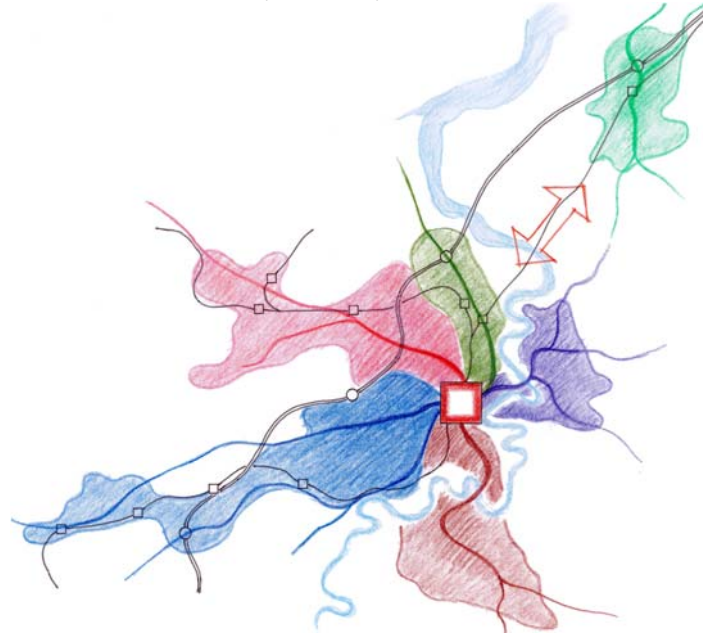




**Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) - Plan directeur régional
Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) - Regionaler Richtplan**

Rapport de consultation publique / Vernehmlassungsbericht



Août / August 2016

Table des matières / Inhaltsverzeichnis

1.	Introduction / Einführung	1
1.1	Structure du document / Struktur des Dokuments	1
1.2	Contexte / Kontext	2
1.3	Résumé de la consultation / Zusammenfassung der Vernehmlassung	3
2.	Remarques et observations de la consultation publique du PA3 / Bemerkungen und Observationen aus der öffentlichen Vernehmlassung des AP3	12
2.1	Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen	12
2.2	Remarques sur les objectifs et le concept territorial / Bemerkungen zu den Zielsetzungen und zum Territorialkonzept	18
2.3	Remarques sur le thème urbanisation / Bemerkungen zum Thema Siedlungsentwicklung	21
2.3.1	Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen	21
2.3.2	Développement urbanistique par axe / Städtebauliche Entwicklung nach Achsen	21
2.3.3	Capacité d'accueil et densification / Aufnahmefähigkeit und Verdichtung	23
2.3.4	Sites stratégiques d'Agglomération / Strategische Standorte der Agglomeration	28
2.4	Remarques sur le thème des transports publics (TP) / Bemerkungen zum Thema des öffentlichen Verkehrs (ÖV)	31
2.4.1	Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen	31
2.4.2	Réseau ferroviaire / Eisenbahnnetz	33
2.4.3	Réseau de bus / Busnetz	33
2.5	Remarques sur le thème de la mobilité douce (MD) / Bemerkungen zum Thema Langsamverkehr (LV)	38
2.5.1	Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen	38
2.5.2	Réseau de mobilité douce / Langsamverkehrsnetz	40
2.5.3	Sécurité et continuité des itinéraires / Sicherheit und Fortsetzung der Langsamverkehrswege	43

2.6	Remarques sur le thème du trafic individuel motorisé (TIM) / Bemerkungen zum Thema des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	44
2.6.1	Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen.....	44
2.6.2	Hiérarchie du réseau routier / Hierarchie des Strassennetzes	47
2.6.3	Compartimentage du centre-ville de Fribourg / Kammerung des Stadtzentrums Freiburg.....	52
2.6.4	Modération du trafic / Verkehrsberuhigung.....	53
2.6.5	Actions multimodales / Multimodale Aktionen	54
2.6.6	Stationnement / Parkplätze	56
2.7	Remarques sur le thème Nature et Paysage / Bemerkungen zum Thema Natur und Landschaft	60
2.7.1	Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen.....	60
2.7.2	Parcs urbains / Stadtparks	63
2.8	Remarques sur le thème environnement / Bemerkungen zum Thema Umwelt	64
	Annexe / Beilage	65

1. Introduction / Einführung

1.1 Structure du document / Struktur des Dokuments

Le Rapport de consultation publique est structuré en deux parties :

Der Vernehmlassungsbericht gliedert sich in zwei Teile:

- **Chapitre 1 - Introduction :** ce chapitre permet de clarifier le contexte de la consultation publique du Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) et donne un aperçu de la suite à donner au projet jusqu'à son envoi à la Confédération pour la procédure d'évaluation. Ce chapitre est complété avec un résumé des remarques issues des associations, des partis politiques, des particuliers et des communes dans le cadre de la consultation publique. Un résumé du préavis de synthèse émis par la Direction cantonale de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) dans le cadre de la procédure d'examen préalable est également présenté dans ce chapitre.

***Kapitel 1 - Einführung:** dieses Kapitel erlaubt, den Kontext der Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation (AP3) zu klären und vermittelt eine Übersicht zur Fortsetzung des Projekts bis zu seiner Überweisung für das Evaluationsverfahren an die Bundesbehörden. Das Kapitel wird weiter mit einer Zusammenfassung der Bemerkungen ergänzt, die im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung von Vereinen, politischen Parteien, Einzelpersonen und Gemeinden angebracht wurden. Eine von der Kantonalen Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens erstellte Synthese wird in diesem Kapitel ebenfalls erläutert.*

- **Chapitre 2 - Remarques et observations de la consultation publique du PA3 :** le deuxième chapitre identifie, de manière exhaustive et sous forme de tableau, toutes les remarques et observations exprimées lors de la consultation publique du PA3. Les remarques sont regroupées en fonction des thématiques centrales du PA3.

***Kapitel 2 - Bemerkungen und Beobachtungen aus der öffentlichen Vernehmlassung des AP3:** das zweite Kapitel identifiziert in ausführlicher Weise und in Form von Tabellen alle Bemerkungen und Beobachtungen, die im Verlaufe der öffentlichen Vernehmlassung des AP3 zum Ausdruck gebracht wurden. Die Bemerkungen werden gemäss den zentralen Themen des AP3 zusammenfassend dargestellt.*

Les auteurs des remarques sont différenciés selon le code couleur suivant :

Die Autoren der Bemerkungen werden gemäss nachfolgendem Farbcode unterschieden:

- **Associations, partis politiques et particuliers / Vereine, politische Parteien und Einzelpersonen,**
- **Communes / Gemeinden.**

Les réponses que le Comité d'agglomération souhaite donner aux différentes remarques sont classées en fonction de quatre types de prises de position. Chacune d'entre elles est associée à une couleur (voir légende ci-dessous).

Die Antworten auf die verschiedenen Bemerkungen, die der Agglomerationsvorstand anzubringen wünscht, werden anhand von vier Arten von Stellungnahmen eingestuft. Jeder einzelnen wird eine Farbe zugeteilt (siehe nachfolgende Legende).

Modification à introduire dans le PA3	<i>Das AP3 wird entsprechend angepasst</i>	
On prend note. La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	<i>Dieses Anliegen wird im Rahmen einer anderen Planung berücksichtigt</i>	
Requête non retenue. Le Comité n'entre pas en matière	<i>Der Änderungsvorschlag wird nicht berücksichtigt. Am grundlegenden Konzept wird festgehalten</i>	
Demande à traiter par une autre instance	<i>Für dieses Anliegen ist eine andere Instanz zuständig</i>	

Les réponses apportées aux remarques formulées sont brièvement étayées. Le tableau permet aussi l'identification des thèmes qui constituent des divergences majeures entre les communes et l'Agglomération de Fribourg (pour la définition de divergence majeure, veuillez-vous référer au chapitre 1.2).

Die Antworten auf die angebrachten Bemerkungen werden kurz begründet. Die Tabelle gestattet auch eine Identifizierung der Themen, die wesentliche Differenzen zwischen den Gemeinden und der Agglomeration Freiburg darstellen (Definition «wesentliche Differenzen» s. unter Kapitel 1.2.).

1.2 Contexte / Kontext

Au sens de l'article 27 LATeC, le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) est considéré comme un Plan directeur régional. En tant que tel, le PA3 a donc fait l'objet d'une consultation publique qui a débuté officiellement le 24 mars et qui a pris fin le 23 mai 2016. Le Conseil d'agglomération a autorisé la mise en consultation publique du PA3 lors de sa séance du 23 mars 2016. Pendant la durée de la consultation publique, toute personne intéressée a pu transmettre ses remarques et observations sur le Plan directeur régional au Comité d'agglomération (Comité), par le biais d'un questionnaire. Les communes et le canton de Fribourg disposaient d'un mois supplémentaire (jusqu'au 23 juin 2016) pour rédiger leurs prises de position respectivement leur préavis d'examen préalable. Les documents du Plan directeur régional pouvaient être consultés dans les administrations des dix communes membres de l'Agglomération de Fribourg (Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne) ainsi qu'à l'administration de l'Agglomération. Les versions allemande et française des documents étaient également accessibles sur le site internet de l'Agglomération (<http://www.agglo-fr.ch/>).

Im Sinne von Artikel 27 RPBG wird das Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) wie ein Regionaler Richtplan betrachtet. Das AP3 als solches war daher Gegenstand einer öffentlichen Vernehmlassung, die offiziell am 24. März eingeleitet und am 23. Mai 2016 abgeschlossen wurde. Der Agglomerationsrat erteilte die Bewilligung für die öffentliche Vernehmlassung des AP3 anlässlich seiner Sitzung vom 23. März 2016. Jede interessierte Person konnte während der Dauer der Vernehmlassung dem Agglomerationsvorstand (Vorstand) seine Bemerkungen und Beobachtungen zum Regionalen Richtplan mithilfe eines Fragebogens mitteilen. Die Gemeinden und der Kanton besaßen eine zusätzliche Frist von einem Monat (bis zum 23. Juni 2016), um ihre Stellungnahme bzw. das Ergebnis ihrer Vorprüfung abzugeben. Die Dokumente des Regionalen Richtplans konnten bei den Gemeindeverwaltungen der zehn Mitgliedsgemeinden der Agglomeration Freiburg (Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne) sowie bei der Verwaltung der Agglomeration eingesehen werden. Die deutsche und französische Version der Dokumente waren zudem auf der Webseite der Agglomeration (<http://www.agglo-fr.ch>) zugänglich.

Pendant la consultation publique du PA3, le Comité a organisé deux séances d'information publique afin de présenter le projet à la population. Ces séances ont eu lieu le 14 avril 2016 à Düdingen et le 28 avril 2016 à Fribourg.

Im Verlaufe der öffentlichen Vernehmlassung des AP3 organisierte der Vorstand zwei Informationssitzungen, um das Projekt auch der Bevölkerung vorzustellen. Diese Sitzungen fanden am 14. April 2016 in Düdingen und 28. April 2016 in Freiburg statt.

Sur la base des remarques formulées, le présent Rapport de consultation a été élaboré par le Comité (organe exécutif). Ce Rapport résume les observations qui ont été formulées sur le PA3 et les réponses circonstanciées qu'il entend y apporter. Sur cette base, le PA3 sera ensuite adapté par le Comité avant d'être transmis au Conseil d'agglomération pour adoption le 12 octobre 2016. C'est également dans le cadre du Rapport de consultation que le Comité détermine si certaines des observations formulées par les communes doivent être considérées et traitées comme des divergences majeures au sens de la législation cantonale (article 12 ReLATeC par analogie). En cas d'une divergence majeure entre un Conseil communal et le Comité, ce dernier transmet, sur la base du projet de rapport de consultation, sa prise de position à la commune concernée. Le Conseil communal est ensuite entendu par une délégation du législatif qui adopte le projet. Cette tâche est, dans les faits, déléguée à la Commission de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement (CAME). Un procès-verbal de cette séance est établi et joint au dossier à l'attention du législatif qui statuera le 12 octobre 2016 sur le contenu de l'ensemble du PA3.

Gestützt auf die eingegangenen Bemerkungen erstellte der Vorstand (Exekutivorgan) den vorliegenden Vernehmlassungsbericht. Der Bericht fasst die zum AP3 formulierten Beobachtungen und seine ausführlichen Antworten darauf zusammen. Anhand dieser Grundlage wird das AP3 durch den Vorstand angepasst, bevor er es dem Agglomerationsrat am 12. Oktober 2016 zur Genehmigung vorlegen wird. Der Vorstand wird ebenfalls im Rahmen des Vernehmlassungsberichts festlegen, ob gewisse durch die Gemeinden formulierten Beobachtungen zu berücksichtigen und als «wesentliche Meinungsverschiedenheit» im Sinne der kantonalen Gesetzgebung

(analog zu Artikel 12 ARRPPBG) zu behandeln sind. Im Falle einer «wesentlichen Differenz» zwischen einem Gemeinderat und dem Vorstand, überweist der Letztere gestützt auf den Entwurf des Vernehmlassungsberichts seine Stellungnahme der betreffenden Gemeinde. Der Gemeinderat wird anschliessend von einer Delegation der Legislative angehört, die den Entwurf letztendlich genehmigt. Die Aufgabe wird in Wirklichkeit an die Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt (KRMU) delegiert. Ein Protokoll dieser Sitzung wird erstellt und dem Dossier zuhanden der Legislative beigelegt, die am 12. Oktober 2016 über den Inhalt der gesamten Vorlage des AP3 zu entscheiden hat.

Le PA3 sera ensuite soumis au canton pour approbation. Fort de cette approbation, le PA3 sera transmis au plus tard le 31 décembre 2016 à l'Office fédéral du développement territorial (ARE), organe qui est chargé de l'évaluation des projets d'agglomération pour la Confédération.

Das AP3 wird anschliessend dem Kanton zur Genehmigung vorgelegt. Wird die Vorlage angenommen, dann wird das AP3 bis spätestens am 31. Dezember 2016 dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zugestellt, das für den Bund mit der Evaluation des Agglomerationsprogramms beauftragt ist.

1.3 Résumé de la consultation / Zusammenfassung der Vernehmlassung

Associations, Partis politiques / Vereine, politische Parteien

Points positifs / Positive Punkte:

De nombreux retours ont salué la qualité générale du dossier soulignant notamment une présentation claire et bien illustrée. Selon les observations, le PA3 serait ainsi nettement plus abouti et mieux documenté que les précédents projets. De plus, les objectifs qualitatifs fixés ont l'avantage de laisser une grande marge de manœuvre pour la concrétisation. En outre, il ressort que le PA3 est très bien équilibré entre les thèmes de l'urbanisation, de la mobilité et celui de la nature et du paysage. Quant à l'élaboration du PA3, la démarche participative a été très appréciée par les différents acteurs.

In vielen Rückmeldungen wurde die Qualität des Dokuments ganz allgemein hervorgehoben, indem eine klare und gut illustrierte Darstellung erwähnt wurde. Anhand der Beobachtungen ist zu vermerken, dass das AP3 ausgereifter und besser als die vorhergehenden Projekte dokumentiert ist. Zudem lässt die Festlegung der qualitativen Zielsetzungen den Vorteil eines grossen Handlungsspielraums für die Verwirklichung zu. Weiter geht hervor, dass die Themen Siedlungsentwicklung, Mobilität und Natur und Landschaft sehr ausgeglichen sind. Was die Ausarbeitung des AP3 anbelangt, so wurde vor allem das partizipative Planungsverfahren von verschiedenen Teilnehmern sehr geschätzt.

Concernant la thématique spécifique de **l'urbanisation**, la stratégie proposée qui vise un aménagement durable et écologique du territoire en priorisant une densification vers l'intérieur, dans les limites d'urbanisation, est saluée par de nombreux acteurs. L'approche pragmatique en matière de densification est également appréciée. De plus, les mesures proposées vont dans le sens d'une urbanisation de qualité avec notamment la volonté d'introduire davantage d'espaces verts en ville. Pour finir, le concept des bassins versants pour définir les axes de développement urbanistique est, de manière générale, jugé tout à fait pertinent.

*Bezüglich der spezifischen Thematik der **Siedlungsentwicklung** tendiert die vorgeschlagene Strategie in Richtung einer nachhaltigen und ökologischen Raumentwicklung, die eine Verdichtung nach innen und innerhalb festgelegter Grenzen vorsieht, was von vielen Beteiligten begrüsst wurde. Der pragmatische Ansatz im Bereich der Siedlungsverdichtung wurde ebenfalls sehr geschätzt. Zudem gehen die vorgeschlagenen Massnahmen in Richtung einer qualitativ hochstehenden Siedlungsentwicklung, die deutlich den Willen zur Schaffung von mehr Grünflächen im Stadtgebiet zum Ausdruck bringt. Und auch das Konzept bezüglich des Einzugsgebiets für die Festlegung der Siedlungsentwicklungachsen wurde im Allgemeinen als ausgesprochen zweckmässig beurteilt.*

A propos de la **stratégie de mobilité**, la décision d'orienter la mobilité vers l'usage de la mobilité douce (MD) et des transports publics (TP) pour faire face à l'augmentation de la demande générée par la croissance démographique et économique est évaluée de façon très positive. La hiérarchisation des TP avec une amélioration du réseau express régional Fribourg/Freiburg (RER) est mise en avant comme un point positif. De plus, l'amélioration des conditions de circulation des bus avec une priorisation dans le trafic a également été évaluée positivement lors de la phase de consultation. La stratégie liée au transport individuel motorisé (TIM) est, quant à elle, jugée très claire et pertinente, notamment en ce qui concerne la ceinture routière autour du centre de Fribourg, ses contrôles d'accès

et ses modérations de trafic. De plus, cette réduction de la pression du trafic sur le centre vise à favoriser un report modal vers les TP et la MD. D'autres éléments positifs du PA3 concernant la thématique des TIM ont notamment été avancés comme la mise en place de plans de mobilité pour les gros générateurs de trafic et l'harmonisation de la politique de stationnement entre les communes membres de l'Agglomération de Fribourg. Pour ce qui est de la MD, les mesures visant à promouvoir l'utilisation du vélo sont valorisées positivement.

*In Bezug auf die **Mobilitätsstrategie** wurde der Entschluss, die Mobilität auf die Nutzung des Langsamverkehrs (LV) und den öffentlichen Verkehr auszurichten (ÖV), um der durch die Zunahme der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung entstehenden Nachfrage entgegenzuwirken, als sehr positiv beurteilt. Die Hierarchisierung des ÖV mit einer Verbesserung des regionalen S-Bahnnetzes Fribourg / Freiburg (RER) wurde als positiver Punkt hervorgehoben. Weiter wurde im Verlaufe der Vernehmlassungsphase auch die Verbesserung der Bedingungen für den Busverkehr mit einer Priorisierung gegenüber dem allgemeinen Verkehr als sehr positiv beurteilt. Die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) verbundene Strategie wurde ebenfalls als klar und angemessen beurteilt, insbesondere bezüglich der Umfahrungsstrasse rund um das Freiburger Stadtzentrum, der Zugangskontrollen und der Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Die Reduktion des auf dem Stadtkern lastenden Verkehrsdrucks zielt auf eine Förderung der modalen Verkehrsverteilung zugunsten des ÖV und des LV ab. Es wurden auch noch weitere positive Elemente des AP3 zur Thematik des MIV hervorgehoben, wie zum Beispiel die Erstellung von Mobilitätsplanungen für die grossen Verkehrserzeuger und die Harmonisierung der Parkplatzpolitik unter den Mitgliedgemeinden der Agglomeration Freiburg. Was den LV anbelangt, so werden die Massnahmen zur Förderung der Fahrradbenutzung als positiv eingestuft.*

Finalement, la stratégie consistant à valoriser et protéger les **espaces ouverts**, tout comme celle de mise en place de parcs urbains formant un réseau sont saluées par de nombreux commentaires.

*Schliesslich wurde die Strategie zur Aufwertung und zum Schutz der vernetzten städtischen **Freiräume** und Parkanlagen durch zahlreiche Kommentare begrüsst.*

Critiques et observations / Kritische Beobachtungen:

Plusieurs **aspects généraux** du Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) ont fait l'objet de remarques lors de la phase de consultation publique. Tout d'abord, concernant son élaboration, il a été souligné que la cadence élevée entre le Projet d'agglomération de 2^{ème} génération (PA2) et le PA3 mettait les communes devant de grands défis, notamment en ce qui concerne la réalisation des mesures. Concernant le document en lui-même, il est reproché un manque de lisibilité des cartes et des plans. Pour ce qui est du contenu général, un reproche quasi unanime concerne l'absence de chiffrage des coûts des différentes mesures ainsi que leur priorisation. Cette lacune reconnue dans le PA3 mis à l'examen préalable sera toutefois comblée lors de l'adoption du document par le législatif au mois d'octobre prochain. Certains déplorent l'absence de chapitres spécifiquement consacrés à l'économie et à l'énergie, ou encore à l'extension du périmètre de l'institution. L'essentiel de ces questions devant toutefois être traités dans des documents distincts du PA3.

*Mehrere **allgemeine Aspekte** des Agglomerationsprogramms der 3. Generation (AP3) waren in der Vernehmlassungsphase Gegenstand kritischer Bemerkungen. Zu allererst wurde betreffend dessen Ausarbeitung unterstrichen, dass das hohe Arbeitstempo zwischen dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation (AP2) und dem AP3 die Gemeinden vor grosse Herausforderungen stelle, insbesondere was die Realisierung der Massnahmen anbelange. Zum Dokument selbst wurde die mangelhafte Lesbarkeit der Karten und Pläne beanstandet. Zum Dokument ganz allgemein wurde fast einstimmig der Vorwurf betreffend die fehlende Kostenbezifferung für die Massnahmen und deren Priorisierung laut. Dieses Manko im AP3 war bekannt und wird vor der Annahme des Dokuments durch die Legislative im kommenden Monat Oktober durch eine Ergänzung behoben. Gewisse Teilnehmer bedauerten das Fehlen von Kapiteln, die spezifisch der Wirtschaft und der Energie gewidmet werden, oder auch bezüglich der Erweiterung des Agglomerationsperimeters. Die wichtigsten dieser Fragen sind jedoch in einem vom AP3 getrennten Dokument zu behandeln.*

Concernant les **objectifs et le concept territorial**, la principale remarque porte sur le scénario de croissance démographique et d'emplois retenu par le PA3 qui paraît excessif à certains intervenants. Certains jugent que le concept de mobilité est trop centré sur les TP, ainsi que la MD, et ne propose pas assez de solution pour les TIM. De même, une certaine peur de voir l'attractivité de la place économique fribourgeoise se dégrader est exprimée.

*In Bezug auf die **Zielsetzungen und das Raumentwicklungskonzept** erstreckt sich die Hauptbemerkung auf die im AP3 enthaltenen Szenarien zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, die gewissen Teilnehmern als zu hoch erscheinen. Einige bemängeln, dass sich das Mobilitätskonzept allzusehr auf den ÖV sowie den LV*

beziehe und nicht genügend Lösungen für den MIV vorsehe. Man verspürte auch den Ausdruck einer gewissen Angst, dass sich die Attraktivität des Freiburger Wirtschaftsplatzes verschlechtern könnte.

Pour ce qui est de la **stratégie d'urbanisation** plus particulièrement, il est rapporté que le PA3 ne serait pas assez ambitieux en matière de densité. Concernant le développement urbanistique par axe, certains estiment que les objectifs d'aménagements des boulevards comme colonne vertébrale manquent de clarté. La place occupée par la voiture pourrait, par exemple, être remise en question en changeant les proportions de la place accordée à chaque moyen de transport et en aménageant systématiquement des voies pour les TP. D'aucuns jugent qu'il n'est pas acceptable de laisser entendre aux propriétaires des terrains à développer que l'aspect qualitatif de l'urbanisation doit systématiquement être réglé en menant une procédure qualifiée (mandats d'étude parallèles, concours). La question du choix des sites stratégiques d'agglomération est également soulevée à plusieurs reprises. Des sites supplémentaires sont notamment proposés comme le Marly Innovation Center (MIC) ou encore la zone économique d'Avry/Matran.

*Zur **Siedlungsentwicklungsstrategie** wird besonders angeführt, dass das AP3 im Bereich der Verdichtung zu wenig ehrgeizig sei. Betreffend die Siedlungsentwicklung entlang der Achsen sind gewisse Teilnehmer der Meinung, dass die Zielsetzungen der Boulevard-Gestaltung als Rückgrat nicht klar genug dargestellt seien. Der vom Automobil beanspruchte Platz könne beispielsweise neu infrage gestellt und für jedes einzelne Verkehrsmittel aufgeteilt werden, indem man systematisch Fahrbahnen für den ÖV schaffe. Andere beurteilen es als nicht zulässig, von den Grundstückeigentümern zu verlangen, dass der qualitative Aspekt der Siedlungsentwicklung systematisch durch ein qualifiziertes Verfahren zu regeln sei (Studienauftragsverfahren, Wettbewerb). Die Frage zur Wahl der strategischen Entwicklungsstandorte der Agglomeration wurde ebenfalls mehrmals aufgeworfen. So werden auch zusätzliche Standorte im Marly Innovation Center (MIC) oder in der Gewerbezone von Avry/Matran vorgeschlagen.*

Le volet **stratégie de mobilité** est la partie du document qui a suscité le plus grand nombre de réactions. De façon générale, il est reproché au Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) de ne pas prendre en compte certains projets liés à la mobilité menés par le canton et la Confédération. En ce qui concerne la thématique spécifique des **transports publics (TP)**, les participants à la consultation publique regrettent que le PA3 n'encourage pas la réflexion sur d'autres moyens de TP, comme le métro, le tram ou encore le métrocâble. Certains aspects de la stratégie TP sont jugés lacunaires, notamment la gestion des carrefours (contrôles d'accès). De la même manière, il est reproché à certains réaménagements de ne pas assez prendre en compte les TP et leur priorisation. La mise en œuvre d'une tarification attractive, par exemple pour les jeunes, est également un élément souvent cité par les différents participants à la phase de consultation. En ce qui concerne le réseau de bus, les tracés définis pour plusieurs lignes de bus font débat. C'est le cas des dessertes de Matran, de Marly ou encore de la halte Fribourg/Freiburg Poya.

*Der Abschnitt der **Mobilitätsstrategie** ist der Teil des Dokuments, der die meisten Reaktionen auslöste. Ganz allgemein wird dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) vorgeworfen, dass es gewisse mit der Mobilität verbundene Projekte des Kantons und des Bundes nicht berücksichtigt. In Bezug auf die spezifischen Themen des **öffentlichen Verkehrs (ÖV)** bedauerten die Teilnehmer an der öffentlichen Vernehmlassung, dass das AP3 keine Überlegungen für andere öffentliche Verkehrsmittel fördere, wie das Metro, das Tram oder die Metroseilbahn. Gewisse Aspekte der ÖV-Strategie wurden als lückenhaft betrachtet, insbesondere im Zusammenhang mit der Regelung der Strassenkreuzungen (Zugangskontrolle). In gleicher Weise wurde beanstandet, dass gewisse Gestaltungsmaßnahmen den ÖV und dessen Priorisierung nicht genügend berücksichtige. Die Umsetzung einer attraktiven Tarifgestaltung, zum Beispiel für die jungen Leute, war ebenfalls ein Thema unter den verschiedenen Vernehmlassungsteilnehmer. In Bezug auf das Busnetz sorgten die Linienführungen verschiedener Buslinien für Diskussionen. Dies gilt für die Erschliessung der Gemeinden Matran und Marly, aber auch für die Haltestelle Fribourg / Freiburg Poya.*

Concernant les observations faites sur la **mobilité douce (MD)**, plusieurs aspects généraux ressortent clairement. Pour commencer, le concept du réseau de MD est jugé comme étant trop flou au-delà de la Transagglo. Il serait nécessaire de développer un réseau de MD complet, et pas seulement un ou deux axes principaux. De plus, il est demandé de distinguer les réseaux piétons et vélos. Un besoin accru en matière de stationnement des deux roues a été constaté et une prise en considération des vélos électriques a été demandée.

*Mit den Beobachtungen zum **Langsamverkehr (LV)** haben die Vernehmlassungsteilnehmer mehrere allgemeine Aspekte hervorgehoben. Zuerst wurde das Langsamverkehrskonzept über die Transagglo hinaus als zu ungenau bezeichnet. Vor allem wäre es notwendig, ein vollständiges Langsamverkehrsnetz zu entwickeln,*

und nicht nur eine oder zwei Hauptachsen. Zudem wurde verlangt, Fussgänger- und Fahrradnetz voneinander zu unterscheiden. Weiter wurde ein zunehmender Abstellbedarf für die Zweiräder festgestellt, wobei auch die Berücksichtigung der Elektro-Fahrräder verlangt wurde.

Dernier volet de la stratégie de mobilité, le **trafic individuel motorisé** (TIM) a également fait l'objet de nombreuses remarques. Un des regrets cités est l'absence d'un plan de circulation plus précis et qu'aucune simulation des charges de trafic prévues à l'horizon 2030 n'ait été associée au document. L'objectif de viser un report modal des TIM vers les TP et la MD est salué, mais pour qu'il soit effectif, des mesures plus restrictives contre le TIM doivent être prises. La mise en place d'une ceinture pour la Ville de Fribourg, les contrôles d'accès et le compartimentage suscitent un certain nombre de questions, notamment concernant le report de trafic que cela pourrait engendrer sur les axes secondaires. Il est également demandé que l'instauration des contrôles d'accès se fasse à tous les points d'entrée de la Ville de Fribourg afin de compléter le système. Pour rendre le concept encore plus performant, davantage de zones 30 km/h ou 20 km/h sont proposées. Enfin, pour que la réduction d'accès au TIM soit efficace, il faut parallèlement réduire et gérer le stationnement de manière adéquate. Certains appellent de leurs vœux une politique moins restrictive que celle prévue dans le PA3 alors que d'autres craignent que la stratégie adoptées ne permettent pas de réduire suffisamment l'attractivité du TIM.

*Als letzter Abschnitt der Mobilitätsstrategie sorgte der motorisierte **Individualverkehr** (MIV) für zahlreiche Bemerkungen. So bedauerte man das Fehlen eines präziseren Verkehrsplans wie auch einer Simulation der Verkehrsbelastung bis zum Zeithorizont 2030, die dem Planungsdokument hätte beigelegt werden können. Das Ziel einer modalen Verlagerung des MIV auf den ÖV und den LV wurde begrüsst, wobei für dessen Verwirklichung jedoch restriktivere Massnahmen gegen den MIV zu ergreifen seien. Die Schaffung eines Verkehrsrings um die Stadt Freiburg, die Zugangskontrolle und die Verkehrskammerung warfen eine Reihe von Fragen auf, insbesondere in Bezug auf eine mögliche Verkehrsverlagerung auf die beiden Sekundärachsen. Es wurde ebenfalls verlangt, dass die Zugangskontrollen auf alle Eingangsstellen der Stadt Freiburg ausgedehnt werden, um das System zu ergänzen. Um das Konzept noch leistungsfähiger zu gestalten, wurden mehr Verkehrsberuhigungszonen von 30 km/h oder 20 km/h vorgeschlagen. Damit die Zugangsreduktion für den MIV jedoch wirksam sein könne, seien parallel dazu die Parkplätze zu reduzieren und das Parkplatzmanagement angemessen auszuführen. Andere Teilnehmer wünschten eine weniger restriktive Verkehrspolitik als im AP3 vorgesehen wird, während wiederum andere befürchten, dass die gewählte Strategie nicht ausreiche, um die Attraktivität des MIV genügend zu reduzieren.*

La **stratégie Nature et Paysage** a également fait l'objet de remarques et commentaires. Certaines voix estiment que le concept est jugé trop ambitieux et qu'il devrait se concentrer sur deux ou trois actions principales. Il est également reproché aux loisirs planifiés dans la nature de prendre trop d'importance. La peur de voir les forêts ou zones agricoles se dégrader à cause de la présence humaine est formulée.

*Die Strategie **Natur und Landschaft** sorgte ebenfalls für Bemerkungen und Kommentare. Gewisse Teilnehmer beurteilten das Konzept als zu ehrgeizig, wobei es ihrer Meinung nach auf zwei oder drei Hauptaktionen beschränkt werden sollte. Es wird dem Konzept auch vorgeworfen, dass die in der Natur geplanten Freizeitzone zu stark überhandnehmen. Denn es wird befürchtet, dass die Wälder und Landwirtschaftszonen durch die menschliche Präsenz zu stark in Mitleidenschaft gezogen werden könnte.*

Communes / Gemeinden

Points positifs / Positive Punkte:

Plusieurs **aspects généraux du projet** ont été salués positivement par les différentes communes de l'Agglomération de Fribourg. La qualité du travail effectué, tant sur le fond que sur la forme, a notamment été soulignée par les communes de Villars-sur-Glâne, Granges-Paccot et Belfaux. Quant à la commune d'Avry, elle a apprécié la démarche participative qui a été organisée afin d'élaborer le PA3. Enfin, la possibilité de pouvoir cofinancer les différentes mesures, entre les communes, l'Agglomération et la Confédération, est aussi mise en avant comme étant un point positif du PA3 par la commune de Düdingen.

*Mehrere **allgemeine Aspekte des Projekts** wurden durch die verschiedenen Gemeinden der Agglomeration Freiburg als positiv beurteilt. Die Qualität der ausgeführten Arbeit, sowohl bezüglich des Inhalts als auch der Form, wurde von den Gemeinden Villars-sur-Glâne, Granges-Paccot und Belfaux unterstrichen. Die Gemeinde Avry schätzte vor allem das partizipative Vorgehen bei der Ausarbeitung des AP3. Die Gemeinde Düdingen ihrerseits hat als positiver Punkt besonders die Möglichkeit der Mitfinanzierung der verschiedenen Massnahmen zwischen den Gemeinden, der Agglomeration und dem Bund hervorgehoben.*

Concernant la **stratégie d'urbanisation** du PA3, plusieurs éléments ont fait l'objet de remarques positives lors de la phase de consultation publique. Par exemple, le Conseil communal de Düdingen se félicite de l'approche pragmatique choisie en matière de densification ainsi que de l'intégration d'un sixième axe pour la coordination du développement urbanistique. La constitution d'une « commission qualité » de l'Agglomération à disposition des communes afin de garantir la qualité urbanistique des zones à bâtir est un aspect de la stratégie urbanisation qui a été évalué favorablement par les communes de Givisiez et de Marly.

*Bezüglich der **Siedlungsentwicklungsstrategie** des AP3 wurden verschiedene Elemente im Verlaufe der öffentlichen Vernehmlassung mit positiven Bemerkungen bedacht. So zum Beispiel begrüßte der Gemeinderat von Düdingen den gewählten pragmatischen Ansatz im Bereich der Verdichtung sowie die Integration einer sechsten Achse für die Koordination der Siedlungsentwicklung. Die Schaffung einer «Qualitätskommission» durch die Agglomeration, die den Gemeinden für das Garantieren der urbanistischen Qualität der Bauzonen zur Verfügung stehen würde, ist ein positiver Aspekt der Siedlungsentwicklungsstrategie, den die Gemeinden Givisiez und Marly als vorteilhaft beurteilt haben.*

Pour ce qui est de la **mobilité**, le Conseil communal de Düdingen accueille de façon très positive la stratégie principale de mobilité qui consiste à s'appuyer sur la mobilité douce (MD) et les transports publics (TP) afin de répondre à la demande croissante de mobilité. La Ville de Fribourg, quant à elle, est tout à fait favorable aux objectifs ainsi que les stratégies fixés. Elle abonde dans le sens des objectifs proposés par le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3), puisqu'ils visent entre autres à valoriser le centre-ville et les quartiers en les délestent notamment de leur trafic de transit. Concernant la thématique des TP, elle partage les objectifs assignés au réseau de TP ainsi que son concept, en particulier à travers la suppression des boucles, ce qui améliore la capacité et le fonctionnement du réseau. De plus, le Conseil communal précise que les lignes transversales offrent une complémentarité de réseau et permettent de couvrir de manière plus conséquente le territoire. La commune de Givisiez soutient également la mise en œuvre d'un réseau TP performant et attractif, notamment par la création des lignes tangentielles. A propos de la MD, le Conseil communal de Givisiez salue la volonté de l'Agglomération de Fribourg de réaliser un deuxième axe fort structurant de la Transagglomération entre Corminboeuf, Givisiez et Marly. Il se dit également favorable à la mise en place d'une stratégie de jalonnement vélo au niveau de l'Agglomération. Quant à la Ville de Fribourg, elle partage les objectifs de MD prévus par le PA3. Au niveau du trafic individuel motorisé (TIM), le Conseil communal accueille favorablement le concept de contournement de Fribourg par sa périphérie (Grande Ceinture), qui s'inscrit dans la continuité du Projet d'agglomération de 2^{ème} génération (PA2), permettant ainsi de délester le centre et les quartiers de leur trafic de transit, tout en rendant accessibles les différents quartiers par les sept pénétrantes de la Ville.

*Im Bereich der **Mobilität** begrüßte der Gemeinderat Düdingen den wesentlichen Teil der Mobilitätsstrategie als sehr positiv, die sich auf den Langsamverkehr (LV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) abstützt, um auf die zunehmende Mobilitätsnachfrage zu reagieren. Die Stadt Freiburg ihrerseits befürwortete die Zielsetzungen und festgelegten Strategien vollständig. Sie stimmte den vom Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) vorgeschlagenen Zielsetzungen sinngemäss zu, da sie unter anderem das Stadtzentrum und die Quartiere aufwerten und vom Transitverkehr entlasten will. Bezüglich des öffentlichen Verkehrs teilt sie die dem ÖV-Netz zugewiesenen Ziele sowie das Konzept, das vor allem die Aufhebung der Schlaufen vorsieht und somit die Funktionskapazitäten des Netzes verbessert. Zudem verwies der Gemeinderat darauf, dass die transversalen Verkehrslinien eine Netzkomplementarität und so eine konsequentere Gebietsabdeckung ermöglichen. Die Gemeinde Givisiez unterstützt ebenfalls die Schaffung eines leistungsfähigen und attraktiven ÖV-Netzes, insbesondere durch die Einführung tangentialer Verkehrslinien. Was den LV anbelangt, so begrüßte der Gemeinderat von Givisiez den Willen der Agglomeration Freiburg, eine zweite strukturierende Achse der Transagglomeration zwischen Corminboeuf, Givisiez und Marly zu realisieren. Er begrüßte weiter die Schaffung einer Meilenstein-Strategie für die Fahrradwege auf dem Gebiet der Agglomeration. Die Stadt Freiburg ihrerseits teilt die vom AP3 vorgesehenen Zielsetzungen des LV. Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) begrüßt der Gemeinderat das durch die Peripherie führende Umfahungskonzept der Stadt Freiburg (Grosser Gürtel), das sich in der Kontinuität des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (AP2) fortsetzt und so das Zentrum wie auch die Quartiere vom Transitverkehr entlastet, wobei die verschiedenen Quartiere durch die sieben Durchgangachsen der Stadt zugänglich bleiben.*

Pour conclure, des remarques positives ont également été formulées concernant la **stratégie Nature et Paysage**, notamment par la commune de Düdingen. *Abschliessend wurden auch positive Bemerkungen zur **Strategie Natur und Landschaft** angebracht, insbesondere durch die Gemeinde Düdingen.*

Critiques et observations / Kritische Anmerkungen und Beobachtungen:

Les communes ont formulées plusieurs **remarques générales** concernant le PA3. La principale critique émanant de plus de la moitié d'entre elles concerne l'absence du chiffrage des coûts ainsi que de la priorisation des mesures. De plus, pour la commune de Düdingen, seules les mesures, qui auront un financement important, devraient figurer dans le PA3. Pour le Conseil communal de Givisiez, un suivi de modification entre les mesures du PA2 et celles du PA3 devrait être établi. La Ville de Fribourg a formulée quelques commentaires généraux sur le PA3. Elle considère qu'un comité technique plus fort et davantage entendu augmenterait le niveau d'expertise de la conduite des projets dans le territoire de l'Agglomération. Fribourg partage également l'avis de plusieurs associations quant au fait qu'il manque un volet économique dans le PA3. Concernant les principaux objectifs et le concept territorial, Düdingen est du même avis que plusieurs associations et particuliers qui considèrent que le scénario de croissance démographique et des emplois retenu par le PA3 paraît excessif.

*Die Gemeinden formulierten zum AP3 mehrere **allgemeine Bemerkungen**. Die Hälfte der Gemeinden beanstandeten vor allem das Fehlen der Kostenbeifferung sowie die Priorisierung der Massnahmen. Zudem wünscht die Gemeinde Düdingen, dass im AP3 nur Massnahmen mit hoher Finanzierungsrate figurieren sollten. Für den Gemeinderat von Givisiez sollte für die Änderungen der Massnahmen zwischen dem AP2 und dem AP3 eine laufende Kontrolle eingeführt werden. Auch die Stadt Freiburg hat mehrere allgemeine Bemerkungen zum AP3 formuliert. Sie teilt die Auffassung, dass ein effizienterer technischer Vorstand mit mehr Gewicht das Niveau der Gutachten für die Ausführung der Projekte auf dem Gebiet der Agglomeration erhöhen würde. Zudem ist auch Freiburg wie verschiedene Vereine der Meinung, dass dem AP3 ein wirtschaftlicher Abschnitt fehle. Betreffend die Hauptzielsetzungen und des Territorialkonzepts, teilt die Gemeinde Düdingen mit verschiedenen Vereinen und Einzelpersonen die Ansicht, dass die Szenarien der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung des AP3 als übertrieben erscheinen.*

En ce qui concerne la **stratégie d'urbanisation**, le choix de développer l'agglomération fribourgeoise selon des axes semble discutable selon la Ville de Fribourg. Elle considère que la densification devrait être organisée de manière multipolaire selon des noyaux rayonnants plutôt qu'autour d'axes. Au contraire, le Conseil communal de Marly ne remet pas en cause ce développement urbanistique par axe mais propose que ce soit uniquement l'Agglomération qui finance les études correspondantes afin de garantir la bonne réalisation de cette mesure. La thématique de la densification a occasionnée des commentaires de la part des communes. La Ville de Fribourg estime que les moyens de mise en œuvre de densification vers l'intérieur restent flous et peu ambitieux. Alors que les associations et les particuliers jugeaient inacceptable de recommander des procédures qualifiées (mandats d'étude parallèles, concours) pour des projets d'envergure, Fribourg propose de les rendre contraignantes afin de s'assurer les objectifs de densification prévus. A propos des sites stratégiques d'agglomération, plusieurs communes demandent à ce que des sites supplémentaires soient intégrés. Il s'agit du Marly Innovation Center (MIC), des zones d'activités économiques d'Avry/Matran pour Avry et du site de la couverture de l'A12 pour Givisiez. La commune de Marly met également en avant la question de la péréquation financière que soulève le développement d'activités en priorité dans les sites stratégiques d'agglomération. Enfin, plusieurs remarques portent sur la limite d'urbanisation et sur la priorité d'urbanisation accordée à certains secteurs. *Bezüglich der **Siedlungsentwicklungsstrategie** stellt die Stadt Freiburg die Wahl, die Agglomeration Freiburg nach Achsen zu entwickeln, infrage. Dagegen befürwortet sie eine mehrpolige und nach dem Prinzip der Kernaussstrahlung organisierte Verdichtung anstelle einer rund um Achsen organisierten Entwicklung. Im Gegensatz dazu stellte die Gemeinde Marly die nach Achsen vorgesehene städtebauliche Entwicklung nicht infrage und schlug vor, dass allein die Agglomeration die entsprechenden Studien finanziere, um eine einwandfreie Realisierung dieser Massnahme zu garantieren. Das Thema «Verdichtung nach innen» hat auch vonseiten der Gemeinden Kommentare ausgelöst. Die Stadt Freiburg betrachtet die für die Verdichtung nach innen umgesetzten Massnahmen als zu ungenau und zu wenig ehrgeizig. Mehrere Vereine und Einzelpersonen erachten die Empfehlung eines qualifizierten Verfahrens für Grossprojekte (Studienauftragsverfahren, Wettbewerb) als unannehmbar, wobei die Stadt Freiburg vorschlägt, diese Verfahren verbindlich vorschreiben zu lassen, um die vorgesehenen Verdichtungsziele sicherzustellen. In Bezug auf die strategischen Entwicklungsstandorte der Agglomeration wünschen mehrere Gemeinden, noch zusätzliche Standorte zu integrieren. Es handelt sich um das Marly Innovation Center (MIC), die wirtschaftlichen Arbeitszonen von Avry/Matran sowie die Überdeckung der Autobahn A12 in Givisiez. Die Gemeinde Marly stellte ebenfalls die Frage des Finanzausgleichs in den Vordergrund, die sich in erster Linie durch die Priorisierung der Arbeitsplatzentwicklung zugunsten der strategischen Standorte der Agglomeration ergebe. Mehrere Bemerkungen bezogen sich schlussendlich auf die Siedlungsentwicklungsgrenzen und die gewissen Sektoren vorbehaltenen Entwicklungsprioritäten.*

Comme pour les particuliers et les associations, la **stratégie de mobilité** est celle qui a fait l'objet de la plus grande partie des remarques. A propos des **transports publics** (TP), la plupart des commentaires concerne le choix du tracé des lignes ou propose d'intégrer des liaisons supplémentaires. Concernant la thématique spécifique de la **mobilité douce** (MD), c'est également des commentaires de détails de tracé ou proposant d'autres liaisons de MD qui sont le plus souvent formulés. *Für Einzelpersonen und Vereine ist es die **Mobilitätsstrategie**, die die meisten Bemerkungen auslöste. Bezüglich des **öffentlichen Verkehrs** (ÖV) betrafen die meisten Kommentare die Wahl der Buslinienführung, wobei auch die Integration zusätzlicher Verbindungen vorgeschlagen wurde. Zum spezifischen Thema des **Langsamverkehrs** (LV) bezogen sich die Bemerkungen ebenfalls auf die Linienführung der Fussgänger- und Fahrradwege oder schlugen vielfach auch neue LV-Verbindungen vor.*

Le volet **trafic individuel motorisé** (TIM) a fait l'objet de plusieurs remarques. En ce qui concerne le système du contrôle d'accès, le Conseil communal de Fribourg considère qu'il est partiellement incomplet. Le maillage des carrefours gérés par contrôle d'accès est trop peu dense et le positionnement peu optimal. Afin de mieux maîtriser les flux, il conseille de multiplier les carrefours le long des pénétrantes et de les positionner également aux limites de l'agglomération fribourgeoise et non pas uniquement dans celle-ci. Des remarques concernant la localisation ou l'absence de contrôles d'accès à certains endroits ont été exprimées par plusieurs communes. *Der Abschnitt des **motorisierten Individualverkehrs** (MIV) war ebenfalls Gegenstand von mehreren Bemerkungen. Zum Kontrollsystem der Stadteingänge bemerkt der Gemeinderat Freiburg, dass es teilweise noch unvollständig sei. Das durch Zugangskontrollen ausgestattete Kreuzungsnetz sei noch zu wenig dicht und nicht optimal ausgelegt. Um den Verkehrsfluss besser unter Kontrolle zu bringen schlägt er vor, die Kreuzungen entlang der Durchgangachsen und an den Grenzen der Agglomeration seien zu vermehren, anstelle sie nur innerhalb der Letzteren zu errichten. Bemerkungen betreffend den Standort oder das Fehlen von Eingangskontrollen an gewissen Stellen wurden von mehreren Gemeinden zum Ausdruck gebracht.*

La Ville de Fribourg fait remarquer que le concept de contournement de Fribourg est représenté de manière incomplète. En effet, la représentation ne considère pas les routes de Bourguillon et de Marly, qui permettent de compléter ce concept. D'autres communes demandent à faire figurer sur les plans du Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) les tracés de route de contournement en phase de projet. Düdingen souhaite que la route de liaison de Birch-Luggiwil ainsi que l'évitement de Düdingen soient représentés. De même, Givisiez désire que le tracé du contournement ouest, en prolongement du pont de Tiguellet, soit inclus dans le Plan directeur régional. En outre, du côté de Marly, on trouve inacceptable de devoir transiter par Fribourg pour rejoindre l'autoroute. Il est proposé que le PA3 indique comme priorité la création de la liaison routière Marly-Matran afin de permettre un raccordement quasi direct à l'autoroute.

Die Stadt Freiburg hat auch hervorgehoben, dass das Umfahrungskonzept der Stadt Freiburg nur unvollständig dargestellt wurde. Denn die Darstellungen berücksichtigen weder die Route de Bourguillon noch die Gemeinde Marly, die dieses Konzept ergänzten. Andere Gemeinden verlangten, die Linienführungen der in der Projektphase stehenden Umfahrungsstrassenprojekte in die Pläne des Agglomerationsprogramms der 3. Generation aufzunehmen. Die Gemeinde Düdingen äusserte den Wunsch, dass die Strassenverbindung Birch-Luggiwil sowie die Umfahrungsstrasse Düdingen dargestellt werden. So wünscht auch die Gemeinde Givisiez, dass die Linienführung der Umfahrungsstrasse West in der Verlängerung der Tiguellet-Brücke in den regionalen Richtplan eingetragen werde. Zudem empfindet man es vonseiten der Gemeinde Marly als unannehmbar, die Stadt Freiburg durchqueren zu müssen, um auf die Autobahn zu gelangen. Es wird vorgeschlagen, dass das AP3 die Schaffung der Strassenverbindung Marly-Matran als vorrangig bezeichne, um einen quasi direkten Anschluss an die Autobahn zu ermöglichen.

La problématique du stationnement a fait l'objet de plusieurs commentaires. Ainsi, les communes d'Avry et Givisiez refusent les principes coordonnés de gestion et de réglementation du stationnement privé. Pour eux, les normes VSS actuelles doivent être maintenues sans restrictions ultérieures. A l'opposée, la Ville de Fribourg songe à une politique plus restrictive et regrette que la valeur maximale du nombre de places de parc ne soit contraignante que pour les activités, sans considérer les habitants. Finalement, la commune de Düdingen se prononce contre une harmonisation du stationnement dans l'agglomération car elle argumente que le contexte n'est pas le même entre les zones urbaines et rurales.

Das Problem der Parkplatzpolitik war auch Gegenstand von mehreren Observationen. So lehnen die Gemeinden Avry und Givisiez das Prinzip eines koordinierten Parkplatzmanagements sowie einer koordinierten Parkplatzreglementierung ab. Sie sind der Ansicht, dass die heutigen VSS-Normen ohne zusätzliche Einschränkungen aufrechtzuerhalten seien. Im Gegensatz dazu denkt die Stadt Freiburg an eine restriktivere Parkplatzpolitik und bedauerte, dass die maximale Anzahl von Parkplätzen

nur für die Arbeit verbindlich sei, ohne auch die Einwohner zu berücksichtigen. Schlussendlich hat sich die Gemeinde Düdingen gegen eine Parkplatzharmonisierung in der Stadt Freiburg mit dem Argument ausgesprochen, dass der Kontext zwischen städtischen und ländlichen Zonen nicht der gleiche sei.

En ce qui concerne la **stratégie Nature et Paysage**, le Conseil communal de Fribourg reproche le fait que beaucoup de mesures ont un caractère déclamatoire sans spatialisation. D'autres communes comme Givisiez et Marly souhaiteraient que des espaces verts se trouvant sur leur territoire soient intégrés dans la stratégie des parcs urbains. La Ville de Fribourg attire l'attention sur le fait qu'un certain nombre de parcs désignés dans le PA3 sont en mains privées, ce qui rend difficile la mise en œuvre des mesures de valorisation.

*Was die **Strategie Natur und Landschaft** anbelangt, beanstandete der Gemeinderat Freiburg, dass viele Massnahmen nur einen deklamatorischen Charakter ohne räumliche Auswirkung besässen. Weitere Gemeinden wie Givisiez und Marly wünschen, dass die auf ihrem Gebiet liegenden Grünflächen in die Stadtparkstrategie einbezogen werden. Die Stadt Freiburg verwies darauf, dass eine gewisse Anzahl vom AP3 bezeichneten Pärke in Privateigentum liegen, was die Umsetzung deren Aufwertungsmassnahmen erschweren könnte.*

Canton / Kanton

Dans son préavis de synthèse, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a émis ses remarques concernant le PA3, Plan directeur régional qui a fait l'objet de la procédure d'examen préalable auprès des services de l'Etat entre le 23 mars et le 23 juin 2016. Ces différents points feront l'objet d'adaptations en vue de l'adoption du PA3 par le Conseil d'agglomération puis de son approbation par le Conseil d'Etat.

In seiner Synthesevorprüfung hat auch die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) ihre Bemerkungen zum AP3 angebracht, das gleichzeitig als Regionaler Richtplan gilt und als solcher zwischen dem 23. März und dem 23. Juni 2016 Gegenstand einer Vorprüfung durch die Amtsstellen des Kantons war. Die verschiedenen aufgeführten Punkte werden in die Änderungen des AP3 einfliessen, bevor es dem Agglomerationsrat zur Annahme und anschliessend dem Staatsrat zur Genehmigung vorgelegt wird.

La DAEC souligne le travail important accompli pour l'établissement de ce document et relève le soin qui a été apporté pour augmenter sa lisibilité et sa maniabilité. *Die RUBD hat die grosse Arbeit unterstrichen, die für die Ausarbeitung dieses Dokuments notwendig war und hebt auch die Sorgfalt hervor, die für die Verbesserung seiner Les- und Nutzbarkeit angewandt wurde.*

La DAEC recommande de renoncer à la portée juridique liante des fiches de mesures du PA3 (objectifs et répartition des tâches liantes). Elle note également que la répartition des tâches proposées par l'Agglomération ne correspond pas toujours aux bases légales en vigueur.

Die RUBD empfiehlt auf die rechtsverbindliche Tragweite der Massnahmenblätter des AP3 zu verzichten (Zielsetzungen und Aufteilung der verbindlichen Aufgaben). Sie wies auch darauf hin, dass die von der Agglomeration vorgeschlagene Aufgabenverteilung nicht immer den geltenden gesetzlichen Grundlagen entspreche.

La DAEC est d'avis que la vision 2030 développée par l'Agglomération de Fribourg est d'une manière générale cohérente avec la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). Toutefois, dans la mesure où les travaux d'élaboration du Plan directeur cantonal sont encore en cours, elle note qu'il n'est pas possible de connaître la part de croissance qui sera dévolue à l'Agglomération. Elle indique que cette dernière devra probablement tabler sur le maintien du territoire d'urbanisation tel que défini par le Projet d'agglomération de 2^{ème} génération (PA2). La DAEC souligne qu'il est essentiel que l'Agglomération complète le Rapport explicatif sur la manière dont elle entend mobiliser les terrains thésaurisés, requalifier le tissu existant ainsi que densifier. Elle recommande en outre d'apporter des garanties supplémentaires à la Confédération sur la conformité de son projet à la LAT.

Die RUBD ist der Ansicht, dass die durch die Agglomeration Freiburg entwickelte Vision 2030 generell mit dem Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) kohärent ist. In dem Ausmass, wo die Ausarbeitung des Regionalen Richtplans noch im Gange ist, sei es nicht möglich, den Wachstumsanteil zu eruieren, der der Agglomeration zustehen wird. Sie verwies weiter darauf, dass sich die Letztere wahrscheinlich auf die Aufrechterhaltung des Siedlungsentwicklungsgebiets stützen müsse, so wie es im Agglomerationsprogramm der 2. Generation (AP2) festgelegt worden sei. Die RUBD unterstrich als wesentlicher Punkt weiter, dass die Agglomeration den Erläuterungsbericht mit der Art und Weise ergänze, wie sie die gehorteten Grundstücke zu mobilisieren sowie

die bestehenden Siedlungsgebiete aufzuwerten und zu verdichten gedenke. Sie empfiehlt weiter auch, dass dem Bund zusätzliche Sicherheiten bezüglich der Konformität des Agglomerationsprogramms mit dem RPG zu garantieren seien.

En ce qui concerne la mobilité, il s'agira d'affiner le concept de transports publics (TP) en tenant compte des besoins réels de la population et des exigences financières, tout en précisant l'horizon de planification. Quant aux objectifs de l'Agglomération, eux aussi devront être précisés pour chaque mode de transport.

Bezüglich der Mobilität gelte es das öffentliche Verkehrskonzept (ÖV) zu verfeinern und den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung sowie den finanziellen Anforderungen anzupassen, indem auch der Planungshorizont festzulegen sei. Auch die Zielsetzungen der Agglomeration sind für jede Verkehrsart zu präzisieren.

La DAEC invite l'Agglomération à examiner s'il est opportun dans le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) de prévoir un si grand nombre de mesures. La DAEC salue les efforts entrepris pour les mesures Nature et Paysage mais elle s'interroge sur le nombre important de mesures de transports.

Die RUBD lädt die Agglomeration ein, zu prüfen, ob es wirklich notwendig sei, im Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) eine so grosse Anzahl Massnahmen vorzusehen. Die RUBD begrüsst schliesslich die Massnahmen Natur und Landschaft und empfiehlt jedoch, die grosse Anzahl Verkehrsmassnahmen zu hinterfragen.

2. Remarques et observations de la consultation publique du PA3 / Bemerkungen und Observationen aus der öffentlichen Vernehmlassung des AP3

2.1 Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
Mesures					
1	Il manque le chiffrage des coûts ainsi que la priorisation des mesures. Il manque les informations concernant le financement et le calendrier de mise en œuvre des mesures.	Fédération cantonale fribourgeoise du commerce indépendant de détail, Pro Vélo, Verts Ville de Fribourg, UDC Marly, PDC Fribourg, Alfred und Jeannette Hofmann, Christoph Schütz, WWF Freiburg, les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, PLR Ville de Fribourg, jurAction, VCS, commune d'Avry, commune de Givisiez, commune de Villars-sur-Glâne, Gemeinde Dündingen, commune de Matran, Ville de Fribourg	Les coûts ainsi que la priorité des mesures seront clairement définis dans le cadre du projet adopté par le Conseil d'agglomération au mois d'octobre 2016. In der Vernehmlassung ging es vor allem darum, die Relevanz der Strategien, Ziele und Massnahmen zu prüfen. Les modalités de financement seront définies en fonction de la capacité financière des communes et de la limite d'endettement de l'Agglomération. Une directive à ce propos sera présentée au Conseil d'agglomération en même temps que le projet, en octobre 2016.	Aucune	Fiches de mesures

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
2	Viel zu hohe Kosten mit teilweise unnötigen Projekten, welche von Gemeinden mit 10% bezahlt werden müssen.	Walter Hofmann	Ziel des Vorstandes ist es, die Kosten tief zu halten und die Finanzkraft der Gemeinden zu berücksichtigen. Der Agglomerationsrat wird an seiner Sitzung vom Oktober 2016 entscheiden, welche Massnahmen in welchem Zeitraum realisiert werden sollen.		Fiches de mesures
3	Im Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) sollen nur Massnahmen berücksichtigt werden, welche Aussicht auf einen substantiellen Bundesbeitrag haben.	Gemeinde Düringen	Bei der Wahl der Massnahmen wurden die Anforderungen des Bundes berücksichtigt. Dies bedeutet, dass neben infrastrukturellen (und vom Bund subventionierungsberechtigten) Massnahmen auch Massnahmen in den Bereichen Raumplanung und Landschaft definiert werden müssen, für welche der Bund jedoch keine Subventionierung vorsieht.	Keine	Fiches de mesures
4	Il est impératif de prioriser les mesures visant à un report modal favorable à la mobilité douce (MD) et aux transports publics (TP). Leur financement doit être assuré par les communes de l'Agglomération de Fribourg afin que le projet puisse être retenu pour un co-financement fédéral.	PDC Fribourg	La priorisation des mesures sera établie par le Conseil d'agglomération (octobre 2016) sur la base de la cohérence avec le concept territorial du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) et en accord avec les possibilités financières des communes.		Mesures mobilité
5	Le PA3 ne reprend pas les points validés du PA2 (par ex : un P+R était prévu à Givisiez dans le Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) et il n'est plus présent dans le PA3).	Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC), commune de Givisiez	Les mesures A du PA2 (par ex : le P+R (parking d'échange) à Givisiez) ne sont pas reprises dans le PA3. Elles seront réalisées indépendamment de leur reprise dans le PA3. Leur financement est assuré dans le cadre de l'accord sur les prestations entre la Confédération, le canton et l'Agglomération pour le financement des mesures du PA2.	Aucune	Fiches de mesures, Cartes
6	Hauptmassnahmen sind zu 100% durch die Agglomeration zu finanzieren, als Beispiel die Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) Massnahme Nr. 21.13 – Gestaltung für Fahrräder auf der Grandfeybrücke.	SP Düringen	Der Finanzierungsschlüssel für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms wird im Rahmen der Überarbeitung der „Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg“ neu definiert. Der Ausgang ist noch völlig offen.		Fiches de mesures
7	Die Zweisprachigkeit ist ein Pluspunkt und sollte im Agglomerationsprogramm klarer zum Ausdruck kommen, indem die Transagglom-Achsen und die Boulevards-Gestaltung als die Hauptmassnahmen des AP3 bezeichnet werden.	SP Düringen	Der Vorstand wird diesen Vorschlag prüfen und das AP3 je nachdem entsprechend ergänzen.		Fiches de mesures
8	Établir un suivi de modification entre les mesures du PA2 et celles du PA3. Également mentionner systématiquement les mesures du PA3 corrélées entre elles.	commune de Givisiez	Le suivi de modification entre les mesures du PA2 et celles du PA3 sera établi ultérieurement dans les annexes du document. Un plan du suivi de mise en œuvre et des cartes seront produit.	Aucune	Fiches de mesures
9	S'agissant de la mise en œuvre des mesures prévues dans le PA3, les termes utilisés (pilotage, système de pilotage) ne permettent pas de définir clairement la répartition des tâches entre l'organe régional et les communes.	Ville de Fribourg	Les termes seront précisés afin de répartir les tâches entre Agglomération et communes conformément au droit supérieur.	Aucune	Rapport stratégique, Fiches de mesures

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
Périmètre d'Agglomération					
10	Nous nous sommes prononcés en faveur de la motion 2015-GC-134 Schneuwly-Bapst (révision de la loi sur les agglomérations LAgg). Nous attendons que l'Agglomération de Fribourg puisse mener des réflexions sur l'agrandissement de son territoire (par-delà les frontières politiques de l'agglomération). Zu wenige Gemeinden im Perimeter.	Parti socialiste fribourgeois, Franz Schmutz, Alfred und Jeannette Hofmann, WWF Freiburg, Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, PLR Ville de Fribourg	L'agrandissement du périmètre de l'agglomération politique est intimement lié à l'évolution des structures territoriales locales et régionales. Il en sera vraisemblablement question au cours de la prochaine législature.		Rapport explicatif
11	Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) lässt jegliche Aussagen zu der aus Sicht von Düdingen zentralen Strukturentwicklung der Agglomeration in Bezug auf Gemeindefusionen und die Motion Bapst/Schneuwly (2-Kreise) vermissen.	Gemeinde Düdingen	Le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) n'est pas le bon endroit pour cela.	Keine	Rapport explicatif
12	Agglomerationsvorstand (Vorstand) sollte sich überlegen, wie Anstössergemeinden, welche direkt von den Verbesserungen profitieren, an den Kosten beteiligt werden können.	SP Düdingen	Der Vorstand wird dies in der kommenden Legislaturperiode thematisieren und punktuelle Beteiligungen prüfen.		Rapport explicatif
13	Massnahmen, die eine politische Agglomerations-Perimeter Vergrösserung behindern, sind zu streichen.	SP Düdingen	Dem Vorstand sind keine Massnahmen bekannt, die Vergrösserung eines politischen Agglomerations-Perimeter behindern.		Fiches de mesures
Economie					
14	Absence d'une stratégie économique dans le PA3. Volet à développer/renforcer.	Fédération cantonale fribourgeoise du commerce indépendant de détail, PDC, Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, Ville de Fribourg	L'Agglomération envisage d'élaborer une stratégie économique à partir de 2017. Il s'agira notamment de définir la vocation économique des zones d'activités, surtout dans les sites stratégiques d'agglomération (définition des critères d'implantation des entreprises et stratégie de localisation), sans pourtant oublier les exigences des communes de la couronne.	Aucune	Rapport stratégique U4.1 et U 4.2, Mesures U-01 et U-02, Rapport explicatif chap. 6.4
15	Zu sehr wirtschaftsorientierte Ausgangslage. Unendliches Wachstum nicht tragbar.	Franz Schmutz, Walter Hofmann	Es ist im Interesse der Agglomeration Freiburg, neben Einwohnern auch Arbeitsplätze anzubieten, um Pendlerbewegungen möglichst tief zu halten.		

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
Consultation publique et suite de la procédure					
16	Hofft, dass der Vernehmlassungsbericht nicht nur dem Agglomerationsrat, sondern auch den Einsendern dieses Fragebogens zugestellt wird - mit der Möglichkeit, kurze Bemerkungen anzubringen!	WWF Freiburg, Herbert Känzig	Der Vernehmlassungsbericht wird im Laufe des Sommers auf der Webseite der Agglomeration Freiburg veröffentlicht. Allerdings ist nicht vorgesehen, dass sich die Einsender zu den Antworten äussern können. Dies ist leider aus zeitlichen Gründen nicht möglich.		
17	Wieso wurde ich als Grundeigentümer nicht über die vorhergehenden Verläufe der Agglomerationsprogramme informiert? Ich habe nichts unterzeichnet. Die Behördenverbindlichkeit der Agglomerationsprogramme stehen im Konflikt mit dem privaten Grundeigentum.	Alfred und Jeannette Hofmann	Das vorliegende Agglomerationsprogramm entspricht gemäss kantonalem Raumplanungsgesetz einem regionalen Richtplan. Regionale Richtpläne binden die Behörden, nicht aber Privateigentümer. Die Beteiligungsmöglichkeiten der Bevölkerung entsprechen den Anforderungen des Raumplanungsgesetzes (RPG). Es wurde auch öffentliche Veranstaltungen organisiert.		
18	Ils souhaitent s'exprimer dans le délai légal de la consultation publique du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) qui court, selon eux, jusqu'en juin 2016 (voir article 30 CPJA concernant la suspension du délai).	Hoirie Marthe et Louis Gummy et Hoirie Victoria et Jean Clerc	La consultation publique a eu lieu entre le 24 mars et le 23 mai 2016. L'article 30 alinéa 3 du CPJA dit « qu'il n'y a pas de suspension lorsque les délais sont fixés en terme (jour précis) ».		
Documents du PA3					
19	Bien que les délais de mise en œuvre du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) ne soient pas encore échus, il aurait été agréable de pouvoir consulter un document d'état de réalisation du PA2 ainsi qu'une synthèse de chevauchement entre le PA2 et le PA3.	Verts Ville de Fribourg	Le Rapport de mise en œuvre des mesures du PA2 est en cours d'élaboration. Il sera joint à la version du du PA3 qui sera adoptée par le Conseil d'agglomération le 13 octobre 2016.		
20	Die Lesbarkeit und Vergleichbarkeit der Dokumente könnte deutlich verbessert werden, wenn für das gleiche Thema die gleiche (Kapitel)-Nummer verwendet würde.	WWF Freiburg	Die Dokumente werden aufgrund der Vernehmlassung überarbeitet. Je nach Aufwand werden die Kapitel zur besseren Lesbarkeit abgeglichen.		
21	Die Gemeinde Düringen ist der Meinung, dass eine deutliche Entflechtung der Themen stattfinden sollte: Regionaler Richtplan/Agglomerationsprogramm und Massnahmen/Weitere Massnahmen für den Richtplan.	Gemeinde Düringen	Der Agglomerationsvorstand hatte sich zum Ziel gesetzt, das Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) weniger umfassend und in weniger Dokumenten zu erarbeiten als das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2). Dies ist ihm seines Erachtens gelungen. Eine Entflechtung der Dokumente, wie es die Gemeinde Düringen verlangt, wäre erst dann sinnvoll möglich, wenn Agglomerationsprogramme und der regionale Richtplan im Raumplanungsgesetz (RPG) als getrennte Instrumente definiert würden.	Keine	
22	Il est fait référence au site du Marly Innovation Center (MIC) sous la dénomination Ilford qui n'a plus cours depuis plus de deux ans.	Marly Innovation Center GmbH	Adapter les textes du PA3.		Rapport explicatif p.53 et plusieurs documents du PA3

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
23	Les plans sont approximatifs ou plus d'actualité (par ex : l'implantation de la nouvelle gare de Givisiez n'est pas correcte et la passerelle prévue est absente des plans). La zone d'urbanisation (zone grisée) ne correspond pas sur les différentes cartes.	Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC), Commune de Givisiez	Les plans du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) seront mis à jour.	Aucune	Cartes
24	Les cartes ne sont pas assez lisibles, notamment en ce qui concerne les limites entre les secteurs compacts et les secteurs couronnes.	Marcel Aebischer	Adapter les cartes du PA3.		Carte concept territorial, Carte stratégie d'urbanisation
25	La structure du cahier est particulièrement désagréable à lire et à comprendre. Il y a des fiches liées à d'autres fiches. Le PA3 est plus ouvert et laisse plus de marge de manœuvre que le Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2), mais on ne ressent pas une démarche claire et une vision de ce qu'on veut pour cette agglomération fribourgeoise.	Marcel Aebischer	La structure du PA3 est claire. Il y a une répartition entre contenu contraignant du PA3 (classeur A) et contenu non liant (classeur B). Le concept territorial et les objectifs constituent la partie stratégique. Le catalogue des mesures doit permettre la mise en œuvre du volet stratégique.		Documents du PA3
26	Le système de catalogue des mesures est intéressant car il propose des interventions concrètes et ciblées. Par contre la lecture aurait été plus simple s'il était organisé par secteur ou quartier.	Marcel Aebischer	Dans le cadre du PA3, il était fondamental de pouvoir regrouper les mesures par thématique (exigence de la Confédération). Des paquets de mesures géographiques ne sont pas souhaités par la Confédération.		Fiches de mesures
Portée juridique des documents					
27	Afin de pouvoir mettre en œuvre toutes les mesures, il faut les rendre contraignantes et prévoir des financements anticipés, sans quoi elles risquent de rester au stade d'intentions.	Pro Fribourg, Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR	A la différence du PA2, le PA3 introduit une portée liante pour les objectifs et la répartition des tâches contenus dans les fiches de mesures. L'idée est d'encourager et faciliter la mise en œuvre par l'Agglomération, les communes et le Canton. La description de la mise en œuvre concrète des mesures (emplacement, caractéristiques techniques, etc.) n'est en revanche pas liante et peut faire l'objet d'adaptations par les autorités en charge de leur réalisation.		Fiches de mesures
28	A Fribourg, le projet d'agglomération à la valeur d'un plan directeur régional. En règle générale, les plans directeurs sont révisés tous les 15 ans. La cadence entre le PA2 et le PA3 est largement plus élevée. Cette rapidité présente des dangers : une dérive entre la planification et la réalisation mais aussi le fait de mettre les communes devant d'immenses défis pour mettre en œuvre le PA2 et le PA3. Une focalisation sur quelques objectifs réalisables serait un avantage.	Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, PLR Ville de Fribourg	Le projet d'agglomération est un instrument dynamique que l'Agglomération de Fribourg s'est engagée à réviser tous les quatre ans. Il s'agit là d'exigences de la Confédération. Selon la législation, les plans directeurs régionaux doivent être révisés tous les dix à quinze ans. Toutefois, la définition des coûts des mesures tient compte de la capacité financière des communes. De plus, l'Agglomération soutiendra les communes dans le cadre de la mise en œuvre des mesures.		Documents du PA3

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
29	Le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) pêche par un manque de précision et de condition cadre contraignante. Par exemple des prérequis de base pour l'urbanisation et la densification comme le développement préalable des transports publics (TP), des équipements scolaires et sociaux.	jurAction	Des prérequis de base pour l'urbanisation sont intégrés au PA3. Par exemple, la stratégie de mobilité fixe comme objectif contraignant de « compléter le maillage du réseau de bus pour garantir une couverture du territoire cohérente en lien avec l'urbanisation ». D'autres prérequis contraignants découlent d'autres planifications. Par exemple, le Plan cantonal des transports limite le potentiel d'urbanisation aux secteurs qui profitent d'une bonne desserte en TP.		Rapport stratégique
Démarche participative					
30	On ne comprend pas pourquoi il a été renoncé à la participation d'acteurs issus des Petites et moyennes entreprises (PME) fribourgeoises.	Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, PLR Ville de Fribourg	Les associations, qui défendent les intérêts des entreprises et des commerces, seront mieux consultées lors des futurs projets d'études lancés par l'Agglomération de Fribourg.		
31	Du point de vue de la forme de la concertation, le Conseil communal regrette que les ateliers participatifs organisés n'aient pas donné l'occasion de discuter de la mise en œuvre des stratégies à travers les mesures.	Ville de Fribourg	Le troisième atelier, qui a eu lieu au mois de novembre 2015, a été entièrement consacré aux mesures du PA3.	Aucune	
Autres					
32	Un comité technique plus fort et davantage entendu augmenterait le niveau d'expertise de la conduite des projets dans le territoire de l'agglomération fribourgeoise. Ce comité technique rassemblerait non seulement les communes sans Service technique ainsi que les Services techniques des autres communes, comme c'est le cas aujourd'hui, mais intégrerait également des représentants des Services de l'Etat.	Ville de Fribourg	La remarque se réfère à une forme élargie de la Commission d'aménagement régional et de mobilité (CARM). Elle sera néanmoins étudiée lors du lancement des futurs projets d'envergure à l'échelle de l'agglomération fribourgeoise.	Aucune	

2.2 Remarques sur les objectifs et le concept territorial / Bemerkungen zu den Zielsetzungen und zum Territorialkonzept

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
Scénarii de croissance démographique et du nombre d'emplois					
33	Le scénario de croissance démographique et des emplois retenu par le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) paraît excessif. Die Schul- und andere Infrastrukturen können ein solches Wachstum nicht bewältigen.	Association du quartier du Palatinat-Grandfey, UDC Marly, Gemeinde Düdingen , Franz Schmutz, Alfred und Jeannette Hofmann, Walter Hofmann, PPE route de Schiffenen 14, jurAction	Beim vorgeschlagenen Wachstum wurde das Bevölkerungsszenarium „hoch“ des Bundes sowie der Leitfaden des Bundes zur Erarbeitung der kantonalen Richtpläne berücksichtigt. Das Bevölkerungsszenario wurde gegenüber dem Szenario aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) leicht nach unten angepasst. Aufgrund der letztjährigen Entwicklungen in der Agglomeration Freiburg ist das gewählte Wachstum plausibel. Es entspricht auch den Annahmen zum Bevölkerungswachstum, welche die Gemeinden im Rahmen des Projektes Raum+ geäußert haben. Der Agglomerationsvorstand ist sich jedoch bewusst, dass dieses Bevölkerungswachstum eine grosse Herausforderung für die Gemeinden darstellt. Die demographischen Szenarien, die im Hinblick auf die Schulplanung und andere Infrastrukturen erarbeitet worden sind, sind mit dem demographischen Szenario des Agglomerationsprogramms der dritten Generation (AP3) koordiniert worden. Die Planung von Schulen und anderen Infrastrukturen liegt jedoch nicht in der Befugnis der Agglomeration.	Aucune	Rapport stratégique O1.1, Rapport explicatif 3.6 et 3.7
34	Z1.1: Der Satz « Schaffung der Rahmenbedingungen, um bis 2030 ein Wachstum von 16'000 bis 28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen zu gewährleisten » muss gestrichen werden. Die angegebenen Zahlen sind Maximalwerte, die keinesfalls vollständig gewährleistet werden müssen.	WWF Freiburg	Für das Agglomerationsprogramm müssen Szenarien ausgewiesen werden. Diese haben einen direkten Einfluss auf die vorgeschlagenen Massnahmen. Das Szenario, das die Agglomeration gewählt hat, entspricht dem Szenario hoch des Bundes. Dieses Szenario wurde in der Zwischenzeit vom Bund bereits nach oben korrigiert. Die Agglomeration hat das Szenario aber nicht dem neuen Szenario des Bundes angepasst. Der Vorstand schlägt vor, den Satz wie folgt abzuändern: Schaffung der Rahmenbedingungen, um bis 2030 ein Wachstum von 16'000 bis 28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen auffangen zu können ». Strategischer Bericht, Z1.1, Seite 6: « Schaffung der Rahmenbedingungen, um bis 2030 ein Wachstum von 16'000 bis 28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen zu gewährleisten »-ersetzen mit: « Schaffung der Rahmenbedingungen, um bis 2030 ein Wachstum von 16'000 bis 28'000 Einwohnern und 24'000 Arbeitsplätzen zu auffangen zu können »		Strategischer Bericht, Z1.1, Seite 6

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
35	Même si le scénario retenu se base sur les pronostics de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et sur les hypothèses du Plan directeur cantonal (en révision), il faut relever qu'aucune discussion n'a été menée au niveau de l'Agglomération de Fribourg en relation avec les pronostics de croissance.	Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR	Les scénarii de croissance ont été présentés à la Commission d'aménagement régional et de mobilité (CARM) et lors d'un atelier avec les représentants politiques des dix communes membres. La question a également été traitée dans le cadre d'une intervention parlementaire lors de la séance du Conseil d'agglomération du 8 octobre 2015.		Rapport stratégique O1.1, Rapport explicatif 3.6 et 3.7
Objectifs					
36	Les objectifs ne sont pas mesurables. Il est difficile de savoir si oui ou non ils sont remplis. Il serait plus facile d'avoir des objectifs chiffrés (nombre de m ² d'espace vert créé, nombre de voiture/jour sur les routes en moins, etc.).	Vincent Schickel	De manière générale, le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) fixe plutôt des objectifs qualitatifs. Toutefois des objectifs quantitatifs seront fixés par rapport aux indicateurs MOCA (monitoring et contrôle des effets des projets d'agglomération) exigés par la Confédération.		Objectifs principaux du Rapport stratégique
37	Concernant la mobilité, le PA3 reste vague quant aux objectifs à atteindre et aux flux de trafic individuel motorisé (TIM) considérés comme acceptables. Il manque des seuils à ne pas franchir et des années de référence.	jurAction	Des objectifs quantitatifs seront fixés par rapport aux indicateurs MOCA exigés par la Confédération.		Objectifs mobilité du Rapport stratégique
38	Le VCS est déçu que le PA3 se satisfasse d'une diminution en % de la part du TIM alors que les valeurs absolues restent stables.	VCS	C'est déjà un grand défi de devoir garder la part absolue des TIM vu le développement démographique prévu pour l'Agglomération en 2030.		Objectifs mobilité du Rapport stratégique
39	Il n'y pas de monitoring et de controlling des résultats de la circulation globale dans l'agglomération qui sont présentés et qui justifieraient une limitation des TIM ou qui prouveraient un potentiel de transfert modal.	Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, PLR ville de Fribourg	Des objectifs quantitatifs seront fixés par rapport aux indicateurs MOCA exigés par la Confédération.		Objectifs mobilité du Rapport stratégique
40	Le PA3 donne l'impression de tout vouloir faire et tout régler sans dire vraiment comment. Il manque une vraie démarche démontrant comment atteindre les objectifs.	Marcel Aebischer	La mise en œuvre des objectifs ainsi que du concept territorial du PA3 est assurée par les mesures qui constituent le volet opérationnel du PA3.		Objectifs principaux du Rapport stratégique
41	Les objectifs « urbanisation » manquent de dimension qualitative. La densification ne doit pas être uniquement quantitative.	Verts Ville de Fribourg	Le potentiel quantitatif de la densification sera évalué dans le cadre de la coordination du développement par axe (mesure U-01). La qualité de la densification (stratégie de densification différenciée selon le contexte spatial de l'agglomération), sera étudiée dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure « renouvellement urbain et densification de la zone à bâtir » (stratégie U3 et mesure U-02).		Rapport stratégique U3, Mesure U-02

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
42	Il manque un objectif concernant « la protection des zones et objets à valeur culturelle et historique ».	Verts Ville de Fribourg, Pro Fribourg, jurAction	La question du patrimoine culturel bâti sera traitée dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure U-01 (coordination du développement par axe).		Objectifs d'urbanisation du Rapport stratégique
43	Concernant les objectifs d'urbanisation, il s'agit non seulement de garantir la qualité de l'habitat mais également celle des espaces extérieurs. Il faudrait également développer les petits commerces de proximité.	Marcel Aebischer	Compléter les objectifs d'urbanisation sur le point des espaces extérieurs.		Objectifs d'urbanisation du Rapport stratégique
Concept et stratégies					
44	Concept du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) : dans un souci de renforcer la coordination entre urbanisation et transports, n'aurait-il pas été plus pertinent de construire un réseau intégrant les autres polarités stratégiques, en particulier les principales gares de l'Agglomération de Fribourg avec des objectifs de densification plus ambitieux ? Les communes d'Avry, de Matran ou de Belfaux pourraient accueillir des centralités autour de leurs gares.	FSU	La question de la densification des centralités d'agglomération et des pôles de gares sera étudiée dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure U-01 du PA3 (coordination du développement par axe). En outre, des mesures d'urbanisation du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) prévoient le lancement d'études concernant le renforcement des centralités de Belfaux (U-A11) et d'Avry-Matran (U-A10).		Concept territorial du Rapport stratégique
45	La stratégie de mobilité n'est pas assez complète. En effet, elle ne prend pas assez en compte qu'aujourd'hui, les modes de transport sont interconnectés.	Vincent Schickel	L'interconnexion des modes de transport a été prise en compte dans le PA3 notamment par le biais du soin apporté aux interfaces (parkings d'échange P+R, contrôles d'accès, requalification des axes, etc.).		Objectifs mobilité du Rapport stratégique
46	La stratégie de mobilité se base surtout sur les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD). Elle manque de solutions pour le trafic individuel motorisé (TIM).	UDC Marly, Marcel Aebischer	Plusieurs stratégies du PA3 ont un impact direct sur le TIM (compartimentage du centre-ville de Fribourg pour éviter le trafic de transit au centre, modération de trafic dans les quartiers et traversées, contrôles d'accès en ville, principes coordonnés de gestion et de réglementation du stationnement public et privé).		Objectifs mobilité du Rapport stratégique
47	Nous sommes d'accord avec la création d'un système de TP attractif ainsi qu'avec le développement de la MD. Nous rejetons par contre l'objectif de réduire parallèlement la pression du TIM parce que cela va entraîner une détérioration de l'attractivité pour la place économique fribourgeoise.	Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, PLR Ville de Fribourg	Réduire la pression ne signifie pas interdire l'accès par le TIM qui restera possible. Pas d'incidences négatives sur l'économie. Les embouteillages sont également synonymes de pertes au niveau économique.		Objectifs mobilité O3.3 et O3.4 du Rapport stratégique
48	Les projets existants liés à la mobilité sous d'autres centres de compétences (par ex: canton ou Confédération) ne sont pas pris en compte dans le PA3.	Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC), TPF	Un texte précisant les intentions cantonales et fédérales sur le sujet sera ajouté dans le Rapport explicatif du PA3.		Rapport explicatif
49	Die Raumentwicklung muss mit der Mobilität übereinstimmen.	Franz Schmutz	Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) sieht deshalb eine enge Koordination zwischen diesen beiden Bereichen vor.		

2.3 Remarques sur le thème urbanisation / Bemerkungen zum Thema Siedlungsentwicklung

2.3.1 Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
50	Der aktive Bodenverbrauch durch Wirtschaftsinteressen soll gestoppt werden.	Franz Schmutz	Es ist im Interesse der Agglomération Freiburg, neben Einwohnern auch Arbeitsplätze anzubieten, um Pendlerbewegungen möglichst klein zu halten.		Stratégie urbanisation du Rapport stratégique
51	Weniger bauen, massvolle Verdichtung, keine Verstädterungsprozesse von ländlichen Dörfern.	Walter Hofmann	Um das angestrebte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum auffangen zu können, müssen neue Wohnungen, resp. Arbeitsplätze geschaffen werden. Dies soll in erster Linie durch qualitativ hochstehende Verdichtung geschehen.		Stratégie urbanisation du Rapport stratégique
52	La ligne de transport à haute tension LT146 entre Neyruz et Kleinbödingen devra être renouvelée. Les CFF encouragent l'Agglomération de Fribourg à intégrer dans la stratégie urbanisation un couloir correspondant au projet CFF du renouvellement de la ligne LT146 pour la traversée du Grand Fribourg. Cela afin de favoriser les extensions potentielles identifiées dans la stratégie urbanisation du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3).	CFF	Cet aménagement est incompatible avec les objectifs poursuivis en matière d'urbanisation. Des solutions alternatives à une traversée de l'agglomération sont actuellement recherchées au niveau politique.		Carte stratégie d'urbanisation
53	L'absence d'une politique foncière claire regroupant les terrains industriels entraîne un risque marqué de délocalisation.	Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC)	La question de la politique foncière pour les zones industrielles n'est pas directement abordée dans le PA3. Toutefois, une attention particulière doit être portée pour favoriser le développement des entreprises et ainsi garantir l'attractivité régionale. Cela reste au centre des préoccupations de la Promotion économique de l'Agglomération.		Stratégie urbanisation du Rapport stratégique
54	Il faudrait être plus précis en ce qui concerne les activités et les services de proximité. Par exemple sur les Hauts de Schiffenen on ne peut pas accueillir 2'000 personnes de plus sans services de proximité (commerces, garderies).	PPE route de Schiffenen	Cette problématique doit être traitée par la commune dans le cadre des étapes ultérieures de planification.		Stratégie urbanisation du Rapport stratégique

2.3.2 Développement urbanistique par axe / Städtebauliche Entwicklung nach Achsen

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
55	Wünscht keine achsabhängige Siedlungsstrategie. Jede Gemeinde soll sich angemessen vergrössern können.	Walter Hofmann	Die Entwicklung entlang der Achse entspricht einer koordinierten Raumplanung. Eine Entwicklung der Gemeinden wird dadurch nicht verhindert, jedoch gezielt an raumplanerisch sinnvollen Orten gefördert.		Rapport stratégique U1, Mesure U-01

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
56	Il est regrettable de parler de cinq axes proches du centre et du sixième que constitue le centre de Düdingen au lieu de l'intégrer directement dans la démarche et de parler tout de suite de six axes. Cela donne l'impression que le centre de la Singine ne constitue qu'un satellite par rapport au reste de l'agglomération fribourgeoise.	Marcel Aebischer	L'axe de Düdingen revêt la même importance que les cinq autres axes. Sa position géographique justifie son traitement différencié.		Rapport stratégique C1.3, U1, Mesure U-01
57	Chaque boulevard devrait intégrer le fonctionnement du système de transport en voie propre.	Pro Fribourg	Cet aspect sera analysé dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure U-01, phase 3 : « établir pour chaque boulevard un plan d'aménagement de l'espace rue visant le fonctionnement des transports tous modes confondus (...) ».		Rapport stratégique C1.4, U1, Mesure U-01
58	L'objectif d'aménager des boulevards comprenant un espace routier convivial et de haute qualité urbanistique manque de clarté et de buts précis. Par exemple, la place occupée par la voiture devrait être remise en question dans le but de revoir la proportion de l'espace vouée aux piétons et vélos.	Marcel Aebischer	Cet aspect sera analysé dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure U-01, phase 3 : « établir pour chaque boulevard un plan d'aménagement de l'espace rue visant le fonctionnement des transports tous modes confondus (...) ».		Rapport stratégique C1.4, U1, Mesure U-01
59	L'utilisation du terme « boulevard » doit être considérée avec circonspection. En effet, dans son usage courant, un boulevard représente une large voie de communication, comme par exemple le « boulevard périphérique parisien », sur lequel les voitures ont la priorité. Or, dans son acceptation par le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3), un boulevard devient un espace garantissant une cohabitation tous modes confondus valorisant la circulation des bus et des cycles, et offrant des trottoirs confortables et agréables pour les piétons.	VCS	L'Agglomération de Fribourg prend note de la remarque. Toutefois la définition de boulevard ne sera pas modifiée dans le PA3.		Rapport stratégique C1.4, U1, Mesure U-01
60	Le Conseil communal de Givisiez souhaite que soient précisés le rôle de participant des communes et la responsabilité de pilote de l'Agglomération.	Commune de Givisiez	Les rôles des communes et de l'Agglomération ainsi que les modalités de la gouvernance seront précisés, de manière concertée avec les communes, lors du lancement des concepts de développement pour chaque axe (mise en œuvre de la mesure U-01).	Aucune	Rapport stratégique U1.4, Mesure U-01
61	Développement urbanistique par axe : il est essentiel que le financement soit assuré par l'Agglomération uniquement afin de garantir la bonne réalisation de la mesure.	Commune de Marly	Il est probable que l'Agglomération participe, de manière importante, au financement de cette mesure. Toutefois les modalités de financement des mesures seront précisées dans une directive qui sera présentée au Conseil d'agglomération, en même temps que le projet du PA3, en octobre 2016.	Aucune	Mesure U-01
62	Le choix de développer l'agglomération selon des axes semble discutable. Selon la fiche de mesure, les boulevards devraient être densifiés et réaménagés pour renforcer leur caractère urbain mais également pour accueillir la circulation de tous les modes de transport. Le Conseil communal considère que la densification devrait avoir lieu de manière multipolaire selon des noyaux rayonnants basés sur des centres patrimoniaux et/ou identitaires de l'agglomération. Il regrette la disparition des centralités d'agglomération.	Ville de Fribourg	Le choix du concept territorial a été longuement discuté avec toutes les communes de l'Agglomération. Il est donc le fruit d'une vision concertée et reflète en partie la structure de l'urbanisation actuelle (sites stratégiques, centralités communales, pôles de gare, etc.). La problématique des centralités et de leur densification sera prise en compte dans le cadre des études de développement par axe.	Aucune	Rapport stratégique U1, Mesure U-01

2.3.3 Capacité d'accueil et densification / Aufnahmefähigkeit und Verdichtung

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
63	Ils sont étonnés que leur bien-fonds 1169 se trouve en zone de priorité 3 alors qu'il se trouve sur un axe stratégique de l'agglomération de Fribourg, situé en pleine zone urbaine et directement à proximité des transports publics (TP) (moins de 300m). Une démarche a été entreprise avec la commune de Marly pour changer l'affectation du terrain. Ils proposent que leur parcelle soit intégrée en zone de priorité 2.	Hoirie Ernest Meyer	Les secteurs de densification en priorité 2 ont été arrêtés avec les communes membres fin 2015 sur la base des terrains qui ont fait l'objet d'une enquête publique, dans le cadre d'une procédure de mise en zone, mais dont l'approbation par l'autorité cantonale est suspendue en raison du moratoire cantonal sur les zones à bâtir issu de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) révisée.		Rapport stratégique U2, Carte stratégie d'urbanisation, Mesure U-02
64	Il convient d'enclaver, hors de la limite d'urbanisation du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3), le couloir entre le bois du Platy et la forêt de Belle-Croix.	Commune de Villars-sur-Glâne	La modification demandée comporterait l'exclusion du parc urbain de Platy de la limite d'urbanisation du PA3. Pour cette raison, la limite ne sera pas modifiée.	Aucune	Carte stratégie d'urbanisation
65	Je trouve que c'est une anomalie que la parcelle 125 de Granges-Paccot ne soit pas incluse dans le périmètre d'urbanisation. La limite naturelle serait la forêt juste derrière. Pourtant, la commune a également décidé de laisser actuellement cette parcelle en zone agricole car elle dispose d'une zone à bâtir déjà assez importante.	Rudolf Mäder	De manière générale (sauf de rares exceptions), la limite d'urbanisation du PA3 est la même que celle du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) et les parcelles qui sont à l'intérieur de la limite d'urbanisation sont affectées à la zones à bâtir (ou font l'objet d'une procédure de mise en zone). Les seuls terrains en zone agricole à l'intérieur de la limite sont ceux qui sont inscrits dans les plans directeurs communaux en vigueur en tant qu'extensions futures de l'urbanisation.		Rapport stratégique U2, Carte stratégie d'urbanisation, Mesure U-02
66	Certaines zones à vocation agricole sont transformées en futures zones à bâtir et ne sont pas préservées (notamment zone Marly Grand Pré). Cela est contraire à la LAT. Les échanges proposés ne tiennent pas compte de la qualité des sols. Est-ce que les enclaves non bâties du centre-ville ne devraient pas l'être avant de déclasser d'autres zones ? De plus c'est une zone d'assolement de catégorie A (Marly Grand Pré). La zone Marly le Petit est protégée alors que le plan prévoit que les zones adjacentes deviennent des zones à bâtir. Quel est l'intérêt de protéger une zone pour son aspect agricole et l'entourer d'immeubles ?	Falquet Marie-Noëlle et Laurent	La définition des zones à bâtir est de compétence des communes. La volonté d'intégrer le Grand Pré dans la limite d'urbanisation découle de la volonté de Marly d'intégrer cette surface dans son plan directeur en tant que future extension de la zone à bâtir.		Rapport stratégique U2, Carte stratégie d'urbanisation, Mesure U-02

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
67	Ils souhaiteraient que l'article 102 RF de Givisiez soit intégré dans les limites d'urbanisation ainsi que comme site d'aménagement stratégique.	Hoirie Charles Dellay	De manière générale (sauf de rares exceptions), la limite d'urbanisation du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) est la même du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) et les parcelles qui sont à l'intérieur de la limite d'urbanisation sont affectées à la zones à bâtir (ou font l'objet d'une procédure de mise en zone). Les seuls terrains en zone agricole à l'intérieur de la limite sont ceux qui sont inscrits dans les plans directeurs communaux en vigueur en tant qu'extensions futures de l'urbanisation. Selon le Plan d'aménagement local (PAL) de Givisiez en cours d'approbation, l'article 102 RF (registres fonciers) se trouve en zone agricole et il a été inscrit au Plan directeur communal en tant que future extension de la zone à bâtir. Toutefois cette parcelle est trop éloignée de la zone compacte (il faut éviter d'ouvrir un nouveau foyer d'urbanisation) pour être intégrée dans la limite d'urbanisation.		Rapport stratégique U2 ; Carte stratégie d'urbanisation ; Mesure U-02
68	Der genehmigte bzw. In Vernehmlassung befindliche Stand der Bau- und Richtplanzonen aus der Ortsplanung der Gemeinden (ZNP und Richtplan) sind korrekt in den AP3-Plänen einzuzuzeichnen.	Gemeinde Düdingen	Bei der Bestimmung des externen Siedlungsperimeters wurde wie folgt vorgegangen: Grundsätzlich wurde am Perimeter des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation (AP2) festgehalten. Drei Zonen, die im AP2 explizit erwähnt wurden, wurden neu in diesen Perimeter aufgenommen, darunter „Le Crosets in Villars-sur-Glâne, Bertigny in Freiburg und Grand-Pré in Marly. Bei der letztgenannten Zone wurde gleichzeitig ein etwa gleich grosses Gebiet ausgezont, bzw. nicht in den Perimeter aufgenommen. Die „Reservezonen“ der Gemeinden, die sich in den Richtplänen der Gemeinden, und innerhalb dieses Perimeters befinden, wurden im Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) als langfristige Erweiterungsgebiete aufgenommen. Die Reservezonen ausserhalb des Perimeters wurden nicht berücksichtigt. Dies wurde den Gemeinden an den bilateralen Besprechungen im Frühling 2015 sowie am Atelier vom 17. Juni so präsentiert. Alle Gemeinden waren mit diesem Vorgehen einverstanden. Aufgrund des Raumplanungsgesetzes des Bundes und in Anbetracht der Tatsache, dass die Agglomeration Freiburg insgesamt über genügend Reserven innerhalb des Perimeters verfügt, ist es nicht vorgesehen, die betroffenen Zonen in den Perimeter der Agglomeration aufzunehmen, es sei denn, die Gemeinde sei bereit, eine gleich grosse bereits eingezonte und genehmigte Fläche wieder auszuzonen.	JA	Rapport stratégique U2, Cartes d'urbanisation, Mesures d'urbanisation

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
69	(...) Zum Beispiel befindet sich im Industriegebiet Birch kein Siedlungsgebiet der Priorität 2.	Gemeinde Düringen	Dies ist in der Tat ein Fehler und wird in den entsprechenden Karten korrigiert. Le secteur orange (priorité 2) dans le site stratégique de Birch devrait être jaune (priorité 3).	Keine	Rapport stratégique U2, Carte stratégie d'urbanisation, Mesure U-02
70	Ist gegen die Aufnahme der Siedlungspriorität 2 und 3 der Parzellen GB 4733, 7456, 4748	Alfred und Jeannette Hofmann	Die Parzellen 4733 und 7456 sollten in der Tat nicht orange sondern gelb sein und somit als langfristige Reserve für die Gemeinde dienen. Alle genannten Parzellen befinden sich in einer kantonalen Arbeitszone sowie in einem strategischen Sektor der Agglomeration Freiburg. Das Gebiet nahe der Autobahn soll dereinst regionalen Unternehmen die Möglichkeit bieten, sich dort anzusiedeln. Dadurch sollen für die Region wichtige Arbeitsplätze erhalten und neue erstellt werden.		Rapport stratégique U2, Carte stratégie d'urbanisation, Mesure U-02
71	Die zukünftigen Siedlungsperimeter-Erweiterungen stehen in Konflikt mit Fruchtfolgeflächen und Landschaftsschutz	Walter Hofmann	Der Siedlungsperimeter der Agglomeration soll in erster Linie eine Bebauung ausserhalb desselben verhindern. Innerhalb dieses Perimeters sollen Einzonungen möglich sein, wenn sie dem Raumplanungsgesetz des Kantons und des Bundes entsprechen. Die formelle Einzonung gehört zur Kompetenz der Gemeinde.		Rapport stratégique U2, Carte stratégie d'urbanisation, Mesure U-02
72	Die Siedlungsstrategie vom Agglomerationsperimeter muss im ganzen Kanton stattfinden.	Walter Hofmann	Die Agglomeration ist nicht zuständig für kantonale Planungen. Anregungen sind dem Kanton direkt mitzuteilen.		Stratégie urbanisation du Rapport stratégique
73	Il n'est pas acceptable de laisser entendre aux propriétaires des terrains à développer que sans l'organisation de concours ou de mandats d'étude parallèles (MEP), ils n'auront pas un projet de qualité. Cela est coûteux et demande du temps. De plus, l'administration de l'Agglomération de Fribourg ne doit pas proposer des fonctions de conseils au niveau professionnel et politique dans le cadre des projets de densification. La compétence professionnelle pour cela se trouve chez les architectes/ingénieurs en charge des projets.	Marcel Aebischer, PLR Ville de Fribourg, Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR	En ce qui concerne l'organisation de concours ou de MEP pour garantir la qualité urbanistique, il s'agit plutôt d'une recommandation que l'Agglomération de Fribourg adresse aux communes et aux propriétaires. Il ne s'agit pas d'une directive contraignante. L'activité de conseils de l'Agglomération s'adressera principalement aux communes (boite à outils axée sur la pratique et instauration d'une « commission qualité » composée de spécialistes indépendants) et non aux particuliers.		Rapport stratégique U3, Mesure U-02
74	Dans le chapitre dédié aux zones à bâtir, nous proposons d'obliger les procédures qualifiées et non pas de les recommander afin de s'assurer les objectifs de densification prévus.	Commune de Marly	La question d'imposer des procédures qualifiées pour garantir la qualité urbanistique a été débattue dans le cadre de la validation du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) en vue de sa mise en consultation publique. Le Comité d'agglomération a renoncé à rendre ces procédures contraignantes.	Aucune	Rapport stratégique U2.3

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
75	Le Conseil communal est favorable à la constitution d'une « commission qualité » chargée de la qualité urbanistique des zones à bâtir mais souhaite obtenir de plus amples explications sur le mode de fonctionnement de celle-ci.	Commune de Givisiez, Commune de Marly	La commission sera composée de spécialistes indépendants. Son mode de fonctionnement sera précisé, en accord avec les communes membres, lors de la mise en œuvre de la stratégie de densification (mesure U-02 renouvellement urbain et densification de la zone à bâtir).	Aucune	Rapport stratégique U3.3, Mesure U-02
76	Nous proposons d'ajouter à « garantir la qualité des projets », « garantir également la qualité des constructions ». Ceci permettra également de s'assurer d'une qualité de vie dans les bâtiments construits.	Commune de Marly	Dans ses objectifs, le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) se limite à garantir la qualité urbanistique et architecturale des projets.	Aucune	Rapport stratégique U3.2
77	Nous proposons d'ajouter au chapitre « conséquences sur les plans d'aménagement locaux (PAL) » la notion de constructions contiguës qui contribue également à une certaine densification.	Commune de Marly	Le choix d'intégrer, dans le Règlement communal d'urbanisme (RCU), des directives contraignantes concernant les constructions contiguës sera laissé aux communes.	Aucune	Rapport stratégique U3.3
78	Le PA3 n'est pas assez ambitieux en matière de densité et il ne donne que le nombre d'habitants au m ² . Les densités minimales visées sont insuffisantes => zone compacte 150hab/10000m ² = IBUS de 1,04. Il est étrange de voir que le PA3 est moins exigeant que le Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) en termes de densité. Pour la zone couronne l'IBUS (Indice brut d'utilisation du sol) selon le même calcul est de 0,7 et pourrait être augmenté à 0,8. Concernant la mise en œuvre, il est surprenant d'attendre de l'Agglomération de Fribourg qu'elle vérifie les objectifs de densité et plus précisément de l'IBUS, en particulier dans la mesure où elle n'en fixe pas.	Marcel Aebischer	Les densités sont à considérer comme des densités minimales. Dans le cadre des projets, des densités plus ambitieuses pourront être visées. En outre, les densités à viser seront précisées dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure U-01 qui prévoit, pour les 6 axes structurants de l'agglomération, d'analyser de manière quantitative la capacité d'accueil réelle des zones à bâtir afin de pouvoir définir la répartition spatiale du potentiel de densification.		Rapport stratégique U2, Mesure U-02
79	La densité doit être traduite par un autre paramètre que l'IBUS comme, par exemple, un nombre d'habitants par hectare.	Commune de Marly	Le Comité d'agglomération prend note de la remarque et il en tiendra compte dans la cadre de la mise en œuvre de la mesure U-02.	Aucune	Mesure U-02
80	Le Conseil communal estime que les moyens de la mise en œuvre de la densification vers l'intérieur restent flous et peu ambitieux. Par exemple, la priorité d'urbanisation 1, distinguée entre de la zone dite « compacte » et une couronne au potentiel de densification moindre, ne comporte aucun indice de densité minimale. Par ailleurs, lorsque qu'un indice minimal de densification est fixé pour les priorités d'urbanisation 2 et 3, celui-ci est bien trop faible (IBUS 1,2 soit environ un IUS (indice d'utilisation du sol) de 0.9 selon l'ancienne référence) pour des surfaces libres en plein cœur des limites d'urbanisation.	Ville de Fribourg	Les densités minimales proposées pour le PA3 feront l'objet d'une nouvelle évaluation critique avant l'adoption du PA3 par le Conseil d'agglomération. En outre, les densités à viser seront précisées dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure U-01 qui prévoit, pour les 6 axes structurants de l'agglomération, d'analyser de manière quantitative la capacité d'accueil réelle des zones à bâtir afin de pouvoir définir la répartition spatiale du potentiel de densification.	Aucune	Rapport stratégique U2, Mesure U-02

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
81	Le Conseil communal constate un manque de qualification au sein de la zone en priorité 1. Distinguer l'agglomération compacte de la couronne moins dense ne suffit pas à augmenter la qualité urbanistique : la densification doit être différenciée, en tenant compte de la substance patrimoniale et urbanistique, des espaces paysagers et de la desserte en transports publics (TP) des communes et des quartiers.	Ville de Fribourg	C'est l'objectif des concepts de développement à lancer sur les 6 axes de l'agglomération (mesure U-01). Les objectifs de densification tiendront compte du tissu bâti existant ainsi que des différentes contraintes à respecter (patrimoine bâti, qualité de la desserte TP, etc.).	Aucune	Rapport stratégique U2, Mesure U-02
82	Die Siedlungspriorität 3 muss unter Umständen auch zeitgleich mit den Siedlungsprioritäten 1 und 2 möglich sein. Dazu ist fraglich, ob die Gemeinden mit ihren bestehenden Infrastrukturen und finanziellen Mitteln ein solches Wachstumsszenario bewältigen können.	SP Düringen	Zeitgleich nur dann, wenn die vorgegebenen Ziele der Verdichtung erreicht wurden.		Rapport stratégique U2, Mesure U-02
83	En cas de réalisation de la couverture de l'A12, une classification en priorité 1 du secteur Chandolan - Corberayes - Chassotte serait opportune.	Commune de Givisiez	Le secteur ne remplit pas les conditions pour figurer en priorité 1 (pas en zone à bâtir).	Aucune	Rapport stratégique U2, Mesure U-02
84	La carte de la capacité d'accueil devrait mentionner le site du P+R (parking d'échange) et le site du Parc de la Chassotte actuel en <i>Zone à bâtir en vigueur - en densification</i>	Commune de Givisiez	La carte du Rapport explicatif (annexe 4) sera modifiée.	Aucune	Annexe 4 carte de la capacité d'accueil du Rapport explicatif
85	Les parcelles N°63 (en partie), 21, 22, 23, 30 et 31 RF de la commune de Granges-Paccot ont été classées en priorité 3 car actuellement au plan directeur comme réserves de zone à bâtir pour des extensions futures. Pourtant ces parcelles font non seulement partie intégrante du périmètre compact d'urbanisation de l'agglomération, mais sont également pour la plupart d'entre elles intégrées à un site stratégique. Se référant au Rapport explicatif (p.41 et ss) le Conseil communal constate que les secteurs du Croset (Villars-sur-Glâne) et de Corberayes (Givisiez) sont en priorité 2 alors qu'ils se trouvent en dehors du périmètre compact d'urbanisation. Par égalité de traitement, le Conseil communal requiert dès lors que les parcelles N°63 (en entier), 21, 22, 23, 30 et 31 de son territoire soient classées en priorité 2 d'urbanisation. Cette requête est en outre motivée par le souci de pouvoir répondre aux objectifs d'accueil (tant habitants et qu'emplois) fixés par le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3).	Commune de Granges-Paccot	En étant inscrits au plan directeur communal, les articles 21, 22, 23, 30 et 31 RF (registres fonciers) doivent être considérés comme secteurs d'urbanisation de priorité 3. Les secteurs du Croset et de Corberayes, qui se trouvent à l'intérieur de la limite d'urbanisation du PA3 (voir pages 41 et 42 du Rapport explicatif), sont considérés comme priorité 2 parce qu'ils font l'objet d'une procédure de mise en zone à bâtir.	OUI	Carte stratégie d'urbanisation, Rapport explicatif p.41-42
86	Dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL) en cours, la commune a décidé de maintenir au plan directeur communal la future extension du quartier du Champ Bonjard à l'ouest, malgré le fait que le PA3 ne situe pas cette zone dans la limite d'urbanisation.	Commune de Belfaux	Le Comité d'agglomération prend note de la remarque mais ne modifiera pas la limite d'urbanisation afin d'intégrer l'extension du quartier du Champ Bonjard (cela n'est d'ailleurs pas demandé par la commune).	Aucune	Rapport stratégique U2, Mesure U-02
87	Dans le cadre de la révision du PAL en cours, la commune a décidé de créer une zone « Château de Montenach » (art.324 RF) comprenant la modification de la zone de maintien actuel en zone résidentielle incluant un secteur constructible. Ceci malgré le fait que ce secteur est situé en dehors de la limite d'urbanisation de la commune.	Commune de Belfaux	Le Comité prend note de la remarque mais ne modifiera pas la limite d'urbanisation afin d'intégrer l'article 324 RF (cela n'est d'ailleurs pas demandé par la commune).	Aucune	Rapport stratégique U2, Mesure U-02

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
88	La commune ne remet pas en question les limites d'urbanisation du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3). Toutefois la commune souligne qu'il y a un intérêt régional sur les terrains sis sur les articles 97 et 652 RF (registres fonciers) (donc à l'extérieur de la limite d'urbanisation du PA3), compte tenu de leur positionnement (Grand-Fribourg-Jonction autoroute). L'article 97 RF (registres fonciers) est inscrit au plan directeur communal.	Commune de Matran	Le Comité d'agglomération prend note de la remarque mais ne modifiera pas la limite d'urbanisation afin d'intégrer les articles 97 et 652 RF (cela n'est d'ailleurs pas demandé par la commune).	Aucune	
89	Carte de la capacité d'accueil : le secteur de Bauhaus (articles 592-593-398-415-472-616 RF) est actuellement bâti de sorte qu'il ne doit plus figurer comme zone à bâtir en vigueur libre de construction.	Commune de Matran	Les cartes seront modifiées.	Aucune	Rapport stratégique U2, Mesure U-02, Annexe 4 carte de la capacité d'accueil du Rapport explicatif

2.3.4 Sites stratégiques d'Agglomération / Strategische Standorte der Agglomeration

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
90	Site stratégique du Plateau d'Agy : une concentration plus forte de sites sportifs et événementiels entrainerait une augmentation importante du trafic individuel motorisé (TIM) pas absorbée par les transports publics (TP) (autoroute à côté).	Association du quartier du Palatinat-Grandfey	Cette problématique sera étudiée dans le cadre des travaux de planification en lien à la mesure U03.		Rapport stratégique U4, Rapport explicatif 6.4, Mesure U-03
91	Il nous semblerait opportun de rappeler les principes de développement des pôles d'activités du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2).	Verts Ville de Fribourg	Ces principes ne seront pas repris dans le PA3 mais ils seront intégrés aux concepts de développement par axe (mesure U-01).		Mesure U-01
92	Le PA3 définit des sites stratégiques étendus et peu nombreux. Ces sites sont plutôt des territoires stratégiques mais pas encore des sites stratégiques. Il pourrait être utile de désigner ces sites dans le PA3 afin de permettre leur développement rapide indépendamment d'une planification des territoires stratégiques.	FSU	La planification des sites stratégiques telle que définie dans le PA3 ne constitue pas un frein au développement des projets qui sont planifiés à l'intérieur (voir, par exemple, le développement du projet BlueFACTORY à l'intérieur du site stratégique « Plateau de Pérolles-Cardinal »).		Rapport stratégique U4, Rapport explicatif 6.4, Mesure U-03
93	Le site du Marly Innovation Center (MIC), incluant le futur quartier de l'Ancienne Papeterie remplit indéniablement les conditions justifiant son intégration dans les sites stratégiques. Le PA3 omet de considérer ce secteur qui possède un potentiel de croissance important. Le MIC doit être intégré aux sites stratégiques d'agglomération.	Marly Innovation Center GmbH, Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération n PLR, Commune de Marly	Les sites stratégiques ont été repris du PA2. L'Agglomération de Fribourg envisage d'élaborer une stratégie économique à partir de 2017. Il s'agira notamment de définir la vocation économique des zones d'activités, surtout dans les sites stratégiques d'agglomération (définition des critères d'implantation des entreprises et stratégie de localisation) sans pourtant oublier les exigences des communes de la couronne. Les résultats de cette étude permettront également de définir si d'autres secteurs de l'agglomération pourront être considérés comme des sites stratégiques d'agglomération.	OUI	Rapport stratégique U4, Rapport explicatif 6.4, Mesure U-03

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
94	<p>Nous regrettons que les zones d'activités économiques d'Avry/Matran ne soient définies en tant que sites stratégiques d'agglomération. Ces zones génèrent un nombre d'emplois importants, ont un impact non négligeable sur la mobilité et représentent un potentiel de développement non négligeable pour l'Agglomération.</p> <p>La commune d'Avry demande à ce que le site d'Avry-Centre soit inscrit comme un site stratégique (la requalification en cours du site avec la création d'une gare à proximité en amène une preuve supplémentaire).</p>	<p>Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, Commune d'Avry</p>	<p>Les sites stratégiques ont été repris du Projet d'agglomération de 2^{ème} génération (PA2). L'Agglomération de Fribourg envisage d'élaborer une stratégie économique à partir de 2017. Il s'agira notamment de définir la vocation économique des zones d'activités, surtout dans les sites stratégiques d'agglomération (définition des critères d'implantation des entreprises et stratégie de localisation) sans pourtant oublier les exigences des communes de la couronne.</p> <p>Les résultats de cette étude permettront également de définir si d'autres secteurs de l'agglomération pourront être considérés comme des sites stratégiques d'agglomération.</p>	OUI	<p>Rapport stratégique C1.5, U4 Mesure U-03</p>
95	<p>Die Entwicklung des strategischen Standorts Birch widerspricht aufgrund der ungenügenden Verkehrsanbindung und der Konflikte mit der Landschaft der Vision des Agglomerationsprogramms. Die Entwicklung des Gewerbes in Autobahnnähe widerspricht der Logik der multimodalen Mobilität und kann letztendlich zum Verkehrskollaps führen.</p> <p>Die Siedlungsentwicklungen und zukünftigen Erweiterungen greifen massiv auf die Fruchtfolgeflächen über.</p>	<p>Alfred und Jeannette Hofmann, Walter Hofmann</p>	<p>Die Vision für 2030 sieht eine nachhaltige Entwicklung der Agglomeration Freiburg vor. Dazu gehört auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze an gut erschlossenen Gebieten. Birch gehört aufgrund des Autobahnanschlusses und der geplanten Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil zu einem attraktiven Arbeitsplatzgebiet. Eine Einzonung Ihrer Parzellen ist mittelfristig nicht vorgesehen und wird unter Einhaltung des Raumplanungsgesetzes des Bundes und des Kantons erfolgen. So gilt nach heutiger Rechtsprechung, dass zur Einzonung von Fruchtfolgeflächen eine gleich grosse bereits eingezonte Fläche ausgezont werden muss. Im Rahmen einer möglichen Einzonung wird auch die Frage der Verkehrsführung detailliert abgeklärt. Das Gebiet soll nicht nur mit dem MIV sondern auch dem ÖV und LV gut erschlossen werden.</p>		<p>Rapport stratégique U4, Rapport explicatif 6.4, Mesure U-03</p>
96	<p>Wieso sind keine strategischen Standorte bei der Hauptachse an den Autobahnausfahrten Bulle, Rossens, Matran und Granges-Paccot eingeplant?</p>	<p>Alfred und Jeannette Hofmann</p>	<p>Bulle und Rossens gehören nicht in den Perimeter der Agglomeration Freiburg. In Matran sind die Verkehrsachsen aufgrund bestehender Einkaufszentren bereits überlastet. Die Agy-Zone in Granges-Paccot ist tatsächlich sehr gut erschlossen, sie zählt deshalb zu einem der strategischen Standorte der Agglomeration Freiburg.</p>		

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
97	L'immeuble n°7050, propriété de la Fondation de la Villa Beausite (ainsi que son potentiel constructible) devrait être intégré au périmètre du site stratégique du Plateau de Pérolles - Cardinal.	Fondation de la Villa Beausite	Les sites stratégiques ont été repris du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2). L'Agglomération de Fribourg envisage d'élaborer une stratégie économique à partir de 2017. Il s'agira notamment de définir la vocation économique des zones d'activités, surtout dans les sites stratégiques d'agglomération (définition des critères d'implantation des entreprises et stratégie de localisation) sans pourtant oublier les exigences des communes de la couronne. Les résultats de cette étude permettront également de définir si d'autres secteurs de l'agglomération pourront être considérés comme des sites stratégiques d'agglomération.		Rapport stratégique U4, Rapport explicatif 6.4, Mesure U-03
98	Intégrer le site de la couverture de l'A12 et ses abords aux sites stratégiques d'agglomération.	Commune de Givisiez	Les sites stratégiques ont été repris du PA2. L'Agglomération envisage d'élaborer une stratégie économique à partir de 2017. Il s'agira notamment de définir la vocation économique des zones d'activités, surtout dans les sites stratégiques d'agglomération (définition des critères d'implantation des entreprises et stratégie de localisation) sans pourtant oublier les exigences des communes de la couronne. Les résultats de cette étude permettront également de définir si d'autres secteurs de l'agglomération pourront être considérés comme des sites stratégiques d'agglomération. Il faut aussi dire qu'il est trop tôt pour juger de la pertinence d'intégrer le secteur de la couverture de l'A12 dans un site stratégique vu que le projet n'est pas encore assuré.	Aucune	Rapport stratégique U4, Mesure U-03
99	Il manque dans le chapitre U4.3 « enjeux spécifiques pour chaque site » une explication de l'affirmation que le fonctionnement du « système gare » doit pouvoir être garanti avec le développement attendu à l'échelle de l'agglomération. Formuler explicitement que cela doit comprendre une offre adéquate de places de parc de courte durée pour les usagers du train (zone de transfert).	PLR Ville de Fribourg	Compléter la description des enjeux pour le « système gare ».		Rapport stratégique U4.3, Mesure U-03
100	Site stratégique Givisiez : il faut faire dépendre l'urbanisation de la zone d'activité à l'ouest de la route de Belfaux de la construction de la route de contournement ouest.	Commune de Givisiez	Le secteur à l'ouest de la route de Belfaux est déjà en zone à bâtir. Pour cette raison, les incidences des éventuels projets routiers seront examinées dans le cadre des permis de construire.	Aucune	Rapport stratégique U4
101	Le développement d'activités en priorité dans les sites stratégiques d'agglomération fait appel à la question de la péréquation financière qui permettrait de faire bénéficier toute l'agglomération des retombées fiscales.	Commune de Marly	La question de la péréquation financière sera traitée dans le cadre de la stratégie économique que l'Agglomération lancera en 2017 en collaboration avec le service de la Promotion économique de l'Agglomération, le canton et les communes.	Aucune	

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
102	U4.3 Sous le point 2) Site du plateau de Pérolles - Cardinal, deuxième tiret, nous proposons de compléter de la manière suivante : « ... élément phare et identitaire pour le canton, la Ville et l'Agglomération... vers le futur en tenant compte également du campus universitaire de Pérolles ».	Commune de Marly	Compléter la description des enjeux pour le site du Plateau de Pérolles-Cardinal.	Aucune	Rapport stratégique U4.3
103	Les sites stratégiques identifiés sont de nature très disparate, tant par leur taille que leur localisation ou leur nature que par leur stade d'avancement du développement.	Ville de Fribourg	Les sites stratégiques ont été repris du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2). L'Agglomération envisage d'élaborer une stratégie économique à partir de 2017. Il s'agira notamment de définir la vocation économique des zones d'activités et le rôle des sites stratégiques d'agglomération dans ce contexte (définition des critères d'implantation des entreprises et stratégie de localisation).	Aucune	Rapport stratégique U4, Mesure U-03
104	Le Conseil communal renvoi à l'avis en ce qui concerne le pilotage et la coordination par l'Agglomération de Fribourg pour élaborer les instruments de planification directrice liants, qui lui paraît inapproprié.	Ville de Fribourg	Le pilotage des planifications directrices par l'Agglomération se fera exclusivement avec l'accord préalable de communes concernées.	Aucune	Rapport stratégique U4, Mesure U-03

2.4 Remarques sur le thème des transports publics (TP) / Bemerkungen zum Thema des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

2.4.1 Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
105	Le PA3 ne tient pas compte du déficit actuel de raccordement au réseau de transports publics (TP) du Marly Innovation Center (MIC). 320 emplois actuels et certains locaux se trouvent à l'200 m de l'arrêt le plus proche.	Marly Innovation Center GmbH,	Le site nécessite un raccordement. Il est prévu à l'horizon 2022. A court terme, des alternatives en relation avec le potentiel d'usagers sont à trouver. Elles ne figurent pas dans le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) car l'horizon de réalisation se situe avant l'horizon temporel de réalisation des mesures PA3 (dès 2019).		Rapport stratégique O3 ; M1 ; Mesures M-5.1 et M-5.2
106	La mesure M-5.2 « réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°3 à Marly - secteur ouest » est à coordonner avec le plan d'aménagement de détail (PAD) Ancienne-Papeterie.	Commune de Marly	La mesure sera coordonnée dans le cadre de la réalisation du PAD « Ancienne-Papeterie ». La mise en service de la ligne de bus sera coordonnée avec la construction du quartier.	Aucune	Mesure M-5.2
107	Les projets TP (horizon 2030) manquent d'audace et de vue périphérique.	Associations des quartiers Jura-Torry-Misericorde	Le développement du réseau doit aussi être considéré à la lumière des finances publiques.		Rapport stratégique M1 ; Rapport explicatif 7.1.3
108	Die Massnahme Neugestaltung Bahnhofplatz Düringen betrifft weitgehend Terrain der SBB. Die Terrain Nutzung durch die SBB hat ausdrücklich Vorrang und darf durch eine allfällige Neugestaltung des Bahnhofplatzes in keine weise beeinträchtigt oder verhindert werden.	SBB	La thématique sera réglée dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure M-8.1. Les CFF seront intégrés aux démarches.		Mesure M-8.1

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concerné
109	Aus dem Erläuterungsbericht soll klar hervor gehen, wie der Bericht zum Angebotskonzept Düdingen umgesetzt wird und wer die Führung innehat.	SP Düdingen	Diese wird mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 eingeführt. Die Agglomeration Freiburg hat als Bestellerin des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in ihrem Perimeter die Führung inne.		Rapport explicatif
110	Nous regrettons que le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) n'encourage pas la réflexion sur d'autres moyens de transports publics (TP) que le train et le bus (par ex : tramways, métrocâbles). La réintroduction du tram sur tout l'axe de Péroles-Gare et avenue de la Gare, serait une belle alternative pour les TP du centre-ville.	Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, Marcel Aebischer, Pro Fribourg	Les propositions doivent faire l'objet d'études de faisabilité intégrant tous les aspects de la mobilité (trafic individuel motorisé (TIM), TP, mobilité douce (MD), stationnement) avant de pouvoir figurer dans une planification directrice. Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) n'est pas le bon instrument pour répondre à la prise de position ci-contre. Au surplus, le besoins d'une alternative aux bus ou aux trains n'a pas été établi pour l'horizon du PA3.		Rapport stratégique M1
111	Es fehlt die Planung von Metrosystemen in der Stadt Freiburg und in den Agglomerationen für die Zukunft!	VoVD	Solche Systeme wurden geprüft, ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis jedoch noch zu ungünstig.		Rapport stratégique M1
112	Dans la mesure où une liaison piétonne est envisagée entre le boulevard de Péroles et la Sarine, elle pourrait être complétée avec un funiculaire.	Marcel Aebischer	Moyen de transport disproportionné par rapport au potentiel d'usagers.		Mesure M-7.13
113	M-2.2 Requalification de l'axe Marly secteur Fribourg : cette mesure est difficilement compréhensible. Qu'est-ce qui est proposé concrètement ?	VCS	Le descriptif de la mesure sera complété.		Mesure M-2.2
114	Unterstützt folgende Massnahmen und verlangt eine hohe Priorität bei der Umsetzung : 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.6, 5.8, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.12, 7.13, 7.16, 7.17, 7.19, 9.1, 9.2	VCS	Die Priorisierung wird unter Berücksichtigung der Kohärenz des Projektes sowie der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden vorgenommen. Im Oktober wird dem Agglomerationsrat das AP3 unterbreitet.		Plusieurs mesures de mobilité
115	Verlangt hohe Priorität bei folgenden Massnahmen: 2.5, 2.6	VCS	Die Priorisierung wird unter Berücksichtigung der Kohärenz des Projektes sowie der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden vorgenommen. Im Oktober wird dem Agglomerationsrat das AP3 unterbreitet.		Plusieurs mesures de mobilité
116	Begrüssst folgende Massnahmen: 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 2.6, 2.1, 2.3, 2.4, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 7.14, 7.15, 7.19, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7	VCS	Die Priorisierung wird unter Berücksichtigung der Kohärenz des Projektes sowie der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden vorgenommen. Im Oktober wird dem Agglomerationsrat das AP3 unterbreitet.		Plusieurs mesures de mobilité
117	Le Conseil communal ne voit pas en quoi les communes de l'agglomération sont concernées par la planification et la réalisation de la mesure M-11.2 « mise en place d'une démarche qualité des services TP harmonisée au niveau de l'Agglomération ». Il estime que cette prestation doit être confiée aux TPF. La commune de Marly se demande si cela est vraiment une tâche de l'Agglomération.	Commune de Givisiez, Commune de Marly	Il est du ressort des commanditaires de veiller à la qualité des commandes de prestations pour assurer une meilleure efficacité du réseau.	Aucune	Mesure M-11.2
118	Nous proposons d'ajouter dans la description de la mesure M-2.1 ceci : « Installer un système de priorisation des bus efficace en fonction de la configuration des lieux ».	Commune de Marly	Le texte de la mesure sera adapté.	Aucune	Mesure M-2.1

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concerné
119	Les compétences de l'Agglomération de Fribourg en ce qui concerne la mise en œuvre des lignes urbaines n'est pas claire. Il serait bon de remplacer « concrétise » par « élabore ou propose ».	Ville de Fribourg	Le terme correspond aux Statuts de l'agglomération. Toutefois le texte sera complété pour préciser la démarche.	Aucune	Rapport stratégique M1.5
120	Il est proposé que ce soit les communes (et non l'Agglomération) qui mènent, en collaboration avec l'Agglomération, les études directrices complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation des transports publics (TP), en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts. Le Conseil communal propose également de supprimer la compétence suivante incombant à l'Agglomération : « planifie l'emplacement des arrêts en coordination avec les communes » car cette compétence est redondante avec celle figurant précédemment.	Ville de Fribourg	La planification du réseau est du ressort de l'Agglomération. La planification des emplacements des arrêts est une collaboration entre les communes et l'Agglomération. La planification des arrêts ne signifie pas de choisir l'emplacement exact de ces derniers, mais de définir des critères pour leurs emplacements. Il revient en effet aux communes de planifier la position exacte des arrêts et de les réaliser. Le texte du Rapport stratégique sera adapté pour clarifier les compétences de chaque acteur.		Rapport stratégique M1.5
121	Le Conseil communal propose de confier aux communes le rôle de planification et de réalisation de l'ensemble des modes, TP compris, en collaboration avec l'Agglomération, sauf en ce qui concerne la définition du réseau TP, son articulation et ses cadences.	Ville de Fribourg	Les attributions de l'Agglomération sont définies dans les Statuts de celle-ci.	Aucune	Rapport stratégique 1.5, 2.5, 3.7 et 3.8

2.4.2 Réseau ferroviaire / Eisenbahnnetz

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
122	Le plan représentant les haltes et gares ferroviaires dans l'agglomération de Fribourg ne correspond pas aux réflexions dans le cadre des études Ausbauschrift 2030 (AS2030) sous l'égide de l'Office fédéral des transports (OFT).	TPF	Les cartes seront corrigées.		Carte stratégie mobilité M1 TP

2.4.3 Réseau de bus / Busnetz

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
123	Il manque une stratégie d'électrification (et mesures correspondantes) du réseau de bus dans les quartiers résidentiels et les montées. Améliorer les infrastructures (émissions et bruits).	Association du quartier Palatinat-Grandfey	Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) n'a pas pour vocation de définir le type de propulsion des TP. Cette mesure fera donc l'objet d'une étude spécifique en collaboration avec les TPF et autres acteurs concernés.		Rapport stratégique M1
124	Intégrer la mesure 11.15 extension de l'électrification de la ligne 3 entre Givisiez halte et Givisiez zone activité du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) au Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3).	Commune de Givisiez	Les mesures en lien avec la propulsion des bus n'ont pas été reprises dans le PA3. Toutefois, cette mesure fera l'objet d'une étude spécifique en collaboration avec les TPF et autres acteurs concernés.	Aucune	Mesure 11.15 PA2
125	Les stratégies TP sont trop lacunaires. Une gestion des carrefours ne permet pas de gérer l'ensemble de l'axe. La priorité doit être donnée aux axes TP en site propre.	Verts Ville de Fribourg, AFCAS-FCFCID-ACAIP, PLR Ville de Fribourg,	Le PA3 complète la stratégie du PA2 concernant les sites propres et la gestion des carrefours. Ces thématiques sont traitées selon la remarque ci-contre.		Rapport stratégique M1.4

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
126	Il sera difficile d'aménager des axes forts pour les bus sur les boulevards notamment sans une remise en question du système de circulation. Il sera nécessaire de sortir du cliché de la route avec double voie Trafic individuel motorisé (TIM), double voie vélo et double trottoir.	Marcel Aebischer	La mise en œuvre des mesures de façon coordonnée a pour objectif d'assurer la création d'axes en transports publics (TP) forts.		Rapport stratégique C2.2 et M1
127	La future ligne de bus Jura-Hôpital-Moncor ne doit pas remettre en question la desserte de l'Hôpital depuis la gare CFF de Fribourg.	Verts Ville de Fribourg	Le raccordement à la Gare-HFR reste garanti mais par une nouvelle répartition spatiale du réseau TP à terme.		Mesure M-5.5
128	Nous nous opposons à la mise en place d'un funiculaire pendant la période de mise en œuvre du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3). Le site de la pisciculture ne doit pas être urbanisé de manière trop dense (pour protéger les rives du Lac de Pérolles).	Verts Ville de Fribourg	L'horizon temporel de la mesure sera précisé ultérieurement. Le cas échéant, le mode de transport pour raccorder le site pourra évoluer selon le développement de celui-ci.		Mesure M-5.7
129	La desserte de la pisciculture avec une ligne de bus ne paraît pas adéquate car l'utilisation future de la zone n'a pas encore été clairement définie. De même, la mesure M-5.7 qui prévoit la création d'un funiculaire est incertaine car la mise en place d'un mode lourd avec des infrastructures coûteuse requiert un potentiel d'usagers importants.	TPF	L'horizon temporel de la mesure sera précisé ultérieurement. Le cas échéant, le mode de transport pour raccorder le site pourra évoluer selon le développement de celui-ci.		Figure 64 p.52 du Rapport explicatif, Annexe 5 Mesure M-5.7
130	Nous sommes très contents de constater qu'une ligne TP Jura-Hôpital-Moncor pourrait être mise en service (mesure 5.5) sur l'Avenue Général-Guisan. Nous aimerions connaître le terminus de cette ligne.	Associations des quartiers Jura-Torry-Miséricorde	Les terminus et les arrêts des lignes de bus concernées par la mesure seront définis dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure.		Mesure M-5.5
131	Billettpreise sind viel zu hoch. Les TP devront avoir une cadence élevée pour inciter leur utilisation et des tarifs très intéressants.	Walter Hofmann, AFCAS-FCFCID-ACAIP	Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) n'est pas l'outil permettant de traiter des questions tarifaires. Elles sont traitées par une autre instance (Frimobil).		Rapport stratégique M1
132	Le PA3 prévoit que l'actuelle ligne 7 Cliniques-Gare soit transformée « en une ligne de petite ceinture sud ». Nous constatons que cette ligne n'empruntera plus la Route Saint-Nicolas-de-Flue ni la Route des Cliniques et, par conséquent, que la Villa Beausite ne bénéficiera plus d'une desserte de proximité. La desserte actuelle doit être maintenue.	Fondation de la Villa Beausite	La ligne est traitée dans son ensemble en fonction des potentiels d'usagers et d'urbanisation. La ligne est ainsi planifiée sur la route de la Fonderie. Toutefois, un détour via les arrêts Butte et Jardin botanique reste une option dont il faudra vérifier la faisabilité.		Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
133	La liaison (ligne 8) entre le quartier du Schönberg, la halte Fribourg/Freiburg Poya et le quartier de Torry ne permet pas d'accéder directement à la halte Fribourg/Freiburg Poya, bien que celle-ci représente une destination attractive.	TPF	L'objectif de la ligne est de lier un secteur d'habitation à un secteur d'activité. Le tracé est indirect pour la liaison avec la halte et il sera étudié ultérieurement.		Rapport explicatif p.52-53
134	Die neue Buslinie 8 ist zu begrüssen. Da auf der Poyabrücke jedoch keine Busspur vorgesehen ist, wird der Bus im Verkehr stecken bleiben. Teilweise Abhilfe schaffen könnte hier eventuell die wechselseitige Nutzung der 3. Fahrspur auf der Poyabrücke.	Christoph Schütz	La question sera étudiée lors de la planification liée à la mise en œuvre de la ligne.		Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
135	L'image directrice du Rapport explicatif montre deux lignes tangentielles entre Moncor et la nouvelle halte de Givisiez mais aucune de ces lignes ne permet au quartier résidentiel du sud de la rue du Château d'Affry d'accéder directement au centre-ville. La carte de stratégie de mobilité montre une ligne de bus secondaire ne desservant pas ce quartier alors que le potentiel d'usagers est important.	TPF	Le Concept sera adapté. Toutefois, une ligne tangentielle n'a pas pour objectif de relier le centre-ville, mais des zones de la couronne extérieure entre-elles.		Figure 64 p.52 du Rapport explicatif, Annexe 5 Carte stratégie M1 TP

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
136	Absence de concept de transports publics (TP) au départ et à l'arrivée de la nouvelle gare de Givisiez (le trafic de bus est très dense autour de la gare).	Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC)	L'interface de la halte est étudiée dans le cadre du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2).		Rapport stratégique M1
137	L'attractivité des lignes tangentielles sur l'entier de leur parcours est faible. Nous doutons que leur fréquentation puisse être pérenne.	TPF	Une ligne tangentielle est attractive entre les secteurs, par tronçon. Elle n'a pas la vocation d'être attractive pour un parcours entier. A termes, il s'agira d'évaluer le potentiel d'utilisateurs pour définir les fréquences des bus.		Rapport stratégique M1
138	Nous doutons que le passage d'une cadence de 7.5 minutes à 5 minutes générera un transfert modal important ou améliorera l'attractivité d'une ligne. Nous sommes fermement convaincus qu'une amélioration de la vitesse commerciale sur les lignes est déjà aujourd'hui nécessaire.	TPF	Les cadences décrites font partie du Concept TP. Elles n'ont pas force obligatoire. Elles sont indicatives. De plus, il s'agit d'une vision, d'une hypothèse évaluée au maximum des possibilités du réseau. Ceci est à réévaluer lors des prochaines planifications.		Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
139	Les TPF regrettent qu'aucun questionnement sur les nouvelles options technologiques n'ait été envisagé (desserte dernier kilomètre par exemple), malgré les modifications des habitudes de déplacement des usagers des TP.	TPF	Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) n'a pas la vocation de fixer le mode de propulsion des bus ou intégrer des réflexions sur les dernières technologies. Il planifie la couverture du territoire en matière TP en fonction de l'urbanisation.		Rapport stratégique M1
140	La desserte de Marly par deux branches de lignes de bus, telle que tracée sur la carte stratégie TP est problématique. La circulation des bus articulés sera délicate dans les quartiers résidentiels. Il y a également un problème de cadence.	TPF	Des mesures sont prévues pour permettre une desserte TP dans les quartiers. Les cadences ne relèvent pas de la vocation du PDA.		Rapport stratégique M1, carte stratégie mobilité M1 TP
141	Certaines mesures d'aménagement des axes pénétrants sur lesquels circulent les bus régionaux ne prévoient pas de priorisation des bus (route de la Glâne (M-2.3 et M-2.4) et la route de Moncor (M-2.7).	TPF	Les carrefours sont traités pour permettre une priorisation des TP. Les axes d'entrées ne comprennent pas tous des sites propres TP. Pour la mesure 2.7, une réalisation communale est en cours, hors programme d'agglomération.		Rapport stratégique M1, Mesures M-2.3, M-2.4 et M-2.7
142	Les mesures de réaménagement de la traversée de Belfaux (M-5.4 et M-9.3) et de Bourguillon (M-9.5) ne considèrent pas les lignes de bus régionales.	TPF	Les textes des mesures seront complétés.		Mesures M-5.4, M-9.3 et M-9.5
143	La desserte de Matran n'est pas résolue. Ni le tracé secondaire dans la carte stratégie TP, ni celui du tracé en pointillés de la ligne 11 pour la desserte de la zone commerciale (p.52 Rapport explicatif, image directrice 2030) n'apportent de solutions claires.	TPF	Le PDA indique une volonté d'offrir une desserte par le haut et le bas de Matran. La question de l'exploitation du réseau sera précisée ultérieurement, en lien avec le développement du trafic régional et la halte d'Avry.		Rapport stratégique M1, Figure 64 p.52 du Rapport explicatif

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
144	La problématique de la fluidité pour les mouvements non principaux des bus régionaux n'a pas été considérée. Le réseau « ceinturant » du centre-ville devrait entraîner des charges de trafic importantes sur les carrefours concernés : carrefour entre la route de Glâne et la route de Cormanon (bus régionaux doivent pouvoir circuler normalement sur le route de la Glâne en direction de Fribourg) ; même chose entre la route de Moncor et la semi-autoroute ; entre l'avenue du Midi et la route de la Fonderie et entre le boulevard de Pérolles et la route de la Fonderie.	TPF	A ce stade, aucune précision n'indique que le Transport régional voyageurs (TRV) sera dévalorisé. De plus, les mesures du Paquet de Mesure (PM) «contrôle d'accès» et PM «amélioration des axes d'entrées» traitent la question pour éviter les effets non désirables.		Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
145	Le nombre important de ligne de bus prévu sur le boulevard de Pérolles aura des conséquences sur leur exploitation. En effet, en dessous d'une certaine cadence de bus sur un axe, des trains de bus se forment, et le cadencement des lignes n'est plus possible. Ce problème doit être envisagé et une solution proposée.	TPF	Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) indique une volonté d'offrir une desserte forte entre le Bourg et Pérolles. Il n'y a fondamentalement pas d'augmentation du nombre de lignes urbaines, sachant que certains bus-renforts pourront être substitués par des lignes régulières. Les cadences et correspondances à la gare seront évaluées hors PDA, s'agissant d'une problématique d'exploitation.		Rapport stratégique M1, Figure 64 p.52 du Rapport explicatif
146	Es fehlt die Tangentiallinie bis Düringen.	SP Düringen	Im Rahmen der Ortsbusstudie Düringen wurde eine Tangentiallinie von Düringen in den Schönberg geprüft. Aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen Verhältnisses wurde diese Variante jedoch nicht weiter verfolgt. Es ist bis ins Jahr 2030 nicht vorgesehen, diese Tangentiallinie ins Busnetz aufzunehmen.		Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
147	Ein Ortsbussystem ist in Düringen kurzfristig 2017 anzustreben.	VoVD	Der Ortsbus kommt mit Fahrplan 2018		Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
148	La nouvelle liaison routière vers l'HFR (mise en consultation le 17.05.2016) ne prévoit aucune voie réservée aux transports publics (TP).	VCS	La mesure décrit une liaison TP. Le projet en consultation relève d'une autre instance, qui prendra en considération cette donnée.		Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
149	L'idée évoquée de supprimer les trolleys et les lignes de contact du réseau de TP à l'horizon 2030 sans savoir encore par quoi les remplacer, si ce n'est des bus diesel, n'est pas pertinente. Rajouter à la partie M1.3 réseau de bus « augmenter et non diminuer la part des bus 100% électriques ».	VCS Commune de Marly	Le PDA ne traite pas de la question de la propulsion. Il s'agit d'une hypothèse soulevée dans le concept TP pour évaluer la faisabilité du réseau proposé.	Aucune	Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
150	Réfléchir à une mesure financière incitant à l'usage des TP comme par exemple de proposer un abonnement « enfant » sur les TPF meilleur marché de sorte que les parents ne soient pas incités à faire les voitures-taxi pour les activités de leurs enfants.	VCS	Le PDA n'a pas la vocation de traiter de la question des tarifs. Cela relève d'une autre instance (Frimobil).		Rapport stratégique M1, Rapport explicatif 7.1
151	M-5.6 Prolongation d'une ligne de bus et aménagement d'un terminus à Windig; fordert eine substantielle finanzielle Beteiligung der Immobilienentwickler an den Infrastrukturkosten.	VCS	Eine finanzielle Beteiligung der Immobilienentwickler erscheint sinnvoll. Es liegt an der Gemeinde, diese Anfrage zu machen.		Mesures M-5.6

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
152	M-5.6 Prolongation d'une ligne de bus et aménagement d'un terminus à Windig : la carte de stratégie mobilité M1 montre une prolongation de cette ligne dans le futur quartier, tandis que la carte de synthèse arrête la ligne dans le quartier existant. Cela doit être corrigé de manière à ce que la ligne soit prolongée jusque dans le futur quartier.	Ville de Fribourg	La carte de synthèse sera adaptée.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP, Carte de synthèse, Mesures M-5.6
153	Intégrer la proposition de desserte de transports publics (TP) (proposée dans le Plan d'aménagement local (PAL)) traversant le futur secteur Chandolan – Corberayes – Chassotte sur la carte stratégique TP et l'inclure sur la figure n°64 du Rapport explicatif.	Commune de Givisiez	Le réseau de bus est planifié pour les secteurs à urbaniser prioritairement. Le site décrit ne fait pas partie de ceux-ci. Toutefois, la question d'une ligne de bus pour ce site est pertinente. Elle fera l'objet d'une étude ultérieure.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP, Figure n°64 p.52 du Rapport explicatif
154	Faire correspondre l'itinéraire de la ligne 10 de la figure n°64 du rapport explicatif à l'itinéraire qui figure sur la carte stratégie mobilité TP.	Commune de Givisiez	Les cartes seront adaptées. Il s'agira d'identifier l'itinéraire le plus pertinent pour le fonctionnement du réseau.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP, Figure n°64 p.52 du Rapport explicatif
155	Le Conseil communal demande que la ligne de bus 3 desserve les habitants de la route du Château-d'Affry à l'horizon 2030.	Commune de Givisiez	A l'horizon 2030, le réseau prévu est maintenu pour assurer la cohérence avec la stratégie d'urbanisation. Le Château-d'Affry sera desservi par une autre ligne de bus, selon le concept.	Aucune	Carte stratégie mobilité TP, Figure n°64 p.52 du Rapport explicatif
156	La ligne 1 doit être maintenue sur la route cantonale. Il est également nécessaire de prolonger cette ligne sur la route de Chésalles avec un terminus chez Rodi SA. Il y a également discordance entre la fiche de mesure M-5.1 et la carte stratégique M1.	Commune de Marly	L'objectif du tracé de la ligne 1 est de définir des mesures permettant de faire circuler un bus sur les hauts de Marly en lien avec le potentiel d'habitants actuels et futurs. Le développement d'une ligne en direction de Chésalles n'est pas pertinent actuellement.	OUI	Carte stratégie mobilité M1 TP, Figure n°64 p.52 du Rapport explicatif
157	Pour une desserte optimale des pôles commerciaux d'Avry et Matran, le Conseil communal est d'avis qu'une nouvelle ligne de bus s'impose. En effet, concernant le projet Lidl, le réaménagement de la jonction autoroutière et le nouveau Plan d'aménagement de détail (PAD) Champs-Riond, des arrêts de bus sont projetés. Revoir la carte de synthèse concernant le tracé de la ligne de bus sur le territoire matranais qui ne correspond pas à la réalité et aux projections futures souhaitées.	Commune de Matran	Le projet prévoit une desserte de Matran coordonnée avec le réseau régional de bus et une offre ferroviaire. La desserte sera fortement améliorée en direction du centre de l'agglomération fribourgeoise mais aussi interne à la commune.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP, Carte de synthèse Figure n°64 p.52 du Rapport explicatif
158	La commune n'est pas favorable au principe de rabattement qui nécessite pour la population matranais un changement de moyen de transport pour un déplacement court (risque de décourager l'utilisateur des TP). En outre, il s'agira de garantir une desserte de qualité entre Matran et Fribourg.	Commune de Matran	Le tracé des lignes de bus dans le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) est indicatif et non contraignant pour les autorités. Le détail des lignes sera élaboré ultérieurement, en fonction de critères d'exploitation. A noter que quel que soit le type de desserte (avec un principe de rabattement partiel comme inscrit dans le PDA), l'offre en TP pour Matran sera fortement améliorée en direction du centre de l'agglomération mais aussi à l'intérieur de la commune.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP, Figure n°64 p.52 du Rapport explicatif

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
159	La commune est d'avis que la ligne 11 devrait avoir une cadence de 15 minutes y compris le dimanche, et la ligne 11bis une cadence de 15 minutes aux heures de pointe et 30 minutes durant la journée.	Commune de Matran	La question des cadences de bus sera réglée dans le cadre de la mise en service du réseau.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP, Figure n°64 p.52 du Rapport explicatif
160	Aucune desserte n'est prévue pour le site de Torry-est, ni sur la carte de synthèse, ni sur la carte de stratégie mobilité de transports publics (TP). Un scénario TP doit exister en cas de développement du quartier. Cette question doit être mise en parallèle avec la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire à Agy, qui semble acquise sur les plans.	Ville de Fribourg	La ligne de bus sera planifiée ultérieurement. Toutefois dans l'étude annexe du Rapport explicatif portant sur les TP, une réponse sera apportée.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP, Carte de synthèse
161	Ces deux cartes liantes (carte stratégie TP et carte de synthèse) ne font pas figurer non plus de desserte pour le site de la « Pisciculture » alors qu'un important projet d'urbanisation existe à cet endroit. Le concept TP doit également prévoir un scénario en cas de développement. Paradoxalement à cette absence sur les plans, une mesure prévoit la réalisation d'un funiculaire vers le nouveau quartier de la Pisciculture. Les cartes doivent être modifiées dans ce sens afin d'être cohérentes.	Ville de Fribourg	La desserte de la Pisciculture sera traitée ultérieurement lorsque les intentions de développement seront précisées.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP, Carte de synthèse Mesure M-5.7
162	La carte de mobilité TP fait circuler les bus d'une ligne secondaire ayant leur terminus à Jean-Marie-Musy, par la route de la Heitera. Il est préférable qu'elle passe directement par la route de Tavel comme aujourd'hui.	Ville de Fribourg	Les cartes seront adaptées.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP
163	Une ligne de bus secondaire est représentée à Bourguillon. Suite à la décision de l'Etat de Fribourg d'augmenter la cadence des lignes régionales traversant le hameau, la mise en place d'une telle ligne urbaine semble devenue sans objet.	Ville de Fribourg	Le texte sera corrigé. A l'heure de l'élaboration du texte, les discussions entre l'Agglomération de Fribourg et le canton étaient en cours sur le sujet.	Aucune	Carte stratégie mobilité M1 TP

2.5 Remarques sur le thème de la mobilité douce (MD) / Bemerkungen zum Thema Langsamverkehr (LV)

2.5.1 Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
164	Le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) ne présente pas de stratégie ou de conception globale, à l'échelle de l'agglomération, concernant le réseau piéton (réseau, mesures, budget, calendrier).	Mobilité piétonne Suisse	Les liaisons proposées sont d'intérêt régional. Ce sont des axes comprenant le traitement systématiques des piétons et des cycles.		Rapport stratégique M2
165	Il ferait sens que l'Agglomération rassemble les planifications communales des réseaux piétonniers afin de les coordonner.	Mobilité piétonne Suisse	La thématique sera considérée dans une étude ultérieure.		Rapport stratégique M2
166	L'effort d'aménagement pour les déplacements à pied ne doit pas uniquement être réalisé dans les centres, mais aussi garantir les liaisons entre les centralités de quartier, les espaces publics et les espaces ouverts d'agglomération.	Mobilité piétonne Suisse	Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) prévoit des liaisons de mobilité douce (MD) d'intérêt régional. Concernant le maillage fin du réseau, il est assuré au niveau communal. La coordination entre ces éléments est assurée.		Rapport stratégique M2

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
167	En prenant en compte les chiffres de baisse d'utilisation des Vélos Libre Service (VLS) ces deux dernières années et les coûts d'investissement considérables pour PubliBike, nous restons très sceptiques sur la nécessité d'un élargissement de l'offre en VLS.	PLR Ville de Fribourg	L'offre en VLS est une mesure d'accompagnement dont l'utilité est démontrée. Les questions de l'exploitation ne font pas l'objet du Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA).		Rapport stratégique M2, Mesure M-7.18
168	VLS : La commune propose que comme il s'agit d'un service de mobilité de l'Agglomération de Fribourg au même titre que les transports publics (TP), le financement soit pris en charge par l'Agglomération et non par les communes.	Commune de Marly	La mesure des VLS est maintenue. Le modèle financier lié à l'exploitation du système sera réglé hors PA3.	Aucune	Rapport stratégique M2, Mesure M-7.18
169	Mentionner dans le Rapport stratégique au chapitre M2.4 « promotion de la mobilité douce » la nécessité d'équiper les générateurs en places de stationnement vélos de qualités, confortables et sécurisés, conformément aux exigences des normes VSS.	Ville de Fribourg	Le texte sera complété.	Aucune	Rapport stratégique M2.4
170	Mehr Bike&Ride Plätze an den Bahnhöfen, inkl. Ladestationen für E-Bikes.	VoVD	La question est traitée au niveau du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2). Elle n'est donc pas reprise dans le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3).		Rapport stratégique M2
171	Un emplacement de vélos électriques pourrait être installé juste après l'arrêt TPF « Fribourg, Pont-Zaehringen » et vers le P+R (parking d'échange) du Bourguillon.	Association des Amis de Bourguillon	Les emplacements font l'objet d'une étude distincte du PDA. La remarque sera considérée dans cette étude spécifique.		Rapport stratégique M2
172	M-3.2 compartimentage du quartier de Gambach. Un concept de stationnement pour les vélos est à organiser et plus particulièrement dans le secteur des écoles.	Marcel Aebischer	La question relève de la compétence communale.		Mesure M-3.2
173	M-7.2 : Der VCS erachtet eine Ko-Finanzierung durch den Kanton als angebracht, da damit der wichtigste Entwicklungsschwerpunkt des Kantons erschlossen wird.	VCS	Die genaue Finanzierungsaufteilung erfolgt nach der Vernehmlassung. Eine Ko-Finanzierung gewisser Massnahmen durch den Kanton wird angestrebt.		Mesure M-7.2
174	M-7.8, M-7.9, M 7.3: Immobilienentwickler sollen sich an den Kosten beteiligen.	VCS	Es liegt an den Gemeinden, eine Kostenbeteiligung der Immobilienentwickler zu verlangen.		Mesures M-7.3, M-7.8 et M-7.9
175	M-7.13: Diese Massnahme ist wichtig, auch im Hinblick auf ausserschulische Aktivitäten.	VCS	La question sera traitée lors de la mise en œuvre de la mesure.		Mesure M-7.13
176	Intensifier les franchissements des césures urbaines sur le site de la couverture de l'A12 sur la carte stratégie mobilité de Mobilité douce (MD). Faire correspondre le rabattement MD sur axe fort entre Granges-Paccot et la Chassotte avec le projet de couverture de l'A12 sur la carte MD.	Commune de Givisiez	Les documents seront adaptés.	Aucune	Carte stratégie mobilité M2 MD
177	M-7.10 : nous proposons d'ajouter une liaison piétonne/cycliste entre BlueFACTORY, le Campus Uni Péroilles/EIF, en s'accrochant sur la mesure M-6.1.	Commune de Marly	La mesure est réglée dans le cadre du PA2.	Aucune	Mesure M-7.10
178	La carte de stratégie mobilité MD M2 fait apparaître des « zones de qualité piétonne », sans que l'on sache ce que signifie ce terme, les caractéristiques et les aménagements de telles zones.	Ville de Fribourg	Les documents seront adaptés.	Aucune	Carte stratégie mobilité M2 MD

2.5.2 Réseau de mobilité douce / Langsamverkehrsnetz

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
179	Compléter la description de la mesure 3.1 « Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c connexion Mobilité douce (MD) vers la gare » : préciser que le passage inférieur à créer pour la MD sous les voies CFF sera uniquement piétonnier. Au lieu de créer un nouveau passage, ne faudrait-il pas améliorer la qualité du passage inférieur existant ?	CFF, Groupe d'habitants du quartier de la Vignettaz, Marcel Aebischer	La situation du passage inférieur existant sera réglée dans le cadre du projet de rénovation de la gare. Le second passage est nécessaire et n'est pas contesté.		Mesure M-3.1
180	Dans le cadre du projet de la Tour de l'esplanade, un nouvel accès devrait être réalisé entre les quais et la partie Est de l'Avenue du Midi. Le passage sous voie du Tivoli est à quelques mètres. Il nous paraît plus judicieux de prévoir cet accès plus à l'Ouest (proche de nouveau complexe Diabolo menthe, plus proche de BlueFACTORY et du quartier de la Vignettaz).	Pro Fribourg	Cette question considérée par les CFF, la commune et les promoteurs du site BlueFACTORY notamment. En outre, la proposition n'est pas réalisable.		Mesure M3-1
181	Franchissement des voies ferrées : décrire la coordination à envisager avec les CFF et les TPF.	Pro Vélo Fribourg, FSU	Concerne une coordination de projet, qui relève des attributions de la commune.		Mesures M-7 et M-6.2
182	Intégrer au périmètre de la mesure « Transagglo phase 2 : secteur St Léonard-Düdingen » la traversée du pont de Grandfey (amélioration de l'accès au pont pour les cyclistes) ainsi que le rond-point au centre du village de Düdingen.	Pro Vélo Fribourg	La question est déjà considérée dans le cadre du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2).		Mesure M-6.3
183	Distinguer le réseau cyclable et le réseau piétonnier dans le projet.	FSU, Mobilité piétonne Suisse	Le projet décrit en matière de MD considère systématiquement les deux modes conjointement. Une étude spécifique sera menée ultérieurement sur cette thématique.		Carte stratégie mobilité M2 MD
184	Au-delà de la Transagglo, le concept MD reste flou.	FSU ; Verts Ville de Fribourg	Il s'agit d'une planification directrice complétant le PA2. Les mesures décrivent les projets d'intérêt régional.		Rapport stratégique M2
185	Corriger le tracé de la Transagglo, secteur Platy, de façon à ce qu'il corresponde à celui de la carte de synthèse.	Commune de Villars-sur-Glâne	Les cartes seront adaptées.	Aucune	Carte stratégie mobilité M2 MD
186	Transagglo : la commune se questionne sur son opportunité d'utilisation par rapport à ses habitants, ce d'autant plus que le coût de réalisation projeté paraît être très conséquent. En outre il sied de rappeler qu'un certain nombre d'aménagements de type mobilité douce sera réalisé sur la route cantonale entre Villars-sur-Glâne et Neyruz (route située au sud du village).	Commune de Matran	La mesure est maintenue.	Aucune	Mesure M-6.2
187	Nous souhaitons qu'une analyse approfondie au moyen d'études de monitoring et de controlling soit effectuée concernant la Transagglo II (Corminboeuf-Marly).	PLR Ville de Fribourg	La question ne relève pas d'un Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA). Pour évaluer les effets des mesures, la Confédération réalise déjà des contrôles et un suivi de l'efficacité. Il n'est pas utile de faire des études complémentaires à ce stade.		Paquet 6 des mesures mobilité

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
188	Pourquoi ne pas utiliser la route du Château-d'Affry dans son intégralité. Ce cheminement figure dans le plan directeur Mobilité douce (MD) de la commune de Givisiez.	Commune de Givisiez	Le tracé vise à favoriser les liens les plus fonctionnels et directs. Le tracé est maintenu.	Aucune	Rapport explicatif 7.2.2
189	La Dort-verte est déjà raccordée sur la route de Beaumont. Cette mesure doit se limiter à améliorer les conditions MD sur l'axe de Beaumont.	Commune Villars-sur-Glâne	La mesure sera précisée.	Aucune	Mesure M-7.19
190	La fiche de mesure M-7.14 « Construction d'une passerelle entre les Hauts de Schiffenen et les Neigles » passe sur notre parcelle 8207 RF (registres fonciers) Fribourg. La commune a fourni dernièrement un plan d'information et un projet de contrat de droit administratif pour un chemin MD avec les mêmes objectifs mais pas le même tracé. Ils s'opposent à voir leur parcelle traversée et propose un autre itinéraire, plus en contrebas dans le prolongement du chemin du Windig.	Michelle et Catherine Esseiva	Il revient aux communes de régler les questions foncières liées à la réalisation de la passerelle.		Mesure M-7.14
191	Le tracé de la fiche de mesure M-7.3 qui a pour vocation de définir une connexion entre le quartier du Windig et la centralité du Schönberg avec une passerelle à travers le vallon de la Ploetscha passe sur la parcelle 8187. Comme dans le cas précédent, ils s'opposent à ce tracé et proposent une alternative passant à l'Est du cours d'eau.	Michelle et Catherine Esseiva	Il revient aux communes de régler les questions foncières liées à la réalisation de la passerelle.		Mesure M-7.3
192	Die noch zu planenden Langsamverkehrsachsen sollen auf den bereits realisierten Strassenabschnitten verwirklicht werden.	Alfred und Jeannette Hofmann	Wo bereits Strassenabschnitte vorhanden sind, sollen die Bedingungen für den Langsamverkehr verbessert werden. An gewissen Stellen bestehen jedoch für ein attraktives und sicheres Langsamverkehrsnetz Netzlücken, die das Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) teilweise mit neu zu erstellenden Wegen füllen soll.		Rapport stratégique M2
193	La requalification du secteur rue de l'Hôpital et rues adjacentes dispose d'un espace de qualité. Il devrait être rendu plus attractif non seulement en bus, mais également en MD.	Marcel Aebischer	La mesure considère cette remarque. Elle sera précisée sur ce point.		Mesure M-4.2
194	Un tracé de MD doit être prévu sur le chemin le plus court et où il amène une dynamique de vie, en l'occurrence sur le boulevard de Pérolles. Le tracé sur la ligne ferroviaire n'a pas de sens.	Marcel Aebischer	Le tracé est à considérer sur l'ensemble de la Transaggl. Le tracé prévu est attractif car il peut être réalisé en site propre. Il n'est pas impossible de prévoir des rabattements intermédiaires, qui seraient à réaliser par la commune ou par d'autres tiers.		Mesure M-6.1
195	Il faudrait être plus précis en ce qui concerne les cheminements de MD en particulier aux Hauts de Schiffenen.	PPE route de Schiffenen 14	Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) est une planification directrice. Les mesures de détail relèvent de la responsabilité des communes.		Rapport stratégique M2
196	Il paraît important d'ouvrir le chemin piéton qui relie le carrefour de Cardinal vers l'école de la Vignettaz, comme cela était prévu dans le Plan d'aménagement de détail (PAD) de 1992.	Pro Fribourg	Les PAD et leur mise en œuvre sont traités au niveau communal.		Rapport stratégique M2

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
197	Les pistes cyclables en direction du centre-ville sont inexistantes depuis Bourguillon. Effort à faire dans la descente autour de la tour de Dürrenbühl et vers le pont de Zaehringen pour que les cyclistes puissent s'engager sur la gauche.	Association des Amis de Bourguillon	La proposition concerne la commune. Elle n'a pas d'importance régionale démontrée.		Rapport stratégique M2.2, Mesure M-9.5
198	Massnahme M-7.11: Es ist nicht nachvollziehbar, wieso parallel zum bereits erstellten Fahrradweg auf dem Sentier du Nord auf der anderen Seite der Bahnlinie ein zweiter erstellt werden soll.	Christoph Schütz, Commune de Marly	Dieser LV-Weg (Langsamverkehr) ist in der Tat nicht relevant für die Region. Diese Massnahme wird gestrichen.	Aucune	Mesure M-7.11
199	Auch 19 Monate nach Eröffnung der Poyabrücke fehlen noch jene Velostreifen auf der Av. du Général Guisan, die als Begleitmassnahme zwingend bis zur Eröffnung der Poyabrücke hätten realisiert werden müssen.	Christoph Schütz	Diese Massnahmen müssen in der Tat noch von der Gemeinde umgesetzt werden.		Rapport stratégique M2
200	Die Langsamverkehrsachsen (LVA) sind strukturiert, müssen aber in Düdingen noch optimiert werden. So soll ein Veloweg vom Gasthof Ochsen zum Bahnhof realisiert werden.	VoVD	Mit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) sind Verbesserungen im Bereich LVA auch in Düdingen vorgesehen.		Rapport stratégique M2
201	Le Conseil communal demande d'intégrer une mesure Transagglo sur la route du Château-d'Affry afin d'y intégrer un cheminement pour les vélos.	Commune de Givisiez	La mesure souhaitée est d'intérêt local. Elle ne peut figurer dans le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3), qui prévoit un autre tracé.	Aucune	Paquet 6 des mesures mobilité
202	Le Conseil communal demande que la liaison alternative entre le giratoire du Mont-Carmel et celui de l'Epinay par l'impasse des Lilas figure dans le catalogue des mesures de mobilité de l'Agglomération de Fribourg.	Commune de Givisiez	La demande sera étudiée dans une future planification.	Aucune	Catalogue des mesures de mobilité
203	Aucune mention de mobilité douce sur le pont de la Chassotte surplombant l'autoroute. Or, il est prévu que ce pont soit reconstruit et élargi ces prochaines années. Le Conseil communal demande une coordination de ces mesures avec l'Office fédéral des routes (OFROU) afin d'intégrer les mesures Mobilité douce (MD) sur le pont.	Commune de Givisiez	La mesure est considérée dans le cadre du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2). Elle sera précisée dans une planification future.	Aucune	Mesures M-2.8 et M-2.9
204	La mesure B du PA2 22.16 aménagement de bandes cyclables sur la route de Belfaux, entre Belfaux et Givisiez est à reprendre dans le PA3. Cet itinéraire est considéré comme faisant partie du réseau principal MD selon la carte stratégie mobilité MD.	Commune de Givisiez	La question a fait l'objet d'une évaluation lors du processus d'élaboration du PA3. Ce réseau est d'importance communale.	Aucune	Carte stratégie mobilité M2 MD, Mesure 22.16 PA2
205	L'abandon de la mesure 42.3 « Aménagement d'une nouvelle liaison TP entre la route du Tir-Fédéral et la route de Belfaux (bypass TP, y c. aménagements MD) » nuit à la continuité du réseau principal de MD de l'Agglomération. Il faudrait reprendre cette mesure dans le PA3.	Commune de Givisiez	La question a fait l'objet d'une évaluation lors du processus d'élaboration du PA3. Ce réseau est d'importance communale.	Aucune	
206	Lier les mesures 23.1 et 23.2 (concernant l'aménagement d'abris vélos) PA2 au PA3 pour une meilleure coordination des aménagements.	Commune de Givisiez	Les mesures du PA3 seront adaptées.	Aucune	
207	Nous pensons que la mesure M-7.12 n'est pas nécessaire pour l'Agglomération.	Commune de Marly	La mesure est maintenue. Son horizon temporel de réalisation sera défini ultérieurement.	Aucune	Mesure M-7.12
208	Comme déjà signalé par la commune de Granges-Paccot, cette mesure est prévue dans leur plan directeur, mais elle n'a pas tellement de sens sans une urbanisation du bas de la colline du Torry, soit la liaison Mettetlet et Coteaux. De plus, il existe déjà une passerelle un peu plus loin.	Commune de Granges-Paccot	La mesure est maintenue. Son horizon temporel de réalisation sera défini ultérieurement.	Aucune	Mesure M-7.8

2.5.3 Sécurité et continuité des itinéraires / Sicherheit und Fortsetzung der Langsamverkehrswege

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
209	Prendre des mesures de séparation piétons/cyclistes/Trafic individuel motorisé (TIM) pour des raisons de sécurité sur les axes de mobilité douce (MD).	Association du quartier Palatinat-Grandfey, PLR Ville de Fribourg, Pro Fribourg	La question est traitée au niveau de la mise en œuvre de la mesure.		Rapport explicatif 7.2.3, Paquets 6 et 7 des mesures mobilité
210	La continuité de la connexion de la mobilité douce le long de la Sarine dans le secteur de l'Auge est une mesure inutile.	Verts Ville de Fribourg	La mesure permet de compléter le maillage de MD. Elle est liée également à la revitalisation des berges. A ce titre elle est déplacée dans la stratégie liée au paysage.		Mesure M-7.4
211	Il serait judicieux de profiter de relier aussi le quartier de Torry à la route Alexandre-Daguet. Un petit sentier dans l'herbe est déjà présent actuellement.	Associations des quartiers Jura-Torry-Misericorde	La question ne présente pas un intérêt régional. Ne peut donc pas figurer au Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA).		Mesure M-7.9
212	Dommage qu'il n'y a rien de prévu pour faciliter les montées à vélo (ascenseur). Lieux cités : le pont de Zaehringen ; le pont de la Poya ; parallèlement au funiculaire ; entre le tilleul et la place Python.	Roger Bruehlhart	La question est à traiter au niveau communal, voir du tourisme. Elle ne présente pas un intérêt régional liées aux stratégies Transports publics (TP) /MD / TIM / urbanisation / Nature et Paysage (N&P).		
213	Die Anzahl der Einzelmassnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs ist, bezogen auf die Gesamtausdehnung der Agglomeration Freiburg, zu klein.	WWF Freiburg	Viele Massnahmen, die den Langsamverkehr sicherer und attraktiver machen sollen, wurden mit Massnahmen im Strassenbau und mit Raumplanungsmassnahmen kombiniert. Ebenso ist vorgesehen, im Rahmen der Studien zur Entwicklung der sechs Achsen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs zu definieren.		Rapport stratégique M2, Mesures de mobilité
214	De manière générale, la problématique des passages piétons n'est pas assez développée. Certains passages ne font qu'aggraver la situation en termes de fluidité du trafic et des solutions devraient être envisagées (passages souterrains et passerelles).	PLR ville de Fribourg	La planification et la gestion/réalisation des passages pour piétons relèvent des instances communales et cantonales.		Rapport stratégique M3 ; Mesures de mobilité
215	En ce qui concerne le passage du Cardinal il faudrait améliorer les conditions de passage des piétons et cyclistes en doublant l'espace qui leur est voué.	Groupe d'habitants du quartier de la Vignettaz	Une mesure est dédiée à ce passage. Tous les modes seront considérés.		Mesure M-3.3
216	M-3.3 « réaménagement du passage du Cardinal ». Il est dommage qu'une solution d'ensemble regroupant vélos et piétons par exemple, avec un passage sous la route n'a pas été étudiée. De plus, ce parcours aurait pu être prolongé jusqu'après le passage du Cardinal, ce qui aurait permis de résoudre ce passage délicat.	Marcel Aebischer	La mesure présentée répond aux besoins identifiés.		Mesure M-3.3

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
217	La stratégie d'assainissement des points noirs du réseau piéton mentionnée dans le rapport d'atelier du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) ne se retrouve pas dans le PA3 en consultation. L'analyse a-t-elle été faite afin de définir les mesures nécessaires ?	Mobilité piétonne Suisse	L'analyse est réalisée sur les mesures mise en œuvre. Il sera nécessaire ultérieurement d'étudier finement le territoire sur le sujet. Aucune donnée n'est à disposition de l'Agglomération à ce jour concernant ce sujet.		
218	L'amélioration du confort et de la sécurité des usagers de MD devrait être combinée avec une meilleure définition des espaces extérieurs des restaurants et cafés ce qui permettrait de valoriser cet espace qui manque d'attractivité (boulevard de Pérolles).	Marcel Aebischer	Mesure à traiter au niveau communal. Il en sera tenu compte dans le cadre de la réalisation de la mesure.		Mesure M-4.6
219	La sécurité des déplacements en Mobilité douce (MD) n'est pas garantie dans le hameau de Bourguillon. La vitesse est limitée à 50 km/h, mais bien souvent les automobilistes roulent plus vite. Deux endroits en particulier posent problème : le passage le long de l'enceinte de la chapelle (construire un vrai trottoir le long du mur de la chapelle) ; et les alentours de l'arrêt de bus TPF Fribourg-Niquille (arrêt de bus mal signalé, et tracé pour les piétons dangereux. Il faudrait changer de place le passage).	Association des Amis de Bourguillon	La question relève de la compétence cantonale et communale dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure.		Mesure M-9.5

2.6 Remarques sur le thème du trafic individuel motorisé (TIM) / Bemerkungen zum Thema des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

2.6.1 Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
220	Demande une révision totale de la stratégie de la circulation motorisée à Marly même et en ce qui concerne son accès à l'A12. Accès à la zone Marly Innovation Center (MIC) également à revoir.	Charles et Georgette Emmenegger	Les connexions demandées sont de la responsabilité du canton et des communes.		Rapport stratégique M3, Rapport explicatif 7.3
221	Le concept avec une vision d'axe allant contre Fribourg est dépassé. A quand le développement d'une vraie couronne avec par exemple Belfaux, Marly, Matran sans passer par Fribourg ?	Vincent Schickel	La stratégie règle ces thématiques.		Rapport stratégique M3
222	Bedauert, dass im Kanton im grossen Stil Strassenprojekte umgesetzt werden. Neue Strassenräume verflüssigen den Verkehr zwar für kurze Zeit dort, wo sie realisiert werden, insgesamt führen sie aber zu einer Zunahme des Privatverkehrs und damit noch mehr Staus in den Zentren.	Christoph Schütz	Die Frage fällt unter kantonale Zuständigkeit.		Rapport stratégique M3
223	Die Umfahungsstrasse Düdingen und die Vernindungsstrasse Birch-Luggiwil kommen auf den Karten der Agglomeration Freiburg nicht vor. Dies im Gegensatz zu den Umfahungsstrassen (Autobahn) Freiburg. Aus Sicht der Gemeinde Düdingen ist dies anzupassen.	Gemeinde Düdingen	Die Frage fällt unter kantonale Zuständigkeit. Ajouter la route de liaison Birch-Luggiwil sur les cartes de la mobilité. Ajouter un chapitre « Routes de contournement » dans le Rapport explicatif.	Keine	Carte stratégie mobilité, Rapport explicatif 7

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
224	Die Zentrumsstandorte werden zu sehr belastet, zu wenig Umweltschutzgedanken.	Franz Schmutz	Mit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) sollen die Zentrumsstandorte bewusst entlastet werden. Dies bspw. durch die Kammerung in Freiburg und durch die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Düdingen.		Rapport stratégique M3
225	Es sollen vorerst keine weiteren unnötigen Agglomerations-Verbindungsstrassen mit strategischen Arbeitszonen in Düdingen realisiert werden.	Alfred und Jeannette Hofmann	Der Agglomerationsvorstand teilt diese Meinung. Neue Verbindungsstrassen müssen zweckgebunden sein und zu einer Verbesserung der Verkehrsflüsse (Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentliche Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV)) führen.		Rapport stratégique M3
226	Weniger Kreiselplanungen für Strassenprojekte.	Walter Hofmann	Im AP3 sind keine Kreiselprojekte geplant.		Rapport stratégique M3
227	Nous regrettons que le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) ne contienne pas un plan de circulation plus précis et qu'une simulation de charges de trafic à l'horizon 2030 ne lui ait pas été associée.	TPF	Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) ne nécessite pas de simulation. Par ailleurs, les propositions sont basées sur le Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2), qui présente déjà des données.		Rapport stratégique M3
228	Le plafonnement du trafic dans plusieurs quartiers résidentiels en marge de la mise en service du pont de la Poya, tel que prévu dans le PA2 et le Plan Directeur partiel des Transports (PDpT) de 2007, est malheureusement resté un vœu pieux. Il est d'ailleurs très fâcheux que cet objectif ne soit nullement repris dans le PA3.	jurAction	Fixer un nombre de véhicules ne relève pas du PDA. La mise en œuvre est traitée par d'autres instances.		Rapport stratégique M3
229	Vérifier la mise en œuvre de la mesure PA2 40.5 « Plafonnement du trafic sur la route de Chenevière » qui fait partie des mesures d'accompagnement de la réalisation du pont de la Poya.	Commune de Givisiez	Cette question est traitée dans le compte rendu de mise en œuvre du PA2 qui sera intégré au Rapport explicatif du PA3.	Aucune	Mesure 40.5 PA2
230	Die Verkehrssituation in Flamatt und dem unteren Sensebezirk ist zu lösen.	VoVD	Verkehrsprobleme ausserhalb der Agglomeration liegen nicht im Kompetenzbereich der Agglomeration Freiburg.		
231	Die Verbindungsstrasse Luggiwil-Birch soll gestoppt werden.	VoVD	Die Planung dieses Projekts liegt nicht in den Händen der Agglomeration Freiburg.		
232	Der Hinweis im Massnahmenbericht des AP3 auf S.45, Massnahme M2-11, wonach die Verkehrsmenge dank der Poyabrücke auf der Rue de Morat stark zurückgegangen sei, ist zudem leider falsch: vor Eröffnung fuhren dort 12'290 Fahrzeuge, nach der Eröffnung 12'486 Fahrzeuge, was also sogar einer leichten Zunahme entspricht. Im Umsetzungsbericht zum Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) müssen diese Tatsachen ersichtlich werden. Die Poyabrücke hat ihre Ziele demnach nicht erfüllt, der MIV hat zugenommen. Es müssen daher weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.	Christoph Schütz	Die Agglomeration Freiburg stützt sich bei der Erarbeitung des AP3 auf offizielle Zahlen der Stadt, bzw. des Kantons. Sie verfügt nicht über die nötigen Ressourcen, selber solche Zählungen vorzunehmen.		Mesure M-2.11

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
233	Eine Trendumkehr « weg vom Auto - hin zum Öffentliche Verkehr (ÖV)» in der Agglomeration Freiburg ist nicht mit gut gemeinten Absichten, sondern nur mit harten Massnahmen, die sich gegen den Motorisierter Individualverkehr (MIV) richten, zu schaffen.	Christoph Schütz	Der Agglomerationsvorstand ist sich bewusst, dass die angestrebten Strategien notwendig sind für den Erhalt der Lebensqualität und Attraktivität der Agglomeration Freiburg. Die Gemeinden haben sich im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) bereit erklärt, diese Strategie zu unterstützen und Massnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen.		
234	Unnötiger Transitverkehr durch Düdingen. Die Verkehrstafeln in Tifers und Mariahilf sind in Richtung Poyabrücke zu drehen! Und die falsch montierte Gantrischtafel vor der Autobahnausfahrt der A12 in Düdingen ist in Granges-Paccot zu montieren.	VoVD	Der Vorstand wird diese Thematik an der nächsten Sitzung mit dem Amt für Mobilität (MobA) aufgreifen.		
235	L'ancienne route de Belfaux à Givisiez n'a pas lieu d'être. Modifier cela sur la carte stratégie mobilité Trafic individuel motorisé (TIM).	Commune de Givisiez	La carte sera adaptée	Aucune	Carte stratégie mobilité M3 TIM
236	Axe Belfaux - Givisiez, si l'on veut faire de cet axe un boulevard au sens du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3), il est nécessaire de le décharger d'une partie du flux routier. Ajouter une mesure permettant de décharger cet axe.	Commune de Givisiez	L'axe est traité dans le cadre de la mesure 43.5 du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2). Le suivi est assuré par le canton.	Aucune	Rapport stratégique concept territorial, Mesure U-03
237	Assurer le suivi de la mesure du PA2 A 41.14 et de son financement dans le PA3.	Commune de Givisiez	Cette question est traitée dans le compte rendu de mise en œuvre du PA2 qui sera intégré au Rapport explicatif du PA3.	Aucune	Mesure 41.14 PA2
238	La classification de la mesure M-11.3 en non infrastructurelle ne convient pas. L'image de la mesure n'est pas très explicite. Mentionner la densification des terrains adjacents comme objectif de la mesure. La description est peu explicite et pourrait s'inspirer de la brochure « Couverture de l'A12 Chamblieux. Densifier, connecter, valoriser ». Les opportunités peuvent également être complétées sur la base de cette brochure (panse la fracture paysagère, dégage de nouvelles zones à bâtir). Des indications financières pourraient également être intégrées à la fiche de mesure.	Commune de Givisiez	Il s'agit d'une mesure hors fonds d'infrastructure dont la temporalité de réalisation n'est pas connue. De plus, le financement de celle-ci n'est donc pas réglé par le PA3 mais par un financement fédéral en lien avec l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). il y n'a pas lieu pour l'heure de détailler la mesure plus précisément.	Aucune	Mesure M-11.3
239	Dans le cadre de la couverture de l'A12, les mesures PA2 C 21.6, C 43.6 et C 47.1 semblent conserver toute leur pertinence. Conserver ces mesures dans le PA3 semble nécessaire pour une bonne intégration du projet.	Commune de Givisiez	Mesures PA2 21.6 et 43.6 : la question a fait l'objet d'une évaluation lors du processus d'élaboration du PA3. Ces mesures sont plutôt d'importance communale. Mesure 47.1 PA2 : la mesure fait partie de l'accord sur les prestations du PA2 et sera réalisée dans ce cadre. Ne doit pas être reprise dans le PA3.	Aucune	Mesures C21.6, C43.6 et C47.1 PA2 Mesure M-11.3
240	Mesure M-11 : nous demandons d'ajouter dans la description ceci : « Aménagement d'une voie de stockage ou d'une voie d'approche réservée aux bus et aux utilisateurs du P+R ».	Commune de Marly	La voie est d'abord réservée au bus. Il s'agira d'évaluer, lors de sa mise en œuvre, si celle-ci peut servir également au Trafic individuel motorisé (TIM), sous forme d'une présélection de tourner à droite / gauche.	Aucune	Mesure M-11

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
241	D'après le Conseil communal, il y a des contradictions entre les objectifs du PA3 en termes de densité et d'utilisation des Trafic individuel motorisé (TIM). Il n'est pas assez tenu compte de l'augmentation de trafic qui va en découler. Le compartimentage du centre-ville est une bonne mesure, mais elle implique un usage accru de la ceinture. Par exemple, le développement du plateau d'Agy va saturer la route de Morat qui fait partie de la ceinture (réseau routier principal).	Commune de Granges-Paccot	Il s'agit là d'un constat, qui a déjà été considéré dans le cadre de l'élaboration des mesures.	Aucune	Rapport stratégique U2 et M3
242	Le bureau lauréat du mandat d'étude parallèle (MEP) pour le plateau d'Agy s'est penché sur la question de saturation du trafic. Ce bureau préconise pour la gestion des carrefours des Grives et du Lavapesson deux types d'intervention possibles, soit le « tourner à gauche » en sortant de l'autoroute avec une signalisation lumineuse ainsi qu'un élargissement de 35 à 45 mètres des giratoires précités. Selon les scénarios d'urbanisation du secteur, une ou les deux mesures devront être prises. Fort de ces constats, le Conseil communal s'étonne que le contrôle d'accès ne soit prévu qu'au carrefour des Grives et non pas également à celui du Lavapesson.	Commune de Granges-Paccot	Le système de contrôle d'accès est complété par d'autres carrefours à feux sur l'ensemble de l'axe du Plateau d'Agy. Autrement dit, les carrefours cités seront dotés tous de feux avec des fonctionnalités différentes permettant de contrôler et gérer le trafic en entrée et sortie de ville. Le concept de gestion et les délais exacts de mise en œuvre seront précisés ultérieurement, en coordination avec l'Office fédéral des routes (OFROU) et le canton.	Aucune	Mesure U-01, M-1.6, M-2.10 et M-3.9
243	Dans le cas où ce site résidentiel venait à se développer (transformation urbaine de la Pisciculture), il faut à tout prix évaluer l'impact du trafic généré sur le giratoire de la route de la Pisciculture et ses incidences sur les remontées de files de voiture vers Marly, respectivement vers les Charmettes.	Commune de Marly	La thématique sera évaluée ultérieurement, lors de sa mise en œuvre.	Aucune	Rapport stratégique U1.3
244	La carte stratégique de mobilité M3 TIM fait apparaître pour les pénétrantes des zones de « modération du trafic dans les traversées », faut-il comprendre par ce terme la requalification des axes pénétrants en ville de Fribourg, de manière à assurer une meilleure cohabitation entre les différents modes de transports, permettant d'améliorer la qualité de vie des riverains, tout en améliorant les conditions de déplacements des Mobilités douces (MD) et des transports publics (TP) ? Ne serait-il pas opportun de remplacer le terme « modération » par le terme de « requalification » qui permet également cette modération ?	Ville de Fribourg	Les textes seront précisés	Aucune	carte stratégie mobilité M3 TIM

2.6.2 Hiérarchie du réseau routier / Hierarchie des Strassennetze

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
245	L'aménagement prévu de la sortie autoroutière Fribourg-Sud n'est pas mentionné dans le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3). La nouvelle route d'accès à l'HFR ne figure pas explicitement dans le PA3.	Association du quartier de Gambach-Guintzet, TPF	Les textes du Rapport explicatif seront complétés.		Rapport stratégique M3, Carte stratégie mobilité M3 TIM

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
246	Le Conseil communal a pris connaissance du projet de nouvelle liaison routière à l'HFR, qui est incompatible avec les principes et objectifs souhaités dans le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3), notamment en ce qui concerne la volonté d'assurer un transfert modal vers la mobilité douce (MD) et les transports publics (TP). Aucun aménagement cyclable n'est prévu dans le projet et pour les piétons, le profil de la route ne semble pas inclure de trottoir. La route sera également construite en une seule étape, avec seulement deux voies de circulation, ce qui n'autorise aucun aménagement spécifique pour les TP.	Ville de Fribourg	Le projet de nouvelle liaison routière à l'HFR actuellement en consultation n'est pas coordonné avec le PA3. Ce projet est traité par le canton. L'Agglomération de Fribourg s'assure de la coordination de ce projet avec la planification cantonale dans le cadre des procédures d'examen préalable et final.	Aucune	Rapport stratégique M3, Carte stratégie mobilité M3 TIM
247	Concernant la requalification de la route de Morat, les mesures doivent prendre en compte l'accès des véhicules privés au centre commercial de St-Léonard.	Saint Leonard Immobilien AG	La question sera traitée par les communes concernées lors de leur mise en œuvre.		Mesure M-2.10
248	Réaménagement du secteur gare/ centre-ville de Fribourg : les accès pour la livraison des commerces de la gare et l'accès des véhicules d'urgence doivent être garantis.	CFF	La question sera traitée par les communes concernées lors de leur mise en œuvre.		Mesure M-4.1
249	Garantir l'accès voiture aux commerces du centre-ville.	AFCAS-FCFCID-ACAIP	L'accès est garanti. Les mesures prévoient d'agir sur le transit inutile au centre de l'agglomération de Fribourg et qui provoque des congestions du trafic.		Rapport stratégique M3
250	Aménagement d'une liaison MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle Pérolles-Gare de Fribourg : les accès pour Cargo et aux places de parc doivent être maintenus.	CFF	La thématique est traitée lors de la mise en œuvre de la mesure par la commune.		Mesure M-6.1
251	Marly/Bourguillon très peu inclus dans les stratégies. Connexion Marly autoroute est difficile. Mesure M-7.6 insuffisante. L'aménagement de la route de Bourguillon devrait se réaliser au-delà de la commune de Marly pour favoriser un second axe d'accès à l'autoroute depuis Marly.	Falquet Marie-Noëlle et Laurent	La question est aussi traitée dans le cadre du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2). Il n'y a pas lieu d'ajouter des compléments dans le PA3.		Rapport stratégique M3, Mesure M-7.6
252	Le fait de transiter par Fribourg pour rejoindre l'autoroute est inacceptable. C'est la négation de la ceinture de contournement prônée par le PA3. Il est proposé que le PA3 indique comme priorité la création de la liaison routière Marly-Matran afin de permettre un raccordement quasiment direct à l'autoroute (motion adoptée par le Grand Conseil pour une réalisation rapide de cette liaison).	Marly Innovation Center GmbH, UDC Marly, AFCAS-FCFCID-ACAIP Commune de Marly	La liaison Marly-Matran est traitée par l'instance cantonale. Un texte précisant les intentions cantonales sur le sujet sera ajouté dans le Rapport explicatif du PA3.	Aucune	Rapport stratégique M3, Rapport explicatif 7
253	Le PA3 ne tient pas compte des routes de contournement actuellement étudiées par le canton.	Vincent Schickel	Le canton traite de la question. Un texte précisant les intentions cantonales sur le sujet sera ajouté dans le Rapport explicatif du PA3.		Rapport stratégique M3, Rapport explicatif 7

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
254	Le concept de contournement de Fribourg est représenté de manière incomplète. En effet, la représentation ne considère pas les routes de Bourguillon ni de Marly, qui permettent de compléter ce concept. Sans l'intégration des deux axes, le principe de base du contournement n'est pas complet et peu cohérent.	Ville de Fribourg	Il s'agit d'un concept de ceinture de distribution du trafic, dont la représentation graphique dans le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) se fonde sur les charges de trafic observées actuellement et imaginée dans le future en fonction des effets des mesures du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) et Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3). L'utilisation des routes de Bourguillon et Marly en tant que routes de contournement devrait diminuer à l'avenir.	Aucune	Rapport stratégique M3.2
255	Le Conseil communal demande à l'Agglomération d'inclure le tracé du contournement ouest, en prolongement du pont de Tiguelet, dans le plan directeur régional	Commune de Givisiez	Le tracé n'a pas été retenu par le Conseil d'Etat comme étant une priorité devant figurer dans le PA3.	Aucune	Rapport stratégique M3
256	Le projet de mettre en œuvre une offre Réseau express régional (RER) cadencée au quart d'heure (en pointe) est apprécié mais il suscite également des craintes au niveau de la circulation routière au cœur du village car celle-ci souffre déjà maintenant des fermetures des passages à niveau aux heures de pointe (15'000 véhicules par jour). Par conséquent, le Conseil communal souhaite que ce projet intègre dans ses objectifs le soutien à la réalisation de la route de contournement de Belfaux.	Commune de Belfaux	Ce projet est traité au niveau cantonal. Une mention des routes de contournement sera ajoutée dans le Rapport explicatif du PA3.	Aucune	Rapport stratégique M3, Rapport explicatif 7
257	Bedenken zur Ringstrasse : Weder die Route de Cormanon, noch die Route de la Fonderie oder die durchs Dorfzentrum Marly führende Route de Fribourg « umfahren » irgendetwas, sondern führen erstens mitten durch stark bebautes und bewohntes Gebiet und sind zweitens zu den Stosszeiten bereits dermassen überlastet, dass die zusätzliche Belastung mit MIV (Motorisierter Individualverkehr) unter der Prämisse eines flüssigen Verkehrs eine Illusion darstellt. Es wäre die Aufgabe der Agglomeration, das Vorhaben der Ringstrasse mit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) zu unterbinden, da mit Ausnahme der A12 und der Poyabrücke die hierzu nötige Strasseninfrastruktur nicht existiert.	Christoph Schütz	Mit der Ringstrasse soll erwirkt werden, dass der Transitverkehr durch Freiburg verkleinert wird. Dabei soll nicht etwa eine neue Strasse gebaut werden, sondern bestehende Strassen sollen optimal genutzt werden, und wo nötig sollen Massnahmen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) umgesetzt werden. In diesem Sinne ist die Route de Fribourg in Marly gemäss Plan nicht als Ringstrasse sondern als Einfallsachse anzuschauen, für welche ebenfalls Massnahmen zur Priorisierung des ÖV vorgesehen sind. Die Mobilitätsstrategie der Agglomeration Freiburg baut auf verschiedenen Massnahmen auf, die für eine effiziente Wirkung gleichzeitig umgesetzt werden sollen.		Rapport stratégique M3
258	Pas de solutions valables pour terminer la ceinture de Fribourg.	AFCAS-FCFCID-ACAIP	En regard du fonctionnement du réseau, il n'y a pas lieu de terminer une ceinture de contournement. A ce titre, il est fait mention dans le PA3 d'une ceinture d'usage ne nécessitant pas de mesures infrastructurelles. Il ne s'agit pas d'un projet de route de contournement de Fribourg.		Rapport stratégique M3

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
259	La réévaluation de l'axe Marly-Fribourg (secteur Pérolles / école d'ingénieur) prévue dans la mesure M-2.2 contredit la fonction de route de contournement de la route de la Fonderie.	PLR Ville de Fribourg	La mesure permet d'améliorer la place qu'il sera donné à chaque mode de transport. La mesure n'est pas incompatible avec de forte charge de trafic. Par ailleurs, il ne s'agit pas de contournement, mais de route à fort usage, dont les charges définissent un usage de ceinture. Cela ne veut pas dire qu'un contournement est mis en place.		Mesure M-2.2
260	Nous proposons d'ajouter dans la description de la mesure, le texte qui se trouve dans la stratégie urbanisation au chapitre U4.3, point 2 al.5 : « Requalifier le plateau de Pérolles dans l'esprit d'un véritable campus en réduisant ou supprimant l'emprise du trafic individuel motorisé (TIM) sur ce secteur ».	Commune de Marly	Le texte sera précisé.	Aucune	Mesure M-2.2
261	Prévoir une liaison entre la route Jo-Siffert et les entrées et sorties d'autoroute Fribourg-sud. Absence de jonction entre la route Jo-Siffert à Givisiez et la bretelle semi-autoroutière (projet de contournement Givisiez-Belfaux-Pensier).	AFCAS-FCFCID-ACAIP, Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC)	La thématique est traitée au niveau cantonal.		Rapport stratégique M3
262	Il faut garantir (gabarit, fluidité) le trafic poids-lourds vers les zones industrielles.	Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC)	La remarque est pertinente. Elle concerne la mise en œuvre des mesures, au niveau communal.		Rapport stratégique M3
263	Interdire au trafic poids-lourd de traverser Granges-Paccot, obligeant ce trafic à l'utilisation exclusive de l'autoroute, respectivement de la semi-autoroute et du passage de l'Escale.	Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC)	Il s'agit d'une mesure liée à la signalisation routière, qui relève des compétences cantonales et communales.		Rapport stratégique M3
264	Absence de mesures concrètes pour désengorger le trafic du giratoire de l'Escale à Givisiez.	Association des entreprises de Givisiez et de Corminboeuf (AEGIC)	Les mesures proposées sont liées aux mesures du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2) pour répondre à la thématique.		Rapport stratégique M3, Mesure M-1.4
265	Le Conseil communal estime qu'il serait inopportun de déconstruire le giratoire de l'Escale pour y construire un carrefour à feux avec contrôle d'accès. Trouver une solution plus économique. Est-il cohérent de prévoir un contrôle d'accès au carrefour de l'Escale alors qu'un autre est déjà prévu au carrefour au droit du pont de Tiguellet ?	Commune de Givisiez, Commune de Marly	Le contrôle d'accès ainsi que la gestion des carrefours sont nécessaires pour assurer la fluidité du trafic et la progression des bus. La problématique sera réglée lors de la mise en œuvre de la mesure.	Aucune	Rapport stratégique M3, Mesures M-1.4 et M-1.5

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
266	Il est de notre point de vue problématique de proposer de repousser le trafic sur un périphérique qui n'existe physiquement pas et dont certains tronçons traversent un centre de village (Marly) ou des zones d'habitations (Rte de Cormanon, de la Fonderie) qui sont déjà plus que saturées aux heures de pointes.	jurAction	La problématique des routes de contournements relève de la compétence du canton. En outre, les mesures proposées visent à soulager les axes cités ci-contre.		Rapport stratégique M3.2
267	Le pont du Tiguellet entrainera la fermeture de la route de Belfaux entre le passage à niveau de la gare actuelle de Givisiez et la route du Tir-Fédéral. En conséquence, ce tronçon ne devrait plus apparaître comme route pénétrante sur la carte Trafic individuel motorisé (TIM).	TPF	Les cartes seront corrigées.		Rapport stratégique M3.2, Carte stratégie mobilité M3 TIM
268	Begrüssst die Tatsache, dass die Achse Av. du Général Guisan - Rte St. Thérèse nicht mehr als Transitachse oder Einfallssachse, sondern als einfache Quartierstrasse aufgeführt wird, auf welcher ÖV (öffentliche Verkehr) und LV (Langsamverkehr) Priorität haben sollen.	Christoph Schütz	Wird zur Kenntnis genommen.		Rapport stratégique M3.2
269	Zweifel bzgl. Umsetzung des Einfallstrassenprinzips: das Risiko besteht, dass damit die gewünschte Wirkung nicht erreicht wird, wenn die Parkplätze im Zentrum nicht reduziert und bewirtschaftet werden.	VCS	Die Studien, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation (AP3) zu dieser Thematik gemacht wurden, zeigen, dass eine Entlastung mit bestehendem Konzept stattfinden wird.		Rapport stratégique M3
270	Nous prévoyons une route de liaison entre le secteur de l'Ancienne-Papeterie (MIC) et la route des Ecoles.	Commune de Marly	Le projet est d'importance communale et non régionale.	Aucune	Rapport stratégique M3
271	Les mesures 22.10 et 22.20 issues du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2), non encore réalisées, sont intimement liées à l'aménagement de la jonction autoroutière de sorte qu'il est impératif qu'elles soient coordonnées avec ce projet.	Commune de Matran	Le réaménagement de la jonction est coordonné par l'Office fédéral des routes (OFROU) et le canton, qui prendront contact avec la commune pour la réalisation des mesures du PA2.	Aucune	Mesures 22.10 et 22.20 PA2
272	Le Conseil communal propose de modifier la compétence suivante de l'Agglomération de Fribourg : « fixe la hiérarchie du réseau à l'intérieur de l'Agglomération en cohérence avec [...] » par « détermine le réseau structurant en cohérence avec [...] ». »	Ville de Fribourg	Le texte sera adapté. Toutefois le terme « détermine » n'est pas approprié car rien n'est immuable dans le temps.	Aucune	Rapport stratégique M3.7
273	Le Conseil communal propose de modifier la compétence suivante des communes : « définissent la hiérarchie des routes communales en cohérence avec [...] » par « définissent la hiérarchie en dehors du réseau structurant. »	Ville de Fribourg	Le texte sera reformulé pour éviter des doutes. Il sera maintenu la substance des propos de l'Agglomération.	Aucune	Rapport stratégique M3.7

2.6.3 Compartimentage du centre-ville de Fribourg / Kammerung des Stadtzentrums Freiburg

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
274	Le compartimentage va renforcer la pression sur les axes secondaires. Aucune considération n'a été faite par rapport aux conséquences économiques d'un tel compartimentage pour le centre-ville et son agglomération.	Fédération cantonale fribourgeoise du commerce indépendant de détail, PLR Ville de Fribourg	L'accessibilité du centre-ville n'est pas remise en question. Au contraire, elle est favorisée. Il s'agit du transit qui n'est plus souhaitée menant à des congestions répétées du centre-ville.		Rapport stratégique M3.3, Paquet 3 des mesures de mobilité
275	Il serait judicieux de détailler les mesures imaginées en vue d'un compartimentage du trafic, en identifiant clairement les report sur d'autres axes.	jurAction	Il n'est pas nécessaire de détailler cette question dans un plan directeur régional d'agglomération (PDA). Elle est traitée au niveau communal lors de la mise en œuvre de la stratégie.		Rapport stratégique M3.3
276	Le fonctionnement de ce compartimentage n'a pas été éprouvé par une étude de simulation de charges de trafic. Nous redoutons des reports de trafic sur des axes secondaires qui entraîneraient une baisse de la vitesse commerciale.	TPF	Il n'est pas nécessaire de détailler cette question dans un PDA. La vitesse commerciale doit se mesurer sur l'ensemble d'une ligne, pas sur un secteur isolé. La vitesse commerciale est aussi importante que la stabilité de l'horaire. C'est aussi cela qu'il faut considérer.		Rapport stratégique M3.3
277	Nous souhaitons attirer l'attention sur le fait que des routes de contournement sont une exigence pour l'introduction d'un système de compartimentage.	Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR	Il n'y a pas d'exigence en la matière dans le droit supérieur.		Rapport stratégique M3
278	La mesure « compartimentage du quartier de Gambach » est judicieuse mais doit impérativement prendre en compte l'ensemble du quartier Gambach-Guintzet. Les reports de trafic doivent être empêchés.	Association du quartier de Gambach-Guintzet	La thématique est traitée lors de la mise en œuvre de la mesure, en relation avec les projets d'importance communale, qui ne figurent pas systématiquement dans le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3).		Mesure M-3.2
279	La mesure « requalification » et compartimentage du carrefour de Richemond (avec suppression du trafic de transit de la rue d'Affry à l'Av. du Midi) entraînerait des répercussions massives sur l'ensemble du quartier de Gambach-Guintzet. Ceci doit être évité par des mesures suffisantes.	Association du quartier de Gambach-Guintzet	La mesure 3.2 accompagne la mesure du compartimentage. Il y a d'autres mesures qui seront réalisées par la commune, hors PA3, pour accompagner ce projet.		Mesure M-3.1
280	Compartimentage de la Basse-Ville : crainte exprimée par rapport au report de trafic dans la rue de la Grand-fontaine en lien à la fermeture à la circulation de l'Av. de la Gare et au futur parking en haut de la rue Neuve. Nous demandons une interdiction de tourner à droite pour remonter la rue Neuve à partir de la rue de la Grand-fontaine, ainsi qu'une interdiction de tourner à gauche à partir du futur parking du haut de la rue Neuve et de descente de la rue Neuve.	Association de la Rue de la Grande-Fontaine	L'ensemble des mesures ont pour objectif d'améliorer la qualité de vie des quartiers. Toutefois, la demande sera évaluée lors de la mise en œuvre de la mesure.		Mesure M-3.4

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
281	Compartimentage de la route de la Vignettaz et Fort Saint-Jacques. L'objectif devrait être la mise en zone 20 et en bordier autorisé de tout le secteur de la Vignettaz, en particulier le secteur des écoles. Un concept de stationnement vélos serait également à prévoir dans le quartier.	Marcel Aebischer	La mise en œuvre de la mesure est de compétence communale. Elle définira avec précision les mesures d'exploitation du réseau.		Mesure M-3.9
282	L'amélioration du réseau routier Général Guisan et route du Jura devrait inclure un redimensionnement de la place vouée à l'automobile au profit de plus d'espace pour les vélos et les piétons. L'amélioration du réseau TP devrait également être prioritaire. Ces espaces devraient également être revalorisés en termes d'aménagement végétal et un soin particulier devrait être apporté à la zone de l'étang du Jura qui pourrait être remise en valeur comme parc urbain.	Marcel Aebischer	La mesure sera précisée.		Mesure M-3.6
283	Je trouve extrême de mettre le centre de Fribourg en sens unique alors que les problèmes de trafic ont lieu uniquement 2 heures par jour.	Vincent Schickel	Il s'agit de la fréquence répétitive de la problématique qu'il faut considérer. De plus, l'objectif permet de favoriser d'autres modes de transports. Il est réducteur de voir que l'aspect Trafic individuel motorisé (TIM) dans cette problématique.		Rapport stratégique M3.3, Paquet 3 des mesures de mobilité
284	Der VCS unterstützt eine konsequente Kammerung. Il demande que ce concept soit appliqué dans toute son acception et que le compartimentage soit étendu à l'av. Général Guisan, afin d'éviter le transit entre Granges-Paccot et le Jura. Ebenso soll eine Kammerung an der Rue de Morat/Murtengasse mit dem Ziel der Vermeidung des Ausweichverkehrs über Notre Dame, Tilleul vorzusehen.	VCS	Ce compartimentage n'est en effet pas prévu dans le Projet d'agglomération de 3ème génération (PA3). Le compartimentage total n'est pas souhaité.		Rapport stratégique M3.3, Paquet 3 des mesures de mobilité

2.6.4 Modération du trafic / Verkehrsberuhigung

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
285	Au niveau des routes qui touchent le quartier de la Vignettaz, une réflexion concernant la création d'une zone de rencontre ou zone 20 devrait être initiée.	Groupe d'habitants du quartier de la Vignettaz	Dans un premier temps, cet objectif est dans les mains des communes.		Rapport stratégique M.3.4
286	Si l'Av. de Midi n'est plus utilisée comme route de transit, nous demandons qu'elle devienne une zone 30.	Groupe d'habitants du quartier de la Vignettaz	Dans un premier temps, cet objectif est dans les mains des communes.		Rapport stratégique M.3.4
287	L'introduction de zones 30 dans tous les centres forts de l'agglomération et zone 20 dans les quartiers d'habitation devrait être un objectif.	Marcel Aebischer, jurAction	Dans un premier temps, cet objectif est dans les mains des communes.		Rapport stratégique C2.2 et M3.4

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
288	Il est recommandé à la ville de s'inspirer de la ville de Sion qui a su combiner zone de rencontre et circulation routière. L'espace piéton de la gare ne fait pas de sens s'il n'est pas compatible avec les commerces qui ne profitent pas de cette situation.	Marcel Aebischer	Les détails des aménagements seront confirmés, notamment, lors de la mise en œuvre des mesures du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2), qui sont liés à cet espace. L'accès aux commerces n'est pas modifié.		Mesure M-4.1
289	M-9.1 und 9.3-9.7: Zone 30 für alle.	VCS	Die Einführung der Zone 20/30 liegt in der Kompetenz der Gemeinden.		Mesures M-9.1, M-9.3 et M-9.7
290	Au niveau de la phase 2 du réaménagement de la traversée de Belfaux, nous relevons que celle-ci est mentionnée du Château du Bois au Pont de la Sonnaz. Le projet Valtraloc mis à l'enquête ce printemps prévoit cependant le tronçon supplémentaire reliant le Pont de la Sonnaz à l'Auberge du Mouton. De plus, il prévu que l'entrée du village depuis Grolley (avant le Château du Bois) soit rénové et aménagé dans un concept de modération de trafic. Il faut donc prendre en considération ces compléments d'information.	Commune de Belfaux	La description de la mesure sera précisée.	Aucune	Mesure M-9.3
291	M-9.2: Zone 20.	VCS	Die Einführung der Zone 20/30 liegt in der Kompetenz der Gemeinden.		Mesure M-9.2
292	M-4.2: Der VCS schlägt zur Aufwertung der Zone eine Zone 20 vor, welche das Square des Places mit der Rue Joseph-Piller verbindet und auf diese Weise mehr Kohärenz und Lesbarkeit für die Verkehrsteilnehmer schafft.	VCS	Die definitive Aufwertung der Strasse ist Sache der Gemeinde. Verkehrsberuhigende Gestaltungen sind jedoch vorgesehen.		Mesure M-4.2
293	Le Conseil communal regrette le maintien de la vitesse à 80km/h sur la route Jo-Siffert. Ajouter une mesure permettant de baisser la limitation à 60km/h.	Commune de Givisiez	La thématique relève de la compétence cantonale.	Aucune	Rapport stratégique M.3.4

2.6.5 Actions multimodales / Multimodale Aktionen

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
294	Il faudrait vérifier qu'un système de dosage (contrôle d'accès) du trafic individuel motorisé (MIT) se fasse bien en amont des sites stratégiques pour éviter de pénaliser les habitants des quartiers résidentiels en périphérie des sites stratégiques.	Association du quartier du Palatinat-Grandfey	Les mesures sont coordonnées pour éviter de nuire aux quartiers résidentiels.		Rapport stratégique M3.5, Paquet 1 des mesures de mobilité
295	Ajouter un contrôle d'accès au Schönberg (avant le Pont de la Poya).	Verts Ville de Fribourg	La mesure sera résolue avec les feux existants et via la mesure A du PA2, centrale de régulation du trafic.		Rapport stratégique M3.5, Paquet 1 des mesures de mobilité
296	L'entrée de l'agglomération à l'Ouest de Fribourg est Belfaux : alors pourquoi mettre les mesures de régulation du trafic routier à Givisiez et non à Belfaux ?	Vincent Schickel	Ce choix est en lien avec la répartition des charges de trafic.		Rapport stratégique M3.5, Mesures M-1.4 et M-1.5

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
297	Aucune prise en compte de la présence du centre commercial de St-Léonard. L'aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour des Grives est problématique car ne garantit pas l'accès aux véhicules.	Saint Leonard Immobilier AG	Un contrôle d'accès ne limite pas l'accès des véhicules au centre commercial. C'est une gestion du trafic qui est effectuée.		Mesure M-1.6
298	M-01.6: Zufahrtskontrolle an der Grives-Kreuzung vernichtet die Errungenschaften der Poya-Brücke auf einen Schlag. Verkehrsbehinderungen würden dazu führen, dass der ganze Verkehr der Sensebezirk-Bewohner wieder durch Düdingen gehen würde.	SP Düdingen	Bei dieser Zufahrtskontrolle ist die Priorisierung des ÖV (öffentliche Verkehr) vorgesehen, was auf Kosten des Transitverkehrs (also für den Verkehr, der ins Zentrum will), nicht des Verkehrs, der von der Poyabrücke zur Autobahn (bzw. umgekehrt) fährt.		Mesure M-1.6
299	Damit eine Dosierung mit Zugangskontrollen funktioniert, müssen in allen Zufahrtsachsen ins Agglomerationszentrum Ampeln stehen, es erstaunt deshalb, dass der vom Sensebezirk einführende MIV (Motorisierter Individualverkehr) (via Bourguillon-Marly resp. via Poyabrücke) offenbar durch keine Zugangskontrolle erfasst werden soll.	Christoph Schütz	Eine Zugangskontrolle im Schönberg erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation (AP2) und der Umgestaltung des Kreisels.		Rapport stratégique M3.5, Paquet 1 des mesures de mobilité
300	Le contrôle d'accès, blocage/dosage du Trafic individuel motorisé (TIM) doit se faire à tous les points d'entrée de la Ville de Fribourg. C'est également le cas au niveau de l'axe Marly-Bourguillon, du pont de la Poya et du carrefour de la Chassotte.	jurAction	Le système de gestion du trafic est coordonné sur l'ensemble des axes.		Rapport stratégique M3.5, Paquet 1 des mesures de mobilité
301	Mesures M1.1 à M1.6 : la commune s'interroge sur les principes d'aménagement de contrôle d'accès au carrefour et souhaite obtenir des informations à cet égard.	Commune de Matran	Des compléments seront ajoutés dans le Rapport explicatif pour préciser l'objectif.	Aucune	Paquet 1 des mesures de mobilité
302	Nous ne comprenons pas la stratégie de mettre des feux au niveau des giratoires. Les giratoires ont été créés afin de fluidifier le trafic.	UDC Marly	Les giratoires sont une bonne stratégie pour un niveau de charge de trafic. Passé le nombre de véhicule, le dosage par feu est nécessaire. Sans cette mesure, le giratoire est saturé et cela crée des bouchons.		Rapport stratégique M3.5, Paquet 1 des mesures de mobilité
303	Das Dosierungssystem für den MIV muss von P+R(Park und Ride)-Anlagen sowie der Bereitstellung der ÖV(öffentliche Verkehr)-Kapazitäten flankiert werden.	Christoph Schütz	Es sind P+R-Anlagen an verschiedenen Standorten in der Agglomeration vorgesehen. Ebenso soll der ÖV ausgebaut werden.		
304	Es ist unklar, wo genau bisherige Durchgänge gesperrt werden sollen. Der Hinweis, dass die Kammerung jedoch „nicht hermetisch sein soll, um das Bourg- und andere Quartiere nicht zu isolieren“ wirft die Frage auf, wie man die Autofahrer von einer Kammerung überzeugen will, wenn diese nicht hermetisch sein darf.	Christoph Schütz	Des précisions sur le sujet seront apportées dans les documents.		Carte stratégie mobilité M3 TIM
305	M12.3: Kammerung sollte in diesem Gebiet vorgesehen werden.	VCS	Der Änderungsvorschlag wird nicht berücksichtigt. Am grundlegenden Konzept wird festgehalten.		Mesure M-12.3
306	M-3.1 : il manque le lien avec M-3.2.	VCS	Der Link wird hinzugefügt.		Mesure M-3.1
307	M-3.2 : biffer « basse-ville ». Actuellement, le texte est repris d'une autre mesure.	VCS	Der Text wird korrigiert.		Mesure M-3.2
308	M-3.3 : Cette mesure devrait mentionner la possibilité pour la Mobilité douce (MD) de traverser le secteur BlueFACTORY (M-7.10).	VCS	Le texte sera complété.		Mesure M-3.3

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
309	M-4.5: der VCS stellt eine Unklarheit in der Kartendarstellung bzgl. Des Platzes vor der Zähringerbrücke fest.	VCS	La mesure et son plan seront adaptés.		Mesure M-4.5
310	Le système de contrôle d'accès est partiellement incomplet. Le maillage des carrefours gérés par contrôle d'accès est trop peu dense et le positionnement peu optimal. Afin de mieux maîtriser les flux, il faut multiplier les carrefours le long des pénétrantes et les positionner également aux limites de l'agglomération et non pas uniquement dans celle-ci. Certains points de contrôles stratégiques à mettre en place manquent comme, par exemple, au niveau du pont de Pérolles, du giratoire du centre de Marly, de la route du Bugnon, de la route de Belfaux ou des Portes de Fribourg. D'autres carrefours d'ores et déjà équipés de feux manquent dans le concept comme, par exemple, les carrefours à feux de Beaumont et des Vieux-Chênes. Ainsi, ce concept doit être complété, axe par axe, pour être cohérent et efficace.	Ville de Fribourg	Le système complète celui décrit dans le Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2), en lien avec la centrale de régulation du trafic. Des précisions seront apportées dans le rapport explicatif sur le sujet.	Aucune	Rapport stratégique M3.5
311	Conformément à la remarque sur les contrôles d'accès, les hachures vertes les représentant sur les cartes devraient être adaptées de manière à permettre un contrôle du trafic sur l'entier de l'axe et non pas sur un secteur bien défini. De même, les mesures de compartimentage dans les quartiers devraient également apparaître. Cela permettrait d'accentuer leur caractère liant.	Ville de Fribourg	Les cartes seront adaptées et les textes précisés. En effet, il faut distinguer le contrôle d'accès et le système de régulation du trafic sur les axes dont les objectifs diffèrent. Une représentation graphique plus adaptée à ces deux thématiques sera mise en place sur les cartes.	Aucune	Carte stratégie mobilité M3 TIM, Carte de synthèse

2.6.6 Stationnement / Parkplätze

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
312	Refus des principes coordonnés de gestion et de réglementation du stationnement privé (atteinte à la propriété privée et effet néfaste pour l'économie locale). Les normes VSS actuelles doivent être maintenues.	Fédération cantonale fribourgeoise du commerce indépendant de détail, Chambre de commerce et d'industrie Fribourg, Société coopérative Migros Neuchâtel-Fribourg, Les actuels et futurs membres du Conseil d'agglomération PLR, PLR Ville de Fribourg, Commune d'Avry, Commune de Givisiez	La mesure est nécessaire pour limiter la pression du trafic en lien avec la croissance démographique et le report modal souhaité, qui est décrit dans le droit et les planifications supérieures.	Aucune	Rapport stratégique M3.6, Mesure M-10.1

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
313	Der VCS verlangt eine verbindliche Zielsetzung, die eine Reduktion des gesamten Parkplatzangebotes in der Agglomeration beinhaltet und Massnahmen zu deren Reduktion beinhaltet. Er verlangt weiter ein harmonisiertes Parkplatzreglement in der Agglomeration. Zudem ist die Bewirtschaftung der Parkplätze in den Wohnquartieren zur Vermeidung des störenden Ausweich- und Suchverkehrs zu verstärken.	VCS	Die Agglomeration Freiburg entwickelt Richtlinien, die von den Gemeinden umgesetzt werden. Die Agglomeration ist kein Ersatz für gemeinsame für die Parkraumbewirtschaftung. Die Agglomeration hat nicht die legale Kompetenz, eine übergeordnete Parkraumbewirtschaftung zu erstellen.		Rapport stratégique M3.6, Mesure M-10.1
314	Die Massnahme M-10.1 ist mangels Wirksamkeit und Verhältnismässigkeit und aufgrund der kontraproduktiven Effekte ersatzlos zu streichen.	Espace mobilité	Die Wirksamkeit der beschriebenen Massnahme zur Reduktion vom MIV wird heute nicht mehr in Frage gestellt. Diese Massnahme erfolgt nicht in erster Linie aufgrund von Luftreinhaltezielen sondern aufgrund von Strassenkapazitäten und Lärmemissionen. Der Agglomerationsvorstand hält deshalb am Konzept fest.		Mesure M-10.1
315	Le stationnement au centre-ville de Fribourg doit toujours être possible.	PDC Fribourg	L'accès au centre-ville est maintenu.		Rapport stratégique M3.6, Mesure M-10.1 et M-10.2
316	Il existe un flou concernant le stationnement pour le secteur du Marly Innovation Center (MIC). En conséquence, le mandat confié à Team+ pour un plan de mobilité a dû être suspendu tant que les choses ne sont pas claires au niveau de l'Agglomération.	Marly Innovation Center GmbH	La législation en matière de stationnement est communale. La décision appartient à son auteur.		Rapport stratégique M3.6, Mesure M-10.1
317	Eine materielle Harmonisierung der Parkplatzbewirtschaftung innerhalb der Agglomeration Freiburg kann die Gemeinde Düdingen nicht unterstützen. Sie würden den strukturellen Unterschied zwischen städtischen und ländlichen Teilen der Agglomeration nicht in genügendem Masse Rechnung tragen.	Gemeinde Düdingen	Die Parkplatzbewirtschaftung der Agglomeration sieht vor, den unterschiedlichen Gegebenheiten, Rahmenbedingungen innerhalb der Agglomeration Rechnung zu tragen.	Keine	Rapport stratégique M3.6
318	Die Park&Ride Anlagen (P+R) sind auf ein Minimum zu beschränken.	Walter Hofmann	Die P+R-Anlagen sind an Bahnhaltstellen und am Rande der Agglomeration Freiburg vorgesehen. Dies soll dazu führen, dass der MIV (Motorisierter Individualverkehr) innerhalb der Agglomeration abnimmt.		Rapport stratégique M1.4 et M3.6
319	Nous soutenons une optimisation des P+R (parkings d'échange) (emplacement et visibilité de l'offre). Les P+R doivent être clairement indiqués avec information du nombre de places de parc libres restantes (ex : Ville de Bern).	PLR Ville de Fribourg, Commune de Marly	La signalisation est dans les mains des communes.	Aucune	Rapport stratégique M1.4 et M3.6
320	Le P+R du Bourguillon n'est pas beaucoup utilisé et l'accès aux arrêts de bus n'est pas signalé. Les cadences ne sont pas suffisantes. Une cadence à la demi-heure semble indispensable.	Association des Amis de Bourguillon	Le concept d'exploitation des transports publics (TP) est coordonné avec la mesure. Les cadences à destination du Bourguillon vont augmenter dès l'horaire 2018.		Rapport stratégique M1.4 et M3.6, Mesure M-9.5

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
321	La construction d'un P+R (parking d'échange) dans le cadre du mandat d'étude parallèle (MEP) de la nouvelle halte de Givisiez n'est pas mentionnée dans le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3).	TPF	Il s'agit d'une mesure A du Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération (PA2), financée dans ce cadre.		Rapport stratégique M1.4 et M3.6
322	Die Tarifpolitik (und die Bestimmung der Standorte) für die P+R der SBB ist ausschliesslich Sache der SBB.	SBB	On prend note.		Rapport stratégique M1.4 et M3.6
323	P+R ausserhalb der Kernzone realisieren. Der vorgeschlagene P&R im Zentrum von Düringen ist am falschen Ort.	VoVD	Park&Ride Anlagen (P+R) sind ausserhalb der Kernzone geplant, jedoch nicht ausserhalb der Agglomeration.		Rapport stratégique M1.4 et M3.6
324	Grundsätzlich sollten P+R an den S-Bahn Stationen vorgesehen werden. Der P+Rail im Zentrum der Stadt Freiburg sollte keinesfalls favorisiert werden.	VCS	Die Planung der P+Rail an den SBB-Bahnhöfen liegt in der Hand der SBB.		Rapport stratégique M1.4 et M3.6
325	Die Verminderung der Oberflächenparkplätze (und z.T. auch Gesamtzahl der Parkplätze) sollte als explizites Ziel aufgeführt werden.	WWF Freiburg	Die Parkplatzstrategie entspricht einem Konsens innerhalb der Gemeinden der Agglomeration Freiburg. Im Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) ist nicht vorgesehen, die Gesamtzahl explizit zu vermindern.		Rapport stratégique M3.6
326	Prévoir des places de parcs (courte durée) pour venir chercher des achats encombrants en Ville.	AFCAS-FCFCID-ACAIP	Il s'agit d'une question relevant de l'instance communale, liée à l'exploitation/gestion de la voirie.		Rapport stratégique M3.6
327	Réinstaller un emplacement pour voitures Mobility dans le quartier du Bourguillon. Cela correspond à un réel besoin.	Association des Amis de Bourguillon	Il s'agit d'une question relevant de l'instance communale et d'un acteur privé.		Rapport stratégique M3.6
328	Nous considérons que l'obligation de l'introduction de plans de mobilité d'entreprise est irréaliste et dirigiste et nous rejetons une telle mesure.	PLR ville de Fribourg	L'efficacité de ces plans de mobilité est démontrée et aussi au profit des entreprises. Il s'agit d'une recommandation et non une obligation.		Rapport stratégique M3.6, Mesure M-10.3
329	Die Mobilitätsstrategie ist im Vergleich zum Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2), Version, die dem Agglomerationsrat im 2011 vorgelegt worden war, stark abgeschwächt, insbesondere in Bezug auf die Bewirtschaftung der Parkierung. Der VCS fordert die Agglomeration auf, die Schwächen des AP2 in der dritten Generation zu vermeiden. Eine Wiederholung der Fehler könnte auf die Finanzierung des AP3 gravierende Konsequenzen haben.	VCS	Der Agglomerationsrat hatte die genannte Bewirtschaftung der Parkierung abgelehnt. Mit dem AP3 unternimmt der Vorstand einen neuen Versuch, betreffend Parkierung einen Konsens innerhalb der Agglomerationsgemeinden zu finden.		
330	Der VCS ist der Ansicht, dass im Rahmen der Zugangskontrollen innerhalb der Agglomeration unbedingt auch die Parkplätze für Pendler reduziert werden müssen.	VCS,	Die Zuständigkeit des Parkraumflottenmanagements liegt bei den Gemeinden.		Rapport stratégique M3.5 et M3.6
331	In Tabelle auf S. 40 wird das Parkfelderangebot in % der Richtwerte aufgeführt. Es kommt nicht hervor, ob diese Werte eine Vorgabe sind, oder ob es sich um ein Beispiel handelt.	VCS	Die Tabelle wird präzisiert		Figure 4 p.42 du Rapport stratégique
332	Der VCS verlangt, dass im Zusammenhang mit der Parkierung Infrastrukturen für die elektrische Mobilität gefördert werden. Bei der Förderung der E-Mobilität ist ein besonderes Gewicht auf das Car-Sharing zu legen.	VCS	Die Förderung der elektrischen Mobilität liegt derzeit in den Händen der Gemeinden. Car-sharing in den Händen von Privaten.		Rapport stratégique M3.6

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
333	M-4.4: verlangt eine Eliminierung der Parkplätze in der Grand-Rue	VCS	Für dieses Anliegen ist die Gemeinde zuständig.		Mesure M-4.4
334	En page 42 du Rapport stratégique, la figure 5 mentionne une desserte de type C pour le territoire de la commune de Givisiez à l'est de la route de Belfaux. Cette desserte de type C ne sera effective que lorsque la desserte sur le réseau RER (réseau express régional) fribourgeois sera cadencée au quart d'heure (mesure M-11.1). Actuellement, c'est une desserte à la demi-heure et donc de niveau D.	Commune de Givisiez	La figure est correcte.	Aucune	Figure 5 p.42 du Rapport stratégique, Mesure M-11.1
335	Il faudrait ajouter la gestion centralisée des places disponibles sur l'ensemble des parkings publics/privés.	Commune de Marly	Cette considération est pertinente. Elle peut faire l'objet d'études ultérieures.	Aucune	Rapport stratégique M3.6
336	L'intégration d'une politique de stationnement d'agglomération est une bonne chose, mais celle-ci est largement insuffisante. Le Conseil communal regrette que la valeur maximale du nombre de places de parc ne soit contrainte que pour les activités, sans considérer les habitants. Il est donc impossible de fixer comme objectif un transfert modal et une bonne qualité de vie si, en même temps, la création de places de parc génère un grand nombre de mouvements supplémentaires. Il faut donc également agir sur le coefficient des habitants.	Ville de Fribourg	Le Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg (PDA) a pour objectif d'élaborer des recommandations/directives visant à harmoniser le stationnement sur l'ensemble de l'agglomération. Cette vision directrice permet à chaque commune d'appliquer un concept de stationnement adapté selon la desserte en transport. Autrement dit, le concept prévoit un «maximum autorisé» en cohérence avec le concept mobilité mais précise également que chaque commune est libre d'être plus restrictive en matière de coefficients, par exemple concernant celui des habitants.	Aucune	Rapport stratégique M3.6
337	La Ville de Fribourg est au bénéfice d'une politique de stationnement qui n'a pas été prise en considération pour élaborer le calcul de l'offre en stationnement. Par son caractère liant, l'adoption du PA3 remettrait en cause l'utilisation de la politique de stationnement de la Ville. Le Conseil communal demande dès lors expressément que les règles de dimensionnement fixées dans le Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) ne soient pas instaurées au détriment du concept de stationnement de la Ville de Fribourg appliqué depuis 1993.	Ville de Fribourg	Le PDA a pour objectif d'élaborer des recommandations/directives visant à harmoniser le stationnement sur l'ensemble de l'agglomération. Cette vision directrice permet à chaque commune d'appliquer un concept de stationnement adapté selon la desserte en transport. Autrement dit, le concept prévoit un « maximum autorisé » en cohérence avec le concept mobilité mais précise également que chaque commune est libre d'être plus restrictive en matière de coefficients. Au surplus, l'Agglomération de Fribourg n'a pas la vocation d'élaborer des règlements, qui sont de compétence communale au sens de la loi.	Aucune	Rapport stratégique M3.6, Paquet 10 des mesures de mobilité
338	Le Conseil communal propose d'ajouter la compétence suivante à l'Agglomération : « édicte les règles maximales de dimensionnement des besoins en places de parc en veillant à assurer une répartition modale favorable au TP et MD. »	Ville de Fribourg	L'Agglomération a pour objectif d'élaborer des recommandations/directives cadres en matière de stationnement. Il revient aux communes d'élaborer les règlements et de les appliquer.	Aucune	Mesure M-10.1

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
339	Le Conseil communal propose de supprimer la compétence suivante : « mène les études nécessaires, en collaboration avec les communes, pour fixer le besoin et la gestion du stationnement public », car ce n'est pas à l'Agglomération de Fribourg d'étudier l'introduction d'un système de vignette habitant ou l'adaptation des tarifs ou de la tarification.	Ville de Fribourg	Il est nécessaire de coordonner cette question au niveau régional. L'Agglomération de Fribourg élaborera, sur la base d'une collaboration étroite avec les communes, des recommandations cadres.	Aucune	Rapport stratégique M3.8
340	Le Conseil communal propose de supprimer la compétence suivante : « mette à disposition de l'Agglomération les données-cadres permettant de fixer les besoins et les principes de gestion du stationnement ou plus généralement des règles-cadres », car c'est la politique de stationnement qui règle ce point.	Ville de Fribourg	Les données sont nécessaires pour élaborer des conditions cadres cohérentes sur l'ensemble de l'agglomération. Il s'agit donc d'une collaboration pour harmoniser la situation sur l'ensemble de l'agglomération. La définition des règles en matière de stationnement et leur application reste une compétence communale. L'Agglomération précisera son objectif et la répartition des tâches en ce sens.	Aucune	Rapport stratégique M3.8

2.7 Remarques sur le thème Nature et Paysage / Bemerkungen zum Thema Natur und Landschaft

2.7.1 Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
341	L'exploitation pour les loisirs prend top d'ampleur. Il ne s'agit pas de « meubler » toutes les rives, forêts, zones agricoles avec des installations de loisirs. Il faut plutôt renforcer la protection.	Verts Ville de Fribourg, FSU	L'objectif n'est pas celui d'anthropiser les espaces naturels de l'Agglomération. Les éventuels aménagements nécessaires à la détente seront définis et coordonnés avec les communes et les services de l'Etat concernés, dans le respect des lois cantonales et fédérales.		Stratégie Nature et Paysage du Rapport stratégique, Mesures Nature et Paysage
342	Le cours d'eau mis sous terre dessiné entre le ruisseau de l'Ile et celui du Croset n'existe pas.	Commune de Villars-sur-Glâne	Modifier les cartes Nature et Paysage.	Aucune	Carte stratégie Nature et Paysage, Mesure NP-10
343	C3.5 il manque la mention de la renaturation des rives/zones riveraines et non seulement des cours d'eau.	Verts Ville de Fribourg	La notion de « revitalisation des cours d'eau » inclut également les rives et les berges.		Rapport stratégique C3.5
344	Le secteur du Marly Innovation Center (MIC) a même été exclu de la zone urbaine. Il figure en zone nature et loisirs sur la carte stratégique. Cela n'est pas tolérable.	Marly Innovation Center GmbH	Le secteur du MIC n'est pas exclu des cartes Nature et Paysage. Graphiquement, la zone nature et loisirs superpose la zone urbaine.		Carte stratégie Nature et Paysage
345	Es können Nutzungskonflikte mit Aufwertungsprojekten in der Landwirtschaftszone entstehen.	Franz Schmutz	Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft werden in enger Zusammenarbeit mit den Landwirten umgesetzt, um Nutzungskonflikte früh zu erkennen und Lösungen zu suchen.		

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
346	Eine zukünftige Ansiedlung des Bibers steht in Konflikt mit unserer eingezäunten Tierhaltung mit Rindern. Hier gibt es nur eine Lösung ohne Biberprojekte.	Alfred und Jeannette Hofmann, Walter Hofmann	Mit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) wird keine aktive Ansiedlung des Bibers angestrebt. Der Biber breitet sich seit bald 20 Jahren in der ganzen Schweiz aus und es ist nicht auszuschliessen, dass er revitalisierte Bäche besiedelt. Probleme mit Kühen sind nicht bekannt. Er ist ein Pflanzenfresser und nagt nicht an totem Holz, also nicht an Pfählen. Er kann mit Elektrozäunen ferngehalten werden.		
347	Baumalleen entlang von Strasseninfrastrukturen bringen Gefahren (Laub).	Walter Hofmann	Diese Problematik ist bekannt und kann durch geeignete Massnahmen umgangen werden.		
348	Unabdingbarer Schutz der Wildtierkorridore und geschützten Landschaftsschutz zonen ohne Velowege und Strassenerschliessungen.	Walter Hofmann	Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) berücksichtigt die Schutzkorridore. Langsamverkehrswege erfolgen in Abstimmung mit diesen.		
349	Ergänzungen Z4.1 und K3.1: Verbesserung der Lebensqualität (auch bezüglich Luftreinhaltung, Temperatursenkung bei Hitze, sowie Lärmdämpfung) K3.2: ...der Bevölkerung zugänglich sind (mit Ausnahme der streng geschützten eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Schutz zonen) K3.3: Andererseits klare Bezeichnung von Zonen mit stark eingeschränktem Zugang.	WWF Freiburg	Der Agglomerationsvorstand ist mit diesem Vorschlag einverstanden. Er schlägt folgende Änderung vor. Rapport stratégique, p. 8, ajouter la partie soulignée: Z4.1 - Verbesserung der Lebensqualität (<u>auch bezüglich Luftreinhaltung, Temperatursenkung bei Hitze, sowie Lärmdämpfung</u>) für Einwohner und Beschäftigte dank Förderung erstklassiger offener Flächen auf öffentlichem und privatem Grund) p.17: K3.1 - „Einrichtung, Gestaltung und angemessener Unterhalt der offenen öffentlichen Flächen im Siedlungsgebiet, um so die Lebensqualität (<u>auch bezüglich Luftreinhaltung, Temperatursenkung bei Hitze, sowie Lärmdämpfung</u>) und die Artenvielfalt zu fördern. K3.2: Erhalt, Pflege und Aufwertung von Natur und Landschaft, so dass diese der Bevölkerung zugänglich gemacht werden (<u>mit Ausnahme der streng geschützten eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Schutz zonen</u>). p.28: K3.3: Einrichtung von Erholungs-, Freizeit- und Lernräumen im Wald, die für den Langsamverkehr zugänglich gemacht werden, <u>wobei auch Zonen mit eingeschränktem Zugang ausgeschieden werden sollen.</u>		Rapport stratégique
350	Diminution de la pollution lumineuse : un concept d'éclairage pourrait permettre de mieux cibler les endroits sensibles où un éclairage permanent est nécessaire et d'autre où il l'est moins.	Marcel Aebischer	L'opportunité d'établir un concept d'éclairage sera étudiée dans le cadre de la planification de la mise en œuvre de la mesure NP-14 « Diminution de la pollution lumineuse ».		Mesure Nature et Paysage MP-14

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
351	Il serait intéressant d'introduire une politique de sensibilisation de la population par exemple par le biais de parcours didactiques en indiquant le nom des arbres et des plantes.	Marcel Aebischer	L'éventualité de créer des parcours didactiques sera étudiée dans le cadre des aménagements à prévoir en forêt et dans les zones Nature et Paysage (mesures NP-07 et NP-09).		Stratégie Nature et Paysage du Rapport stratégique, Mesures NP-07 et NP-09
352	L'aménagement de places de nidification, importantes pour la préservation des sites naturels, n'est pas mentionné.	Les actuels et futurs conseillers d'Agglo PLR	Aucune modification prévue.		Stratégie Nature et Paysage du Rapport stratégique
353	Die Strategien Natur und Landschaft sind zu gross und überproportioniert. Die Konzentration soll auf drei Stadtparks liegen, welche auch gestaltet werden können.	SP Düdingen	Der Agglomerationsvorstand teilt diese Auffassung nicht und sieht deshalb keine Änderung vor. Begründung: Will die Agglomeration Freiburg im Standortwettbewerb mit anderen Agglomerationen mithalten, ist es wichtig, dass sie, gerade im Hinblick auf die vorgesehene Verdichtung, in die Lebensqualität investiert. Dies soll mit Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft geschehen. Gerade weil das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) dieses Thema nur am Rande behandelte, wurde es im Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3) stark aufgewertet.		Stratégie Nature et Paysage du Rapport stratégique
354	Modifier le tracé du cours d'eau sous tuyau le long de l'autoroute A12 (Chandolan) en direction de l'étang sur la carte stratégie Nature et Paysage.	Commune de Givisiez	Modifier le tracé du cours d'eau.	Aucune	Carte stratégie Nature et Paysage
355	Intégrer un lien entre les mesures NP-08 « Mesures Nature et Paysage le long du tronçon de la Transagglo » et la couverture de l'A12.	Commune de Givisiez	Ajouter le lien à la fiche de mesure NP-08.	Aucune	Mesure NP-08
356	La forêt de Moncor (mesure NP-09.2) n'est pas considérée comme faisant également partie de Givisiez. Seules les communes de Villars-sur-Glâne et Corminboeuf y sont mentionnées. Il faut rectifier cela.	Commune de Givisiez	Compléter le texte de la mesure NP-09.2.	Aucune	Mesure NP-09
357	Une zone a été réservée dans le PAZ de Givisiez pour la création d'un parc urbain d'envergure dans le secteur de Corberayes. Ce futur parc sera aménagé sous la forme d'une ferme urbaine. Indiquer le parc agricole « ferme urbaine » sur la figure 88 du Rapport explicatif, comme « secteur de rencontre agro-urbaine » sur la carte stratégie Nature et Paysage et également sur les cartes des mesures Nature et Paysage et de synthèse. Il faut également l'intégrer à la fiche de mesure NP-06.	Commune de Givisiez	Procéder aux modifications demandées par la commune.	Aucune	Carte stratégie Nature et Paysage, Carte des mesures Nature et Paysage, Carte de synthèse, Figure 88 p.67 du Rapport explicatif, Mesure NP-06
358	Zone de rencontre agro-urbaine : quid de Marly dans cette mesure ? Grand-Pré ou Chésalles pourraient être intégrés.	Commune de Marly	L'espace de Chésalles sera intégré comme espace de rencontre agro-urbaine.	Aucune	Mesure NP-06
359	Mesure « rencontre entre la population citadine et rurale » : la commune de Matran est mentionnée alors qu'aucune zone sise sur la commune ne figure sur le plan de cette mesure.	Commune de Matran	Modifier le texte de la mesure : supprimer la commune de Matran	Aucune	Mesure NP-06

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
360	Mesure « conserver et valoriser la nature et le paysage » : la commune de Matran est mentionnée alors qu'aucune zone sise sur la commune ne figure sur le plan de cette mesure.	Commune de Matran	Une zone à Matran (N&P 07.06) figure bien sur la carte de la mesure. Aucune modification ne sera effectuée.	Aucune	Mesure NP-07
361	Le Conseil communal constate que beaucoup de mesures ont un caractère déclamatoire sans spatialisation. Sans remettre en question l'intérêt de ces mesures, le Conseil communal doute de leur faisabilité/mise en œuvre, puisqu'il est indiqué que chaque commune doit procéder à l'inventaire préalable, puis mettre en œuvre l'action adéquate, sous la supervision de l'Agglomération de Fribourg. La question des moyens suit de près : quel sera le soutien de l'Agglomération pour la mise en œuvre de ces mesures exclues du Fonds d'infrastructure ?	Ville de Fribourg	Les modalités de financement des mesures non infrastructurelles seront précisées dans une directive qui sera présentée au Conseil d'agglomération, en même temps que le projet du Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3), en octobre 2016.	Aucune	Mesures Nature et Paysage
362	Le Conseil communal déplore que la mesure proposée, visant à soutenir la manifestation d'aménagements de prototypes paysagers, ludiques et artistiques dans le quartier du Schoenberg (actuellement dénommée <i>fribourg (ou)vert</i>), soutenue par l'Agglomération et le projet modèle de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), ait été supprimée du document de consultation. Le Conseil communal demande que le soutien à <i>fribourg (ou)vert</i> soit réintégré.	Ville de Fribourg	Les mesures existantes prévues dans le PA3 permettent un soutien à ce projet. Les modalités de financement des mesures non infrastructurelles seront précisées dans une directive qui sera présentée au Conseil d'agglomération, en même temps que le projet du PA3, en octobre 2016.	Aucune	Mesures Nature et Paysage
363	L'exclusivité des espèces indigènes demandée dans les fiches de mesure est un argument extrême conduisant à une perte de richesse des aménagements paysagers auquel le Conseil communal ne peut pas se rallier. Il considère que les plantations sur le sol communal doivent se faire en connaissance de cause vis-à-vis des espèces exotiques envahissantes mais doivent laisser le choix aux concepteurs/jardiniers entre des espèces indigènes, qui de manière générale seront préférées et des espèces exotiques non envahissantes.	Ville de Fribourg	L'obligation d'utiliser des espèces indigènes pour des nouvelles plantations sera supprimée. Il s'agira plutôt d'une recommandation.	Aucune	Stratégie Nature et Paysage du Rapport stratégique

2.7.2 Parcs urbains / Stadtparks

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
364	Nous nous opposons à une ouverture sans limitation (clôtures et limitation d'horaire de nuit) du Parc de la Poya-Palatinat afin d'assurer la sécurité et la tranquillité des riverains.	Association du quartier Palatinat-Grandfey	Il appartient à la commune de gérer le problème.		Rapport stratégique NP1, Mesure NP-01
365	Modifier le périmètre du parc urbain entre le HFR et Villars-Vert ainsi que Platy et Cormanon (se référer au Plan d'aménagement local (PAL) 2016 de la commune). Dans les parcs de Platy et Cormanon l'arborisation est déjà importante. Il ne faut pas l'augmenter. De plus, la commune souhaite conserver des activités agricoles dans les deux parcs susmentionnés.	Commune de Villars-sur-Glâne	Procéder aux modifications des périmètres dans les cartes relatives aux parcs urbains.	Aucune	Carte stratégie Nature et Paysage, Mesure NP-01

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
366	Il manque un projet de parc urbain pour le Schoenberg et la Basse Ville.	Marcel Aebischer	Ces parcs ne seront pas ajoutés à la mesure NP-01.		Rapport stratégique NP1, Mesure NP-01
367	Nous proposons d'ajouter les parcs urbains Pré Zurthanen et St-Sacrement. Nous proposons de restructurer la fiche en deux sortes de parc, soit en 1 « requalification des parcs existants avec la liste des parcs proposée », soit en 2 « nouveaux parcs » à intégrer à la stratégie Nature et Paysage p.46.	Commune de Marly	Ces secteurs ne remplissent pas les conditions (surface minimale) pour être considérés comme des parcs urbains. La mesure ne sera pas modifiée.		Mesure NP-01
368	Le Conseil communal remarque qu'un certain nombre des parcs désignés sont en mains privées, ce qui rend difficile la planification d'actions de valorisation.	Ville de Fribourg	Le Comité d'agglomération prend note de la remarque. La volonté des privés sera entendue avant de lancer des projets de réaménagement dans les parcs urbains.	Aucune	Stratégie Nature et Paysage du Rapport stratégique, Mesure NP-01

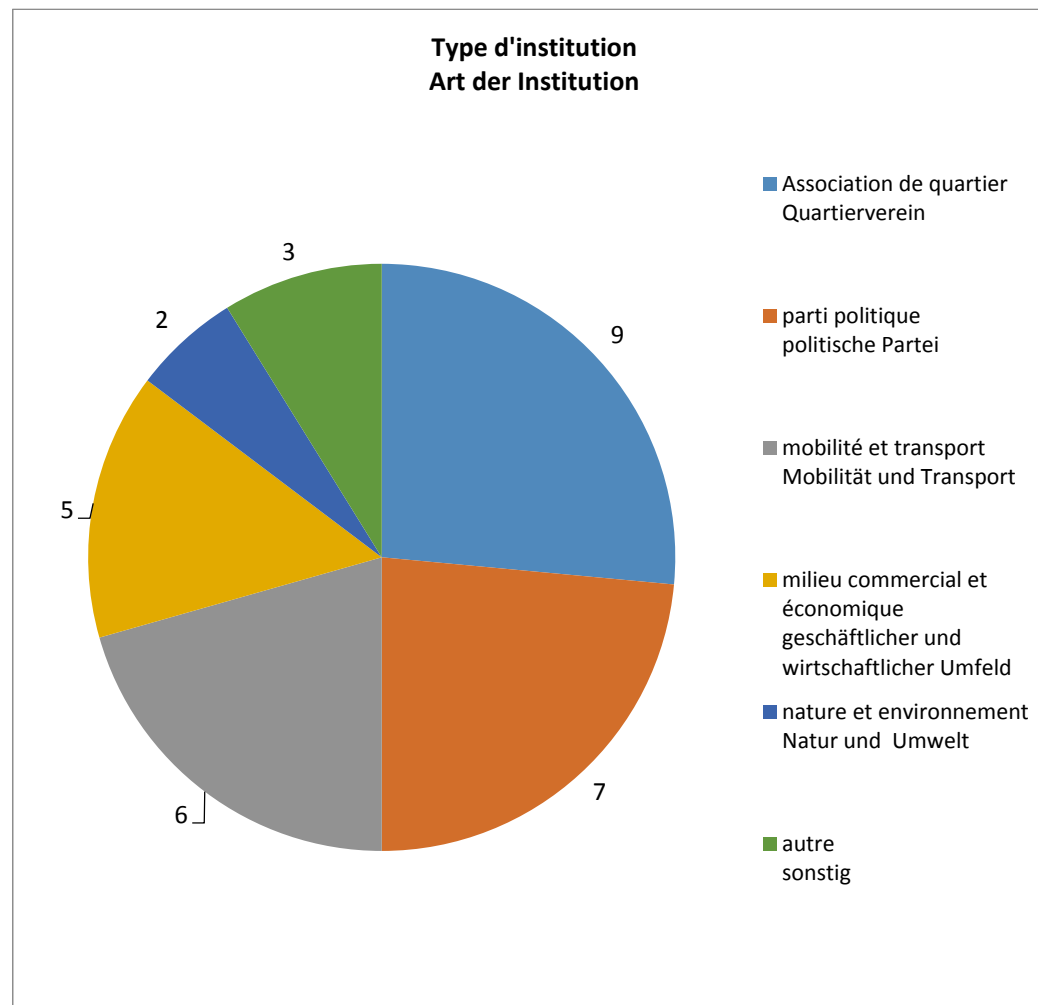
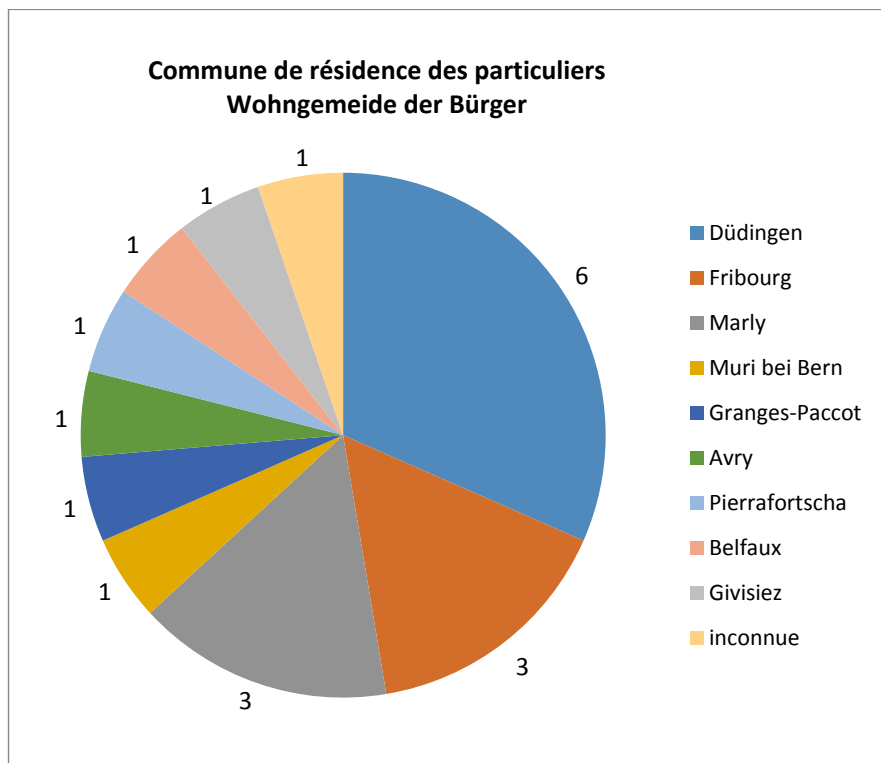
2.8 Remarques sur le thème environnement / Bemerkungen zum Thema Umwelt

N°	Contenu de la remarque	Auteurs	Prise de position du Comité	Divergence majeure	Documents du PA3 concernés
369	Intégrer les installations CFF de lignes à haute tension existantes (132 Kv) sur le territoire de l'agglomération sur les (PA3).	CFF	Le Guide pour l'aménagement régional du Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) (établi en 2014) considère comme contenu possible (et non obligatoire) la représentation des réseaux énergétiques (lignes à haute tension) sur les plans directeurs régionaux. Les cartes du Rapport stratégiques ne seront donc pas modifiées.		Cartes du Rapport stratégique
370	Respecter les contraintes de planification (ORNI, OLEI) pour les parcelles libres à bâtir et impactées par les lignes à haute tension existantes.	CFF	L'analyse du respect des zones à bâtir à l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) et à l'Ordonnance sur les lignes électriques (OLEI) se fait plutôt dans le cadre des procédures de révision des Plans d'aménagement local (PAL), dans les procédures d'établissement des Plans d'aménagement de détail (PAD) et des demandes de permis de construire.		
371	Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) : absence d'un chapitre environnement et énergie.	Verts Ville de Fribourg, Marcel Aebischer	Le volet environnemental n'est pas directement abordé dans le PA3. Toutefois des mesures Nature et Paysage permettront de mieux préserver les entités paysagères de l'agglomération et d'augmenter la biodiversité. En outre, plusieurs mesures de mobilité cherchent à limiter le trafic individuel motorisé avec des impacts sur les émissions sonores et les émissions de matières polluantes. En ce qui concerne le volet énergétique, l'Agglomération de Fribourg attend que les offices fédéraux compétents donnent des indications précises sur la façon de traiter cette thématique avant de se positionner. Cela n'exclut pas que l'Agglomération aborde cette thématique dans d'autres documents dans l'intervalle.		Rapport stratégique
372	Il y a lieu de rajouter à ce volet un chapitre qui touche à la gestion des déchets.	Marcel Aebischer	La problématique de la gestion des déchets ne sera pas traitée par le PA3.		Rapport stratégique C3
373	Vermissen Lärmschutzmassnahmen entlang der A12. Der Brückenübergang ist zu sanieren.	VoVD, Lambert Julmy	Lärmschutzmassnahmen entlang der Autobahn liegen in der Kompetenz des Bundes. Die Sanierung der Brücke in der Kompetenz des Kantons.		

Annexe / Beilage

Au total, 61 prises de position ont été déposées et ensuite analysées par l'Agglomération de Fribourg :

Commune Gemeinde	Associations / Fondations / Sociétés / Partis politiques Vereine / Stiftung / Gesellschaften / politische Parteien	Particuliers Einzelpersonen
Avry	Association du Quartier du Palatinat-Grandfey	Franz Schmutz
Belfaux	Association de défense des Intérêts du Quartier de la Neuveville	Walter Hofmann
Corminboeuf	Association fribourgeoise du commerce, de l'artisanat et des services AFCAS + Association des commerçants, artisans et industriels de Pérolles ACAIP + Fédération cantonale fribourgeoise du commerce indépendant de détail FCFCID	Alfred et Jeannette Hofmann
Düdingen	EMS Villa Beausite	Rudolf Mäder
Fribourg	Verein für eine optimale Verkehrserschliessung Düdingen VoVD	Laurent et Marie-Noël Falquet
Givisiez	PPE Route de Schiffenen 14, 1700 Fribourg	Roger Bruelhart
Granges-Paccot	UDC Marly	Vincent Schickel
Marly	espace.mobilité	Marcel Aebischer
Matran	TPF	Christoph Schütz
Villars-sur-Glâne	Société coopérative Migros Neuchâtel-Fribourg	Erwin et Ruth Luterbacher
	Association de la Rue de la Grand-Fontaine	Charles et Georgette Emmenegger
	PRO VELO Fribourg	Lambert Julmy
	SP Düdingen	Hoirie Charles Delley
	PRO Fribourg	Hoirie Ernest Meyer
	Association des Amis de Bourguillon	Hoirie Victoria et Jean Clerc
	jurAction - Groupe citoyen des quartiers Jura-Torry-Miséricorde	Hoirie Marthe et Louis Gumy
	Groupe d'habitants du quartier de la Vignettaz, Fribourg	Piller & Morel - Avocats et Notaire / Maître Damien Piller
	Association de quartier Gambach-Guintzet AQGG	De Weck, Gendre, Kaelin, Meuwly, Meyer et Simonet - Avocats et notaires / Maître Bruno de Weck
	Chambre de commerce et d'industrie Fribourg CCIF	Esseiva, Tornare, Python et Dorthe - Avocats / Maître Michel Esseiva et Mme Catherine Esseiva
	Association transports et environnement ATE - section Fribourg	
	PLR de la Ville de Fribourg	
	Les Verts de la Ville de Fribourg	
	Association des Intérêts du Quartier de Beaumont-Vignettaz-Monséjour AIQBVM	
	CFF	
	Association des Entreprises de Givisiez et Corminboeuf AEGIC	
	Actuels et futurs Conseillers/Conseillères d'agglomération PLR.Les Libéraux-Radicaux	
	Association des quartiers JURA - TORRY - MISERICORDE JTM	
	Fédération suisse des urbanistes (FSU)	
	Parti socialiste	
	WWF Fribourg	
	Mobilité piétonne Suisse	
	PDC	
10	32	19



Glossaire / Glossar:

AP2	Agglomerationsprogramm der zweiten Generation
AP3	Agglomerationsprogramm der dritten Generation
ARE	Office fédéral du développement territorial
CARM	Commission d'aménagement régional et de mobilité
DAEC	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
IBUS	Indice brut d'utilisation du sol
IUS	Indice d'utilisation du sol
LAgg	loi sur les agglomérations
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LVA	Langsamverkehrsachsen
LV	Langsamverkehr
MD	Mobilité douce
MEP	Mandat d'étude parallèle
MIC	Marly Innovation Center
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobA	Amt für Mobilität
MOCA	monitoring et contrôle des effets des projets d'agglomération
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique)
OLEI	Ordonnance sur les lignes électriques
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
ÖV	Öffentliche Verkehr
PA2	Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération
PA3	Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération
PAD	Plan d'aménagement de détail
PAL	Plan d'aménagement local
PDA	Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg
PDpT	Plan Directeur partiel des Transports
PM	Paquet de Mesure
PME	Petites et moyennes entreprises
P+R	Parking d'échange / Park und Ride-Anlagen
RCU	Règlement communal d'urbanisme
RER	Réseau express régional
RF	Registres fonciers
RPG	Raumplanungsgesetze
SeCA	Service des constructions et de l'aménagement
TIM	Trafic individuel motorisé
TP	Transports publics
TRV	Transport régional voyageurs
VLS	Vélos Libre Service