bases, etc.)

## Objectifs spatialisés et thèmes particuliers


### Objet

### Objectifs

 Zone de développement urbain

Densifier le bâti tout en contribuant à la qualité de vie et à la dynamique du lieu :

- permettre une densité minimale de 175 habitants et emplois par hectare
- viser une haute qualité architecturale
- favoriser les fronts bâtis côté rue, tout en laissant des ouvertures pour les vues et les déplacements en mobilité douce
- garantir une perméabilité piétonne optimale au sein des ilots urbains, avec des liaisons accessibles à tous, reliant les différents axes du réseau public ainsi que les arrêts de transports publics
- créer des stationnements vélos abrités et sécurisés, y compris pour les visiteurs et clients
- structurer le bâti avec des espaces verts arborisés de qualité
- permettre la pérennisation des grands générateurs de trafic existants, sans toutefois faire l'objet de modifications de nature à générer davantage de trafic individuel motorisé
- préserver et valoriser le patrimoine bâti (bâtiments protégés et leurs abords)
- évaluer la possibilité de recourir au chauffage à distance
- viser une haute qualité énergétique des bâtiments

 Route Morat :  
à compléter avec aménagements paysagers et de mobilité douce

Donner une dimension de boulevard urbain à la route de Morat en requalifiant les espaces en bordure par la réalisation de mesures de mobilité douce et d'aménagements paysagers en tenant compte des principes suivants :

- créer un front bâti à caractère urbain en relation directe avec les espaces publics et privés extérieurs
- planter une allée de grands arbres offrant une perméabilité visuelle entre la route et les bâtiments
- réaliser une piste cyclable en site propre continue pour le réseau utilitaire
- gérer les contraintes de bruit routier
- assurer une bonne cohérence et lisibilité d'ensemble des aménagements sur toute la longueur du boulevard (circulation, revêtements, matériaux, arborisation)



Route d'Agy : à requalifier en espace rue à usage mixte

Requalifier la route d'Agy en espace rue à usage mixte. Cette espace-rue mixte doit être aménagée en tenant compte des principes suivants :

- réduire les vitesses de circulation (zone 30)
- limiter la division fonctionnelle et visuelle des espaces de circulation, notamment par le partage des espaces de circulation des automobiles et des vélos, voire, ponctuellement, aussi de la circulation piétonne (zones de rencontre)
- pérenniser et valoriser la desserte en transports publics : maintien des arrêts de bus, amélioration des cadences de desserte, aménagement d'espaces publics autour des arrêts et de liaisons piétonnes depuis les quartiers
- prévoir des aménagements paysagers de qualité
- assurer une bonne cohérence et lisibilité d'ensemble des aménagements (circulation, revêtements, matériaux, arborisation)
- limiter en nombre et en durée le stationnement public en surface
- élaborer un concept communal d'aménagement de la route d'Agy en vue de préciser la concrétisation des objectifs susmentionnés en termes d'aménagements et de procédures

Interface rez-de-chaussée et rue : à aménager en espace public

Renforcer la qualité urbaine côté rue, notamment la relation entre les rez-de-chaussée et la rue, en aménagement des espaces urbains soignés favorisant la rencontre et la mobilité lente. Ces interfaces entre les rez-de-chaussée et la rue doivent être aménagés en tenant compte des principes suivants :

- affecter à l'usage public l'ensemble des espaces extérieurs
- créer un front bâti à caractère urbain en relation directe avec les espaces publics extérieurs :
- front bâti proche de la rue (cf. alignements au PAZ)
- rez-de chaussée au même niveau que la rue
- rez-de chaussée affectés aux activités commerciales et de services, orientées vers la rue
- architecture des façades conçues à l'échelle piétonne, en particulier aux rez-de-chaussée ; y favoriser notamment une disposition dense des ouvertures et la perméabilité visuelle entre intérieur et extérieur
- parsemer les espaces publics et privés de lieux de repos et de rencontre (placettes, bancs, tables)
- prévoir des aménagements paysagers ponctuels de qualité
- limiter en nombre et en durée le stationnement public en surface
- proscrire le stationnement privé en surface
- assurer une bonne cohérence et lisibilité d'ensemble des aménagements (circulation, revêtements, matériaux, arborisation)



Axe de mobilité transversal à préserver/valoriser ou à créer

Relier les espaces urbains et naturels (colline de Torry, espace agricole des Alouettes et de Grandfey), par un réseau dense et connecté de liaisons de mobilité douce qualitatives, sécuritaires et productrices de qualité urbaine :

- compléter le réseau de liaisons cyclables et piétonnes (possibilité de partage) en site propre, garantir leur caractère public et le mettre en évidence (signalisation, matériaux de revêtement)
- border les liaisons d'aménagements paysagers de qualité

Espaces verts et aménagements paysagers de qualité

Concevoir des espaces verts et des aménagements paysagers de qualité et qui contribuent aux bénéfices escomptés de la nature en ville pour la qualité de vie, à savoir servir de ressource de bien-être aux habitants, améliorer la qualité de l'air, diminuer les îlots de chaleur, favoriser la biodiversité et augmenter l'infiltration d'eau dans les sols :

- privilégier autant que possible les espaces de prélasserment végétaux à ceux minéraux
- dans les espaces à composante essentiellement minérale, comme les espaces de circulation piétonne, intégrer des aménagement paysagers végétaux ponctuels (arbres, îlots végétaux) en suffisance
- border les axes secondaires de mobilité douce avec des aménagements paysagers végétaux linéaires (allées d'arbres, bandes vertes)
- privilégier les espèces indigènes adaptés aux conditions urbaines
- privilégier les milieux et la végétation de haute valeur écologique (p.ex. surfaces rudérales, prairies fleuries plutôt que gazon ou plantations monospécifiques)
- veiller à une continuité des espaces et aménagements végétaux pour favoriser leur mise en réseau
- favoriser les espaces de pleine terre