

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
1. DEMARCHE VERFAHRENSWEISE		
<p>Pour élaborer le projet d'agglomération de Fribourg, le canton a choisi de recourir à un plan directeur régional. La fonction d'un tel instrument étant à notre avis assez différente de celle d'un projet d'agglomération, il ne permet pas sans autres de remplir les exigences posées en vue d'un financement des infrastructures de transport par la Confédération. En effet, le projet d'agglomération au sens du droit fédéral ne peut se contenter de fixer des orientations sous forme de lignes directrices ou de principes généraux: il doit définir ce que l'on veut faire, à quel endroit, avec quels moyens (mesures concrètes et engagement des autorités à les mettre en œuvre).</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Nous ne voyons pas à quelle base légale fédérale la prise de position se réfère puisque le projet d'agglomération n'est actuellement défini en tant qu'instrument quant à sa forme, sa structure et sa procédure dans aucune loi fédérale.</p> <p>De plus, l'ODT a été consulté sur l'avant-projet de LATeC qui prévoit expressément que le projet d'agglomération est à considérer comme un plan directeur régional. Cette disposition n'a fait l'objet d'aucune remarque par cet office. Dès lors, nous considérons que l'instrument choisi par le canton de Fribourg a été accepté.</p>
<p>Le fait que le contenu principal du plan directeur régional – à savoir la stratégie de développement de l'agglomération – figure dans un document intitulé «rapport explicatif» prête à confusion. Il en découle une situation peu claire quant aux obligations faites aux autorités des différents niveaux.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Cet aspect sera complété dans les modules d'action.</p>
<p>La population sera appelée à se prononcer au début de l'année 2008 sur la constitution de l'agglomération. Jusque là, au moins, le canton est l'interlocuteur de la Confédération pour toutes les questions relevant du projet d'agglomération. Il faudra clarifier la relation entre le nouvel organisme de l'agglomération et le canton.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Ces aspects seront clarifiés entre la future agglomération et le canton avant la signature de la convention de prestations. Au besoin, une séance de coordination devra être organisée avec la Confédération.</p>
<p>Il manque une définition claire des priorités des mesures en fonction de leur rapport coût-utilité. En matière d'urbanisation, le projet d'agglomération doit absolument définir des étapes de mise en œuvre, en fonction du développement recherché pour l'ensemble de l'agglomération.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Des compléments seront effectués.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Le PDA apparaît parfois trop hésitant (nécessité d'élaborer d'abord des études d'opportunité) et trop vague sur les mandats confiés aux communes, notamment quant au développement de l'urbanisation. L'engagement ferme du canton et des communes concernées sur les mesures prévues ne ressort pas suffisamment.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Un plan directeur régional fixe une stratégie en matière d'urbanisation et de transport. Les communes sont en charge dans leur PAL respectifs de la mise en œuvre des stratégies retenues dans le PDA. Un projet de convention sera transmis à la Confédération pour prouver l'engagement des communes. Les aspects liants du PRT seront intégrés.</p> <p>Le projet de statuts de l'agglomération précise les compétences de la future agglomération dans les domaines de l'aménagement régional, de la mobilité et de la protection de l'environnement.</p>
<p>Nous approuvons l'objet cité en titre et saluons le travail fourni</p>	<p>DAEC, Communes de Corminboeuf, Granges-Paccot, Avry, ADHS, Union patronale du canton de Fribourg, UDC SVP, Les Verts, Pro natura, PLR Fribourg, Denis Boivin, PS, Pro Vélo, Charles et Georgette Emmenegger, PS de Villars-sur-Glâne, PDC de Fribourg</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>Puisque la période de consultation se déroule en été et qu'il est difficile de réunir les personnes pendant cette période, il est indispensable d'organiser une rencontre entre les communes pour coordonner les aspects contradictoires.</p> <p>Wir finden sehr bedauerlich, dass die Vernehmlassung grösstenteils in den Ferien fällt.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Überparteiliche Arbeitsgruppe</p>	<p>La consultation s'est déroulée sur une période de deux mois. Il nous semble qu'il est possible de s'organiser pour répondre à une consultation dans ce laps de temps même si une partie de la période de consultation est pendant les vacances.</p> <p>Die Vernehmlassung erfolgte über eine Periode von zwei Monaten. Es erscheint uns in dieser Zeit möglich, sich zu organisieren, auch wenn ein Teil der Vernehmlassung auf die Ferienzeit fällt, um auf eine Vernehmlassung zu antworten.</p>
<p>Wir erachten als wichtig, dass eine Informations- und Koordinationssitzung mit allen betroffenen Gemeinden durchgeführt wird.</p>	<p>Gemeinde Düringen</p>	<p>Eine Sitzung wird am 8. Oktober 2007 für alle Gemeinden organisiert.</p>
<p>Nous demandons que l'administrateur de la CUTAF soit intégré au GTA.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>L'administrateur de la CUTAF fait déjà partie du GTA et il a été en charge du projet de PDA jusqu'en février 2007.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wie der Regionalrichtplan laufend aktualisiert und nachgeführt werden soll.</p>	<p>Gemeinde Düdingen</p>	<p>Für die Aktualisierung wird der RPA im Falle einer Revision dem vom BRPG vorgesehenen Verfahren folgen. Was die Anforderungen des Bundes angeht, so wird der RPA, sowie er im Dezember 2007 überwiesen wird, aufgrund der Anforderungen des Bundes abgeändert und für die für den Zeitraum 2010-2014 (Projektblätter) angemeldeten Projekte nachgeführt. Alle übrigen Anpassungen und Aktualisierungen können nur in der Vorbereitungs- und Anpassungsphase für die zweite Projektphase (ab 2011) erfolgen.</p>
<p>Le conseil communal de Belfaux demande à l'Assemblée constitutive de l'agglomération fribourgeoise de contacter la commune de Grolley pour lui demander de faire partie du PDA.</p>	<p>Commune de Belfaux</p>	<p>La commune de Grolley a demandé à l'assemblée constitutive son retrait du processus politique et de planification. La démarche étant récente, il appartiendra à la commune de Grolley d'entreprendre une telle démarche.</p>
<p>Es ist uns unklar, wie die zukünftige Abstimmung des Richtplans der Region Sense mit dem Richtplan der Agglomeration stattfinden soll.</p>	<p>Gemeinden Tafers, Düdingen, Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Im Rahmen der Genehmigung des RPA wird die Übereinstimmung der beiden regionalen Richtpläne analysiert. Dabei wird es nicht möglich sein, zwischen den beiden Planungen widersprüchliche Elemente aufrechtzuerhalten. Man muss allerdings hinzufügen, dass die Planungsperiode eines regionalen Richtplans dieselbe ist, wie diejenige des kantonalen Richtplans, also zehn Jahre. Der Richtplan des Sensebezirks wurde im Jahre 1991 angenommen. Er entspricht nicht mehr dem rechtsgültigen kantonalen Richtplan, im Gegensatz zum Richtplan der Agglomeration. Die Überprüfung oder die Aufhebung des Richtplans des Sensebezirks sollte demzufolge vorgesehen werden.</p>
<p>Die lange Prozedur für die einzelnen Zonenänderungen muss unbedingt vermieden werden, damit die Abläufe nicht zu schwerfällig werden.</p>	<p>Gemeinden Tafers und Düdingen</p>	<p>Es ist nicht Aufgabe des RPA, die Raumplanungsverfahren zu ändern.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Le retrait de Grolley est un affaiblissement pour le développement de la région de Fribourg-Nord. Une convention pourrait être passée avec Grolley.</p> <p>Il pourrait être judicieux d'intégrer la commune de la Sonnaz dans le PDA en passant une convention avec cette commune.</p>	Commune de Belfaux	Selon les bases légales cantonales, une commune ne peut faire partie du PDA si elle ne fait partie de la structure qui le supporte.
<p>Nous regrettons que cette procédure se passe durant la période des vacances où un examen sérieux est très difficile vu l'absence de nombreuses personnes du comité.</p>	Commune de Corminboeuf, ATE	La consultation s'est déroulée sur une période de deux mois. Il nous semble qu'il est possible de s'organiser pour répondre à une consultation dans ce laps de temps même si une partie de la période de consultation est pendant les vacances.
<p>Wir begrüßen grundsätzlich die Ausweitung der Planung über die Grenzen der einzelnen Gemeinden hinaus und sehen in der Schaffung eines Richtplans für die Agglomeration eine Chance für die Stärkung des Kantonszentrums.</p>	Deutschfreiburger Heimatkundeverein	Wir nehmen dies zur Kenntnis.
<p>Nous renonçons à prendre position sur cet objet.</p>	Association fribourgeoise des mandataires de la construction	Dont acte.
<p>Raumplanung ist räumlich konkret und kann nicht nur durch blosse Flächenbetrachtung und -verwaltung erfolgen. Konzeptionell ist es vorab eine Architekturaufgabe; Planer wirken dabei beratend mit, insbesondere als Spezialisten für Strategien und Umsetzungsmassnahmen.</p>	SIA	Der RPA der Agglomeration wurde aufgrund einer Ausschreibung durch ein erfahrenes Architektur- und Städteplanungsbüro erstellt. Die Raumplanung stellt eine eigenständige Disziplin dar, die Architektur ist eine andere.
<p>Nous avons pu lire à plusieurs reprises dans les différents documents soumis à consultation publique, que la CUTAF, qui sera intégrée dans l'Agglomération, en deviendrait un service technique. Si la reprise de la CUTAF par l'Agglo ne porte en soi pas à discussion, nous tenons toutefois à préciser que la CUTAF en deviendra le service transports, dont les attributions dépassent largement celui d'un simple service technique. En effet, vous n'êtes pas sans ignorer que la CUTAF, en plus d'un certain nombre de prestations techniques, déploie avant tout ses activités dans les domaines de la politique de la mobilité et des transports ainsi que de la politique tarifaire. Aussi, la décrire comme un service technique nous paraît quelque peu réducteur et de nature à créer certains malentendus qu'il sied d'éviter.</p>	CUTAF	Il n'est mentionné ni dans le PDA ni dans l'avant-projet de statuts que la CUTAF deviendrait un service technique de l'agglomération.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
Die Mitglieder des Sektionsvorstands stehen Ihnen zur Verfügung, um in der oder den Arbeitsgruppe(n) mitzuwirken, die Sie einsetzen werden.	SIA	Es wird Aufgabe der gegründeten Agglomeration sein, die Projektorganisation zu definieren, die sie umsetzen will.
Nous continuons à penser que le périmètre pertinent de ce plan directeur de l'agglomération aurait du ou pu être le district de la Sarine.	ADHS	Le périmètre maximal défini pour une agglomération est celui de l'Office fédéral de la statistique (OFS). En 2000, le périmètre OFS ne comprenait pas toutes les communes de la Sarine et comprenait des communes des autres districts (Singine et Lac).
Le Plan d'aménagement de la Haute-Sarine qui devra être élaboré se trouve dans une situation délicate : soit il prend en compte le plan directeur de l'agglomération et ne peut qu'en être subsidiaire, soit il ne prend pas en compte le plan directeur de l'agglomération et crée une compétitivité territoriale au sein du même district.	ADHS	Pour toute planification régionale à venir, il faudra tenir compte du plan directeur de l'agglomération. Une coordination entre les plans directeurs régionaux doit être assurée.
FORME DU DOCUMENT/FORM DES DOKUMENTS		
Il y a bien trop souvent des erreurs de coordination entre textes et les différentes cartes. Mise en évidence de corrections rédactionnelles et de mise en page à apporter.	Commune de Villars-sur-Glâne, Réseau économique de la région Fribourg, CUTAF	Des corrections seront effectuées.
Dossier volumineux et complexe.	Association fribourgeoise des mandataires de la construction	Dont acte.
CONTENU INHALT		
Si le document est aisément lisible, la structure choisie est relativement complexe (lignes directrices, concepts, stratégie, besoin, coordination urbanisation et transport + modules d'action et fiches de projets).	Office fédéral du développement territorial	La structure du document sera revue.
Un accent trop important est mis sur l'urbanisation et le réseau routier.	Commune de Granges-Paccot	L'urbanisation est un volet obligatoire et essentiel de tout projet d'agglomération. Quant au réseau routier, dans une agglomération de la taille de Fribourg, il reste le principal support pour tous les modes de transports.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Nous regrettons que le projet de plan directeur de l'agglomération fribourgeoise manque autant de vision d'avenir. Nous regrettons qu'il ne soit ni innovant ni même sensible aux grands enjeux de ces prochaines décennies.</p> <p>Es ist zu vermeiden, dass die politische Gemeindestruktur sich darauf beschränkt, die individuellen Interessen in die neu entstehende Gemeinschaft einzubringen. Der Richtplan der Agglomeration muss fähig sein, autonome Visionen zu entwickeln.</p> <p>Es ist nirgends einsehbar, wie die bisherige Arbeit konkret vorgenommen wurde. Es fehlt ihnen jedoch eine eigentliche Vision. Planerische Massnahmen beruhen wohl auf Erhebungen, aber Inventare sind keine Planung. Wir verstehen jedoch unter Planung Massnahmen, welche Szenarien antizipieren, um den Druck in diese Szenarien zu leiten.</p>	<p>Communes de Granges-Paccot et d'Avry, PS de Villars-sur-Glâne, SIA, Les Verts</p> <p>SIA</p>	<p>A notre sens, en fixant une stratégie globale, des concepts, des pôles d'urbanisation, une stratégie pour la densification et la revitalisation du tissu construit, une vue d'ensemble de tous les modes de transport et des projets prioritaires dans le domaine, le PDA contient la vision demandée.</p> <p>Nach unserer Auffassung enthält der RPA, mit der Festlegung einer globalen Strategie, der Konzepte, der Siedlungsschwerpunkte, der Verdichtungsstrategie und der Wachstumsförderung der bestehenden Siedlung, die verlangten Grundvisionen.</p>
<p>Il manque un document de synthèse dans le PDA qui comprenne les modules d'action, leurs échéanciers et leurs coûts.</p>	<p>Commune de Granges-Paccot</p>	<p>Des documents de synthèse seront établis en fin de plan directeur pour assurer une meilleure vie d'ensemble du projet.</p>
<p>Une étude d'impact environnementale devrait accompagner ces documents.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>L'étude d'impact stratégique accompagnant les projets de planification est actuellement discutée au niveau fédéral. Les avis divergent quant à son opportunité et il n'existe aucune obligation de réaliser une telle démarche dans le cadre d'une planification tel que le PDA. Vu les délais relativement restreints à respecter, une telle étude ne sera pas réalisée.</p>
<p>La notion de pollution traite également de l'air et du bruit.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Il nous semble que ces deux aspects sont traités.</p>
<p>Un problème très important dans les agglomérations est la saturation des réseaux et la consommation d'espaces.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Des compléments seront effectués pour les réseaux piétons et la mobilité douce quant aux aspects relatifs aux diagnostics. En ce qui concerne la consommation du sol, le diagnostic sera complété par un état des zones à bâtir légalisées et leur degré d'équipement.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Il serait opportun de réfléchir, dans le cadre du PDA, à la gestion et à l'évolution de la « frange urbaine » en y intégrant les différentes communes et régions périphériques.</p>	<p>Commune de Matran</p>	<p>Cet aspect devra être examiné dans le cadre des éventuelles planifications régionales des régions avoisinantes de l'agglomération. En cas de problème majeur, le canton devra traiter ces problématiques dans le PDCant.</p>
<p>Nous regrettons que l'analyse de l'état actuel ait été faite sur la base de fonds de plan dépassés de plus de dix ans.</p>	<p>Commune d'Avry, Les Verts</p>	<p>Les fonds de plan utilisés sont établis par l'Office fédéral de topographie et le Service du cadastre et de la géomatique. Les auteurs du plan sont obligés de travailler avec les fonds à disposition et il ne leur est pas possible de les modifier.</p>
<p>Un accent particulier doit être mis sur la démocratisation des procédures et les démarches participatives pour mieux inclure la population dans les décisions relatives à l'aménagement du territoire. Ces mesures sont exigées par la Confédération.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass regionale Kriterien bei der Raumplanung wichtig sind,(...), die kommunalen Interessen und Sensibilitäten dürfen jedoch nicht übergangen werden. Die Bevölkerung muss sich ausdrücken können.</p>	<p>Les Verts, ATE, FDP</p>	<p>La Confédération salue dans son examen préalable la démarche participative observée dans l'élaboration du plan directeur de l'agglomération.</p> <p>Der Bund begrüsst bei der Vorprüfung das partizipative Vorgehen bei der Erstellung des Richtplans der Agglomeration.</p>
<p>Der Gemeinderat von Düringen bestätigt in der Einleitung zum Leitbild: „Es gilt die kurz- und mittelfristige Entwicklung so zu gestalten, dass der langfristige Handlungsspielraum nicht unnötig eingeschränkt wird.(...) Auch ist die Realisierbarkeit nicht bis ins Detail überprüft und die Grundeigentümer sind noch nicht einbezogen worden.“</p> <p>Die Aussagen im Leitbild werden zur „Farce“, da der Richtplan Agglomeration als übergeordnetes Planungsinstrument massgebend ist. Nach Genehmigung dieses Planes kann nur noch bestimmt werden, zu welchem Zeitpunkt eine bestimmte Planungsmassnahme umgesetzt wird.</p>	<p>FDP</p>	<p>Wir nehmen dies zur Kenntnis.</p>
<p>In Zusammenhang mit der Agglomeration wird immer wieder betont, wie wichtig ein zweisprachiges Kantonszentrum ist. Folge dessen sollte die „Globale Zielsetzung“ (Erläuterungsbericht, S. 24) wie folgt abgeändert werden: „... nimmt die Agglomeration Freiburg als zweisprachiges Kantonszentrum im Schweizer Städtenetz einen wichtigen Platz ein.“ Bemühungen in diese Richtung sollten verstärkt und konkretisiert werden.</p>	<p>Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Im Bereich der Zweisprachigkeit ist festzuhalten, dass alle Dokumente in beiden Sprachen erstellt wurden. Die Förderung der Zweisprachigkeit ist nicht Teil des Minimalinhalts des RPA.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
Les mesures proposées dans le rapport souffrent partiellement d'un manque de précision, voire d'un manque de hiérarchisation.	Parti socialiste	Le document sera retravaillé sur cet aspect.
Dans les modules d'action, il conviendrait de supprimer toute référence à la CUTAF puisque les tâches de cette dernière seront reprises par l'agglomération.	PLR de Fribourg	La CUTAF reste mentionnée tant que l'agglomération n'est pas constituée.
ASPECT FINANCIER FINANZIELLER ASPEKT		
<p>Des indications complémentaires sur les implications financières des différentes mesures proposées pour les cantons, instances régionales et communes concernés, de même qu'un engagement de ces derniers à couvrir les coûts qui leur incombent sont encore nécessaires. Ce faisant, on examinera également des scénarios dans lesquels la part de financement de la Confédération serait sensiblement inférieure aux 50% prévus comme seuil maximal dans la loi. Les coûts d'exploitation et d'entretien sont eux aussi à estimer en fonction du degré de maturité des mesures. Le projet d'agglomération doit montrer qu'ils sont supportables pour les collectivités concernées. Pour estimer si les frais d'exploitation des transports publics sont supportables, il convient de prendre en considération que le canton de Fribourg a déjà épuisé sa part cantonale d'indemnités versées par la Confédération aux transports régionaux. Les offres supplémentaires sont donc à la charge des cantons et des communes si leur financement n'est pas réalisable par des optimisations de l'exploitation. L'agglomération doit prouver que les indemnités nécessaires pour les offres complémentaires de transports publics pourront bien être versées.</p> <p>Il manque les évaluations coûts efficacité demandées par la Confédération</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p> <p>Commune d'Avry</p>	Effectivement cet aspect fait partie des exigences fédérales et sera traité avant la signature de la convention de prestations entre le canton et la Confédération. La répartition financière se fera selon les bases légales en vigueur.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Nous pensons qu'il y aura lieu de chiffrer les conséquences financières pour les communes de l'agglomération et plus particulièrement les coûts collatéraux (par exemple mesures d'accompagnement) induits par les divers projets évoqués dans le plan directeur de l'agglomération.</p> <p>Nous regrettons que le projet de plan directeur de l'agglomération ne comporte aucun volet financier. Le chiffrage des coûts des modules est purement anecdotique.</p> <p>Auch wenn heute die Finanzierung sicher nicht abschliessend behandelt werden kann, sollten mindestens Grundsätze dazu bekannt gegeben und Hinweise gemacht.</p>	<p>UDC, Les Verts</p> <p>Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Dieser Aspekt gehört effektiv zu den Anforderungen des Bundes und wird vor der Unterzeichnung der Leistungsverträge zwischen dem Kanton und dem Bund behandelt. Die finanzielle Lastenverteilung wird aufgrund der rechtsgültigen gesetzlichen Grundlagen erfolgen.</p>
<p>Quant aux remarques émises par le Service des communes sur les travaux à entreprendre en vue de respecter les conditions d'entrée en matière fixées par la Confédération, la DAEC est consciente des tâches à effectuer jusqu'en 2009, tant le domaine des bases légales cantonales que dans celui des planifications financières cantonales et communales. Des instruments pour la mise en œuvre de la politique des agglomérations (par exemple, conventions) devront être proposés par le canton en vue de formaliser l'engagement des communes et de l'agglomération envers le canton. Ces instruments devront être opérationnels avant que le canton ne signe la convention de prestations en 2009 ou 2010, selon l'échéancier prévu par la Confédération.</p>	<p>DAEC</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>La répartition des charges à supporter entre les différents partenaires mériterait aussi quelques éclaircissements.</p>	<p>Communes de Villars-sur-Glâne et Belfaux.</p>	<p>Effectivement, ces aspects devront être réglés entre canton, agglomération et communes avant que le canton ne signe la convention de prestation avec la Confédération en 2009.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Nous comprenons la peur des communes face à un développement trop rapide. La création des pôles de développement va nécessiter de la part des finances communales de très lourds sacrifices. Nous demandons donc qu'en attendant la mise en place du fond compensatoire, les communes négocient avec les propriétaires privés des contreparties à la plus-value créée par la mise en zone. Il est en effet indéfendable que les collectivités publiques s'endettent pour enrichir un très mince pourcentage de la population.</p>	<p>Communes d'Avry, Corminboeuf, Granges-Paccot, Matran, Les Verts</p>	<p>En ce qui concerne le contenu des contrats administratifs (art. 47 al. 2), il est rappelé que, selon la réponse du Conseil d'Etat à la question écrite du député Jean-Jacques Collaud (no 821.05), les communes ne peuvent pas prévoir par le biais de tels contrats un prélèvement d'une partie de la plus-value résultant d'une mise en zone, à défaut d'une base légale cantonale créée sur la base de l'article 5 al. 1 LAT. En revanche, les clauses de modalités de financement de l'équipement des terrains mis en zone à bâtir sont admises par la jurisprudence fédérale. Le droit d'emption constitue pour la commune un moyen de mener une politique foncière active en faisant éventuellement l'acquisition des terrains mis en zone s'ils ne sont pas construits à l'échéance du délai fixé dans le contrat.</p>
<p>UP 1.2 : intégrer dans ce module des conditions permettant la perception de la plus-value (à intégrer à la révision de la LATeC) pour permettre de payer l'équipement et les infrastructures locales et régionales liés au développement de ces nouvelles zones.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Ce principe ne peut pas être défini dans un plan directeur mais dans une base légale spécifique. Ce point pourrait être examiné dans le cadre de la révision de la LATeC.</p>
<p>Le tableau des coûts estimatifs des mesures proposées a été présenté lors de la conférence de presse et des deux soirées d'information mais n'est pas reproduit dans le rapport mis en consultation. La raison de ce manque de transparence réside-t-il dans le fait que ce tableau montre de manière trop évidente la disproportion des moyens sollicités par la Confédération ?</p> <p>Die budgetierten Kosten könnten in einer Tabelle aufgelistet werden.</p>	<p>Commune d'Avry, ATE</p> <p>Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Le tableau des coûts estimatifs n'est qu'une compilation des coûts annoncés dans l'ensemble du projet d'agglomération. Ce document a été établi en vue d'assurer la meilleure transparence possible. Toutefois, des documents de synthèse seront établis en fin de plan directeur pour assurer une meilleure vue d'ensemble du projet.</p> <p>Die Tabelle der geschätzten Kosten stellt nur eine Zusammenstellung der allgemein bekannten Agglomerationskosten dar. Dieses Dokument wurde erstellt, um die höchst mögliche Transparenz darzustellen. Bei der Erstellung des Richtplans werden jedoch Synthesedokumente ausgearbeitet, um eine noch bessere Projektgesamtübersicht aufzuzeigen.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
Le PDC appelle de ses vœux que les projets d'infrastructures proposés pour la première période (2010-2014) soient cofinancés par la Confédération. Le PDC s'engage à y travailler à la hauteur de ses moyens.	PDC de Fribourg	Dont acte.
Es ist zu berücksichtigen, dass die Sensler Gemeinden nicht finanziell geschwächt werden, um ihren Verpflichtungen gegenüber der Region Sense auch weiterhin nachkommen zu können.	Gemeindeverband Region Sense	Diese Überprüfung wird erfolgen.
Les sommes destinées aux TC pour toute la période considérée .une vingtaine d'années- s'élèvent à 107 millions soit le 25 % alors que le 57 pour cent est dévolu aux projets routiers. En faisant abstraction des 75 millions pour une navette automatique (gare-Pérolles), projet peu réaliste ni efficace, il ne reste que 7 % pour les TC. Cette somme des besoins en TC comparée à celle de la route ne tient absolument pas compte de la priorité qu'il y a lieu d'accorder au TC en milieu urbain. Pourtant transférer une partie plus importante du trafic individuel sur les transports publics permettrait de faire baisser les investissements routiers et aurait d'énormes avantages environnementaux (air bruit énergie).	ATE	La répartition modale est à améliorer. Dans une agglomération de la taille de Fribourg, l'espace routier reste le principal support pour les transports publics. A l'image du projet Poya, la réalisation d'infrastructures routières est également une mesure permettant d'améliorer indirectement l'offre en transports publics et donc son attractivité. Une étude d'opportunité pour le transport automatisé est déjà en cours dans le plan régional des transports.
O. FORME DU PLAN DIRECTEUR DE L'AGGLOMÉRATION/FORM DES RICHTPLANS DER AGGLOMERATION		
Auf S. 5 der Regionalplanung Sense wird dazu festgehalten:" Der regionale Richtplan hat anweisenden Charakter. Seine Behördenverbindlichkeit bedeutet, dass bei Projekten, Sachplanungen, Ortsplanungen usw. die Anweisungen der Richtplanung im Abwägungsprozess von allen beteiligten Behörden und Amtsstellen berücksichtigt und die verschiedenen Ansprüche gegenseitig abgestimmt werden müssen". Wir sind erstaunt, dass dieser erhebliche Umstand in keinem der Dokumente erwähnt ist.	Gemeindeverband Region Sense	Eine Ergänzung wird erstellt.
Der regionale Richtplan der Region Sense enthält keine konkreten Massnahmen, im Gegensatz zum Richtplan der Agglomeration. Wir vermischen demzufolge ein Kapitel, in welchem aufgezeigt wird, wie Änderungen eingebracht werden können, wie sie behandelt werden und wer welche Kompetenzen hat.	Gemeindeverband Region Sense	Eine Ergänzung wird erstellt.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
1 ^{ER} FASCICULE: RAPPORT EXPLICATIF 1. VORLAGE: ERLÄUTERUNGSBERICHT		
1. CONTEXTE GENERAL ALLGEMEINER KONTEXT		
1.1 MISSION ET ORGANISATION DU PROJET/AUFGABE UND ORGANISATION DES PROJEKTS		
Le fond de carte pour la région est dépassé et ne tient pas compte des communes fusionnées de La Sonnaz, Courtepin et Gurmels.	Commune d'Avry	Cette correction sera effectuée.
Zwecks Qualitätssicherung schlagen wir vor, die operative Verwaltungsebene in einer Art « Zweikammersystem » zu betreiben, damit Gewähr gegeben ist, dass für konzeptuelle Überlegungen ein Freiraum besteht, welcher durch einen neutralen unabhängigen fachkompetenten Beirat wahrgenommen wird.	SIA	Es wird Aufgabe der gegründeten Agglomeration sein, die Organisationsmodalitäten für die Projektnachführung zu definieren.
1.2 CONDITIONS-CADRE/RAHMENBEDINGUNGEN		
Dans la partie Réseau, à la page 7, il faudrait rajouter qu'Avry assure aussi un rôle de pôle complémentaire. Elle est la tête de pont de l'ensemble des communes nommé Sarine-Ouest sur son territoire, notamment grâce au CO, au centre commercial, au rôle de la gare de Rosé comme tête de lignes.	Commune d'Avry	Un complément sera effectué.
Pour ce qui est de l'entité responsable, le responsable de l'application du plan directeur de l'agglomération sera, en tenant compte des évolutions de l'Agglomération politique, soit le canton soit l'entité politique qui remplacera la CUTAF. A ce jour, le plan directeur désigne un responsable pour chaque module mais nous craignons le manque d'implication des communes. De plus, le flou actuel quant au responsable de l'application du plan directeur de l'agglomération nous fait craindre un futur manque de volonté à la mise en place et l'absence d'un contrôle comme exigé par la Confédération.	Les Verts, ATE	Un plan directeur définit par principe des mesures qui ne sont pas forcément toutes de compétence de la même instance. Il n'en demeure pas moins que le contenu de ce plan va lier toutes les instances concernées (canton, future agglomération et communes). En ce qui concerne l'engagement des autorités sur le projet remis à la Confédération en décembre 2007, une convention sera signée entre toutes les instances concernées. Avant la signature de la convention de prestation prévue pour 2009-2010 entre le canton et la Confédération, les modalités d'engagement des communes de la future agglomération devront être étudiées (éventuelles modification de bases légales et/ou établissement de conventions).

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>La Confédération attend que se constitue une entité responsable qui assume la fonction d'interlocuteur des organes de la Confédération. Pour cette exigence, le canton de Fribourg a pris l'option ambitieuse d'établir un projet d'agglomération ayant la qualité de plan directeur régional. Cette option est certes louable quant à son objectif mais elle est étroitement liée à la réalisation de l'agglomération fribourgeoise au sens de la loi sur les agglomérations (LAgg). En cas d'échec, ne courons-nous pas le risque de ne plus répondre aux exigences de la Confédération dans ce domaine ?</p>	ATE	<p>Effectivement, en cas d'échec du processus de constitution de l'agglomération, il n'est pas exclu que le canton doive reprendre le projet en vue d'obtenir le premier train de subventionnement. Par ailleurs, il est à signaler que le plan directeur de l'agglomération est un plan directeur régional spécial qui coordonne la réalisation d'infrastructures d'importance fédérale, cantonale et régionale. A ce titre, le canton devra forcément s'impliquer plus qu'il ne le ferait dans un autre plan directeur régional pour la mise en œuvre de la planification.</p>
<p>Die Gemeinden Grolley und St. Ursen gehören nur bedingt zum Perimeter.</p>	SIA	<p>Die beiden Gemeinden gehören nicht mehr dem provisorischen Agglomerationsperimeter und dem Richtplan der Agglomeration an.</p>
<p>2. SITUATION INITIALE/AUSGANGSLAGE</p>		
<p>2.1 ETAT ACTUEL/AKTUELLER STAND</p>		
<p>2.1.1 GÉNÉRALITÉS/ALLEGMEINES</p>		
<p>Aucune autre agglomération suisse de taille semblable ne connaît un tel manque de lieux de baignade. Les coûts de construction mais surtout ceux d'exploitation d'une piscine font peur à toutes les communes de l'agglomération. Il est clair qu'aucune d'entre elles ne peut seule construire une piscine régionale, ouverte et couverte. C'est donc bien au plan directeur de l'agglomération de prévoir un grand terrain en zone, quelque part dans une des onze communes de l'agglomération et de coordonner sa réalisation.</p> <p>Il manque la zone de loisirs du Platy avec son parc urbain et ses terrains de sport qui doit être mentionné comme une infrastructure sportive d'importance régionale. De plus, les périmètres des parcs urbains de Cormanon-est, Villars-Vert et Pré Neuf doivent être corrigés en fonction des projets communaux en cours.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne, Les Verts</p>	<p>Dans un premier temps, le plan directeur de l'agglomération se concentre sur les conditions à remplir pour obtenir le financement fédéral d'infrastructures. Il n'est pas exclu que cette problématique soit étudiée à plus long terme.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Nous sommes surpris de lire que le nombre de places de travail a diminué au niveau cantonal (secteurs secondaires et tertiaires) alors même que le recensement fédéral des entreprises 2005 démontre que le nombre de places dans le canton de Fribourg a augmenté entre 2001 et 2005 de 3.24% pour le secteur secondaire et de 4,73% pour le secteur tertiaire.</p>	<p>Promotion économique du canton de Fribourg</p>	<p>Une vérification des chiffres sera effectuée.</p>
<p>2.1.2 URBANISATION/SIEDLUNG</p>		
<p>La proposition faite d'augmenter à 1.6 le facteur de dimensionnement des zones à bâtir dans les communes comprenant des pôles d'urbanisation va à l'encontre des objectifs poursuivis par le projet d'agglomération lui-même et par la loi sur le Fonds d'infrastructure. Une modification du système nous paraît indispensable. On pourrait s'imaginer, par exemple, que le facteur de 1.6 soit utilisé non pas pour les surfaces urbanisées/à urbaniser, mais pour les surfaces de plancher effectivement construites/admissibles. Une telle redéfinition du facteur de dimensionnement, associée à un indice d'utilisation minimal, serait plus conforme aux exigences du droit fédéral.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Le PDA ne propose pas d'augmenter à 1.6 le facteur de dimensionnement des zones à bâtir des communes comprenant des pôles. Seules les communes qui établiront un plan directeur communal d'utilisation du sol en commun (instrument permettant une coordination avérée des plans d'affectation des zones) pourront bénéficier de ce facteur. Quant au facteur de dimensionnement, il est utilisé pour calculer la réserve possible des surfaces non construites et non l'extension des zones à bâtir possible. Conformément au PDCant en vigueur, le calcul du dimensionnement dans le canton de Fribourg est effectué sur la base des surfaces effectivement construites des 15 dernières années. Nous rappelons que la Confédération a jugé dans le cadre de l'approbation du PDCant que les facteurs de dimensionnement proposés semblaient conformes au droit fédéral.</p> <p>Les facteurs de dimensionnement ne sont pas modifiés sur la base du PDA. Quant à l'utilisation d'un indice minimal d'utilisation du sol, nous ne disposons par pour l'instant des bases constitutionnelles et légales fédérales pour l'introduire (protection de la propriété privée notamment).</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>L'analyse en matière d'urbanisation (situation actuelle et développement tendanciel 2020) est à peu d'exceptions près (2.1.2) purement descriptive. Une appréciation de la situation par rapport aux objectifs fixés (lignes directrices et stratégie) n'est pas faite. Si certains conflits entre les concepts par secteur et les plans d'affectation concernés sont décrits – comme p.ex. le cas du „Pré aux Moines“ (secteur O2 Marly p.41) ou le cas de Bourguillon (p.44-45) – une mise en évidence systématique de tels points faibles fait défaut.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>Étant donné les réserves importantes en zones à bâtir qui existent déjà (cf. p. 8-9 du rapport explicatif), le PDA présenté fait la part trop belle à l'étalement urbain en prévoyant non seulement des nouveaux pôles d'urbanisation, mais en laissant en plus aux communes de vastes marges de manœuvre pour le développement local du milieu bâti.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Nous ne comprenons pas cette remarque étant donné le calcul des besoins en surface se trouvant en page 64 pour les zones d'habitat. Des compléments seront effectués pour justifier ce calcul. En matière de zone d'activités, des compléments seront effectués pour montrer les zones d'activités déjà légalisées.</p>
<p>Les prévisions en matière de population et d'emploi restent trop générales - elles devront être affinées et différenciées (spatialement et thématiquement). De plus, le calcul des surfaces nécessaires à la couverture des besoins, notamment pour les activités (190 ha), n'est pas justifié et ne peut être soutenu par la Confédération. Il conviendrait pour le moins de différencier les emplois du secteur secondaire de ceux du secteur tertiaire et de redimensionner les besoins en ha sur cette base en tenant compte du potentiel de densification. De même, en ce qui concerne les besoins pour l'habitat, le potentiel de densification dans les zones à bâtir légalisées doit absolument être intégré à l'analyse.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Des compléments seront effectués.</p>
<p>En résumé, les données relatives à l'urbanisation devront être complétées par une représentation cartographique des zones à bâtir existantes et futures (communes du périmètre restreint et du périmètre OFS), un examen de la conformité de l'affectation des zones aux concepts d'urbanisation, ainsi qu'une analyse de leur potentiel de densification et de leur accessibilité par les transports publics. Ces informations sont indispensables pour comprendre quelles zones à bâtir supplémentaires sont nécessaires dans les futurs pôles d'urbanisation ainsi que pour juger de leur qualité d'accessibilité.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Des compléments seront effectués.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Der Richtplan der Agglomeration ist ein Werkzeug und soll den Rahmen für die Entwicklung innerhalb der Agglomeration aufzeigen, er darf aber die Planungsautonomie der einzelnen Gemeinden nicht in Frage stellen und die Abläufe nicht zusätzlich erschweren.</p> <p>Die lange Prozedur für jegliche Zonenänderung muss unbedingt vermieden werden, damit die Abläufe nicht zu schwerfällig werden. Die Richtplanung der Agglomeration soll lediglich die Entwicklung innerhalb der Agglomeration festsetzen und die Autonomie der Gemeinden nicht untergraben.</p>	Gemeinden Tafers und Düringen	Wir nehmen dies zur Kenntnis.
<p>La carte sur les réserves de zones à bâtir donne un chiffre trop élevé pour Avry qui ne comptait à la fin 2006 que 61'000 m² de réserve.</p>	Commune d'Avry	Une vérification des chiffres sera effectuée.
<p>Die Agglomeration könnte für das Nachführen der Bauzonen ein einheitliches GIS führen. Die Daten müssen periodisch durch ein Geometerbüro aktualisiert werden</p>	Gemeinde Düringen	Diese Aspekte werden von der Agglomeration zu prüfen sein. Es ist zu erwähnen, dass sowohl der Kanton als auch der Bund schon über numerische Daten in diesem Bereich verfügen.
<p>La carte sur l'urbanisation actuelle est erronée et se base sur un état des lieux dépassé, contredit les modules d'action UP 4. Nous demandons la suppression de cette carte.</p>	Commune d'Avry	Une vérification sera effectuée. Il n'est pas possible de supprimer la carte car elle fait partie des demandes de la Confédération.
<p>Le Conseil d'Etat doit, dès l'entrée en vigueur du plan directeur de l'agglomération, constituer un groupe de travail permanent composé de représentante-s du canton, de l'agglomération et de toutes les communes périphériques. Ce groupe de travail fera un bilan bisannuel de la lutte contre l'étalement urbain et proposera au Conseil d'Etat des modifications de la LATeC (stratégie d'urbanisation p. 16).</p>	Les Verts	<p>En ce qui concerne le plan directeur de l'agglomération, les instruments de suivi et de controlling sont exigés par la Confédération. Il appartiendra à la future agglomération de mettre en place la structure adéquate.</p> <p>En ce qui concerne l'état de l'aménagement du territoire au niveau cantonal, le canton est tenu d'établir un rapport sur l'aménagement du territoire à destination de la Confédération et du Grand Conseil tous les 5 ans conformément aux dispositions légales en vigueur.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Die zitierte Belegungsrate (Erläuterungsbericht 2.1.1, S.8) von 1.1 scheint falsch, richtiger müsste die Fussnote auf S. 56 sein: 2.5 Personen pro Wohnung.</p> <p>Die Reserven und das Verdichtungspotential sind von völliger Willkür und ohne konkrete Szenarien: im Hinblick auf Eingrenzung der Agglomeration müssen für eine wirkliche Verdichtung Fallstudien gemacht und mit höchsten Qualitätsanforderungen an die räumliche Identität versehen werden. Die erkennbaren Hochrechnungen beruhen auf gut um die Hälfte zu schwacher Verdichtung.</p>	SIA	<p>Der Ansatz 1.1 auf Seite 8 entspricht dem gegenwärtig in der Agglomeration festgestellten Durchschnitt, während die Zahl auf Seite 56 die Grundlage darstellt, um die Anzahl Wohnungen abzuschätzen, um die demographischen Zielsetzungen zu erreichen.</p> <p>Eine Sensibilisierungsstudie im Bereich der Siedlungsverdichtung ist vorgesehen. Was das Verdichtungspotenzial angeht, so ist aufgrund des Willens der Grundeigentümer in diesem Bereich schwierig, dieses Potenzial genauer auszudrücken.</p>
<p>Également hors du périmètre, les potentiels des zones autour de la sortie de Rossens-Farvagny de l'A12 sont importants. Il ne nous paraît pas normal que cette région hérite seulement des entreprises consommatrices d'espaces à faible valeur ajoutée (cf. rapport page 28) et qu'il est nécessaire de réfléchir sur les implantations à risque de nuisances et à une juste répartition des zones d'activités.</p>	ADHS	<p>Les zones d'activités situées à proximité de la sortie d'autoroute de Rossens sont reconnues d'importance cantonale par le canton. Il appartient à la région ADHS de définir une stratégie pour leur valorisation.</p>
2.1.3 TRANSPORTS/VERKEHR		
<p>Nous trouvons intéressantes les cartes du réseau routier comparant les charges de trafic et le degré de saturation pour l'état actuel (p. 15-16) et celui de 2020 (p. 20- 21), l'analyse sommaire de la situation des accidents de trafic avec localisation des points névralgiques (p.16-17) qui se retrouvent dans les fiches de projet, la désignation des tronçons particulièrement problématiques par rapport aux immissions sonores pour les riverains (tronçons à haute charge de trafic et de haute densité urbaine) et leur localisation dans le module d'action UP 4.</p>	Office fédéral du développement territorial	Dont acte.
<p>Les analyses et mesures des domaines de la mobilité douce, des transports publics et des mesures non-infrastructurelles sont encore trop peu développées.</p>	Office fédéral du développement territorial	Des compléments seront effectués.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Aux quatre jonctions de la route nationale N12 sises dans le périmètre de l'agglomération, un taux relativement élevé d'accidents a été recensé. Le PDA propose des adaptations constructives pour remédier à cette situation. Dans ce contexte, il faut relever que le désir des communes d'agrandir leurs zones d'activités à proximité de l'autoroute risque d'aggraver la situation à proximité de ces jonctions. Le PDA préconise de mieux utiliser la route nationale pour des déplacements à l'intérieur du périmètre de l'agglomération. Pour autant que la capacité de la route nationale le permette, la Confédération soutient cette proposition qui correspond aux exigences du Plan sectoriel des transports, partie programme. La mesure permettrait de soulager le centre de Fribourg du trafic individuel et de rendre ainsi les transports publics sur route plus performants. Nous attendons qu'une proposition correspondante soit faite dans le projet d'agglomération définitif. Il est proposé de chercher des mesures pour permettre une meilleure intégration des infrastructures de transport à l'espace urbain. Nous tenons à préciser ici que les routes nationales ne pourront y participer financièrement que pour autant que les bases légales (protection anti-bruit p. ex.) le permettent. Quant aux passages écologiques, nous rappelons qu'il existe une liste OFROU OFEV qui représente les ouvrages à construire sur le réseau des routes nationales dans les années à venir.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>Sous ch. 2.1.5, l'analyse de l'état actuel dans le domaine des transports est trop générale: pour certains aspects, les points faibles problèmes concrets ne sont pas montrés.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>Quant à la mobilité douce, les points faibles au niveau du réseau d'agglomération (à définir) et de l'accessibilité aux nœuds de transports publics ne sont pas localisés</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>Le plan de charge de la page 15 est erroné : la charge de trafic de la route cantonale traversant Avry est plus élevée que celle mentionnée.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Une vérification sera effectuée.</p>
<p>Quelques valeurs indiquées pour des axes situés en ville sur le plan de charge ne correspondent pas à la réalité.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Une vérification sera effectuée.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
Carte de la page 16: Nous sommes surpris de constater que l'Avenue de l'Europe figure en rouge alors que les problèmes de saturation ne nous apparaissent pas aussi importants.	Commune de Fribourg	Une vérification sera effectuée.
Il est délicat d'écrire que plusieurs passages piétons présentent des problèmes d'interdistance sans préciser lesquels. En effet, la justification de ces passages peut être due à de nombreux facteurs ignorés par les auteurs du rapport.	Commune de Fribourg	Ce passage sera reformulé.
Il ne suffit pas de prévoir des mesures communes pour satisfaire à la fois les besoins des déplacements cyclistes et ceux des déplacements piétons. Une certaine complémentarité et des points d'intersection sont nécessaires mais les besoins des piétons ne coïncident pas toujours avec ceux des cyclistes et une promiscuité mal réfléchie peut être dangereuse pour les premiers qui sont les acteurs les plus vulnérables dans la circulation. Dans l'état actuel du projet, trop de questions restent ouvertes : maillage, cadence, prix, politique de stationnement au centre-ville, trafic pendulaire.	Commune de Granges-Paccot, ATE, Les Verts, Pro Vélo, Parti socialiste, Adrian Schmid	Le plan directeur de l'agglomération sera complété.
Le projet de rapport ne contient aucune donnée sur les fréquences d'utilisation ni sur les nuisances (air, bruit, particules fines).	ATE	Des compléments seront effectués.
Le diagnostic de la situation de départ (Ist-Zustand) est totalement insuffisant pour permettre d'évaluer l'impact des mesures proposées (Soll-Zustand). Nous déplorons l'absence d'une analyse des effets des mesures proposées sur la répartition modale. L'essentiel du diagnostic porte sur le TIM. Nous n'avons trouvé aucune analyse des situations actuelle et future en matière de mobilité douce. L'analyse TC est lacunaire.	Les Verts, ATE, Pro Vélo, Parti socialiste	Des compléments seront effectués sur la base des données à disposition.
2.1.4 PAYSAGE/LANDSCHAFT		
Nous trouvons intéressant la description de la structure paysagère (ch. 2.1.4).	Office fédéral du développement territorial	Dont acte.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>En ce qui concerne la prise de position du Service de l'agriculture, la DAEC propose que le rapport explicatif soit complété afin de souligner l'importance du territoire non-construit dans l'agglomération et de relever la contribution importante que fournit l'agriculture pour la préservation et l'entretien de cet espace. Il conviendra d'indiquer que le plan directeur de l'agglomération souhaite soutenir le maintien d'un contexte territorial permettant la préservation des structures agricoles viables. Les exigences de la préservation des surfaces d'assolement, importantes dans l'optique d'une garantie de bonnes conditions de production à l'agriculture à long terme, face à la nécessité de développer l'urbanisation du principal centre du canton, devront être analysées de cas en cas.</p>	DAEC	Cette correction sera effectuée.
<p>Die heute bestehende räumliche Trennung durch eine breite Zone Landwirtschaftsland zwischen der Stadt Freiburg und den deutschsprachigen Gemeinden Düdingen und Tafers sowie St. Ursen ist aufrechtzuerhalten</p>	Deutschfreiburger Heimatkundeverein	Der Richtplan wird dafür sorgen.
2.2 ETAT 2020 (ÉVOLUTION DE LA TENDANCE)/STAND 2020 (TRENDENTWICKLUNG)		
<p>Carte sur l'état de saturation du réseau routier durant les périodes de pointe: il manque le pictogramme "tronçon problématique pour les bus" dans le secteur du double giratoire de Belle-Croix. Il est surprenant de voir la route des Arsenaux et Wilhem-Kaiser en vert plutôt qu'en orange compte tenu du développement actuel de ce futur secteur.</p> <p>L'avenue de la Gare ne devrait plus figurer en rouge grâce à sa mise en sens unique et à son éventuelle piétonisation.</p>	Commune de Fribourg	Une vérification sera effectuée.
<p>Est-il juste de ne pas prendre en compte le pont de la Poya et ses mesures d'accompagnement à l'échéance 2020?</p>	Commune de Fribourg	Un complément sera effectué.
<p>Le plan de charge de la page 20 est erroné : la charge de trafic de la route cantonale traversant Avry est plus élevée que celle mentionnée.</p>	Commune d'Avry	Une vérification sera effectuée.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
2.3 CONDITIONS PRÉALABLES À LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS/VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE VERKEHRSPLANUNG		
<p>Le plan directeur souffre de faiblesses importantes dans le domaine de la mobilité combinée et du libre choix des moyens de transports. Or, le plan cantonal des transports vise à « garantir le libre choix du moyen de transport des personnes » (p.22 rapport explicatif).</p> <p>En parfaite opposition à ces critères, le plan directeur de l'agglomération considère le TIM comme secondaire, ce qui est contraire à la réalité dans l'agglomération.</p>	TCS	Le plan directeur de l'agglomération favorise les transports publics mais n'empêche pas le transport individuel motorisé. De nombreuses mesures ont déjà été prises allant dans ce sens.
Le sous-chapitre « Plan régional des transports de la CUTAF » doit être complété et indiquer qu'il sera repris dans le Plan Directeur de l'agglomération de Fribourg et en fera partie intégrante.	CUTAF	Ce complément sera effectué.
Les informations relatives au Projet Général CUTAF doivent être annoncées par un titre marginal. En outre, ce sous-chapitre doit être complété par quelques indications sur l'historique et la portée du Projet Général.	CUTAF	Ce complément sera effectué.
STRATÉGIE/STRATEGIE		
3.1.1 GÉNÉRALITÉS/ALLGEMEINES		
Les lignes directrices sont très complètes - allant des aspects paysagers jusqu'au thème du stationnement - et dans l'ensemble plausibles. Sur cette base, des "concepts" pour différents secteurs sont développés. Ces concepts constituent une excellente base en vue de définir des mesures dans le domaine de l'urbanisation.	Office fédéral du développement territorial	Dont acte.
Nous regrettons que le plan directeur de l'agglomération n'ait pas de projet d'écoquartier, comme l'a envisagé la commune de Villars-sur-Glâne.	Les Verts, Christel Berset, Barbara Ackermann	La compétence dans ce domaine est communale.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
3.1.2 URBANISATION/SIEDLUNGSENTWICKLUNG		
Ce qui est valable pour l'urbanisation en général l'est d'autant plus pour les centres commerciaux existants et futurs, dont l'analyse doit être approfondie et complétée par des informations relatives à leur accessibilité.	Office fédéral du développement territorial	Le rapport explicatif mentionnera le principe en attendant les résultats du postulat Kolly-Duccotterd. Dans l'intervalle, il s'agit d'appliquer les principes en vigueur, notamment en matière d'exigences pour la desserte en transports (plan cantonal des transports) et le plan de mesures pour la protection de l'air.
La DAEC approuve le concept d'urbanisation proposé	DAEC	Dont acte.
<p>Il n'y a pas eu de prise en compte du potentiel de développement de la commune dans ce PDA et nous demandons que les zones prévues au plan directeur d'utilisation des sols de notre commune y figurent.</p> <p>Der Richtplan der Agglomeration gibt der Gemeinde Tafers keine Entwicklungschancen mehr. Vielmehr werden längerfristige Entwicklungsplanungen an andere Instanzen weiterdelegiert. Der Gemeinde Tafers kann eine solche Entwicklung als Hauptort im Sensebezirk nicht unterstützen und will auch nicht nur praktisch als Grünzone bzw. Naherholungsgebiet für die Agglomeration dienlich sein. Die Einschränkungen und der enorme Autonomieverlust überwiegen für die Gemeinde Tafers im Kontext mit dem Richtplan der Agglomeration.</p> <p>Die im Richtplan vorgesehenen Siedlungs-begrenzungen entsprechen nicht den Gegebenheiten der bei der letzten Ortsplanungsrevision durchgeführten Frinat-Studie zur Inventarisierung der Naturobjekte und der zu schützenden Landschaftsräume. Dort, wo sie nicht da sind, um die bezeichneten Landschaftsschutzgebiete zu schützen, sind die zu entfernen.</p> <p>Nous constatons un important décalage entre le PDA et le PAL de la commune de Marly, notamment en ce qui concerne la « densification » de certaines zones.</p>	<p>Commune de Belfaux</p> <p>Gemeinde Tafers, Überparteiliche Arbeitsgruppe, Gemeindeverband Region Sense, SIA, Quartierverein Kleinschönberg</p> <p>Commune de Marly</p>	<p>Der Begriff « Entwicklung nach Innen » ist eine Grundanforderung des Bundes, um auf das Agglomerationsprogramm einzutreten. Wir verstehen die Praxisänderung, die sich für die Gemeinden aus dieser Forderung ergibt, aber es ist notwendig über den Richtplan der Agglomeration beweisen zu können, dass alle Agglomerationsgemeinden die Absicht verfolgen, eine Siedlungsentwicklung nach Innen durchzuführen und damit die Ausdehnung der bestehenden Siedlungen zu begrenzen. Alle Agglomerationsgemeinden kennen eine Begrenzung ihrer bestehenden Siedlungen.</p> <p>La notion de développement vers l'intérieur est une exigence de base de la Confédération pour l'entrée en matière sur un</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Si nous salvons la volonté de maîtriser l'urbanisation, nous regrettons que le projet évoque peu la qualité de l'urbanisation et des espaces verts à l'intérieur et à l'extérieur du domaine construit.</p> <p>Wir begrüßen die Absicht, die Siedlungsentwicklung unter Kontrolle zu halten, bedauern aber, dass das Projekt die Siedlungsqualität, sowie die Grünräume innerhalb wie ausserhalb der bestehenden Siedlungen nur wenig erwähnt.</p> <p>Le PDA doit prendre en considération les planifications communales.</p>	<p>Communes de Villars-sur-Glâne et Granges-Paccot, Les Verts, ATE, FDP</p> <p>PDC de Fribourg</p>	<p>projet d'agglomération. Nous comprenons le changement que pratique que représente cette exigence pour une commune mais il est nécessaire de prouver par le biais du PDA que toutes les communes de l'agglomération ont l'intention de développer une urbanisation vers l'intérieur et donc de limiter l'extension de leur tissu construit. Toutes les communes de l'agglomération ont des limites d'extension dans leur tissu urbain.</p>
<p>Da die Gemeinden Düdingen und Tafers gemeinsam ein regionales Zentrum bilden, sind die diesbezüglichen Bedürfnisse dieser beiden Gemeinden zu betrachten und es muss ihnen im Rahmen des Richtplans der Agglomeration ein entsprechendes Entwicklungspotential zugestanden werden.</p>	<p>Gemeinde Düdingen</p>	<p>Der RPA legt Siedlungsbegrenzungen fest, die ein gewisses Entwicklungspotenzial in Verbindung mit den Siedlungsschwerpunkten und den Dimensionierungsfaktoren, welche diese Gemeinden aufgrund des kantonalen Richtplans beanspruchen können. Es scheint, dass sie damit in Zukunft die Rolle eines regionalen Zentrums erfüllen können.</p>
<p>Eine genauere Definition der Konsumgüter wäre sinnvoll, um zu bestimmen, welchen Gütern es genau entspricht.</p> <p>Über das Thema Einkaufszentren sollte man dies für die Sensler Gemeinden differenzierten betrachten.</p>	<p>Gemeindeverband Region Sense</p> <p>Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Die Textpassagen bezüglich der Einkaufszentren werden neu formuliert.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Villars-sur-Glâne est confinée au statut de « Sarine-Ouest » et n'est pas impliquée en tant que pôle d'urbanisation, son développement n'offrant d'autres perspectives que Bertigny-ouest ou Belle-Croix.</p> <p>Dans le même ordre d'idées, la mise en zone d'habitation des secteurs du Pré-Neuf et du Croset est écartée par le plan directeur de l'agglomération, ce qui rend vains les travaux en cours sur la révision du PAL de Villars-sur-Glâne. Un tel décret supra-communal, mettant un frein au développement de la commune, constitue à nos yeux une claire distorsion de concurrence avec les communes voisines et réduit à néant notre marge de manœuvre en termes de planification et de fiscalité. Cela est d'autant plus regrettable que de nombreux frais d'infrastructure et d'équipement ont déjà été engagés par la commune, dont le retour sur investissement serait ainsi largement amoindri.</p>	<p>PLR de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Villars-sur-Glâne comprend effectivement deux pôles d'urbanisation et des possibilités d'étendre son tissu bâti actuel dans les limites d'extension du bâti prévues. La mise en zone du secteur du Pré-Neuf et du Croset est toujours envisageable dans la cadre de la révision générale du PAL de la commune.</p>
3.1.3 TRANSPORTS/VERKEHR		
<p>La DAEC demande que les compléments à effectuer en matière de transports, notamment pour la justification des infrastructures d'importance cantonale et fédérale, soient définis dans le cadre du Groupe technique d'agglomération (GTA) et en présence des services en charge de ces projets (Service des ponts et chaussées et Service des transports et de l'énergie).</p>	<p>DAEC</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>La politique volontariste en matière de stationnement ne doit pas uniquement s'appliquer aux zones denses. Les actions à entreprendre dans le domaine du stationnement ne doivent pas se limiter aux seules mesures de gestion (tarification, durée, contrôle). Le dimensionnement restrictif de l'offre en places de parc est primordial et assure une meilleure maîtrise de la mobilité.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Ce passage sera reformulé et intégré en tant qu'objectif aux modules d'action.</p>
<p>Les cartes des pages 54, 63, 68, 74, ne mentionnent pas systématiquement les haltes CFF de Saint-Léonard et d'Avry.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Un contrôle sera effectué.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Les grands projets routiers sont pratiquement tous prioritaires et, dans cette optique, devraient profiter des premiers investissements de la Confédération et du canton. Le parent le plus pauvre de la mobilité douce est sans aucun doute le cycliste et surtout le piéton.</p> <p>La mobilité douce sera l'un des points essentiels que la Confédération prendra en compte pour juger de la qualité des projets d'agglomération.</p> <p>De plus les projets d'infrastructures routières sont agendés plus tôt que ceux de mobilité douce. Le risque est grand de ne plus avoir d'argent pour ces derniers. Certes ces projets n'ont pas le même niveau d'avancement aujourd'hui et ne seront pas réalisés simultanément. Cependant nous demandons qu'à hauteur de 135 millions d'investissement dans les projets routiers, plus aucun projet routier ne soit réalisé avant d'avoir obtenu la garantie de financement des projets de mobilité douce.</p>	<p>Communes de Granges-Paccot et Avry, WWF, ATE, Les Verts, Pro Vélo, Parti socialiste, Pro natura, Christel Berset, Barbara Ackermann, CUTAF</p>	<p>Le plan directeur de l'agglomération comprend déjà des mesures en faveur de la mobilité douce dans les fiches de projet dont les montants n'ont pas été estimés. Néanmoins, le plan directeur de l'agglomération sera complété sur les objectifs et mesures à établir.</p> <p>Les projets en faveur de la mobilité douce suivront les procédures. Nous sommes conscients que c'est un domaine dans lequel nous devons désormais faire des efforts. Les infrastructures routières permettent des mesures d'accompagnement en faveur de la mobilité douce comme le projet Poya qui prévoit une piste cyclable dans ses mesures d'accompagnement.</p>
<p>Il est urgent de trouver un mandataire qui sache coordonner urbanisation et transport, qui sache intégrer notamment le PRT et le PG (notamment la mise en place de lignes tangentielles), qui fasse preuve de créativité aussi pour des mesures concernant la mobilité douce et les TC et qui sache faire participer les communes et véhiculer par le PDA une image d'amélioration de la qualité de vie.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Il n'est pas possible de changer de mandataire d'ici la fin de l'année. Les compléments à effectuer seront faits sur la base des études existantes. La responsabilité du choix du mandataire travaillant à l'échelle de l'agglomération dans le domaine des transports est actuellement la compétence de la CUTAF et de ses instances.</p>
<p>L'une des idées fortes qui se dégage du plan directeur est le développement de la mobilité douce et la mise en place d'infrastructures pour réduire le trafic automobile dans l'agglomération en général et en ville de Fribourg en particulier. Quand bien même nous soutenons cette politique, nous souhaitons que celle-ci ne se fasse pas au détriment des petits commerçants de Fribourg.</p>	<p>UDC</p>	<p>L'objectif poursuivi est de limiter les flux pendulaires ainsi que le trafic de transit mais pas de limiter l'accès aux commerçants.</p>
<p>Considérant la loi fédérale du 8 octobre 1999 sur la réduction des émissions de CO₂ dont l'objectif est de réduire par rapport à 1990 de 10% d'ici 2010 les émissions de CO₂ dues à l'utilisation énergétique des agents fossiles (combustibles et carburants), il est attendu que le plan directeur d'agglomération prennent des mesures en mettant l'accent sur les deux-roues, les transports publics et les énergies renouvelables.</p>	<p>Christel Berset, Barbara Ackermann</p>	<p>Les mesures liées à la réduction du CO₂ sont définies par au plan de mesure pour la protection de l'air établi par le canton. Le Plan directeur doit prendre des mesures pour la réduction des émissions de CO₂ en mettant l'accent sur les aspects mobilité douce et sur l'utilisation des transports publics.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>En ce qui concerne la partie « Stationnement », il sied d'ajouter qu'une politique volontariste est préconisée par le canton et la CUTAF. De plus, il faut également préciser que des travaux sont actuellement menés par la CUTAF afin de mettre sur pied une politique de stationnement cohérente et harmonisée dans le périmètre de l'Agglomération. Ces travaux concernent également le dimensionnement du nombre de places de stationnement, aussi bien sur le domaine privé que sur le domaine public.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Un complément sera effectué sur ces deux aspects.</p>
<p>Un complément doit également être apporté au sujet du stationnement des deux-roues.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Des compléments seront effectués.</p>
<p>3.3 CONCEPT/KONZEPT</p>		
<p>GÉNÉRALITÉS/ALLGEMEINES</p>		
<p>On regrettera en outre que les éléments les plus intéressants de la stratégie de développement de l'agglomération, en particulier les pages 39-79 du rapport explicatif, n'aient aucune valeur contraignante.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Une analyse sera effectuée afin de déterminer si certains aspects peuvent être repris dans la partie liante (modules d'action).</p>
<p>Der Gemeinderat wünscht, dass im Richtplan der Agglomeration bezüglich Grünräume (z.B. Übergang Siedlungsgebiet Freiburg/Landschaftsgebiete Übewil) und bezüglich des Einbezugs der Erholungsgebiete Pérollessee und Schiftenensee nähere Aussagen formuliert werden.</p>	<p>Gemeinde Düringen</p>	<p>Für den Augenblick hat sich der RPA auf die vom Bund festgelegten Kriterien konzentriert. Es ist nicht ausgeschlossen, dass dieser Aspekt längerfristig behandelt wird.</p>
<p>Dans la partie consacrée au paysage, nous souhaiterions rendre attentif au fait qu'il y a une vie au-delà de ces espaces paysagers qui sont à protéger et qui servent parfois de bornage des zones urbanisées. Certains espaces paysagers ont aussi une fonction de liaison entre l'agglomération et sa région suburbaine appelée à jouer des fonctions économiques, résidentielles et de loisirs. Ces complémentarités normales n'apparaissent pas toujours très clairement.</p>	<p>ADHS</p>	<p>La thématiques paysage ne fait pas partie du contenu obligatoire d'un plan directeur régional. Il appartient aux régions de décider si elles souhaitent traiter ce domaine. Néanmoins, les régions voisines de l'agglomération de Fribourg devront tenir compte des réflexions de l'agglomération dans leurs travaux d'aménagement régional.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
3.3.1 URBANISATION/SIEDLUNGSENTWICKLUNG		
<p>La définition de secteurs d'analyse dans l'agglomération fribourgeoise est judicieuse. Malheureusement, les critères de choix et de délimitation des pôles inclus dans ces secteurs n'apparaissent pas clairement dans le texte. Les bases cartographiques ne permettent pas de différencier l'existant du projeté (zones à bâtir, axes de transports) et ne contiennent pas d'information concernant l'accessibilité en transports publics des pôles d'urbanisation (qualité de la desserte).</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Un complément sera effectué; les critères existent, mais ils ne sont décrits. Le module d'action sera complété.</p>
<p>01 Caserne Poya: Vu la bonne (future) desserte en TC: éventuelles démarches avec les responsables de la planification de l'armée visant à libérer la zone aussi tôt que possible?</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Cet aspect serait à examiner dans le cadre du plan sectoriel fédéral militaire. En raison de la concentration effectuée ces dernières années sur la caserne de la Poya, nous ne pensons pas que la libération de cette zone est envisageable pendant la période de planification du projet d'agglomération.</p>
<p>La gestion du stationnement est mentionnée (sous Concept global des transports p. 53), mais aucune analyse n'est présentée pour ce domaine.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>L'absence de volonté des propriétaires fonciers n'est plus une contrainte aussi limitative. C'est le besoin de mise à disposition de ces surfaces pour un pôle d'emplois à forte valeur ajoutée qui devrait guider les réflexions quant à l'opportunité d'une mise à disposition du secteur pour l'urbanisation.</p>	<p>Commune de Matran</p>	<p>Une première réflexion a été faite pour identifier les terrains intéressants. Dans un 2ème temps, les terrains stratégiquement intéressants pour lesquelles les communes ou les propriétaires n'avaient pas l'intention de réaliser au cours des dix prochaines années ont été écartées. Il est essentiel, en vue de réaliser les objectifs démographiques retenus, de retenir des pôles d'urbanisation qui ont la chance d'être réalisés dès le départ. En raison des exigences de la Confédération de densification du milieu construit vers l'intérieur, le nombre de PU doit être restreint et seuls ceux qui ont les meilleures chances de succès sont retenus.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Vielseitige Entwicklungsmöglichkeiten sind im Dorfbereich nicht vorhanden. Die Gemeinde weist daraufhin, indem sie einen kurzen Überblick pro Quartier erstellt hat.</p>	<p>Gemeinde Tafers</p>	<p>Eine Interessenabwägung wird notwendig sein, zwischen den Forderungen der Gemeinden, die weitere Möglichkeiten für eine Siedlungsausdehnung suchen und der geteilten Auffassung der Bundesbehörden zu den gegenwärtig vorgeschlagenen Siedlungsgrenzen und ihrer eventuellen Reduktion.</p> <p>Die Ausdehnungsgrenzen der Siedlungsentwicklung beeinträchtigen nicht den Zonennutzungsplan, den die Gemeinde Tafers für die nächsten fünfzehn Jahren zur öffentlichen Prüfung vorgelegt hat. Kleinere Konflikte mit dem Bodennutzungsplan der Gemeinde sind jedoch möglich. Korrekturen werden ohne Ausdehnung der Siedlungsflächen erfolgen.</p>
<p>Pourquoi le territoire de Villars-sur-Glâne disparaît-il sur la carte « Première couronne- Partie ouest » (p.42)?</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Cette carte est un secteur d'analyse à cheval sur certaines communes. Le PDA a effectué des analyses sans tenir compte des limites communales.</p>
<p>Notre commune émet le souhait que le secteur vers la ferme de Chandolan soit affecté à moyen – long terme comme secteur d'activités en vue de maximiser les retombées économiques et de profiter du futur grand giratoire et de la synergie et de la zone industrielle de Moncor et avec le terrain d'importance cantonale de Bertigny.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Face aux exigences de la Confédération de proposer une utilisation mesurée du sol en matière de zones d'activités, nous estimons que la mise en valeur de ce secteur ne pourra être envisagée qu'une fois que le secteur de Bertigny sera partiellement réalisé.</p>
<p>Pour le secteur de Pré aux Moines, l'affectation à des activités de loisirs et de sport ne constitue pas un objectif communal, comme cela avait été dit précédemment, compte tenu de l'existence et du développement de la zone sportive de Corbaroche (page 41).</p>	<p>Commune de Marly</p>	<p>Comme le secteur Pré aux Moines est un pôle d'urbanisation à long terme, il ne figurera plus dans les documents définitifs.</p>
<p>Le conflit d'affectation relevé en pages 35 et 41 le Pré aux Moines, déjà légalisé, a certes un potentiel paysager mais il convient de souligner qu'il est surtout dans le prolongement d'une zone d'activités existante et en face de bâtiments industriels. Il sera aussi à l'arrivée de la route de liaison avec Matran permettant d'envisager des implantations d'entreprises à proximité du centre résidentiel qu'est Marly. Remettre en cause, implicitement et explicitement l'affectation pour cette zone nous paraît inopportun.</p>	<p>ADHS</p>	

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Der Gemeinderat ist nicht einverstanden, dass das Gebiet beim Übergang des Wohngebietes Rächholderberg Richtung Otisberg-Toggeliloch (südöstlich der künftigen Umfahrungsstrasse) in die Zone "Prägendes Landschaftselement" eingeteilt wird. Dieses Gebiet muss längerfristig für die Erweiterung der Industriezone reserviert werden.</p>	<p>Gemeinde Düdingen</p>	<p>Der Bund verlangt die Prioritäten einzugrenzen und dieser Sektor ist im Moment keine Priorität, auch wenn er längerfristig für die Siedlungsentwicklung freigegeben werden kann, ausserhalb des Zeithorizonts des RPA. Diese Sektoren illustrieren Verdichtungssektoren. Der Erläuterungsbericht wird mit diesem Beispiel und weiterer Beispiele für Quartierprojekte ergänzt.</p>
<p>Page 53 : Nous regrettons ce postulat de base qui veut que pour une amélioration du TIM la création de routes hors des zones d'habitat soit nécessaire. Nous estimons que ce deuxième point des principes de base du concept global des transports contrevient à un respect des grands ensembles paysagers.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Ce principe de base vise à protéger des secteurs fortement destinés à l'habitat des nuisances effectives.</p>
<p>Nous ne comprenons pas sur la carte sur la hiérarchie des centres et les secteurs d'analyse la création du secteur Avry Matran la séparation du Bourg de Matran et son rattachement au secteur 03 Première Couronne-Partie ouest.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Les secteurs d'analyse ont été définis sur la base de critère de morphologie et de continuité du bâti. L'autoroute a été considérée comme une limite nette qui explique la séparation des secteurs d'analyse. Toutefois la délimitation des secteurs d'analyse n'a pas empêché qu'une analyse soit effectuée sur l'ensemble du territoire.</p>
<p>Nous regrettons sur la carte de la page 45 la non-localisation d'un pôle d'habitat sur la colline des Agges en liaison avec la nouvelle halte ferroviaire. Nous faisons part de notre réticence en l'état de la localisation du pôle d'urbanisation de Grande Fin.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Une vérification sera effectuée pour examiner ce que prévoit le PAL d'Avry qui est actuellement soumis à un examen préalable au sein de nos services et voir si le secteur prévu remplit les critères d'un pôle.</p>
<p>Nous demandons que le PDCant et son chapitre sur le dimensionnement soient modifiés conformément au PDA.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Cette modification sera effectuée.</p>
<p>Pour ce qui est de la détermination du besoin en surface d'activités, le calcul est erroné. Les centres commerciaux construits lors de la dernière décennie occupent une part importante de la surface totale dévolue aux activités. Si plus aucun centre ne se construit dans les 15 prochaines années de validité du PDA, le besoin effectif ne sera pas de 100 à 150 ha. Nous demandons la suppression de ce paragraphe.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Le calcul des surfaces effectivement construites a été fait sur la base des surfaces effectivement construites dans les zones d'activités cantonales sans tenir compte des surfaces commerciales. Le paragraphe est donc maintenu et ne sera pas modifié.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>l'extension du bâti de caractère mixte sous le pont de la Poya, côté Schönberg, semble peu adéquate, tant du point de vue de l'opportunité (porte d'entrée de la vieille ville – l'accrochage du pont doit « respirer » avant de s'envoler pour traverser le canyon) que du point de vue de l'affectation (veut-on vraiment implanter de usines de l'artisanat avec du logement sous le pont ou dans son voisinage immédiat ?)</p>	<p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Le plan directeur de l'agglomération a pris en compte les plans d'affectation des zones légalisés. Le secteur mentionné est affecté en zone mixte dans le PAL de la Ville de Fribourg. Le plan directeur de l'agglomération n'a pas remis en question les zones à bâtir légalisées.</p>
<p>D'une manière générale, la légende des cartes comprises dans ce sous-chapitre n'est pas assez claire. A titre d'exemple, la distinction entre les projets de routes et les mesures de valorisation de l'espace routier n'est pas assez claire.</p> <p>De plus, il nous semble préférable de mettre sur la même page les explications concernant chaque secteur d'analyse et la carte s'y référant. En outre, les parties relatives aux différents secteurs doivent être séparées plus clairement, afin de faciliter la lecture du document.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Des compléments seront effectués.</p>
<p>Secteur 07 Avry Matran, 2ème paragraphe, 1ère phrase : Nous proposons de modifier cette phrase comme suit : « La desserte en transports publics d'Avry et de l'ouest de Matran doit être renforcée et pourrait être considérablement ... ».</p>	<p>CUTAF</p>	<p>La correction sera effectuée.</p>
<p>Im Richtplan steht u.a. "die örtliche Siedlungsbegrenzung wird durch die grossen Landschaftsräume begrenzt". Eine auf den Teilrichtplan gestützte Studie wurde von dem Büro Frinat ausgearbeitet. Das Büro hat eine Inventarisierung der Naturobjekte und schützenden Landschaftsräume vorgenommen. Die im Richtplan vorgesehenen Siedlungsbegrenzungen entsprechen nicht diesen neuen Gegebenheiten. Dort, wo sie nicht da sind, um diese neuen Landschaftsschutzgebiete zu schützen, sind sie zu entfernen. Als Beispiel erwähnen wir die Siedlungsbegrenzungen "Ost". In den letzten 10 Jahren wurde insbesondere in diesem Gebiet gebaut. Abseits von Lärmimmissionen verfügt dieses Gebiet über genau die Qualitäten, die eigentlich einem Wohnungsschwerpunkt gemäss Richtplan der Agglomeration entsprechen würden. Eine Erweiterung des Richtplanes in diesem Gebiet drängt sich um so mehr auf, als es zu keinem Eingriff in die Landschaftsschutzgebiete kommt und durch die Halserstrasse über die Industristrasse ein direkter Zubringer zur Autobahn besteht, ohne das Dorf mit zusätzlichem Verkehr zu belasten.</p>	<p>Überparteiliche Arbeitsgruppe</p>	<p>Die in Düdingen vorgesehenen Siedlungsschwerpunkte sind strategische wichtige Standorte und mit den Verkehrsinfrastrukturen gut koordiniert. Ihr Umfang erscheint ausreichend für die Planungsdauer des RPA. Eine Beurteilung der Siedlungsentwicklung wird alle vier Jahre vorzunehmen sein.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Quant à la stratégie d'urbanisation dans le but d'accueillir d'ici 20'000 habitants supplémentaires (sur les 5'000 nouveaux résidents attendus d'ici 2020 dans le canton), nous sommes d'accord sur l'objectif tout en souhaitant que cela ne se fasse pas au détriment de quelques régions périphériques de notre canton. Il faudrait aussi tenir compte d'un équilibre sociologique au sein même de l'agglomération afin d'éviter une concentration de personnes à faible capacité financière au centre-ville.</p>	<p>UDC</p>	<p>Le plan directeur de l'agglomération se base sur le décret fixant les idées directrices et les objectifs en matière d'aménagement du territoire voté par le Grand Conseil le 16 septembre 1999 qui stipule notamment comme objectif: "maintenir ou renforcer la position du centre cantonal dans le réseau des villes suisses." Cet objectif ne peut être atteint que si l'agglomération de Fribourg accueille une part du développement démographique annoncé pour le canton. Par ailleurs, la Confédération a fixé des critères de densification du milieu bâti existant comme condition sine qua non pour une entrée en matière sur le financement des infrastructures destinées au trafic d'agglomération. Le PDA doit contenir de telles propositions dans son contenu liant et les communes ne peuvent que s'engager dans cette voie.</p>
<p>Zentrumsbildungen sind im Richtplan eine rein quantitative Massnahme: sie gehören aber zur Identität eines Ortes und schaffen einprägsame Dialoge zwischen Voll und Leer, zwischen Bauvolumen und Freiraum Landschaft.</p> <p>Das Beispiel Belle-Croix-Kreisel ist als Agglomerationskern völlig untauglich, wo doch die räumlich prägnante Nahstelle entweder 300m weiter westlich liegt oder bedeutungsmässig weit eher beim "Espace Nuithonie". Ein Zentrum muss räumlich, bedeutungs- und nutzungsmässig Synergien wahrnehmen. Zeitliche Angaben in der vorgelegten Form disqualifizieren die Professionalität der Autorenschaft solcher Papiere.</p>	<p>SIA</p>	<p>Der RPA ist ein Raumplanungsinstrument, das die Sektoren mit Interventionsbedarf auf regionaler Ebene identifiziert. Die Ausführungsprojekte werden auf einer feineren Ebene realisiert.</p>
<p>La stratégie d'urbanisation illustre le problème d'absence de démarche conceptuelle qui pourrait montrer une prospective à long terme. En prenant l'exemple de Marly dont le plan directeur de l'agglomération renforce les pôles d'urbanisation habitat sans envisager, voire en restreignant les pôles d'activités, accroissant ainsi automatiquement la pendularité monodirectionnelle.</p>	<p>ADHS</p>	<p>Le plan directeur de l'agglomération propose une stratégie d'urbanisation à l'échelle régionale en dépassant les limites communales. En l'état actuel des infrastructures de transports à disposition, la commune de Marly offre un potentiel intéressant en matière d'habitat. Pour les activités, il y a lieu d'attendre l'éventuelle réalisation de Marly-Matran.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
3.3.2 TRANSPORTS/VERKEHR		
<p>Nous ne pouvons pas adhérer à un élargissement de la route de Cormanon. Nous souhaitons plutôt mettre l'accent sur une liaison Marly-Posieux qui délésterait une bonne partie du trafic circulant sur l'axe Belle-Croix-Plateau de Pérolles. En effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une route de Cormanon à quatre voies ne fluidifierait le trafic que sur une centaine de mètres ; • Elle serait une invitation à une circulation accrue et rapide ; • Cette route est déjà traversée par de nombreux poids lourds ; • Cet élargissement n'est favorable ni pour l'environnement, ni pour la sécurité des habitants du quartier de Cormanon ; • Seule une valorisation plus précise qui améliore par des mesures concrètes la qualité de vie le long de cet axe (cf. p.51) sera acceptée par notre commune. Nous soutenons dans ce cadre le concept de « mobility pricing » de l'agglo et de la CUTAF . 	<p>Communes de Villars-sur-Glâne, Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot, Parti libéral radical de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Le PG de la CUTAF mentionne la requalification de la route de Cormanon. L'opportunité de la route de Cormanon à quatre voies sera étudiée dans la cadre des études (notamment Marly Posieux). Dans l'état actuel des connaissances, cette mention est supprimée.</p>
<p>Notre commune se sent prétéritée par les propositions de ce PDA. En effet, la carte de l'état de saturation du réseau routier pour 2020 (p. 60). Montre qu'aucune mesure n'est prévue éviter l'engorgement dans l'Ouest de l'agglomération : Belle-Croix, les Daillettes et le Pont de Pérolles restent des zones rouges alors que tous les autres secteurs passent au vert.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Cet état ne montre pas qu'aucune mesure n'est prévue mais que les mesures du PG de la CUTAF ne sont pas suffisantes actuellement. Une vérification sera effectuée</p>
<p>Le réaménagement de la jonction autoroutière de Bertigny doit se faire soit par la réalisation d'un grand giratoire en semi-dénivelé ou de deux giratoires et non par des feux pour desservir la ZI de Moncor, les deux zones de Givisiez, la zone de Bertigny-ouest, l'hôpital cantonal. Le niveau de maturité doit être 3 et cette mesure doit être coordonnée les travaux de réfection de l'autoroute qui doivent intervenir en 2002-2013. D'autre part, une desserte vers le Guintzet est la seule qui permette d'accéder rapidement à la gare de Fribourg sans polluer les zones densément habitées. Un parking d'échange sur la colline du Guintzet doit être prévu ainsi qu'un escalier roulant.</p>	<p>Communes de Villars-sur-Glâne, Avry, CUTAF</p>	<p>Une fiche de projet sera établie sur ce secteur.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
Notre commune s'oppose à la ceinture de l'agglomération qui passe par les routes de Cormanon et de la Fonderie à moins de proposer de manière liante une liaison en tunnel ou en galerie couverte qui joigne Nuithonie au carrefour de Beaumont (et ou à la route de la Fonderie).	Commune de Villars-sur-Glâne	La liaison proposée est reprise du PRT et du PG. Cet aspect ne sera pas remis en cause.
Les mesures mises en œuvre à l'échangeur autoroutier de Fribourg-Nord et de Matran ont permis d'améliorer les conditions sécuritaires.	Commune de Fribourg	Dont acte.
Complémentarité transport urbanisation: La liaison Marly-Matran doit encore faire l'objet d'une étude d'opportunité. Il est donc prématuré de la présenter comme une solution.	Commune de Fribourg	Ce passage sera reformulé.
Le concept global page 54 est insuffisant car il ignore le Projet Poya. Au contraire, il intègre un nouvel axe routier Marly-Matran qui définit comme une liaison structurante quand bien même l'étude d'opportunité n'est pas terminée. Pourquoi n'est-ce pas indiqué que cette carte reprend le PG de la CUTAF ?	Commune d'Avry	Cette illustration est représentée sous forme conceptuelle et intègre le projet Poya. Sa lisibilité sera améliorée.
Schéma de la page 55. Lignes de chemin de fer. Ne faut-il pas citer la nouvelle halte ferroviaire de St Léonard?	Commune de Fribourg	Ce passage sera réexaminé.
Nous constatons que la carte proposée sur le concept cyclable (page 57) ne correspond que partiellement à celles élaborées par la commune de Villars-sur-Glâne dans le cadre de la mobilité douce et de l'Agenda 21.	Commune de Villars-sur-Glâne	Le PDA ne reprend que les liaisons cyclables d'importance régionale. Toutefois, une vérification sera effectuée.
Les P+R ne correspondent pas à ceux définis dans le PG par la CUTAF. Il manque celui de la route de la Glâne.	Commune de Villars-sur-Glâne	Une vérification sera effectuée.
Paragraphe au haut de la p. 54 : modifier la phrase comme suit : «... vue d'une amélioration globale du fonctionnement des transports. En plus de cela et sur la base des... par le Plan directeur de l'Agglomération, des nouvelles mesures... ». Si le Projet Général doit être revu, corrigé et réactualisé, il nous semble important de conserver les mesures proposées visant à améliorer le fonctionnement des TC.	CUTAF	Des compléments seront effectués.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Schéma concept global des transports: Begäbe man sich in übergeordneter Verkehrskonzeption in Binnenlage zwischen die Stadtkörper (was bereits beim Autobahnbau nicht gesehen ist) und würde man landschaftlich auf Grenzen der Bebauungen tendieren, könnten Verkehr und Raum zusammen betrachtet werden.</p> <p>z. B.: östliche Umfahrung: Die im Richtplan aufgezeigte Verkehrsführung ist eine Bilanz unkoordinierter Tatsachen und beinhaltet noch keine Absichten. Auch hier: Sachzwänge wie das städtebaulich verfehlte Poyaprojekt sind keine Voraussetzung, auf welche die Agglomeration aufbauen kann - sie muss in ihrer Schlussforderung fachkompetent und neutral bleiben.</p>	SIA	Der RPA stützt sich auf den RVP.
<p>En ce qui concerne le réseau cyclable, un diagnostic dressant l'état actuel du réseau ainsi que les possibilités d'amélioration et d'extension qui peuvent y être apportées doit être intégré dans le rapport explicatif</p>	CUTAF	Des compléments seront effectués.
<p>Le texte liant doit être complété ainsi : « le réseau continu de pistes cyclables doit être axé sur le réseau des routes principales et sur le réseau ferroviaire » (P.30)</p>	WWF, Pro natura	L'ensemble du texte sera reformulé.
<p>L'ATE se permet de rappeler que dans la convention signée avec le canton avec la collaboration de la ville de Fribourg dans le cadre de son opposition au pont de la Poya, il est notamment question d'une liaison cycliste le long de la voie de chemin de fer entre St-Léonard et l'université de Miséricorde. La ville de Fribourg, tout en signant une lettre d'intention en faveur de cette liaison, s'était entourée de réserves concernant les terrains qui sont propriété des CFF. La réalisation dans les plus brefs délais de cette très courte et avantageuse liaison cycliste soit aux horizons de 2010, doit être reprise dans les propositions. Il en est de même des mesures d'accompagnement faisant partie de la même convention dont les services de la Confédération ont laissé entendre qu'ils étaient prêts à cofinancer.</p>	ATE	Un complément sera effectué pour intégrer les mesures d'accompagnement du projet Poya.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
3.3.3 ENVIRONNEMENT/UMWELT		
Le développement de nouveaux quartiers ou la valorisation de quartiers existants, en particulier les friches industrielles, risquent de poser des problèmes d'application pour la protection contre les accidents majeurs et les sites contaminés. Cette thématique devrait être traitée.	Commune de Villars-sur -Glâne	Le comité de pilotage a examiné cette proposition et ne l'a pas retenu pour l'instant.
L'agglomération devra renforcer sa collaboration dans le domaine de l'environnement. Les communes devraient donner l'exemple dans les mesures, par exemple dans la construction et la rénovation des immeubles communaux, l'achat des véhicules écologiques, le développement sur les énergies renouvelables et encore dans la gestion des décharges des déchets.	Parti socialiste	Ces aspects devraient être examinés par les autorités locales, par exemple dans le cadre de l'élaboration d'un Agenda 21.
Concernant la pollution de l'air, il est indispensable d'agir au niveau des transports et de la répartition modale. Nous demandons un plan d'application des solutions techniques (filtres à particules pour tous véhicules motorisés, machines de chantiers, voitures et motos, programme d'encouragement pour l'agriculture) et une imposition des véhicules qui tient compte de ce critère. Nous interpellons le Conseil d'Etat pour qu'il intervienne dans ces domaines qui sont de sa compétence.	Les Verts	Le plan de mesures pour la protection de l'air est en cours de révision. Il proposera des mesures dans ces domaines.
Concernant la lutte contre le bruit, l'agglomération fribourgeoise a pris du retard dans son programme d'assainissement. Les solutions d'action à la source sont à favoriser (système de transports, suppression par étapes des bus diesel en faveur de trolleys, revêtement routier) par rapport aux solutions comme les parois et fenêtres anti-bruit. Une meilleure coordination et gestion des manifestations doit éviter que le centre cantonal et particulièrement la Basse-Ville ne deviennent des lieux des fêtes inhospitaliers pour les habitants.	Les Verts	La mise en œuvre de l'assainissement routier devra se faire en parallèle à la mise en place des infrastructures comme le mentionne le module d'action UP 4.3. L'ensemble du texte sera reformulé. La gestion des fêtes reste de compétence communale.
3.3.4 PAYSAGE/LANDSCHAFT		
Le texte sur la délimitation des grands espaces paysagers fait erreur en mentionnant que la Glâne traverse Avry. Il s'agit de la Sonnaz	Commune d'Avry	Cette correction sera effectuée.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
COORDINATION URBANISATION ET TRANSPORT / KOORDINATION SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND VERKEHR		
4.1 ACTIONS ET PRIORITÉS EN MATIÈRE DE TRANSPORT À L'ÉTAT ACTUEL (D'ICI 2020) / GEGENWÄRTIGER STAND DER AKTIONEN UND PRIORITÄTEN IM SACHBEREICH VERKEHR (BIS 2020)		
Les priorités (parfois évoquées dans la brochure informative mais pas dans le PDA et surtout les mesures concrètes et localisées ne sont pas suffisamment montrées.	Office fédéral du développement territorial	Des documents de synthèse seront établis.
La carte des actions et priorités en matière de transport induit une erreur en laissant supposer qu'il n'existe pas de liaison Marly-Matran alors que celle-ci est déjà partiellement en place. (p.60)	ADHS	Un complément sera effectué.
Nous proposons la formulation suivante : « Les principes et objectifs du PRT ont été repris et intégrés dans le plan directeur de l'agglomération. Les mesures préconisées par le Projet Général doivent être mises à jour et complétées. Vu leur importance... »	CUTAF	Un complément sera effectué.
4.2 ACTIONS ET PRIORITÉS EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN RAISON DU DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISATION / AKTIONEN UND PRIORITÄTEN IM SACHBEREICH VERKEHR IN FOLGE DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG		
Matran, jonction ouest et est. La création d'un pôle d'urbanisation est irréaliste tant que les accès à l'autoroute n'auront pas été améliorés et que les zones d'activités ne sont pas desservies par les TC. La création d'une nouvelle halte et le renforcement de la cadence Rosé-Düdingen pourraient répondre à cette exigence préalable.	Commune d'Avry	Un complément allant dans ce sens sera effectué dans la fiche de projet du pôle.
Il existe une certaine contradiction entre différents passages du Rapport explicatif. Sous ch. 3.2.3, il est affirmé que les pôles d'habitat proposés ont été choisis compte tenu notamment de la desserte en transports publics reposant principalement sur le réseau actuel. Sous ch. 4.2, il est dit que les actions en matière d'offre de transport doivent se concentrer sur l'intégration des pôles d'urbanisation au système de transport. Dans ce sens, le chiffre 3.2.3 doit à nos yeux être revu.	CUTAF	Une vérification sera effectuée.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
5. EVALUATION/BEURTEILUNG		
5.1 EXIGENCES DE BASE (EB)/GRUNDANFORDERUNGEN (GA)		
EB 5: L'analyse de l'impact sur la base des critères d'efficacité (p.76 ss du rapport explicatif) paraît globalement judicieuse; elle devra être affinée en fonction de l'évolution du projet et si possible s'appuyer davantage sur des données quantitatives.	Office fédéral du développement territorial	Un complément sera effectué en temps opportun.
EB 2. Nous demandons que les alternatives évoquées soient décrites.	Commune d'Avry	Le PDA part du principe que l'agglomération sera constituée.
Nous regrettons le peu d'importance accordée à la Commission régionale d'aménagement qui aurait dû effectuer une première lecture.	Commune d'Avry	Il n'a pas été possible, faute de temps, d'assurer une lecture par cette Commission. En revanche, la Commission d'aménagement régional est désormais intégrée au Comité de pilotage jusqu'à la remise du document aux autorités fédérales.
CRITÈRES D'EFFICACITÉ/EFFIZIENZKRITERIEN		
CE6. La possibilité d'utiliser la quasi-totalité des couloirs de bus sur le réseau de la ligne est offerte aux cyclistes depuis de nombreuses années. Deux lignes de Pédibus existent déjà à Fribourg.	Commune de Fribourg	Des corrections rédactionnelles seront apportées.
CE 4. L'OPB ne fixe pas des "valeur limite d'alarme" mais des valeurs limite d'immissions et des valeurs d'alarme.	Commune de Fribourg	Des corrections seront effectuées.
CE 4, point 2. Pollution de l'air. Il manque à notre point de vue l'A 12 qui constitue un axe routier générateur d'une pollution atmosphérique importante.	Commune de Fribourg	Le texte sera précisé.
Le contenu de ce chapitre soulève quelques interrogations. Ne devrait-on pas y traiter des critères selon lesquels les mesures préconisées seront jugées ? Tel qu'il est rédigé, ce chapitre ne fait que recenser les buts que se fixent les instances communales, régionales et cantonales par le présent Plan directeur d'agglomération.	CUTAF	Ce chapitre est rédigé en vue de répondre aux exigences posées par la Confédération dans le guide pour le cofinancement des projets d'agglomération. Il s'agit d'une partie obligatoire du PDA.
WK 2: Man spricht hier von einem Moratorium ausserhalb des Stadtzentrums.	Gemeindeverband Region Sense	Eine Überprüfung wird erfolgen.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
3. ANNEXES / BEILAGEN		
Sans légende, ces cartes sont inutilisables.	Commune d'Avry	Ces cartes seront supprimées du document.
2EME FASCICULE : MODULES D'ACTION ET FICHES DE PROJET		
MODULES D'ACTION AKTIONSMODULE		
MODULES D'ACTION : URBANISATION ET PAYSAGE AKTIONSMODULE SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND LANDSCHAFT		
GENERALITES		
La distinction opérée entre modules d'action à contenu liant et fiches de projet non liantes ne répond pas aux exigences du droit fédéral: dans le projet d'agglomération, les autorités doivent s'engager en effet à réaliser les mesures prévues selon les priorités annoncées et dans les délais fixés.	Office fédéral du développement territorial	Les modules d'action seront complétés.
Il faut agir contre la pollution lumineuse et le gaspillage d'énergie. Le plan directeur de l'agglomération doit créer un module de lutte contre les sources inutiles de lumières la nuit. Une majorité de communes n'est pas encore sensibilisée aux effets de la pollution lumineuse sur les habitants ainsi que sur la faune.	Commune d'Avry, Les Verts	C'est un problème sérieux qui ne peut pas être traité par l'agglomération à l'heure actuelle.
Nous demandons qu'une attention aiguë soit portée à la création et au maintien de parcs urbains et de leur qualité. La ville de Fribourg manque d'espaces verts et la réalisation des pôles de développement ne doit pas supprimer les rares zones vertes existantes mais les intégrer au tissu bâti. Il manque surtout un module qui détermine les indices qualitatifs pour les espaces verts à l'intérieur et à l'extérieur du domaine bâti.	Communes de Villars-sur-Glâne et Granges-Paccot, Les Verts	Les fiches de projet par PU identifient les études à réaliser dans les secteurs où les espaces verts sont à préserver. Quant à la planification et à la revitalisation des zones vertes existantes, il s'agit d'une compétence communale.
Manque de coordination entre les modules T et les UP puisque les cartes du T contredisent notamment la carte de l'UP 4.5.	Commune d'Avry	Une vérification sera effectuée et une cohérence recherchée.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
Dans plus de la moitié des modules d'action, l'instance concernée est la commune. Ne devrait-elle pas être l'agglomération?	Commune de Matran	La mise en œuvre de certains modules d'action dépend de l'instance compétente pour l'affectation du sol. En l'état des statuts de l'agglomération, les compétences communes dans ce domaine ne sont pas remises en question. Il est donc normal que ces tâches incombent aux communes. Il appartient à l'Assemblée constitutive de l'agglomération d'analyser si elle souhaite donner la compétence de l'affectation du sol à la future agglomération.
Nous demandons la création d'un module « Qualité des pôles d'habitat » et « Ecoquartiers ».	Les Verts	Les mesures concernant la qualité de l'habitat sont à assurer dans le cadre de la planification locale.
Wir fragen uns, ob die Region Sense nicht in fast allen Aktionsmodulen als "Andere betroffene Stellen" erwähnt sein soll.	Gemeindeverband Region Sense	Es ist Aufgabe der Region Sense, die gemeinsamen Aspekte der beiden regionalen Richtplanungen zu bestimmen, die sie betrifft. Die betroffenen Gemeinden achten darauf, die Region Sense zu informieren.
Nous demandons des modules qui prévoient la préservation et l'amélioration de la qualité de ces zones vertes. Nous demandons une fiche « rives de la Sarine » et « espaces verts urbains ».	Les Verts	Ces aspects ne font pas partie des modules prioritaires à établir pour le PDA. Il appartiendra à l'agglomération constituée d'examiner à plus long terme si des compléments allant dans ce sens peuvent être effectués.
URBANISATION/SIEDLUNGSENTWICKLUNG		
Les mesures de densification devraient être définies précisément et non pas laissées à la bonne volonté des communes. Nous rappelons qu'un financement par la Confédération ne pourra intervenir que si le PDA garantit une urbanisation judicieuse	Office fédéral du développement territorial	Le PDA n'est pas en mesure de planifier des mesures de densification à l'échelle de l'agglomération. L'instrument adéquat pour définir de telles mesures est le plan d'affectation des zones. De plus, les processus de densification ne peuvent être envisagés que dans le cadre de processus participatif incluant les propriétaires fonciers. L'alinéa 1 sera complété.
La Confédération considère comme particulièrement critique le fait que les mesures devant permettre de maîtriser le développement de l'urbanisation à l'échelle de l'agglomération ne sont ni suffisamment précises et localisées, ni suffisamment axées sur des priorités. Nous invitons le canton et l'agglomération à améliorer cette situation, de manière à apporter la preuve de l'efficacité demandée à un projet d'agglomération pour pouvoir bénéficier pleinement d'un financement par la Confédération.	Office fédéral du développement territorial	Des compléments seront effectués mais in nous semble que les critères de dimensionnement des zones à bâtir définis par le PDCant en vigueur suffise pour maîtriser le développement de l'urbanisation à l'échelle régionale. Le rapport sur l'aménagement du territoire que le canton transmettra à l'ODT au printemps 2008 permettra de donner des indications dans ce domaine.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>La mise en place (projets d'éco-quartier) d'un pôle d'urbanisation d'affectation mixte à court terme et au Pré-Neuf avec intégration des structures paysagères tient compte des critères adoptés par l'agglomération et prévu par la commune. Les périmètres de ce pôle d'urbanisation doivent figurer sur les différentes cartes du PDA. A la page 74 du rapport explicatif, il est notamment nécessaire de prévoir un transport public pour cette zone comme le prévoyait le PRT.</p>	<p>Communes de Villars-sur-Glâne et Avry</p>	<p>Le PDA n'empêche pas la réalisation de ce quartier mais il n'est pas considéré comme un pôle d'urbanisation mais comme une extension du tissu bâti de compétence locale.</p>
<p>La mixité des pôles est indispensable pour associer le développement économique à la croissance démographique.</p>	<p>Commune de Granges-Paccot</p>	<p>C'est dans ce but que le PDA propose des pôles d'urbanisation destinés à l'habitat, aux activités et mixtes.</p>
<p>Nous relevons le manque de surfaces industrielles disponibles et de qualité dans l'agglomération. Nous rappelons qu'une surface de qualité est une surface de plus de 50000 m² d'un seul tenant immédiatement disponible (si possible propriété d'une collectivité publique afin d'éviter une pression sur les prix), à proximité et si possible visible de l'autoroute (pas de traversée de village).</p>	<p>Promotion économique du canton de Fribourg</p>	<p>C'est en vue de répondre à ce genre de demande que les pôles d'urbanisation destinés aux activités ont été définis.</p>
<p>Nous ne comprenons pas pourquoi dans la majorité des pôles de développement de l'agglomération, l'accent n'a pas été mis plus fortement sur le développement de l'offre en transports en commun. La seule solution préconisée par le projet de plan directeur semble trop souvent être celle de créer de nouveaux accès routiers.</p>	<p>Les Verts</p>	<p>Nous ne comprenons pas la remarque puisque pratiquement chaque fiche de projet sur les pôles d'urbanisation mentionne une extension de la desserte en transports publics dans les mesures de mise en œuvre indispensables. Les rares pôles d'urbanisation qui ne prévoient pas ce genre de mesures sont ceux où une rentabilisation des infrastructures de transports publics est à envisager.</p>
<p>Il serait extrêmement utile, afin d'assurer un développement économique de qualité et de garantir un aménagement du territoire cohérent, aussi bien au niveau cantonal qu'au niveau de l'agglomération, de séparer clairement et légalement les zones commerciales et artisanales d'importance communale des zones industrielles réservées pour des sociétés actives dans les secteurs que le canton souhaite développer. Deux types de zone pourraient ainsi être créés.</p>	<p>Promotion économique du canton de Fribourg</p>	<p>La destination des zones est une compétence communale. Il n'est possible d'analyser cette destination que sur la base de la décision 2.6.3 du Plan cantonal des transports. Nous n'avons pas d'autres indications claires de la part du canton.</p>
<p>Il manque une coordination entre les différents plans d'aménagement des onze communes du périmètre du projet de plan directeur, particulièrement pour ce qui est du plan de la Ville de Fribourg.</p>	<p>Les Verts</p>	<p>Le plan directeur de l'agglomération propose en vue de répondre à ce besoin de coordination une stratégie d'urbanisation sans tenir compte des limites communales.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
TRANSPORTS		
Nous regrettons que les zones urbanisées ne soient pas reliées entre elles. Il serait bénéfique pour l'agglomération que le réseau de TC soit relié à ces zones.	Commune d'Avry	Nous ne comprenons pas la remarque vu le principe du PDA et le réseau des TC existants
Nous demandons la création d'un module d'action pour les parkings d'échange qui prévoit la mise en place de deux ceintures, une première aux portes d'entrée de l'agglomération permettant d'arrêter une part importante du TIM, une seconde aux portes de la Ville reprenant les 5 P&R planifiés.	Commune d'Avry	En ce qui concerne les P+R connus à ce jour, la fiche de projet sera complétée. Pour les parkings plus éloignés de la ville, une étude sera effectuée.
<p>Nous demandons que le projet de plan directeur de l'agglomération soit modifié pour tenir compte des principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'établissement d'une étude transports en commun Belle-Croix – Fribourg – Marly • L'élaboration d'un budget de Fr. 50'000'000.- pour la mobilité douce pour 2010 – 2014. • La mise en place de mesures de modération sur les axes routiers dans les localités 	Les Verts	Le PRT et le PG précisent le développement du réseau TC et les mesures de modération en traversée de localité. Le montant pour la mobilité douce sera défini en fonction des projets retenus.
La mobilité douce doit figurer dans les différents modules d'actions.	Pro Vélo	Un complément sera effectué.
Il y a lieu de créer un module pour forcer les communes à réaliser un réseau communal cyclable en étoile qui s'accroche aux points d'entrées de la grande liaison intercommunale.	Les Verts	Les liaisons communales sont à planifier par les PAL. Un concept régional sera établi.
<p>Il manque une fiche sur la coordination des transports indiquant notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quels déplacements sont visés pour chaque mode transport ? • Quels sont les interfaces prévus entre les différents modes (par ex. parkings à vélo) ? • Le rôle des parkings d'échange dans cette coordination et leur effet • L'utilisation combinée de différents modes de transport avec par exemple le chargement des vélos dans les transports publics. 	Pro Vélo	Un module d'action sera établi sur la coordination des transports.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
ENVIRONNEMENT		
<p>S'agissant des mesures du projet d'agglomération Transports et urbanisation (p. ex. zones de développement, grands générateurs de trafic, etc.), il convient de tenir compte de la problématique des risques d'accidents majeurs, en particulier le long des installations ferroviaires par où passent d'importants flux de marchandises dangereuses.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Un complément sera effectué dans les fiches de projet concernées. Toutefois, nous signalons que le canton de Fribourg ne comprend pas de tronçon particulièrement problématique en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses sur les installations ferroviaires.</p>
CONTENU MODULE D'ACTION URBANISATION ET PAYSAGE INHALT DES AKTIONSMODULS SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND LANDSCHAFT		
<p>UP 1.1 et 4.2 : Une mise en évidence systématique des conséquences des concepts sur les plans d'affectation manque encore. Des mandats clairs pour les communes concernant la modification de plans d'affectation restent à définir. Ces mandats prévoient différents types de mesures propres à assurer la mise en œuvre des objectifs du projet d'agglomération, tels que l'augmentation des densités minimales pour les zones existantes bien desservies par les TC, la détermination d'étapes d'équipement, en particulier pour les zones à faible densité, voire le déclassement de zones.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Face aux constats effectués sur les besoins en zones à bâtir pour atteindre les objectifs démographiques fixés, nous ne comprenons pas cette requête.</p>
<p>Le module d'action UP 2.1 prévoit, en plus de nouveaux pôles d'habitat, de nouvelles mises en zone dans le périmètre de l'agglomération, pour l'accueil de 8'300 habitants, sans préciser où. Cette mesure est difficilement acceptable étant donné les réserves actuelles des zones à bâtir destinées à l'habitat (190 ha); elle relativise en outre la notion de pôles d'urbanisation, puisque le développement reste possible, et même encouragé, partout. La marge de manœuvre prévue pour le développement local du milieu bâti est trop grande et surtout n'encourage pas la densification; elle ne permet pas non plus de garantir une bonne accessibilité par les TC.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Les 8'300 habitants devront être accueillis dans les limites de l'extension du milieu bâti définies par le PDA. Les seuls pôles d'urbanisation dédiés à l'habitat ne suffisent pas à accueillir les habitants prévus en fonction des objectifs démographiques fixés.</p> <p>Le canton de Fribourg ne peut exiger une desserte en transports publics pour toutes les zones à bâtir, mais uniquement pour les utilisations intensives du sol en vertu des bases légales cantonales dans le domaine. Cet aspect sera examiné dans le cadre de la révision de la LATeC.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>UP 1.1 : vu les objectifs et les exigences de la Confédération nous accueillons favorablement la définition de pôles d'urbanisation et une planification des transports à l'échelle de l'agglomération. Leur localisation nous semble globalement pertinente. Cette initiative évitera que l'utilisation de ces espaces encore libres pour du bâti de faible densité (quartiers de villas individuelles). Cependant, si les communes n'auront pas le droit de construire en faible densité dans les pôles d'urbanisation, il ne semble pas qu'elles seront contraintes d'aménager ces pôles en priorité. Le texte du plan directeur devrait par conséquent être complété de la manière suivante en rajoutant après la 1ère phrase du 1): « La mise en zone de ces pôles d'urbanisation est prioritaire aux autres mises en zone ». La phrase d'après devrait être modifiée également : « Les communes ne prennent aucune mesure qui empêche la réalisation de ces pôles. ».</p>	<p>Office fédéral du développement territorial, WWF, Pro natura, Les Verts</p>	<p>Les dispositions sur les pôles sont suffisantes.</p>
<p>UP 1.1 : Il est irréaliste de demander aux communes de modifier leur PAL d'un seul tenant. Il faut définir des priorités.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial, Commune de Granges-Paccot</p>	<p>Cet aspect sera reformulé.</p>
<p>UP 1.1 : Pôles d'urbanisation: Le tableau nous paraît être un élément d'analyse alors que l'on s'attendrait à ne trouver que les pôles d'urbanisation que l'on souhaite vraiment développer, selon quelles priorités (échelonnement de leur réalisation dans le temps) et par quels moyens, en précisant le type de développement souhaité (type d'habitat, secteur économique) et la qualité de la desserte en TC à mettre en place. Le module d'action prescrit de hautes et moyennes densités, disposition qui va dans la bonne direction. Des mesures actives de promotion des pôles de développement prioritaires ne sont cependant pas prévues. En ce qui concerne plus précisément les pôles d'activités se pose réellement la question de savoir pourquoi le PA en propose de nouveaux alors que le plan directeur indique lui-même que les réserves sont considérables, tant en ce qui concerne la quantité que la disponibilité.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Des compléments seront effectués. En ce qui concerne les pôles d'activités, les compléments permettront de mettre en évidence les secteurs compris dans des zones à bâtir déjà légalisées.</p>
<p>Nous partageons l'option prise dans le projet du plan directeur de fixer une douzaine de pôles de développement. A l'intérieur du périmètre doivent encore être définies des priorités de densification qui ne sauraient être laissées au libre arbitre des communes.</p>	<p>Commune de Granges-Paccot, ATE</p>	<p>Un échancier coordonnant infrastructures de transports et pôle d'urbanisation sera établi en tant que document de synthèse à la fin du PDA.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
UP 1.1 : Le Conseil communal s'oppose au texte : prévoyant une « utilisation du sol de densité moyenne à forte ».	Commune de Marly	Les pôles d'urbanisation ont été définis en vue de répondre aux exigences de la Confédération en matière de densification vers l'intérieur. Une densification ne peut être obtenue qu'en réalisant des quartiers d'habitat de moyenne à haute densité.
UP 1.1 : Intégrer trois nouveaux pôles de développement non mentionnée, à savoir les Neigles (fort potentiel pour la Ville), la Pisciculture (restructuration de secteurs en place), et le Jura-Montrevers (potentiel de développement).	Commune de Fribourg	Une analyse sera effectuée pour savoir si ce secteur remplit les critères d'un pôle d'urbanisation. Il faut toutefois préciser que le secteur des Neigles présente un problème de danger de crues. En ce qui concerne la Pisciculture, il s'agirait plutôt d'un secteur de requalification en zone mixte ou habitat plutôt qu'un pôle. Il semble que ces pôles devraient être évalués pour la deuxième phase.
UP 1.1 : Augmenter l'aptitude du site de Torry.	Commune de Fribourg	Ce tableau sera remplacé par un autre élément. Les aptitudes ne subsisteront pas.
UP 1.1 : Nous nous opposons à toute velléité d'urbanisation du secteur de Toutvent, même envisagée sur le long terme. Toutvent doit demeurer vert.	Commune de Givisiez	Les PU à long terme ne figureront plus dans le PDA. Toute mention à Touvent sera supprimée.
SL 1.1: Namentlich die Kriterien für eine optimale Ausdehnung der Siedlungszonen sind in Tafers alle gegeben.	Gemeinde Tafers, Gemeindeverband Region Sense	Die Gemeinde Tafers entspricht effektiv den Kriterien eines Siedlungsschwerpunkts im Sektor Klein-Schönberg, was ihrem Projekt für den Bodennutzungsrichtplan entspricht (mittlere Dichte). In der Ortschaft Tafers hingegen, entspricht kein Bauzonensektor einem Siedlungsschwerpunkt.
UP 1.1: Nous demandons que le pôle d'urbanisation à long terme de Matran Grande Fin soit un pôle d'emplois à forte valeur ajoutée.	Commune de Matran	En mentionnant que les PU destinées aux activités ne sont pas destinées à l'activité commerciale, la PDA donne un cadre qui permet de forte valeur ajoutée. Il appartiendra à la commune concernée de réserver ces terrains aux entreprises de forte valeur ajoutée. En vue de ne pas créer la confusion, les pôles à long terme ne seront plus mentionnés.
UP 1.1: Les critères permettant de définir l'aptitude ne sont pas définis dans la partie contraignante du PDA.	Commune de Matran	Effectivement, ce tableau relève plus de l'analyse et sera remplacé par un contenu plus adéquat.
UP 1.1 : Nous faisons part de notre opposition de l'option à long terme sur les terrains de l'Ouest de la route de la Pâla. Ces terrains représentent les poumons verts de Matran et d'Avry.	Commune d'Avry	Les options à long terme ne figureront plus dans le contenu liant du PDA.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>SL 1.1: Wir unterstützen insbesondere das Bezeichnen von Siedlungsschwerpunkten (Wohnen und Arbeiten).</p> <p>UP 1.1: Nous soutenons en particulier la désignation de pôles d'urbanisation (habitations et activités).</p>	<p>Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern</p>	<p>Wir nehmen dies zur Kenntnis. Dont acte.</p>
<p>UP 1.1: Nous soutenons la définition de pôles d'urbanisation.</p>	<p>Pro Natura, Les Verts</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>UP 1.1 et UP 2.1: Il faut que les pôles d'urbanisation et le développement local du milieu bâti visent les buts suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduction de l'impact néfaste de l'habitat et des transports sur l'environnement. • Maintien ou création d'une mixité sociale. 	<p>Les Verts</p>	<p>Des compléments seront effectués.</p>
<p>UP 1.1, Planification des pôles d'urbanisation : le PLR est favorable à une étude générale des accès routiers aux secteurs concernés et à l'examen des voies d'accès aux zones d'aptitude moyenne (exemple du quartier de Torry). Pour ce faire, le PLR encourage la collaboration avec les communes voisines pour diversifier les voies d'accès aux pôles d'urbanisation.</p>	<p>PLR de Fribourg</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>UP 1.1 : La zone Winckler à Marly n'est mentionnée nulle part alors que sa situation lui confère un rôle stratégique particulier : entrée de Marly et liaison avec Fribourg, zone d'activités du Plateau de Pérolles, proximité du pôle d'urbanisation A 07 Marly Grand Pré etc.</p>	<p>ADHS</p>	<p>Ce secteur ne remplit pas les critères d'un pôle d'urbanisation. Il fait néanmoins partie des secteurs à revaloriser et à densifier.</p>
<p>Wir haben unserer Stellungnahme eine Neubeurteilung der Siedlungsentwicklungssektoren beigelegt und bitten Sie, diese zu berücksichtigen.</p>	<p>SIA</p>	<p>Eine Analyse wird erfolgen, um festzustellen, ob diese Vorschläge den Auswahlkriterien eines Siedlungsschwerpunkts entsprechen. Neue Schwerpunkte können nur anlässlich der Aktualisierung des RPA (2011) hinzugefügt werden.</p>
<p>L'un des critères de définition des pôles d'activités devraient être la mobilité douce.</p>	<p>WWF, Pro natura, Les Verts</p>	<p>Les pôles d'activités définis sont pour l'essentiel des zones d'activités existantes. Des mesures en faveur de la mobilité douce sont mentionnées dans les fiches y relatives.</p>
<p>UP 1.1 : Nous invitons à la définition et à la création d'un plus grand nombre de pôles d'urbanisation mixtes qui permettraient de réduire le trafic routier et les atteintes à l'environnement. Un tel pôle est également un pré-requis intéressant pour le développement futur d'écoquartiers.</p>	<p>WWF, Pro natura, Les Verts</p>	<p>Face aux exigences de la Confédération, le nombre de pôles d'urbanisation est limité.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>UP 1.2 : Réalisation des pôles d'urbanisation : le PLR désire obtenir des précisions sur la nature des « contrats administratifs », notamment sur leur base légale.</p>	<p>Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot, PLR de Fribourg</p>	<p>Ce type de contrat se distingue du contrat de droit privé en ce sens qu'il a pour objet une tâche d'intérêt public. Les dispositions de droit privé sur l'exécution des contrats s'appliquent aux contrats de droit administratif en tant que règles générales. Les communes n'ont pas besoin de base légale (cantonale) explicite pour conclure de tels contrats lorsqu'elles poursuivent par ce biais un intérêt de droit public et que le contenu de ces contrats ne viole pas le droit public.</p>
<p>UP 1.2 : S'agissant du développement à long terme du secteur des Avudrans, nous y sommes favorables à conditions que les conditions fixées dans l'UP 1.2 soient remplies. Nous pensons que le développement des Avudrans devrait également toucher le secteur de Toutvent pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'urbanisation de ce secteur exigerait un entretien onéreux de la cuvette de rétention située entre Givisiez et Corminboeuf • La présence du gazoduc • Les eaux pluviales et le gazoduc nécessitent une augmentation d' "éléments structurants du paysage " • L'accès routier est plus simple à Toutvent qu'aux Avudrans <p>Le futur quartier devra donc être traité par les deux communes</p>	<p>Commune de Corminboeuf</p>	<p>Actuellement, les conditions de développement de ce secteur ne sont pas définies. Ces aspects seront étudiés si ces pôles d'urbanisation deviennent prioritaires lors d'une future mise à jour du PDA. En vue de ne pas créer la confusion, les pôles à long terme ne seront plus mentionnés.</p>
<p>UP 1.2 : Nous formulons de grandes réserves à l'égard de ce module d'action et de l'interventionnisme qu'il prévoit.</p>	<p>Commune de Marly</p>	<p>Ce module ne présente pas une nouveauté par rapport aux principes de gestion de la zone à bâtir proposée par le PDCant. En raison de l'importance stratégique que revêt la réalisation de pôles d'urbanisation pour l'agglomération, il est essentiel de mettre en place des outils particuliers dans ce domaine.</p>
<p>UP 1.2 : Il serait nécessaire que les collectivités publiques aient la possibilité d'acquérir des terrains situés en zone agricoles en vue de mettre en place des pôles d'urbanisation.</p>	<p>Communes de Villars-sur-Glâne et Matran</p>	<p>Conformément à la réponse donnée par le Conseil d'Etat à la question relative à un assouplissement du droit foncier rural, cette problématique doit être traitée au niveau fédéral. Il est possible que la révision annoncée de la LAT permette un débat sur le sujet.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
UP 1.2 : L'aliéna 1 semble contrevenir aux dispositions de la loi fédérale sur le droit foncier rural (LDFR) du 4 octobre 1991 et particulièrement à son article 65 Acquisition de droit public. Nous demandons la modification de cet alinéa.	Commune d'Avry	Cet instrument est reconnu en aménagement du territoire et il ne contrevient par au droit foncier rural pour autant que son établissement intervienne dans le cadre d'une révision du PAL soit lorsque la mise en zone est effectivement envisagée. Ce passage ne sera pas modifié.
UP 2.1 : Les chiffres de réserves de zone à bâtir sont erronés. Le chiffre de 8'300 habitants pour le développement local ne peut donc pas être justifié.	Office fédéral du développement territorial, Commune d'Avry	Une vérification des chiffres annoncés sera effectuée.
UP 2.1 : A l'alinéa 3, il faut rajouter dans la liste de critère : Conditions favorables à la mobilité douce.	Commune d'Avry	Un complément sera effectué.
UP 2.1: Dimensionnement et gestion des zones à bâtir pour le développement local du milieu bâti, 3ème point du texte du plan directeur : le PLR est d'accord avec les critères développés pour l'extension des zones constructibles. Il demande cependant à ce que l'on procède à une étude pour savoir combien on pourrait encore loger de personnes sur la base des terrains qui sont actuellement à disposition.	PLR de Fribourg	Le calcul a déjà été effectué à la page 64 du rapport explicatif. La capacité des plans de zone en vigueur est de 11'600 habitants) mais il faut tenir compte des pertes démographiques du milieu urbain existant (environ 10'500).
UP 2.2 : Une adaptation du plan directeur cantonal pourrait se révéler nécessaire également afin d'éviter un développement inconsidéré de l'urbanisation en dehors du périmètre de l'agglomération, pour les projets d'infrastructures de transports d'importance supra-communale pour lesquels un financement est demandé et dans le cas où des mesures particulières devraient être prises pour garantir le quota des surfaces d'assèchement. L'avant-projet de modification du plan directeur cantonal devra être présenté à la Confédération lors de la remise du projet d'agglomération.	Office fédéral du développement territorial	Une adaptation du plan directeur cantonal sera transmise pour examen préalable à la Confédération à fin janvier 2008. Elle portera sur une adaptation des critères pour le dimensionnement des zones à bâtir (prise en compte des pôles d'urbanisation) et sur la prise en compte des infrastructures de transport d'importance nationale et cantonale définies sur la liste A du projet d'agglomération. Selon l'entrevue de décembre 2006 avec M. P.-A. Rumley, les modifications du plan directeur cantonal peuvent être transmises début 2008 pour examen préalable.
UP 2.2 : Le plan directeur de l'agglomération propose de modifier le plan directeur cantonal dans le domaine du calcul de dimensionnement des zones à bâtir. La DAEC accepte d'entreprendre les démarches allant dans ce sens dès le début de l'année 2008, afin de respecter le délai de 2009 fixé par la Confédération pour la mise en conformité du plan directeur cantonal aux projets d'agglomération.	DAEC	Dont acte.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
UP 2.2 : Si l'agglomération doit se densifier, il faut parallèlement que le plan directeur cantonal prévoit des mesures visant une réduction de l'urbanisation dans les zones du canton faiblement desservies en transports publics.	Commune de Villars-sur-Glâne	Le PDCant fixe des critères pour le dimensionnement des zones à bâtir à l'échelle cantonale qui tiennent déjà compte de la desserte en transports publics.
UP 2.2 : Dans la mesure où le PDCant stipule que lorsque les communes établissent leurs planifications directrices en commun, elles disposent d'un facteur de dimensionnement de 1.6, pourquoi n'est-il pas directement applicable dans le périmètre de l'agglomération ? Le canton doit prendre ses responsabilités dans la mise en œuvre de ce PDA par des mesures claires et efficaces.	Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot	Le PDA est un plan directeur régional. Il ne correspond donc pas à un plan d'utilisation du sol en commun, instrument mentionné dans le PDCant. Dès lors, les conditions posées par la PDCant pour le facteur de dimensionnement de 1.6 ne seront pas remplies.
UP 2.2 : La démarche du PDA en matière de dimensionnement des réserves de zones à bâtir est curieuse dans la mesure où sa conformité à la LAT est discutable parce qu'elle aggrave la situation engendrée par le PDCant qui prévoit déjà des facteurs garantissant un surdimensionnement de l'ensemble des zones à bâtir du canton. En outre, ce principe de « sucre » au centre cantonal, déjà mis en place dans le PDCant, n'a pas les effets visés. Sans des mesures adéquates pour les régions périphériques dans les zones à bâtir sont mal situées, avec par exemple des facteurs de dimensionnement de 0.2 à 0.8, les réserves externes au centre cantonal restent beaucoup trop importantes et attirent les propriétaires d'habitats individuels potentiels.	Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot	Lors de l'approbation du PDCant, la Confédération a jugé les facteurs de dimensionnement fixés par le PDCant conformes au droit fédéral. La question restant en suspend est celle du dimensionnement des zones à bâtir légalisées avant l'entrée en vigueur du PDCant. Le réexamen des zones à bâtir légalisées s'effectuent dans le cadre des révisions des PAL. Les facteurs de dimensionnement permettent de rechercher un dimensionnement correct des zones à bâtir. Le réexamen des zones à bâtir à l'échelle du canton est actuellement en cours.
UP 2.2: Coordination avec le plan directeur cantonal : le PLR approuve les critères choisis pour le texte du plan directeur et salue particulièrement les mesures (4ème point) destinées à inciter les communes à urbaniser dans les zones définies par l'Agglomération comme pôles d'urbanisation.	PLR de Fribourg	Dont acte.
UP 2.2: Le plan directeur cantonal et son chapitre sur le dimensionnement des zones à bâtir sont modifiés. Dorénavant, plus aucune commune du canton hors agglomération n'obtiendra un indice de dimensionnement supérieur à 1.0. Seules les communes les mieux desservies en transports en commun obtiendront l'indice 1.0. Toutes les autres recevront un indice de 0.8 à 0.4. A l'avenir, une frontière nette doit être marquée entre les communes de l'agglomération et les communes périphériques.	Les Verts	Cet aspect n'est pas du registre du plan directeur de l'agglomération. Les modifications proposées des secteurs ne se justifient pas.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
UP 3.1 et UP 3.2 : La zone située au Sud de la gare de Belfaux CFF jusqu'à la limite de Corminboeuf (en jaune sur le plan) devrait figurer au plan directeur régional.	Commune de Belfaux	Ce secteur fait partie des secteurs qui font partie du développement local du milieu bâti selon le PDA.
UP 3.1 et UP 3.2: La densification, qui limite le mitage du territoire agricole, ne doit pas se faire au détriment du patrimoine bâti à protéger ainsi que des espaces non bâtis caractéristiques à l'intérieur des villes.	Société fribourgeoise d'art public	Un module d'action sera établi pour la protection du patrimoine bâti et notamment pour la prise en compte de ses intérêts en cas de projet de densification.
UP 3.1: Secteurs de densification potentiels : Le PLR est d'accord sur le choix des critères. Il tient cependant à préciser qu'il ne faut pas seulement éviter les nuisances relatives au trafic (3ème point du texte du plan directeur), mais également toute autre nuisance susceptible de dégrader le confort des habitants (nuisances sonores ou olfactives).	PLR de Fribourg	La formulation actuelle prend compte de cette remarque puisque le texte stipule qu'il faut prendre en compte toutes les nuisances.
UP 3.2 : Nous souhaitons que la densification dans l'agglomération soit progressive et de qualité, de manière à favoriser aussi l'établissement de personnes à haut revenus.	Commune de Givisiez	Les fiches de projets concernant les pôles d'urbanisation prévoient une série de mesures de mise en œuvre qui permettent d'atteindre une certaine qualité urbanistique. Les communes sont compétentes pour décider du calendrier de réalisation des autres secteurs à densifier identifiés dans le PDA. Dès lors, cette densification pourra être progressive.
UP 3.2 : Les mesures proposées n'ont d'effet que par la persuasion des propriétaires fonciers. Il manque des mesures claires du canton au niveau de sa base légale, par exemple d'imposer un indice minimum dans les cas où une planification vise la densification.	Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot	Malheureusement il n'existe pas de bases légales fédérales claires permettant d'imposer une utilisation minimale du sol. Dès lors, il est impossible aux cantons de légiférer dans ce domaine.
UP 3.2 : Alinéa 3. Contrevient aux dispositions de la loi fédérale sur le foncier rural du 4 octobre 1991. Cet alinéa doit être supprimé.	Commune d'Avry	L'alinéa mentionné fait référence aux secteurs de potentiels de densification du tissu construit. Dès lors ces secteurs trouvent en zone à bâtir et le droit foncier n'est pas applicable. L'alinéa ne sera pas supprimé.
UP 3.2: Encouragement de la densification : Le PLR est d'accord sur cette remarque	PLR de Fribourg	Dont acte.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>UP 3.2: Le PS favorise un développement vers l'intérieur et soutient les propositions allant dans ce sens. Dans les secteurs de la ville de Fribourg, le potentiel de développement devrait être évalué de manière plus détaillée. Les possibilités de densification à moyen terme ne se limitent pas à la restructuration d'anciennes zones industrielles. Le centre-ville et dans une proportion un peu moins importante certaines zones résidentielles à faible densité offrent une marge de restructuration. Pour freiner un développement accru de zones de villas à l'extérieur du périmètre de l'agglomération, les instances de l'agglomération constitutive devront aborder le Conseil d'Etat afin qu'il prenne les mesures nécessaires.</p>	<p>Parti socialiste</p>	<p>A notre sens, le module d'action UP 3.2 propose des mesures allant dans ce sens.</p>
<p>UP 4.1 : Les mesures proposées portent exclusivement sur des aménagements d'espaces publics qui n'ont aucun effet sur les problèmes de stratification sociale ou d'adaptation à l'évolution des modes de vie des immeubles privés qui constituent la base des problèmes dans les secteurs mentionnés.</p>	<p>Communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne, Corminboeuf et Granges-Paccot</p>	<p>Le PDA propose des mesures en matière d'urbanisation et de transports mais pas de mesures dans le domaine de l'action sociale. L'aménagement des espaces publics et la revalorisation urbanistique d'espaces publics peuvent être des mesures qui améliorent les conditions de vie d'un quartier. Ce n'est que dans ce domaine que le PDA peut proposer des mesures.</p>
<p>UP 4.1 : Le principe général de revalorisation urbanistique est intéressant. Mais ce module n'est pas assez volontariste. Nous demandons une modification de ce module avec liste d'actions détaillées.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Le module d'action UP 4.1 comprend déjà des secteurs prioritaires et laisse pour d'autres secteurs la compétence aux communes. Un contenu plus volontariste ne peut se faire qu'en empiétant sur les compétences communales.</p>
<p>UP 4.1 : Revalorisation urbanistique. Le PLR est particulièrement enthousiaste à l'idée que l'Agglomération procède elle-même à une étude méthodologique. La tâche de l'Agglomération est d'avoir une vue d'ensemble pour obtenir l'amélioration générale du bien-être des habitants et de transcender les intérêts particuliers.</p>	<p>PLR de Fribourg</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>UP 4.1 : Ce module d'action devrait intégrer les questions de protection du patrimoine. A ce titre, une fiche spécifique devrait être élaborée.</p>	<p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Un module d'action sera établi pour la protection du patrimoine bâti.</p>
<p>UP 4.1 : Le projet d'agglomération devrait renforcer la revalorisation des espaces publics, des parcs, places, rues et quartier dans les localités. Une étude devrait évaluer et détailler ce potentiel.</p>	<p>Parti socialiste</p>	<p>Le module d'action UP 4.1 répond déjà à cette attente.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>UP 4.2 : En ce qui concerne le moratoire sur les centres commerciaux, la DAEC réserve sa position en fonction des suites qui seront données au postulat Kolly-Ducotterd relatif à la politique cantonale en matière de grandes surfaces et de centres commerciaux. Il n'en reste pas moins qu'en l'état la justification du moratoire proposé n'est à notre sens pas suffisamment étayée (justification de la durée et de son périmètre d'application), de même que les modalités de mise en œuvre ne sont pas du tout définies (obligation faite aux communes concernées d'adapter leur plan d'affectation des zones, délai, ...). Si ce moratoire devait être maintenu dans le plan soumis à l'approbation du Conseil d'Etat, ces éléments devraient expressément figurer dans le document.</p> <p>UP 4.2: Nous sommes favorables au moratoire pour autant qu'il soit accompagné de mesures acceptables pour les propriétaires des terrains concernés, telles l'implantation d'un projet cantonal ou régional, ainsi que la création de zone mixte ou d'habitation.</p> <p>UP 4.2: Dans quel périmètre s'applique le moratoire? S'il s'applique à celui de l'agglomération, nous considérons qu'il n'a pas de sens.</p> <p>UP 4.2 : L'alinéa 3 est confus. Nous demandons son remplacement par : Un moratoire est établi jusqu'au 1^{er} janvier 2020 pour tous les centres commerciaux d'importance régionale dans l'ensemble de l'agglomération, pour autant qu'ils ne soient pas déjà autorisés.</p> <p>SL 4.2: Besonders hervorheben möchten wir das Moratorium für ausserhalb von Stadtzentren gelegene Einkaufszentren von regionaler Bedeutung bis 2020.</p> <p>UP 4.2 : Nous formulons une réserve concernant le projet d'un moratoire sur les nouveaux centres commerciaux dans la mesure où une commune peut déjà s'opposer efficacement à une telle implantation. En outre, la canton devrait mettre en place une politique foncière active, comme le Conseiller d'Etat, Directeur de l'économie et de l'emploi, l'a déjà annoncé. Ce moyen nous paraît plus efficace pour assurer une bonne utilisation du territoire.</p>	<p>DAEC</p> <p>Commune de Matran</p> <p>Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot</p> <p>Commune d'Avry</p> <p>Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern, Gemeinde Düringen, SIA</p> <p>Union patronale du canton de Fribourg</p>	<p>Le rapport explicatif mentionnera le principe en attendant les résultats du postulat Kolly-Ducotterd. Dans l'intervalle, il s'agit d'appliquer les principes en vigueur, notamment en matière d'exigences pour la desserte en transports (plan cantonal des transports) et le plan de mesures pour la protection de l'air.</p> <p>Der Erläuterungsbericht wird das Prinzip erwähnen, bis das Resultat des Postulats Kolly-Ducotterd bekannt ist. In der Zwischenzeit, gilt es die im Augenblick rechtskräftigen Grundlagen anzuwenden, insbesondere im Bereich der Anforderungen für die Verkehrserschliessung (kantonaler Richtplan) und Massnahmenplans Luftreinhaltung.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>UP 4.2 : Si le projet de plan directeur introduit un moratoire sur les centres commerciaux d'importance régionale, les communes périphériques (Haute-Sarine, Haut Lac français, Sarine-Ouest) les attireront. Le moratoire sera édicté trop tard, puisque l'offre en surfaces commerciales dépasse déjà largement les besoins de la population. C'est pourquoi nous souhaitons un moratoire établi jusqu'au 1er janvier 2022 pour tous les centres commerciaux d'importance régionale dans l'ensemble de l'agglomération, pour autant qu'ils ne soient pas déjà autorisés.</p> <p>Le plan directeur cantonal introduit un même moratoire pour l'ensemble du district de la Sarine, du Haut Lac français et des communes broyades limitrophes.</p> <p>UP 4.2 : Nous soutenons l'idée du moratoire mais précisons toutefois que la réserve devrait également s'appliquer aux autres centres commerciaux qui n'en font pas l'objet d'une autorisation officielle mais pour lesquels un retour en arrière s'avèrerait catastrophique (par ex. si les investissements ont déjà été consentis).</p> <p>UP 4.2 : Organisation et revalorisation des centres urbains : nous mettons en doute l'efficacité du moratoire proposé s'il s'étend jusqu'2020 dans la mesure où les communes limitrophes ne seront pas concernées.</p> <p>Est-ce bien le rôle des instances politiques de freiner l'initiative privée qui, basée sur des études de marché, est prête à investir dans le canton ?</p> <p>En tant que propriétaires de terrains équipés en zone industrielle, nous nous déclarons lésés par cette mesure.</p> <p>Il est à noter que la modification du PAL de Matran consacrant le « Champ de la Croix » en zone industrielle remonte à la fin des années 80 et que le PAD en découlant a été approuvé en 1992 par le Conseil d'Etat. Les équipements tant communaux que privés ont été réalisés immédiatement, soit depuis une quinzaine d'années.</p>	<p>Les Verts</p> <p>PLR de Fribourg, UDC</p> <p>Groupe de propriétaires Zone industrielle « Champ de la Croix »</p>	
<p>UP 4.2 : il est nécessaire de coordonner la carte de ce module avec les cartes des pages 42 et 52 du rapport explicatif et ajouter les centres de quartier des Dailles et du Platy.</p> <p>A quoi correspond le périmètre du centre cantonal et quelles en sont les conséquences ?</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Ce module sera supprimé en raison de manque de clarté (centres urbains).</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>UP 4.2 : Les mesures qui peuvent être prises par les communes pour renforcer leurs centres urbains semblent difficiles à imaginer de manière concrète.</p> <p>UP 4.2 : Dans un souci de lisibilité, il faut éviter d'utiliser des concepts dont aucune définition n'est donnée. L'emploi de « centres urbains identifiés » n'est pas clair puisqu'il est dit plus haut que la typologie est la suivante : « centre-ville », centres secondaires », et « centres de localités et de quartier »</p> <p>UP 4.2 : Nous salvons les points 1) et 3) du texte du plan directeur.</p> <p>UP 4.2, Organisation et revalorisation des centres : l'établissement d'un moratoire doit aussi être valable à l'intérieur des centres urbains.</p>	<p>Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot</p> <p>Commune d'Avry</p> <p>WWF, Pro natura</p> <p>Réseau économique de Fribourg et Région, Communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne et Corminboeuf et Granges-Paccot</p>	
<p>UP .4.3 et UP 4.4: Les coûts, priorités et délais des mesures d'assainissement énumérés dans les modules d'action UP 4.3 et 4.4 restent à préciser.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Des compléments seront effectués mentionnant les délais fédéraux (2015 pour les autoroutes et 2018 pour les routes cantonales et communales).</p>
<p>UP 4.3 : En cas de report de trafic sur les axes connaissant déjà de fortes nuisances sonores, il faudrait que ce soit ceux qui occasionnent ces reports ou l'augmentation des charges participent à l'assainissement soit que le canton prenne en charge les mesures d'assainissement pour le bruit.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Les études d'assainissement contre le bruit doivent être réalisées jusqu'à fin 2018 pour pouvoir être subventionnées pour partie par la Confédération. Les assainissements sont à la charge du propriétaire de la route. Lors de forts reports ou générations de trafic, les assainissements incombent au générateur.</p>
<p>UP 4.3 : La traversée de Belfaux est identifiée comme méritant des mesures de valorisation en coordination avec l'assainissement de la route cantonale. Or une telle étude est déjà en cours de réalisation pour la commune de Belfaux, on ne peut donc pas parler d'impact particulier dans ce cas. De quelle manière sera impliquée l'agglomération dans ce projet ?</p>	<p>Commune de Belfaux</p>	<p>L'agglomération est impliquée dans le sens où le PDA permet de reconnaître à l'échelle de l'agglomération les axes routiers à valoriser. Toutefois, comme le mentionne le module d'action, les instances responsables sont les communes et le SPC. L'existence d'études de revalorisation pourrait justifier la réalisation d'infrastructures en faveur de la mobilité douce (Valtraloc).</p>
<p>UP 4.3 : Concernant l'espace routier structurant, nous rendons attentif au fait que la liaison Givisiez-Corminboeuf ne se fait plus par la route du Château d'Affry mais par la route Jo Siffert.</p>	<p>Communes de Corminboeuf et de Givisiez</p>	<p>Cet aspect sera corrigé.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
UP 4.3 : Nous proposons de rajouter à l'alinéa 2 et à la carte les espaces routiers méritant une valorisation dans le centre-ville de Fribourg.	Commune de Fribourg	Le PDA se focalise sur les axes routiers structurants d'importance régionale. L'aspect de la valorisation du centre-ville de Fribourg est à traiter par la commune dans ses instruments de planification.
UP 4.3 : La revalorisation des axes routiers ne doit pas être centrée sur l'assainissement en matière de bruit. La priorité sur tous les axes routiers doit être donnée aux TC. Des pistes pour les vélos ainsi que des aménagements pour les piétons doivent surtout primer sur le souci de fluidification du TIM.	Commune d'Avry	Selon le PRT, la priorité aux TC est accordée sur les axes d'entrée de ville. Les mesures de revalorisation proposées ne traitent pas uniquement des nuisances sonores mais également des différents aspects évoqués.
UP 4.3 : Nous regrettons que les études de valorisation des axes routiers déjà effectuées n'aient pas été récoltées et listées dans ce module. Le projet ValtraLoc d'Avry est, par exemple, absent.	Commune d'Avry	Un complément sera effectué.
UP 4.3 : Valorisation de l'espace routier/Protection contre le bruit : le PLR estime que la vue d'ensemble dont jouit l'Agglomération sera très bénéfique pour coordonner les démarches relatives au réseau routier, notamment les mesures antibruit.	PLR de Fribourg	Dont acte.
UP 4.4 : Intégration des infrastructures de transport : le PLR souligne l'importance de l'Agglomération dans la coordination de ces mesures.	PLR de Fribourg	Dont acte.
UP 4.5: La mise en œuvre de ce type de mesure est judicieuse, mais elle devrait s'appliquer systématiquement à l'ensemble de l'agglomération. Le fait que la zone Bourguillon prévue à long terme se situe de l'autre côté de cette limite rend la mesure peu cohérente.	Office fédéral du développement territorial	Les limites d'extension de l'urbanisation s'appliquent à l'ensemble de l'agglomération. Des corrections seront effectuées.
UP 4.5 : Bourguillon: Conflit entre "structure verte prédominante" et "marge de manœuvre pour le développement local du milieu bâti"; il est par ailleurs inopportun de prévoir un pôle d'urbanisation, même s'il ne s'agit que d'une option à long terme, au-delà de la limite d'urbanisation. UP 4.5 : Analyser dans le cadre de la révision du PAL l'extension du pôle de Bourguillon.	Office fédéral du développement territorial Commune de Fribourg	Les options à long terme seront écartées du document. Dans le cadre des actualisations à venir du PDA, il s'agira, dans le cas d'un manque en pôle d'urbanisation, de proposer de nouveaux pôles d'urbanisation.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>UP 4.5: Bürglen gehört räumlich nicht zur Agglomeration, räumlich gehört die südseitige Landschaft zur Agglomeration, aber nicht als Baulandreserve sondern als Nahstelle zum Umland. Ausserhalb der Landschaft sind Bebauungsformen zu suchen, welche den räumlichen Dialog sichtbar machen zwischen Landschaft und Bebauung und damit eine zunehmende Verdichtung erzielen, welche den Wert der Landschaft erhöht (und bewirkt). Der Sektor Bürglen gehört definitiv von der Liste der Optionen als Baugebiet entfernt.</p> <p>Un pôle d'urbanisation destiné à l'habitat, option à long terme, est prévu dans le secteur est de Bourguillon. En vertu de la qualité paysagère du site (voir schéma structures du paysage p. 12 rapport explicatif), ainsi que du manque de cohérence de la proposition en relation avec l'urbanisation et le réseau des transports publics existants, cette option doit être retirée.</p>	<p>SIA</p> <p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Die längerfristigen Siedlungsschwerpunkte werden aus dem Dokument entfernt. Bei den zukünftigen Aktualisierungen des RPA wird es darum gehen, im Falle eines Mangels an Siedlungsschwerpunkten, neue Schwerpunkte vorzuschlagen.</p>
<p>UP 4.5 : Cette délimitation, capitale pour la cohérence et la compréhension du milieu bâti et de son évolution, doit se fonder sur les inventaires SBC, ISOS. Les Services associés – SBC et Confédération- doivent impérativement figurer sur cette fiche en qualité d'instances concernées. Il en est de même sur les schémas et dans tout le plan directeur de l'agglomération.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial, Commune de Villars-sur-Glâne, Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Un complément sera effectué pour la prise en compte de l'ISOS et le SBC sera mentionné.</p>
<p>UP 4.5 : Il semble plus judicieux de délimiter les milieux bâtis à partir des espaces non bâtis.</p> <p>En outre, les zones vertes au bord des rivières, les collines de Torry et du Bourguillon, le haut du Schönberg et les parcs de Cormanon et du Platy devraient figurer sur ce plan.</p>	<p>Communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne et Corminboeuf et Granges-Paccot</p>	<p>Les limites de l'extension de l'urbanisation ont été définies d'une part sur la base des grands espaces paysagers et éléments structurants du paysage et d'autre part sur la base des secteurs actuellement urbanisés.</p> <p>Les secteurs de Cormanon et du Platy figurent à différents endroits de la carte de la page 57 comme espaces verts structurants. Toutefois, il appartiendra à la commune de tenir compte de ces structures dans son PAL.</p>
<p>UP 4.5: Le secteur de Toutvent doit faire partie des espaces verts structurants.</p>	<p>Commune de Givisiez</p>	<p>Le secteur de Toutvent ne correspond pas aux critères morphologiques.</p>
<p>UP 4.5: Die gepunkteten Siedlungsgrenzen erklären sich absolut nicht und scheinen zufällig.</p>	<p>SIA</p>	<p>Die Grenzen der Siedlungsausdehnung werden für die gesamte Agglomeration angewendet (weisse Sektorenauf der Karte). Die grünen Strichlinien, die eine Verwechslung hervorrufen, werden entfernt.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
UP 4.5: Eine fachkompetente Betrachtung kann spezifischen Situationen zu vermehrter Qualität verhelfen. Die Konfrontation mit juristischen und territorialen Gegebenheiten erfolgt dann in gegenseitiger Koordination und Absprache.	SIA	Die mässige Bodennutzung ist eine Verfassungsgrundlage, die die Berufsdentologie jedes Raumplaners darstellt. Die Eingrenzung der Siedlungsausdehnung ist eine Grundanforderung des Bundes, auf die der RPA Antwort geben muss. Deshalb handelt es sich nicht nur um einen juristischen Inhalt.
UP 4.5 : Nous soutenons tout particulièrement ce module.	PLR de Fribourg, Les Verts	Dont acte.
UP 5.1 : les corridors à faune le long du Riau du Bugnon et entre la forêt du Platy et le Bois de Belle-Croix doivent être rajoutés. La question de savoir comment relier la colline de Cormanon au plateau de Pérolles se pose également sans oublier qu'il faut édicter des distances limites de construction à la forêt ou aux corridors boisés d'au moins 40 m dans les zones qui doivent être nouvellement urbanisées le long de passages à faune.	Commune de Villars-sur-Glâne	Comme le mentionne le module d'action, ces passages doivent être pris en compte dans le PAL. Un complément sera effectué.
UP 5.1 : Les mises en réseau sont incompatibles avec la réalité du terrain. Des mises en réseau traversent ainsi les autoroutes et la semi-autoroute sans problème.	Commune d'Avry	Les réseaux indiqués sont des passages à faune avérés. Pour des raisons de sécurité tant pour la faune que pour les usagers des axes de transports, des aménagements en faveur de la faune peuvent s'avérer nécessaires.
UP 5.1 à 5.4 : Corridors à faune, forêts, lacs et cours d'eau, compensations écologiques dans la zone agricole: Le PLR encourage toutes ces mesures de protection de la nature qu'il considère comme capitales.	PLR de Fribourg	Dont acte
UP 5.1, UP 6.1, UP 6.2 : Ces modules doivent reposer sur des inventaires fouillés à effectuer. <i>L'inventaire des sites naturels et paysagers du canton de Fribourg</i> datant de 1977 constitue une base sérieuse.	Société fribourgeoise d'art public	Le plan directeur cantonal a abandonné l'inventaire des sites naturels et paysagers du canton de Fribourg datant de 1977. Ce n'est plus un document auquel se référer.
UP 5.2 Forêt : Nous vous proposons de supprimer ce module car il n'existe pas d'autres fonctions dans une forêt urbaine que la fonction sociale.	Commune d'Avry	Nous ne partageons pas cet avis et estimons que la forêt dans l'agglomération peut remplir d'autres fonctions, comme par exemple la fonction de protection (Vallée du Gottéron).
UP 5.3 : Rajouter que l'accès au cours d'eau doit être garanti.	Commune de Villars-sur-Glâne	Un complément sera effectué.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
UP 5.3 : La gestion des débits d'eau devrait être mentionnée, en particulier entre le barrage de la Maigrauge et l'usine électrique de l'Oelberg où le débit d'eau devrait être augmenté pour améliorer l'image exceptionnelle de ce tronçon.	Commune de Fribourg	La garantie des débits minimaux est une problématique qui doit être réglée à l'échelle cantonale avec les détenteurs des installations hydroélectriques. Des travaux sont en cours dans ce domaine. Le PDA ne peut prévoir de mesures dans ce domaine.
UP 5.3 : Ce module ne fait que reprendre les dispositions de la loi en vigueur. Nous vous proposons donc de le supprimer.	Commune d'Avry	Le module doit rester puisque les lacs et cours d'eau font partie des grands axes structurants le paysage. Dans l'agglomération de Fribourg, les cours d'eau sont des limites marquantes.
UP 5.4 : L'établissement du concept d'évolution du paysage au plan communal a-t-il un sens ? Si cela s'avère utile, n'est-ce pas justement une planification globale de l'agglomération ?	Communes de Corminboeuf, Fribourg et Granges-Paccot	Les concepts d'évolution du paysage sont des instruments à établir en étroite collaboration avec les propriétaires ou les exploitants agricoles concernés. Dès lors, il semble que, dans un premier temps, les communes soient les instances les mieux à même d'établir ces concepts. En cas de besoin avéré, les tâches de l'agglomération dans le domaine pourrait être élargies.
UP 6.1 : Coordination des activités de loisirs avec les grands espaces paysagers : Le PLR soutient cette mesure.	PLR de Fribourg	Dont acte.
UP 6.2 : Eléments structurants du paysage : Approuvée en théorie. Il sera cependant difficile d'appliquer ces directives en pratique : la définition d'éléments structurants et le concept de valorisation sont subjectifs et aléatoires en fonction du goût et des personnes chargées de leur application.	PLR de Fribourg	Dont acte.
UP 6.2 : Il s'agit d'assurer que la zone protégée de la Sonnaz ne constitue pas un conflit avec la planification de la route de contournement de Belfaux et du développement de la zone sportive.	Commune de Belfaux	Ces aspects seront à prendre en compte dans le cadre de l'étude la route de contournement et la planification du développement de la zone sportive, donc lors de l'établissement du PAL.
UP 6.2 : Ce module fait doublon avec la LATeC. Nous vous proposons de supprimer ce module.	Commune d'Avry	Les éléments structurants du paysage sont uniquement définis dans le PDA. Dès lors, le maintien de ce module se justifie.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
MODULES D'ACTION : TRANSPORT AKTIONSMODULE VERKEHR		
REMARQUES GENERALES ALLGEMEINE BEMERKUNGEN		
<p>En ce qui concerne la partie « Transports » des modules d'actions, nous vous soumettrons un projet de reprise des principes et objectifs du Plan Régional des Transports de la CUTAF (PRT), au moins pour leur partie liante, afin de renforcer et de documenter les modules relatifs à la mobilité. Ce qui précède constituera l'intégration du PRT dans le Plan Directeur d'Agglomération. Ceci aura également pour effet d'améliorer encore l'image du Projet d'Agglo auprès des instances concernées. A ce titre, nous jugeons, pour l'heure, que les mesures proposées en matière de transport sont trop peu nombreuses, et que le Plan directeur d'agglomération doit proposer une partie transport un peu plus conséquente, afin de répondre aux attentes de la Confédération.</p> <p>Comme le mentionnent plusieurs services cantonaux, la DAEC demande que le plan régional des transports et le projet général de la CUTAF, pour les projets à réaliser entre 2010 et 2014, soient totalement intégrés au plan directeur de l'agglomération avant la fin de l'année 2007.</p> <p>Il faut intégrer le PRT et le PG. Comment cette intégration est-elle prévue?</p>	<p>DAEC, CUTAF</p> <p>Commune de Fribourg, CUTAF</p>	<p>L'intégration complète du PRT de la CUTAF sera effectuée pour fin décembre 2007. En ce qui concerne le PG, les projets à réaliser entre 2010 et 2014 (1ère période de financement) seront également intégrés. Quant à l'ensemble du PG, il s'agira de l'intégrer dans le cadre de la mise à jour du PDA à effectuer pour la 2ème période de financement (environ d'ici 2011-2012).</p>
<p>Der öffentliche Verkehr ist auch in Richtung Tifers und damit in Richtung Sensebezirk auszubauen. Der Richtplan muss diesbezüglich klare Aussagen machen.</p>	<p>Gemeinde Tifers</p>	<p>Kurzfristige Verbesserungen sind vorgesehen.</p>
<p>Le PDA n'octroie pas à la mobilité douce la place qu'elle mérite dans une agglomération de cette taille.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Des compléments seront effectués dans ce domaine.</p>
<p>L'édification d'un escalator entre la gare et un parking de grande capacité, relié à une jonction autoroutière devrait faire l'objet d'une étude d'opportunité</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Ce projet sera examiné dans le cadre du concept mobilité douce à établir.</p>
<p>Il faut tenir compte des aspects sociaux, environnementaux et urbanistiques des transports.</p>	<p>Les Verts, CUTAF</p>	<p>Dont acte.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
Les modules d'action relatifs à la mobilité (T) seront intégralement revus, étant les donnés les travaux actuels liés à l'intégration du PRT dans le Plan directeur d'agglomération. Nous ferons donc l'économie de prendre position dans le présent courrier sur ce qui nous est soumis et procéderons aux corrections nécessaires dans le cadre de l'intégration du PRT, en tenant compte également des mesures énoncés dans le Projet Général (notamment pour les délais à indiquer).	CUTAF	Dont acte.
L'agglomération doit viser une politique de complémentarité des moyens de transport et non de faire jouer l'un contre l'autre.	PDC de Fribourg	Le PDA sera complété par une conception globale des transports qui montrera la complémentarité des différents moyens de transports via l'intégration du PRT.
Dans les études de trafic, il faut tenir compte de la possibilité de créer de nouvelles jonctions autoroutières. Le raccordement de la région du Plateau du Mouret, Marly et de la haute Singine à l'autoroute A 12 doit devenir un objectif.	PDC de Fribourg	La région fribourgeoise comprend déjà un nombre de jonctions importantes pour une agglomération de cette taille. L'aménagement ou la création de jonctions autoroutières est une compétence fédérale. Dans un premier temps, la priorité est donnée à l'aménagement et à l'amélioration des jonctions existantes plutôt qu'à la création de nouvelles jonctions.
Les études d'opportunité ne doivent pas seulement s'appliquer aux routes mais également aux autres vecteurs de mobilité afin que la définition des besoins soit mieux prise en compte dans les choix finaux.	PDC de Fribourg	Les études d'opportunité sont prévues pour toutes les grandes infrastructures de transports.
CONTENU MODULE D'ACTION TRANSPORTS INHALT DES AKTIONSMODULS VERKEHR		
<p>T 1.1 : Alinéa 1 : Une telle liaison ferroviaire ne semble pas opportune pour relier Rosé et Grolley.</p> <p>T 1.1 : Ce module d'action n'est pas assez volontariste. L'alinéa 2 doit être modifié comme suit : « La ligne ferroviaire Rosé-Düdingen ainsi que la ligne gare de Fribourg-Belfaux sont valorisés. Le STE planifie le renforcement de la cadence sur ces deux lignes et le rattachement de la ligne Rosé-Düdingen au réseau S-Bahn de la ville de Berne. Des nouvelles haltes ferroviaires sont créées en tenant compte des principes suivants »</p>	<p>Commune de Fribourg</p> <p>Commune d'Avry</p>	L'étude d'opportunité doit permettre de répondre à cet aspect.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>T 1.1 : Nous accueillons très favorablement ce module d'action. L'étude d'opportunité d'un système de transport automatisé utilisant l'ancienne voie de marchandises entre la gare de Fribourg et le plateau de Pérolles devrait analyser dès le départ une possibilité d'extension jusqu'à Marly. Cette mesure pourrait également s'avérer suffisante pour délester Marly de son trafic et permettrait d'abandonner le projet de liaison Marly-Posieux et toutes les nuisances environnementales associées.</p> <p>T 1.1 : Alinéa 6 : Le texte est trop liant. Il conviendrait de ne pas choisir un mode de transport déterminé qui est ici celui du transport automatisé. De plus, il ne faut pas limiter l'étude à la seule utilisation de l'ancienne voie industrielle mais aussi examiner d'autres tracés. L'étude doit aller jusqu'à Marly.</p> <p>T 1.1 : Réseau ferroviaire Nous sommes particulièrement enthousiastes à l'idée de réaffecter l'ancienne voie de marchandises entre la gare de Fribourg et le plateau de Pérolles.</p>	<p>Commune de Granges-Paccot, WWF, Pro natura</p> <p>Commune de Fribourg</p> <p>PLR de Fribourg</p>	<p>Le projet est maintenu en attendant les résultats de l'étude d'opportunité qui est en cours. L'étude d'opportunité va jusqu'à Marly.</p>
<p>T 1.1 : Nous demandons la modification de l'alinéa 6. Nous proposons de rajouter une étude de faisabilité sur la création d'un système de transport en site propre, entre Belle-Croix et Villars-sur-Glâne, la gare de Fribourg et Marly.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Ces aspects seront examinés dans le cadre des mises à jour du PDA.</p>
<p>T 1.1 : Rajouter la gare éventuelle Fonderie Daillettes</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Les études d'opportunité de valorisation de la ligne ferroviaire devront déterminer les haltes nécessaires.</p>
<p>T 1.1 : Alinéa 4. Nous sommes opposés à l'échéancier. La halte d'Avry étant nécessaire dès l'ouverture du CO. Celle-ci doit faire partie du train de mesure jusqu'à 2009. Le STE doit accélérer l'étude d'avant-projet.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Les travaux de planification et de financement ne sont pas actuellement assez avancés pour réaliser le projet d'ici 2009.</p>
<p>T 1.1 : L'étude d'opportunité sur la valorisation de la ligne ferroviaire entre Rosé et Grolley est-elle toujours réalisable suite au retrait de la commune de Grolley ?</p>	<p>Commune de Belfaux</p>	<p>L'étude d'opportunité peut aller jusqu'à Grolley. En revanche, les éventuels montants alloués par la Confédération ne porteront pas sur les projets concernant la commune de Grolley.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
T 1.1 Je propose que ce module d'action change de nom pour : "Métro fribourgeois" : vous trouverez à la suite de cette prise de position le tracé de ce futur métro ainsi qu'une carte représentant l'itinéraire des deux lignes proposées, respectivement Rosé-Düdingen et Grolley-Uni Pérolles II coordonnées avec les parkings d'échanges existant et à créer.	Denis Boivin	Les volumes de trafic de l'agglomération de Fribourg ne justifient pas la mise en place d'un système lourd de transport de type métro.
T 1.2 : Réseau de bus : il s'agit avant tout de rendre l'offre intéressante au niveau des tarifs. En outre, les parcours de bus doivent être plus efficaces (contre-exemple : le tracé de la ligne 5 qui est trop sinueux).	Commune de Villars-sur-Glâne, PLR de Villars-sur-Glâne, Parti socialiste	La communauté tarifaire Frimobil propose un système simple et attractif. La ligne 5 utilise les infrastructures mises en place par la commune.
V 1.2: Die verlangten Punkte und namentlich auch eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr sind nicht verhandelbar.	Gemeinde Tafers	Wir nehmen dies zur Kenntnis.
V 1.2: Besonders die Industriezonen und die Aussengebiete der grössten CUTAF-Gemeinde Düdingen sollen künftig mit dem ÖV besser erschlossen werden. Als zusätzliches Angebot sind Busverbindungen via St Wolfgang-Chastels-Mariahilf eingehend zu prüfen. Der Kanton muss der CUTAF weiterhin die notwendige finanzielle Unterstützung gewährleisten. In diesem Zusammenhang muss auch das P+R Angebot in Düdingen noch verbessert werden.	Gemeinde Düdingen	Die Zielsetzung des RPA ist die Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr zu koordinieren. Eine interne Linie wird geprüft.
T 1.2 : L'attractivité du réseau ne peut être restreinte uniquement par la réalisation de couloirs de bus et en offrant des priorités aux carrefours. Les gabarits d'espace libre pour la réalisation de couloirs sont rarement suffisants. Dès lors, un arrêt de bus sur chaussée joue un rôle capital.	Commune de Fribourg	Ce module sera complété en précisant les mesures à réaliser en matière de réseau de bus.
T 1.2 : Nous demandons la prolongation des lignes de bus urbaines pour desservir Belfaux, Corminboeuf, Avry et Matran.	Commune d'Avry	Ces communes sont desservies par des lignes régionales qui correspondent à la demande actuelle. Cette dernière ne permet pas de les desservir par des lignes urbaines.
T 1.2 : Il y a lieu de terminer l'électrification de l'ensemble du réseau comme prévu par la CUTAF. Nous demandons que cela soit listé dans le texte du plan directeur.	Commune d'Avry	L'électrification est prévue. Toutefois, elle devra être prévue en fonction de l'évolution technologique dans ce domaine.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>T 1.2 : Le texte du plan directeur est tout-à-fait pertinent en matière de TC. La réalisation de couloirs de bus est primordiale pour asseoir les avantages d'utilisation des TC. Par conséquent, les études doivent être prioritaires et les projets de réalisation doivent être déjà mentionnés. De plus, il manque dans le texte la mention de l'extension de l'électrification des voies de bus qui permettent de réduire la pollution de l'air et améliorent la qualité de vie par une réduction des nuisances sonores.</p>	<p>WWF, Pro natura, Les Verts</p>	
<p>T 1.2: Il faut que la réalisation de couloirs de bus soit prévue dès la planification initiale.</p> <p>T 1.2 : La réalisation des couloirs de bus est pertinente lorsqu'elle est prévue lors des plans de construction. Sur une route déjà existante, elle freine le trafic fluide. Le bus est un élément de mobilité et ne doit pas primer sur les autres.</p>	<p>PDC de Fribourg TCS</p>	<p>Les principes du PRT sont repris tels quels. Il n'est souvent pas possible d'intégrer des couloirs de bus sur les axes existants.</p>
<p>T 1.2 : Réseau de bus : le PLR est très favorable à toute mesure destinée à renforcer l'attractivité du réseau de bus. Il insiste cependant pour que ces mesures se fassent bel et bien dans l'intérêt des transports publics et non pas au détriment du transport privé.</p>	<p>PLR de Fribourg, association des intérêts du quartier du Bourg</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>T 1.2 : Pour le trafic pendulaire périphérie centre, le PLR souhaite que le réseau de bus soit plus performant et est aussi favorable à l'idée de parkings d'échanges en périphérie. En renforçant l'attractivité du réseau de bus (efficacité et tarifs), on renforcerait l'usage des TC pour les trajets quotidiens.</p>	<p>PLR de Fribourg, association des intérêts du quartier du Bourg</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>T 1.2 : Si l'accès au centre est interdit aux voitures, les usagers risquent de se rapatrier sur les centres commerciaux périurbains alors que c'est ce que nous souhaitons éviter.</p> <p>Il faut plus de places de parc en ville pour éviter que la recherche d'une place engendre une pollution supplémentaire.</p>	<p>PLR de Fribourg, association des intérêts du quartier du Bourg</p>	<p>Le PRT vise à faciliter des véhicules l'accès au centre-ville pour les achats. En mettant le système de guidage prévu, la recherche de stationnement sera facilitée.</p>
<p>T 1.2 : Nous sommes favorables à une intensification et à une électrification du réseau de bus. En outre, nous pensons qu'il faudrait aussi autoriser les cyclistes à utiliser les couloirs réservés aux bus. Il y a en outre lieu de renoncer dès maintenant aux arrêts de bus à même la voie qui bloquent le trafic automobile derrière un bus dans un souci écologique.</p>	<p>UDC</p>	<p>Les arrêts sur voirie sont justifiés car ils permettent aux usagers de se réinsérer dans le trafic.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
T 2.1 : L'instance responsable est uniquement le canton en coordination avec l'OFROU.	Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot	C'est déjà ce que mentionne le module d'action.
T 2.1 : Rajouter l'étude d'une demi-jonction au Bugnon si cela ne pose pas de problèmes majeurs à l'OFROU	Commune de Villars-sur-Glâne	Ce projet a été étudié et a été écarté.
T 2.1 : Une étude d'opportunité doit être réalisée pour une création de demi-jonction autoroutière à Granges-Paccot.	Commune d'Avry	C'est déjà ce que mentionne le module d'action.
T 2.1 : Réseau autoroutier : Le PLR soutient cette mesure.	PLR de Fribourg	Dont acte.
T 2.2 : Relancer la problématique du CIG-Moncor Escalé-Beaumont (fortement liée à Gottéron-Village) en intégrant la problématique urbanisme, mobilité douce et transports publics. En effet, notre commune n'a donné son accord pour la répartition des frais du CIG qu'au cas où le centre multifonctionnel de Bertigny serait réalisé. Il faut écrire : "le réaménagement de l'axe Belle-Croix-Daillettes doit encore faire l'objet d'études et de négociations avec la commune de Villars-sur-Glâne car celle-ci s'oppose à ce réaménagement tant que des mesures autres que les « 4 voies de Cormanon » n'ont pas été trouvées.	Commune de Villars-sur-Glâne	Une fiche de projet sera établie sur le carrefour de Belle-Croix. Des alternatives seront alors recherchées.
T 2.2 : Une étude d'opportunité est à établir pour le contournement de Belfaux : Le niveau de maturité est de 1. T 2.2 : Un certain nombre d'axes font l'objet d'un réaménagement. Dans ce cadre, l'élargissement de la route de Morat semble contradictoire avec les objectifs de développement. Le secteur du Champs des Alouettes sera totalement déconnecté du centre village dont il dépend.	Commune de Belfaux Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot	C'est déjà ce que mentionne le module d'action. L'élargissement de la route de Morat fait déjà partie du Projet Poya.
T 2.2 : Cette fiche traite du réseau routier principal et de l'aménagement de l'exploitation du réseau de desserte. Le réseau des routes collectrices n'est pas traité alors qu'il revêt un rôle indispensable dans la hiérarchie du réseau. Il s'agit donc de définir ce qu'il advient de ce type de route.	Commune de Fribourg	Deux modules d'action seront établis: le premier concernera la hiérarchie du réseau et le second le réseau collecteur.
T 2.2 : Le PDA devrait être complété par une mention qui vise à décharger le centre-ville de Fribourg.	Commune de Fribourg	Le PDA sera complété sur cet aspect en intégrant le PRT.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
T 2.2 : Nous estimons que l'axe Marly-Posieux, les contournements de Düdingen et de Belfaux doivent faire l'objet d'une étude d'opportunité. Des mesures de modération sur les axes existants doivent être mises en place.	Commune d'Avry	Ces différents projets seront mentionnés.
T 2.2 : Réseau routier principal : Nous sommes très favorables à la construction du pont de la Poya. Nous nous réservons cependant, le moment venu, de faire quelques remarques sur certaines mesures d'accompagnement (Pont de Zähringen, Route de Morat...). En effet, la fermeture du pont de Zähringen à la circulation risque d'augmenter drastiquement la circulation des quartiers du Bourg et de la Basse-Ville et de provoquer des engorgements aux heures de pointe, alors que l'un des buts de l'agglomération est de réduire le trafic inutile en ville.	PLR de Fribourg, Association des intérêts du quartier du Bourg	Les mesures d'accompagnement figurent dans le plan directeur partiel des transports et ne peuvent plus être mises en cause (délai pour les projets urgents). Elles visent à éviter les problèmes évoqués.
T 2.2 : Réseau routier principal, Echéancier : rajouter une croix dans la case jusqu'à 2009.	UDC	Un complément sera effectué.
T 2.2 : Les mesures prises en ville de Fribourg ne doivent pas avoir de mauvaises répercussions sur les communes avoisinantes.	TCS	Dont acte.
T 2.2 : Nous nous opposons à la mise en place de points de contrôle sur les principales pénétrantes en Ville de Fribourg qui est contraire à l'attractivité des futures activités de loisirs et à l'accès aux services métropolitains et aux commerces de détail de la ville de Fribourg.	Réseau économique de Fribourg et Région	Cet aspect est repris directement du PRT et garantira la fluidité du trafic et donc l'attractivité du centre.
T 2.3 : Les zones 30 sont généralisées.	Communes de Fribourg, de Corminboeuf et de Granges-Paccot	La mise en œuvre de la modération de trafic est de compétence communale. Il appartient à la commune de choisir les solutions souhaitées.
T 2.3 : Il serait opportun que les "axes principaux d'accès vers le centre de l'agglomération" soient clairement identifiés, de même que le positionnement et la nature des contrôles d'accès.	Commune de Matran	Les axes principaux seront identifiés. Le positionnement des contrôles d'accès relève du PG.
T 2.3: La proposition d'aménager l'ensemble du réseau de desserte essentiellement sur le principe de secteurs à trafic modéré n'est dictée par aucun impératif environnemental ou sécuritaire et devrait être supprimée.	Commune de Matran	Ce principe vise à préserver les quartiers d'habitation des reports de trafic (intérêt environnemental et sécuritaire avéré). Le texte est maintenu.
T 2.3 : Aménagement et exploitation du réseau de desserte : Nous soutenons cette mesure.	PLR de Fribourg	Dont acte.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
T 2.3 : Faire respecter la limitation générale de 50 km h ainsi que les zones à 30 km h, en tout temps, de jour comme de nuit et installer des radars permanents.	PS de Villars-sur-Glâne	Dont acte.
T 3.1 : Le module d'action renvoie au règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions et à l'aménagement local. Le projet d'agglomération ne montre ni les dispositions matérielles qui s'appliquent, ni les délais de mise en œuvre dans les plans d'affectation.	Office fédéral du développement territorial	Un complément sera effectué.
T 3.1 : La gestion du stationnement s'applique au domaine public et aux nouvelles constructions (page 53). On peut donc en déduire les parkings privés existants échappent à ces mesures. Cette situation risque de rendre inopérantes les mesures destinées à limiter le trafic pendulaire et l'amélioration de la desserte en transports publics.	Communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne et Corminboeuf et Granges-Paccot	Dans un premier temps, les communes n'en disposant pas doivent établir un concept de stationnement et le mettre en œuvre. Pour les parkings privés, les bases légales nécessaires sont manquantes.
T 3.1: Alinéa 2: Il revient à l'agglomération de veiller à la cohérence des divers concepts communaux de stationnement.	Commune de Givisiez	Les communes ont un devoir de coordonner leur aménagement local. L'agglomération peut établir des concepts permettant d'améliorer cette coordination, ce qu'elle est en train de faire et le module d'action sera complété dans ce sens. La tâche de coordination échue aux communes reste cependant toujours valable.
T 3.1 : Ce module nous semble insuffisant. Nous demandons la mise en place d'un concept volontariste à l'échelle de l'agglomération. Une première ceinture de parking d'échange doit être créée à toutes les portes de l'agglomération. Le renforcement de la cadence sur les lignes ferroviaires ainsi que l'extension des lignes urbaines à Belfaux – Corminboeuf et Avry- Matran doivent être planifiées en parallèle. Une seconde ceinture de parking d'échange doit stopper le flux du TIM aux portes de la Ville.	Commune d'Avry	En ce qui concerne les parkings d'échange, un complément sera effectué.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>T 3.1 : Le titre de cette fiche est réducteur car la problématique du stationnement ne peut être abordée uniquement à travers l'offre. Les notions de gestion et de contrôle sont indispensables pour garantir l'efficacité de la politique de stationnement. De plus, le dimensionnement de l'offre en stationnement ne doit pas uniquement tenir compte des types d'utilisateurs et de la desserte en TC mais aussi, par exemple, de l'offre existante aux alentours du projet. De plus, en dehors des zones bien desservies par les TC et les modes doux, il est capital de limiter l'offre en stationnement pour éviter que des activités génératrices d'un trafic important s'y établissent. Le but de la politique de stationnement à suivre dans l'agglomération doit justement être d'inciter les implantations à proximité des zones desservies par les TC pour éviter les nuisances et les surcharges de trafic. L'art 25 RELATeC prévoit des dispositions différentes, selon qu'une commune appartienne ou non à un périmètre de plan de mesures pour la protection de l'air ou à un périmètre d'une communauté urbaine de transports. Ces communes là doivent disposer d'un concept de stationnement qui prend en compte les différents aspects (TC, offre existante, fonctionnement du réseau etc.). Les autres communes doivent appliquer, à défaut de prescriptions communales, les normes VSS (art. 25a RELATeC). Ces aspects revêtent un caractère indispensable pour assurer le respect de la réglementation. Nous ne comprenons pas pourquoi l'échéancier fixe un délai à 2009 alors que l'art. 25b RELATeC est entré en vigueur en 1999.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Cette fiche rappelle l'article 25b RELATeC qui mentionne que toutes les communes comprises dans un plan régional des transports établissent un concept de stationnement dans le cadre de leur PAL. Comme le PDA intègre le PRT de la CUTAF, toutes les communes de l'agglomération devront établir un tel concept.</p> <p>Quant à la remarque sur l'échéancier, celui-ci précise que les concepts de stationnement sont une tâche permanente alors que l'étude du système de guidage dynamique vers les parkings du centre de l'agglomération est prévue jusqu'en 2009.</p>
<p>T 3.1: La politique volontariste ne doit pas uniquement porter sur la gestion des places mais aussi sur la quantité.</p>	<p>Commune de Fribourg, CUTAF</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>T 3.1 : Compte tenu des arguments développés pour les modules T 1.2, le centre doit rester accessible en voiture. Le PLR accueille très favorablement l'idée d'un guidage dynamique vers les principaux parkings de la ville et préconise un agrandissement de ceux-ci, en particulier ceux du Bourg et de la Grenette.</p>	<p>PLR de Fribourg, association des intérêts du quartier du Bourg</p>	<p>Le guidage vise au meilleur usage des parkings existants avant toute extension.</p>
<p>T 3.1 : Nous sommes favorables à cette mesure de guidage vers les parkings de l'agglomération.</p>	<p>TCS</p>	<p>Dont acte.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
T 4.1 et T 4.2 : Ces modules d'action parlent de liaisons manquantes des réseaux cyclable et piétonnier alors qu'elles ne sont localisées nulle part dans le projet d'agglomération. Une bonne conception du réseau piétonnier existe dans les concepts par secteur, ce qui n'est pas le cas du réseau cyclable (à part les itinéraires prévu le long des lignes de chemin de fer). Les lacunes et points faibles ne sont pas mis en évidence et il n'y a pas non plus de mesures concrètes dans ce domaine. Le projet d'agglomération ne peut se contenter d'énoncer des tâches générales ou de prévoir l'élaboration d'études. Ici aussi, il s'agit de déterminer rapidement les mesures les plus urgentes et de les ficeler en un paquet de mesures prioritaires.	Office fédéral du développement territorial	Un complément sera effectué.
V 4.1: Wenn Radwege inskünftig subventioniert werden, muss der Radweg Tifers-Menziswil ebenfalls rückwirkend subventioniert werden.	Gemeinde Tifers	Eine retroaktive Subventionierung des Bundes ist nicht möglich.
T 4.1 : La localisation des parcours n'est pas précise et la marge de manœuvre des communes est importante.	Communes de Fribourg, Corminboeuf et Granges-Paccot	Des compléments seront effectués.
T 4.1 : L'accent particulier de ce mode de transport doit être développé au centre-ville. Des moyens financiers doivent être prévus au Centre et pour certaines liaisons périphériques majeures.	Commune de Fribourg	Des compléments seront effectués.
T 4.1 : Nous estimons irréalisables, en particulier sur le tronçon Fribourg-Grolley, la proposition de réaliser les liaisons manquantes du réseau cyclables en vue d'en assurer la continuité. La configuration du terrain sur laquelle est projeté le tracé ne permet pas une telle réalisation.	Commune de Belfaux	Le PDA sera complété par des aménagements ponctuels légers basés sur un diagnostic global et laisser les itinéraires le long des voies sur certains tronçons.
V 4.1: Der Bau der im Radwegkonzept des Kantons schon seit Jahren vorgesehenen Radwege von Düringen Richtung Tifers, Schiffenen, Bödingen, Schmitten soll in den Projektblätter aufgeführt werden. Die Finanzierung muss weiterhin gemäss Strassengesetz gesichert werden	Gemeinde Düringen	Eine Ergänzung für die internen Verbindungen der Agglomeration wird erfolgen. Ausserhalb der Agglomeration, muss dieser Aspekt im Rahmen einer Überprüfung der kantonalen Zweirad-Planung geprüft werden.
T 4.1: La connexion la plus efficace pour les habitants de Matran reste celle qui longe la route cantonale en direction de Villars-sur-Glâne. Il faut intégrer au PDA le prolongement de cette liaison au moins jusqu'au giratoire de la Pâla.	Commune de Matran	Une analyse sera effectuée.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>T 4.1 : L'effort doit être accentué sur l'amélioration du réseau cyclable dans l'agglomération. La carte est illisible. Il faut que les deux grands axes soient plus visibles. Il faut aussi en premier lieu agir sur les axes routiers existants.</p> <p>V 4.1 : Der Schwerpunkt muss auf die Verbesserung des Radwegnetzes in der Agglomeration gerichtet werden. Die Karte ist unlesbar. Die beiden grossen Achsen müssen besser sichtbar sein. Man sollte in erster Linie auch auf den bestehenden Strassenachsen eingreifen.</p>	<p>Commune d'Avry, Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Un complément sera effectué.</p> <p>Eine Ergänzung wird erfolgen.</p>
<p>T 4.1 et T 4.2 : ces modules sont rédigés de façon très vague. Au minimum, le projet décrit dans la fiche G 01 de réalisation d'itinéraires cyclables le long des voies ferroviaires doit être mentionné explicitement dans les modules d'action T 4 qui ont une valeur liante.</p>	<p>Commune d'Avry, WWF, Pro natura, Pro Vélo</p>	<p>Les modules d'action seront revus et complétés.</p>
<p>T 4.1 : Le PLR est favorable aux pistes cyclables. Il se permet toutefois de rendre les autorités attentives au fait qu'elles devront veiller à ce que les cyclistes ne circulent pas sur les trottoirs et les zones piétonnes.</p>	<p>PLR de Fribourg</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>V 4.1: Die zeitlich messbaren Dimensionen, wie es sich für eine „echte“ Zielsetzung gehört, fehlen.</p>	<p>Michael Perler</p>	<p>Jedes Verkehrsinfrastrukturprojekt ist gemäss seinem Realisierungsterminplan klassiert. Um eine bessere Gesamtübersicht zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr zu gewährleisten, werden dem RDA Synthesedokumente hinzugefügt.</p>
<p>V 4.1: Fahrradwege sollte es aber nicht nur in der Peripherie der Agglomeration geben, sondern auch im Zentrum.</p>	<p>Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Wir nehmen dies zur Kenntnis.</p>
<p>V 4.1: Es ist notwendig zu planen :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine sichere und überdachte Parkierungsmöglichkeit in der Nähe des Bahnhofes. • Überdachte Veloständer in der Nähe des Pythonplatzes • Das alte Trottoir im Rank zwischen Uni und Pérollesbrücke ist als Velostreifen dringend zu sanieren 	<p>Ester Nabholz Stoll und Peter Stoll</p>	<p>Der RPA wird aufgrund einer globalen Diagnose mit leichten punktuellen Verbesserungen ergänzt, wobei die Fahrradwege entlang der Eisenbahnlinien in gewissen Abschnitten beibehalten werden.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>T 4.1 : Pour les vélos, il manque des places marquées et des places couvertes, en voici quelques exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • devant le centre commercial « centre 2000 » - même s'il existe quelques places derrière le centre en question • devant Manor • place Georges - Python • boulevard Pérolles (les quelques places devant Migros sont prises par les deux-roues motorisés) • place du marché du samedi matin (vers le Tilleul) • nous souhaiterions également avoir plus de places couvertes devant la gare. 	<p>Marielle Loosli, Pro Vélo</p>	<p>Un complément sera effectué pour le stationnement d'intérêt régional.</p>
<p>T 4.1 : Le projet prévoit 81 mio pour la mobilité douce mais un tel investissement d'une telle ampleur pratiquement que pour financer des pistes cyclables le long des voies de chemin de fer n'est nullement conforme aux objectifs généraux de ce programme. Selon nos informations, la Confédération avait critiqué l'absence de mesures pour les cyclistes mais nous estimons que cette mesure n'améliorera les chances du projet d'agglomération fribourgeoise d'obtenir le meilleur taux de participation de la Confédération.</p>	<p>ATE</p>	<p>Le PDA sera complété par des aménagements ponctuels légers basés sur un diagnostic global et laisser les itinéraires le long des voies sur certains tronçons.</p>
<p>T 4.1: Il faut que la réalisation de pistes cyclable soit prévue dans la planification initiale, notamment des pôles d'urbanisation.</p>	<p>PDC de Fribourg</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>V 4.1: Für die Forderung des Langsamverkehrs wird viel zu wenig getan. Auf 4.1 steht z.B. sehr wenig konkretes. Auch soll nach diesem Blatt erst in den Jahren 2010 bis 2014 Konzept und Studie ausgearbeitet werden. Ich möchte daran erinnern, dass zu Beginn der 90er Jahre ein kantonaler Teilrichtplan für Zweiräder erstellt wurde. Wieso versucht man nicht wenigstens die Teile des Richtplans, die die Agglomeration betreffen, in den Agglomerationsrichtplan zu übernehmen.</p>	<p>Adrian Schmid</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>T 4.2 : La localisation des parcours n'est pas précise et la marge de manœuvre des communes est importante.</p>	<p>Communes de Fribourg, de Corminboeuf</p>	<p>Le module d'action T4.2 sera complété sur les études à réaliser.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>T 4.2 : L'accent particulier de ce mode de transport doit être développé au centre-ville. Des moyens financiers doivent être prévus au Centre et pour certaines liaisons périphériques majeures.</p> <p>T 4.2 : Il y a lieu de proposer des actions détaillées ainsi que des secteurs où il y a le plus d'urgence à intervenir.</p>	<p>Commune de Fribourg</p> <p>Commune d'Avry</p>	
<p>T 4.2 : Réseau piétonnier : Le PLR encourage vivement toutes les mesures destinées à améliorer le réseau piétonnier avec une meilleure prise en compte des handicapés et des personnes âgées (abaissement des trottoirs, rampes d'accès...).</p> <p>Le respect des piétons ne doit cependant pas provoquer des engorgements sur les voies réservées à la circulation (sites universitaires aux heures de pointe par ex.). La présence d'un policier ou de feux de circulation est sollicitée.</p>	<p>PLR de Fribourg</p>	<p>Un complément sera effectué pour les personnes à mobilité réduite.</p> <p>Des mesures ponctuelles qui ne sont pas du ressort du PDA peuvent être prises en dehors de celui-ci.</p>
<p>T 4.2 : Ce module d'action donne quelque vagues principes d'action mais il n'est pas mentionné si le continuum piétonnier sera isolé du trafic routier ou s'il devra partager son itinéraire avec le réseau cyclable.</p>	<p>WWF, Pro natura, Pro Vélo</p>	<p>Le module d'action T4.2 sera complété.</p>
<p>T 4.2 : Nous demandons que le module soit modifié de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les communes aménagent un réseau piétonnier en vue d'assurer la continuité, la sécurité et l'attractivité de celui-ci. • Les communes aménagent des chemins et des espaces réservés aux piétons dans chaque quartier. • 3. Les communes améliorent l'accès piéton à toutes les haltes de transports en commun et augmentent la sécurité et l'attractivité des cheminements piétonniers. 	<p>Les Verts</p>	<p>Une analyse sera effectuée.</p>
<p>T 5.1 : Alinéa 3 : La réalisation d'une étude relative au péage urbain est inutile à mentionner. Les dispositions fédérales ne permettent pas de telles initiatives démesurées pour l'agglomération de Fribourg. Cependant, la recherche doit être poursuivie pour l'instauration de tickets combinés lors de manifestation.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Le projet est retiré en attendant les bases légales fédérales.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>T 5.1 : Mesures complémentaires : Nous nous opposons à l'étude d'opportunité sur l'introduction d'un péage urbain, notamment parce que c'est une mesure anti-sociale car elle « trie » les personnes qui peuvent se rendre en ville sur des critères financiers.</p> <p>T 5.1 : Il est nécessaire qu'entre autres la notion de "freinage" d'entrée dans la ville pour le transport privé soit considérée (par exemple par l'introduction d'une vignette d'entrée).</p>	<p>Commune d'Avry, Réseau économique de Fribourg et Région, UDC SVP, PLR de Fribourg, TCS, PDC de Fribourg</p> <p>PS de Villars-sur-Glâne</p>	
<p>T 5.1 : L'instance responsable ne devrait-elle pas être au STE plutôt qu'à la CUTAF ?</p>	<p>Communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne, Corminboeuf et Granges-Paccot</p>	<p>Certaines tâches sont dévolues à la CUTAF.</p>
<p>T 5.1 : La problématique des billets combinés « manifestations et transports publics » doit être ajoutée dans cette fiche. De tels billets jouent un rôle déterminant dans la maîtrise de la mobilité notamment dans les secteurs tels que le plateau de Saint-Léonard.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Ce point sera intégré.</p>
<p>T 5.1 : Nous proposons que les plans de déplacement d'entreprises soient aussi établis pour les institutions publiques.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Le plan cantonal des transports le prévoit.</p>
<p>T 5.1 : Nous sommes favorables à la mise en place d'une centrale de mobilité.</p>	<p>TCS</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>T 5.1 : Le PLR est très favorable aux mesures destinées à encourager les entreprises à organiser le transport en commun de leurs employés. On pourrait, par exemple, prévoir des mesures d'incitation fiscales comme la possibilité de réduire les frais de transport en commun des revenus d'entreprise.</p>	<p>PLR de Fribourg</p>	<p>Le PDA n'a pas cette compétence qui nécessite une base légale.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
FICHES DE PROJET PROJEKTBLÄTTER		
REMARQUES GÉNÉRALES ALLGEMEINE BEMERKUNGEN		
Les fiches de projet fournissent des indications sur le problème posé, l'objectif poursuivi, les mesures de mise en œuvre, l'échéancier et les coûts. Néanmoins, les mandats impartis restent, dans l'ensemble, relativement vagues et imprécis (ceci concerne également les projets dont la réalisation est prévue en 2009).	Office fédéral du développement territorial	Des compléments seront effectués.
Les priorités sont encore trop peu définies. L'indication du niveau de maturité et de l'horizon de réalisation possible qui figure parfois dans les fiches de projet n'est pas suffisante: il s'agit de définir la priorité de différentes mesures en fonction de leur rapport coût-utilité (critères d'efficacité) et de leur contribution au bon rapport coût utilité du projet d'agglomération dans son ensemble.	Office fédéral du développement territorial	Des compléments seront effectués.
Les études de détail ou d'opportunité prévues pour les transports publics (cf. fiches de projet D06, D07 et E10) ne doivent pas conduire à retarder inutilement les efforts visant à combler les lacunes les plus importantes dans ce domaine. Celles-ci doivent au contraire faire l'objet de mesures prioritaires (paquet de mesures).	Office fédéral du développement territorial	Des compléments seront effectués.
Les pôles d'urbanisation de Champ des Alouettes et de Torry sont démesurés compte tenu du caractère paysager à préserver. Une étude d'impact est à prévoir.	Commune de Granges-Paccot	Des études dans le domaine paysager sont d'ores et déjà prévues dans les fiches de projet.
Les pôles d'urbanisation de Champ des Alouettes et de Torry nécessitent une réflexion approfondie sur les accès (projet Poya)	Commune de Granges-Paccot	Un complément sera effectué.
Ajouter des fiches de projet pour la création de zones de loisirs bien équipées pour la population et facilement accessible en transports publics le long de lacs et cours d'eau qui respectent les périmètres destinés aux réserves naturelles.	Communes de Villars-sur-Glâne et Avry	Pour l'instant, ce module ne fait pas partie du contenu minimum auquel doit répondre le PDA.
Il serait utile de mieux expliquer, p. ex. dans le rapport, la distinction entre mesure souhaitable et mesure indispensable.	CUTAF	Un complément sera effectué.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Dans les fiches consacrées aux pôles d'urbanisation, les mesures en faveur de la mobilité douce figurent souvent dans les mesures souhaitables alors qu'elles devraient se trouver dans les mesures indispensables dans toutes les fiches de projet.</p>	<p>WWF, Pro natura</p>	<p>Un contrôle sera effectué.</p>
<p>Le chemin de fer représente certaines nuisances contre lesquelles des mesures d'aménagement devront être prises. Il faudra notamment veiller à l'incidence des pôles ci-après désignés sur l'augmentation de risques des accidents majeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pérolles/Arsenaux/Les Daillettes • Torry • Agy Champ des Alouettes • Düdingen ouest et Birch 	<p>CFF</p>	<p>Des compléments seront effectués.</p>
<p>A. FICHES DE PROJET POLES D'URBANISATION PROJEKTBLÄTTER SIEDLUNGSSCHWERPUNKTE</p>		
<p>A 01 : Les mesures indispensables définies paraissent logiques et sont conformes aux thèmes à traiter dans le cadre des objectifs de la révision des PAL. En outre, les travaux de Fribourg-Cible répondent déjà partiellement à ces questions.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>A 01 : Nous proposons que ce pôle soit lié à une étude de faisabilité d'un moyen de transport en commun en site propre reliant Belle-Croix à Marly en passant par la gare de Fribourg.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Ce pôle à notre sens peut être réalisé indépendamment du projet de transports en commun vu sa proximité à la gare et sa desserte en TC.</p>
<p>A 01 : L'étude d'opportunité de la création d'une nouvelle halte ferroviaire de la Fonderie doit être coordonnée avec le module T 1.1.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>L'étude de la nouvelle halte de la Fonderie fait partie de l'étude sur la valorisation du réseau ferroviaire. Il est trop tôt pour la mentionner expressément.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 01 : Etendre le périmètre jusqu'à la rue de l'Hôpital et les Grand-Places, selon le plan annexé.</p> <p>Dans les instances concernées : ajouter Fribourg-Cible</p> <p>Dans les mesures indispensables : mentionner la recherche d'un autre site dans l'agglomération pour l'implantation d'une nouvelle gare CFF pour les marchandises et la gare de triage.</p> <p>Dans les mesures de mise en œuvre : mentionner la mise en valeur de toute la place de la Gare et de ses abords, en précisant un coût d'investissement total de plus de 6 millions.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Fribourg-Cible ne sera pas mentionné dans les instances concernées puisque le PDA reprend les instances publiques officielles.</p> <p>Compte-tenu des volumes de trafic actuel, la réalisation d'une nouvelle infrastructure ne se justifie pas.</p> <p>Le SeCA examinera si une fiche de projet doit être établie pour le réaménagement de la place de la gare.</p>
<p>A 01 : Pôle d'urbanisation Pérolles/Arsenaux/Les Daillettes : La problématique de la protection du patrimoine bâti des XIXème et XXème siècles doit être intégrée. Dans cette optique, le SBC doit être associé et fonctionner comme instance de référence.</p>	<p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>A 01: Mesures de mise en œuvre « Transport » : Nous nous posons la question de savoir pourquoi le ch. 3 « Etude d'opportunité d'un système de transport automatisé Gare Fribourg-Plateau de Pérolles » ne constitue qu'une mesure souhaitable. Celle-ci étant effectuée actuellement, pourquoi ne pas la faire figurer parmi les mesures indispensables ? En outre, l'étude des mesures en faveur de la mobilité douce nous paraît également une mesure indispensable.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Le système de transport automatisé n'est pas dans les mesures indispensables car cela sous-entendrait que le pôle ne pourrait pas être réalisé sans ce moyen de transports.</p> <p>Pour la mobilité douce, un complément sera effectué.</p>
<p>A 01 : La commune de Fribourg n'est plus vraiment adaptée aux exigences requises par les activités industrielles et doit se tourner davantage vers le secteur administratif. A ce titre, les locaux administratifs de taille suffisante et de qualité sont rares et la mise en place d'un « quartier administratif » à proximité de la gare devrait être envisagée.</p>	<p>Promotion économique du canton de Fribourg</p>	<p>C'est la destination qui est prévue pour ce pôle.</p>
<p>A 02 et A 06: Les pôles destinés à l'habitat notamment à Agy Champ des Alouettes et Torry sont représentés ici en mettant en évidence les structures vertes prédominantes. Ils doivent être représentés de la même manière sur la carte "Urbanisation et transport".</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Des compléments seront effectués.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 02 : Il manque un élément prioritaire qui est la définition claire de l'espace vert à préserver et à aménager au sommet de la colline du Torry. Il manque également la nécessité d'une planification conjointe ou coordonnée avec la commune de Fribourg dans ce secteur. Contrairement à ce qui est mentionné dans l'UP 1.1, les conditions de réalisation ne sont pas bonnes du point de vue des accès.</p>	<p>Communes de Granges-Paccot et Fribourg</p>	<p>Il est prévu d'établir un concept pour l'aménagement paysager dont l'un des buts sera la délimitation de l'espace vert paysager. Les besoins de coordination entre les deux communes sont mentionnés dans la fiche de projet de même que les conditions d'accès.</p>
<p>A 02: Une étude d'accessibilité à la partie de cette zone située sur le territoire de la Ville de Fribourg a déjà été effectuée. Ce dossier étant actuellement en procédure, il ne faudrait pas que l'opposant puisse exiger une nouvelle étude sur la base du PDA.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>L'accessibilité n'a été étudiée que sur le secteur de Torry Est, la fiche de projet mentionne la nécessité d'étudier les accès sur l'ensemble du secteur.</p>
<p>A 02: Mesures « Transport » : nous nous demandons pour quelles raisons le réaménagement de la route de Morat sur 4 voies figure parmi les mesures souhaitables. Ce qui précède constitue l'une des mesures d'accompagnement au Pont de la Poya, dont la réalisation a été approuvée sous cette condition. Elle doit donc figurer parmi les mesures indispensables. Si cette mesure ne semble que souhaitable pour la réalisation du pôle d'urbanisation Torry, cette assertion ne peut que créer le trouble de l'esprit du lecteur.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Le projet Poya n'est pas dans les mesures indispensables car cela sous-entendrait que le pôle ne pourrait pas être réalisé sans cette infrastructure de transports.</p>
<p>A 03 : Le manque de parc urbain dans tout ce quartier devrait être pris en compte.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>L'établissement d'un concept paysager est prévu dans les mesures de mise en œuvre.</p>
<p>A 03: Wir widersetzen uns mit aller Entschiedenheit gegen die auf S.32 der Aktionsmodule Projektblätter vorgesehene Erweiterung der Bauzone um eine Fläche von 150'000 m² mit mittlerer bis hoher Wohndichte. Damit würde nicht nur die Wohnqualität im bestehenden Quartier stark beeinträchtigt, sondern auch der Wert der Liegenschaften erheblich vermindert.</p>	<p>Gemeinde Tafers, Quartierverein Kleinschönberg</p>	<p>Dieser Sektor stellt infolge seiner guten Erschliessung durch öffentlichen Verkehr ein interessantes Potenzial dar. Eines der Ziele des RPA muss es sein, interessante Sektoren für die Siedlungsverdichtung nach Innen vorzuschlagen.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 03 : Nous demandons que les aménagements futurs s'inscrivent dans un logique de développement durable, et en particulier que des mesures soient prises pour que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les nouvelles constructions répondent à des normes énergétiques telles que Minergie-P, afin de limiter les émissions polluantes dans les zones résidentielles (poussières fines) et que la planification des zones soit établie selon le principe des éco-quartiers • Les nouvelles constructions favorisent la mixité sociale • Le bâti soit développé de manière suffisamment aérée. • La zone commerciale de Saint Barthélémy peut être avantageusement développée (commerce de proximité) avec le centre de quartier • Il faudrait aussi prévoir davantage d'espaces verts et d'infrastructures sportives ainsi que l'accès aux zones sportives et de loisirs voisines (St Léonard, Auge Neigle). • Mesures pour la protection de la zone naturelle du Lac de Schiffenen et de la vallée du Gottéron. 	<p>Communes de Villars-sur-Glâne et Granges-Paccot, Association Vivre au Schönberg</p>	<p>Tous ces aspects seront à étudier dans le cadre des mesures de mise en œuvre à effectuer.</p>
<p>A 03: Mesures « Transports » : Pourquoi la réalisation du Pont de la Poya figure-t-elle parmi les mesures souhaitables? Il s'agit clairement d'une mesure indispensable. Pour le reste, nous nous référons à notre dernière phrase de nos remarques relatives à la fiche de projet A 02.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Le projet Poya n'est pas dans les mesures indispensables car cela sous-entendrait que le pôle ne pourrait pas être réalisé sans cette infrastructure de transports.</p>
<p>A 04 : La question de la mobilité douce réglée notamment par une place urbaine ou des passerelles est une mesure indispensable. Une des passerelles est aussi une mesure destinée à revaloriser le quartier de Villars-Vert.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Une correction sera effectuée.</p>
<p>A 04: Mesures « Transports » : il est nécessaire d'ajouter, comme mesure souhaitable, l'extension des voies de bus en site propre dans le secteur, afin notamment d'accroître la vitesse commerciale des bus dans ce secteur.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>A 05 : Remplacer le point 2 des mesures indispensables par « Réalisation d'une desserte en transports publics ».</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Cette correction sera effectuée.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 05 : Pôle d'urbanisation Bertigny ouest : les communes du Réseau économique ou de l'agglomération doivent collaborer pour financer en commun les accès à cette parcelle extrêmement bien située en bordure de l'autoroute. Une concertation doit être entreprise avec la Bourgeoisie afin de sélectionner les possibles affectations et les entreprises recherchées pour ce terrain.</p> <p>De plus, une coordination pour la qualification précise des activités qui peuvent être accueillies dans le secteur est nécessaire. Ces dernières doivent être considérées selon des thématiques de filières économiques.</p>	Réseau économique de Fribourg et Région	Ce sont les travaux qui devront être effectués dans le cadre de la structure d'organisation de projet à mettre en place.
A 05 : Nous estimons que ce secteur est particulièrement approprié pour l'implantation de nouvelles entreprises à haute valeur ajoutée (tertiaire ou nouvelles technologies)	UDC SVP	Dont acte.
A 05 : Nous ne considérons pas que la zone destinée à accueillir le projet Gottéron-Village est disponible pour l'instant. Nous souhaitons toutefois que cette zone, dans le cas où Gottéron-Village serait définitivement abandonné, passe en zone industrielle et soit réservée pour des projets d'importance cantonale.	Promotion économique du canton de Fribourg	Le PDA mentionne que le secteur est concerné par le projet Gottéron-Village. Il n'est actuellement pas possible de retirer cette référence.
<p>A 06: Ce développement, excentré par rapport à Granges-Paccot et Fribourg, s'inscrit dans un espace isolé, introverti, séparé par la voie ferrée, le vallon et l'axe route de Morat. Un tel développement soulève la question de la cohérence de l'aménagement régional.</p> <p>A 06 : Ce pôle d'urbanisation est problématique par sa relation avec le centre communal dont il dépend et dont il est séparé par une zone industrielle et la route de Morat qui créent un désert. Les liens entre ce quartier et le reste de la commune seront distendus.</p>	<p>Commune de Fribourg</p> <p>Commune de Granges-Paccot</p>	Ce secteur offre des qualités non négligeables pour l'urbanisation (qualité du site, proximité des équipements, bonne desserte en TC). Le développement de l'habitat à proximité du Plateau d'Agy permettrait de limiter l'hyperspécialisation du secteur.
A 06 : Quelles seront les infrastructures nécessaires pour la route de Morat. Qui en supportera les coûts ?	Commune de Granges-Paccot	<p>Ces mesures sont définies dans le cadre du Projet Poya et du projet de mise à 4 voies de la route de Morat (mis à l'enquête en janvier 2007).</p> <p>La répartition des coûts est en cours de négociation.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
A 06 : Pôle d'urbanisation Agy Champ des Alouettes : Secteur d'une grande qualité paysagère. Il faut donc éviter son urbanisation.	Société fribourgeoise d'art public et commune de Granges-Paccot	Ce secteur ne pourra être urbanisé que moyennant l'établissement d'un concept pour son aménagement paysager permettant ainsi de coordonner qualité paysagère et développement de l'urbanisation.
A 06: Nous rappelons que cette zone fait déjà l'objet d'un plan directeur intercommunal. Ce plan prévoit notamment que, pour les manifestations, les questions liées au stationnement et aux transports publics doivent être réglées. Il s'agira d'en tenir compte dans le cadre de l'exécution des mesures prévues, voire de prévoir une mesure y relative dans les mesures souhaitables.	CUTAF	Un complément sera effectué.
A 06 : La zone industrielle de Granges-Paccot ne pourra que difficilement attirer des activités à haute valeur ajoutée du fait que le domaine commercial s'y est fortement développé. L'expérience montre que ces deux domaines (commerce et industrie) ne recherchent pas la proximité l'un de l'autre.	Promotion économique du canton de Fribourg	Il est probable que la capacité technique et environnementale du réseau routier ne permet plus l'implantation d'un grand générateur de trafic. Lors de la mise en zone, une étude devra démontrer le nombre de trajets par jour du trafic individuel motorisé que cette zone peut générer. Selon le résultat, des restrictions pour de nouvelles activités commerciales seront à envisager dans cette zone. Un complément sera effectué allant dans ce sens.
A 07 : nous jugeons irréaliste la trop grande densification prévue par le PDA dans ce secteur, qui est pour l'essentiel en mains privées. Nous ne pouvons pas admettre l'échéancier. Il faut donc s'en tenir au PAL.	Commune de Marly	La Confédération a fixé des critères de densification du milieu bâti existant comme condition sine qua non pour une entrée en matière sur le financement des infrastructures destinées au trafic d'agglomération. Le PDA doit contenir de telles propositions dans son contenu liant et les communes ne peuvent que s'engager dans cette voie.
A 07 : 310'000 m ² pour 1'100 habitants, ce n'est pas de la haute densité. Nous proposons que la réalisation de ce pôle soit liée à la réalisation d'une étude de faisabilité d'un transport en commun en site propre reliant Belle-Croix à Marly en passant par la gare de Fribourg. Ce transport en commun devra être pris en compte dans l'étude d'opportunité Marly-Posieux.	Commune d'Avry	Le rapport entre la surface et le nombre d'habitants se réfère à l'ensemble du périmètre représenté et non pas uniquement aux surfaces à urbaniser. En ce qui concerne la réalisation d'un site propre pour les TC, il faut attendre les résultats de l'étude d'opportunité gare-Pérolles.
A 07 : Les mesures de mise en œuvre de transports devraient être indispensables et non pas seulement souhaitables.	Commune de Marly	Ces aspects seront réexaminés.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 07 : Pôle d'urbanisation Marly Grand Pré : la densification de la route de la Gérine à Marly présente à ce jour des dangers cumulés certains et visibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafic trop intense sur une route qui ne peut pas le supporter (en particulier poids lourds) • Tracé inadéquat (largeur insuffisante) • Permanence des excès de vitesse sur un tronçon bordé par une propriété occupé prioritairement par des personnes en situation de handicap. <p>Propositions qui pourraient être faites :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation de l'activité du secteur d'Ilford ne peut être réalisée qu'en tenant compte en parallèle de la création de la route projetée Marly-Grangeneuve (Matran) par le côté gauche de la Gérine. A cela s'ajoute que la zone Ilford doit pouvoir rejoindre ce nouvel axe par un pont passant au-dessus de la Gérine. • Dans une logique de délestage, la route des écoles devrait être reliée à elle de la Gérine à un endroit approprié (route de Bel-Air ou route de la Plaine). Le positionnement de l'arrêt de bus étant inadapté, il faudrait le déplacer en conséquence pour éviter aux élèves du CO de traverser une route très fréquentée. 	<p>Association Sainte Camille</p>	<p>Ces aspects sont à étudier dans le PAL de la commune de Marly.</p>
<p>A 07 : Nous proposons une réorganisation complète du réseau routier dans le cadre du développement du pôle d'habitat Grand-Pré - Riedelet – Bel-air et d'intégrer à cette réorganisation la mise en place de cheminements piétonniers pour le déplacement des élèves à destination des établissements scolaires.</p> <p>Vous trouverez ci-joint les documents se rapportant à cette prise de position.</p>	<p>Charles et Georgette Emmenegger</p>	<p>Ces aspects seront à examiner dans le cadre des mesures de mise en œuvre du pôle.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 08: Marly Pré aux Moines: puisqu'il existe un conflit entre zone industrielle et potentiel paysager (cf. p. 35 du rapport explicatif), ne serait-il pas plus judicieux de déclasser la zone et de la laisser au paysage plutôt que de vouloir rechercher une utilisation alternative (sports ou loisirs)? Ceci d'autant plus que Marly dispose déjà d'une importante zone d'activités à restructurer.</p>	<p>Office du développement territorial</p>	<p>Le secteur est prévu en 2ème étape dans le plan d'affectation des zones de la commune de Marly.</p>
<p>A 08 : Nous ne comprenons pas le caractère mixte affecté à ce secteur et souhaitons maintenir l'affectation du PAL en incluant les rives de la Gérine comme zone de loisirs. Seule la surface de la zone d'activités doit être prise en compte dans ce pôle.</p>	<p>Commune de Marly, ADHS</p>	<p>La correction sera effectuée.</p>
<p>A 08 : Nécessité d'une étude de faisabilité d'un transport en commun en site propre pour la réalisation de ce pôle.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>En ce qui concerne la réalisation d'un site propre pour les TC, il faut attendre les résultats de l'étude d'opportunité gare-Pérolles.</p>
<p>A 08: La réalisation d'une étude d'opportunité concernant la nouvelle liaison routière Marly-Posieux doit figurer au rang des mesures indispensables. En effet, la zone industrielle pourrait générer un trafic poids-lourds conséquent, qu'il n'est pas raisonnable de faire transiter par les zones résidentielles, notamment de Marly Grand-Pré. Dans ce sens, la liaison Marly-Posieux semble la meilleure des dessertes possible. Elle doit donc être impérativement étudiée.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>En attendant les résultats de l'étude d'opportunité (qui est en cours), la "réalisation de la nouvelle liaison routière Marly-Posieux" est en effet actuellement souhaitable.</p>
<p>A 08: Il semble indiqué de transférer en zone de Village B les terrains situés en dessous de la ferme du couvent de Montorge et du château de Marly-le-Petit, le long de la route de l'Ancienne Papeterie pour la partie classée en zone d'activités par le PAL en vigueur. Cette affectation s'harmoniserait avec le noyau historique du hameau classé en zone village B et le quartier de villas nouvellement aménagé dans le secteur des Cossettes, la zone de verdure protégée remplirait alors pleinement son rôle de zone tampon.</p> <p>Vous trouverez ci-joint les documents se rapportant à cette prise de position.</p>	<p>Charles et Georgette Emmenegger</p>	<p>Ces aspects seront à examiner dans le cadre du PAL.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
A 08 : Les zones de Marly situées au pied de la Crausa (Pré aux Moines ou sous la Crausa) pourront être valorisées lorsque la route de liaison Marly-Matran aura été réalisée. A ce titre, cette route n'a pas uniquement pour objectif de désencombrer l'axe Marly-Villars-sur-Glâne-Fribourg, elle a également un rôle économique important.	Promotion économique du canton de Fribourg	Dont acte.
A 09 Avry-Matran: La desserte en TC n'est pas réglée avec une nouvelle halte ferroviaire. Une extension du réseau de bus urbain n'est pas prévue pour ce secteur.	Office fédéral du développement territorial	En l'état de la planification, le secteur de la nouvelle halte d'Avry sera relié en moins de 10 minutes à la gare de Fribourg. Avec la prolongation de la ligne S1 du S-Bahn de Berne, cette nouvelle halte sera desservie quatre fois par heure, soit une cadence de 15 minutes environ.
A 09: Le secteur du Pueblo doit être intégré au pôle d'urbanisation.	Commune de Matran	Il est intégré au pôle mais comme secteur déjà largement construit.
A 09: L'évaluation du nombre d'emplois par rapport à la surface donne un ratio de 1 emploi/214 m ² ce qui est relativement faible. Il faudrait augmenter ce ratio.	Commune de Matran	Le ratio est basé sur le type de constructions existantes. Il est difficile de garantir qu'un ratio plus important pourra être réalisé. Ces chiffres sont pris en compte dans la justification des pôles d'urbanisation dédiés aux activités.
A 09 : Nous exprimons notre retenue quant à ce pôle d'urbanisation dans la mesure où le réseau routier est actuellement déjà saturé. Nous demandons comme préalable la fluidification du trafic sur les routes de Matran, de Neyruz, de Pâla, la jonction autoroutière et la route de Fribourg.	Commune d'Avry	Un complément sera effectué quant à la prise en compte de la génération du trafic dans ce secteur.
A 09 : Matran, jonction ouest et est : si la localisation de cette zone d'activités à proximité de l'autoroute est pertinente, nous attirons votre attention sur le fait que la gestion actuelle du trafic dans ce secteur est catastrophique. Il est dangereux de s'y rendre à vélo même pour les habitants de Matran. C'est pourquoi les mesures en faveur de la mobilité douce figurant dans les mesures souhaitables devraient figurer dans les mesures indispensables.	WWF, Pro natura	Une correction sera effectuée.
A 09 : La zone des Müeses à Posieux-Hauterive près de l'IAG et de l'Agroscope présente un intérêt potentiel majeur, mais hors du périmètre de ce plan, son hypothèse n'a pas été considérée. Elle est pourtant l'extension naturelle et logique du pôle d'activités de Matran Est.	ADHS	Cette zone n'est pas dans le périmètre de l'agglomération.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 11: Es ist wichtig, die verschiedenen Übergänge der Verkehrsachsen und der Landschaftskammern wie Möser und Düdingerbach differenziert zu behandeln. Das gleiche gilt für Siedlungsdichte. Es ist unmöglich auf diesem unüberbauten Gebiet nur Wohnzonen von mittlerer bis hoher Dichte vorzusehen. Es muss eine Überbauung für Gewerbezone Mischzone vorgesehen werden, mit bestimmten Einschränkungen gegen Lärm- und Geruchsemissionen.</p>	<p>Gemeinde Düdingen</p>	<p>Der Schwerpunkt ist für eine Mischnutzung vorgesehen, vor allem im Norden durch eine Arbeitsnutzung, unter Berücksichtigung des Schutzbedarfs gegen die Verkehrsbelastung der Autobahn. Bezüglich der Verdichtung ist es wichtig, sie als Beurteilungsvoraussetzung des Bundes für die Umfahrung Düdingen aufrechtzuerhalten.</p>
<p>A 11: La mise en place d'une ligne de bus desservant le pôle doit figurer parmi les mesures indispensables.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Cette correction sera effectuée.</p>
<p>A 11: Wir leiten daraus ab, dass das ganze Gebiet überhaupt noch nicht reif ist, um der Revision der Ortsplanung bzw. im Richtplan der Agglomeration als Wohnschwerpunkt aufgenommen zu werden. Bei der nächsten Revision der Ortsplanung wird sich dann zeigen, ob die Umfahrungsstrasse definitiv geplant, im Bau oder vielleicht sogar, schon eröffnet ist. Da in der Zwischenzeit der Siedlungsschwerpunkt überhaupt nicht den Kriterien eines Siedlungsschwerpunktes entspricht, ist darauf zu verzichten.</p>	<p>Überparteiliche Arbeitsgruppe</p>	<p>Die Verwirklichung der genannten Umfahrung ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung der Schwerpunkte. Mit anderen Worten, diese Schwerpunkte können ohne die Umfahrungsstrasse nicht besiedelt werden.</p>
<p>A 12: Düdingen: la zone d'activités au nord de l'autoroute nous paraît bien trop largement dimensionnée; de plus il n'est pas acceptable que de part et d'autre de cette zone soient encore laissées de larges "marges de manœuvre pour le développement local du milieu bâti".</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>Il nous semble intéressant d'élaborer un concept global sur l'ensemble du pôle. Une affectation des zones à bâtir par étape n'est pas exclue, pour autant que la réflexion directrice soit préalablement établie sur l'ensemble du secteur. Quant aux limites d'extension de l'urbanisation, elles s'appliquent à l'ensemble de l'agglomération (secteurs en blanc sur la carte). Les pointillés verts, source de confusion, ont été supprimés.</p>
<p>A 12: Der Gemeinderat macht darauf aufmerksam, dass die Nutzung der Industrie- und Gewerbezone Düdingen sowie der Arbeitszone Birch differenziert betrachtet werden muss. In Gebieten nahe am ÖV (z.B. Bahnhof-Nord) soll eine andere Nutzung vorgesehen werden als für Parzellen, die weiter vom Zentrum entfernt sind.</p>	<p>Gemeinde Düdingen</p>	<p>Diese Aspekte liegen in der Kompetenz der Gemeinde und können im Rahmen ihre Ortsplanung geplant werden.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 12: Im Hinblick auf diese gewünschte Entwicklung in den nächsten 10-20 Jahren hat der Gemeinderat die Planungszone "Bahnhof Nord" bereits öffentlich aufgelegt. Grundsätzlich sind die bahnhofnahen Gebiete für arbeitsplatzintensive Betriebe mit relativ wenig Individual- und Werkverkehrsaufkommen zu nutzen. In den anderen Gebieten, welche weiter von Zentrum entfernt sind, muss ein höheres Verkehrsaufkommen in Kauf gekommen werden. Eine spezielle Rücksicht muss dabei auf die bestehenden Gebiete wie Santihans und Luggiwil genommen werden. Für die nächsten Generationen muss die Weiterführung der Verbindungstrasse um Bundtels Richtung Fillistorf vorgesehen werden. Bei der Umsetzung dieser Projekte erwartet die Gemeinde eine starke Unterstützung seitens der Agglomeration und vor allem des Kantons.</p>	<p>Gemeinde Düdingen</p>	<p>Was die Ausdehnung der bestehenden Siedlungen angeht, so können diese im Rahmen der Ausarbeitung der Ortsplanung erfolgen, insofern sie die im RPA festgelegten Siedlungsgrenzen einhalten.</p>
<p>A 12: Die Option der Erweiterung der Sportanlage Birch wird im Richtplan der Gemeinde vorgesehen.</p>	<p>Gemeinde Düdingen</p>	<p>Eine Ergänzung mit einer Erwähnung der Erholungsaktivitäten in den Schwerpunkten wird erfolgen.</p>
<p>A 12: La mise en place d'une ligne de bus desservant le pôle doit figurer parmi les mesures indispensables.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Cette correction sera effectuée.</p>
<p>A 12 : Düdingen Birch: cette zone est déjà très prisée (notamment par le domaine commercial) et il est fort probable que les parcelles de taille intéressante ne restent pas disponibles longtemps. Nous sommes satisfaits de constater qu'une extension de la zone vers l'ouest est d'ores et déjà prévue dans le plan directeur de l'agglomération.</p>	<p>Promotion économique du canton de Fribourg</p>	<p>Dont acte.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>A 12: Die Umfahrungsstrasse ist keine Voraussetzung für den Siedlungsschwerpunkt. Ob sie gebaut sein wird, liegt es im Kompetenzbereich des Gemeinderates. Die zukünftigen Bewohner in der vorgesehenen Erweiterungszone müssten während mehr als zehn Jahren ein Verkehrschaos erleben. Folgende Kriterien sollen dabei berücksichtigt werden:</p> <p>Ausserdem wird die Inbetriebnahme nie vor 2020 möglich sein.</p> <p>Im Richtplan wird erwähnt, dass neue Wohngebiete mit guten Voraussetzungen vorgeschlagen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Anbindung an dem öffentlichen Verkehr stützt sich hauptsächlich auf das bestehende Verkehrsnetz. • Der Zugang dieser Schwerpunkte für den motorisierten Individualverkehr belastet die neuen Wohnzonen nicht oder nur in einem zumutbaren Ausmass. • Die Wohnschwerpunkte liegen ausserhalb der Einflusszonen der hauptsächlichsten Immissionserzeuger, darunter die Autobahn. • Die Wohnschwerpunkte nutzen vorwiegend die bestehenden Infrastrukturen und Einrichtungen <p>Dem Siedlungsschwerpunkt wird eine mittlere Eignung attestiert, weil die hohen Erschliessungskosten sie rechtfertigen. Die Gemeinde wird aber mit der Einzonung erschliessungspflichtig mit allen Folgekosten. Ausserdem verdient der Sektor eine „schwache Eignung“, solange die Umfahrungsstrasse das Problem Verkehr nicht lösen kann.</p> <p>Deswegen bitten wir den Gemeinderat, dass die Siedlungsbegrenzungen und der Siedlungsschwerpunkt Düdingen West aufgehoben werden.</p>	<p>FDP</p>	<p>Die Verwirklichung der erwähnten Umfahrung ist eine unerlässliche Bedingung die Entwicklung der Siedlungsschwerpunkte. Mit Worten, diese Schwerpunkte können ohne die Umfahrungsstrasse nicht besiedelt werden.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>B. FICHES THEMATIQUES URBANISATION THEMATISCHE BLÄTTER SIEDLUNGSENTWICKLUNG</p>		
<p>B 02: Une mention devrait être aussi apportée sur les bâtiments existants et sur les conditions d'habitation. De plus, la gestion du sol et des potentialités à accueillir de nouvelles activités, le manque de terrains aptes à recevoir des entreprises devrait conduire les autorités cantonales à ne pas s'étendre de façon excessive sur le territoire de la Ville, mais à rechercher la densification de leurs sites où des possibilités d'agrandissement sont encore possibles.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>En ce qui concerne les bâtiments existants et les conditions d'habitation, ces aspects ne relèvent pas d'un plan directeur régional. Pour la planification immobilière cantonale, il y a lieu de se référer au rapport établi par le Service des bâtiments.</p>
<p>B 03 : Densification du milieu bâti et B 04, Revalorisation urbanistique : La densification, qui limite le mitage du territoire agricole, ne doit pas se faire au détriment du patrimoine bâti à protéger ainsi que des espaces non bâtis caractéristiques à l'intérieur des villes.</p>	<p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Un complément sera effectué.</p>
<p>B 03 : Densification du milieu bâti : Nous soutenons tout particulièrement ce module.</p>	<p>Les Verts</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>B 04 : la notion de partenariat avec les communes n'est pas claire. Nous demandons une explication.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Les communes seront associées à l'étude établie par l'agglomération pour une méthode de revalorisation.</p>
<p>B 04 : Nous demandons que les lignes de bus soient étendues en deux branches : Belfaux-Corminboeuf et Avry-Matran.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>La desserte de Belfaux Corminboeuf et d'Avry Matran est assurée par les lignes régionales (train+bus). Une prolongation de lignes urbaines ne se justifie pas compte tenu de la demande potentielle et de la situation de concurrence qui serait créée avec les lignes régionales.</p>
<p>B 04 : Revalorisation urbanistique : Nous soutenons tout particulièrement ce module.</p>	<p>Les Verts</p>	<p>Dont acte.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
D. FICHES THÉMATIQUES TRANSPORTS PUBLICS THEMATISCHE BLÄTTER ÖFFENTLICHER VERKEHR		
<p>La plupart des mesures liées aux infrastructures ferroviaires se trouvent au stade d'idées ou de "projets à l'étude" avec un degré de maturité ne permettant pas encore d'en évaluer l'opportunité (Zweckmässigkeit). Les entreprises de transport concernées sont à associer étroitement aux travaux de développement ultérieur de ces mesures. Doivent également être montrées les interdépendances avec les mesures d'infrastructures nationales prévues (ZEB) – y c. dans l'hypothèse de leur non réalisation.</p>	Office fédéral du développement territorial	En ce qui concerne la nouvelle halte de St-Léonard l'étude d'opportunité a déjà été effectuée. Une étude de planification ZEB régionale est en cours en collaboration avec les entreprises de transport concernées (CFF, BLS et TPF). Les résultats intermédiaires de cette dernière étude ont été intégrés, dans la mesure du possible, dans le projet d'agglomération.
<p>La Dort-verte doit être construite dans un délai rapide pour réaliser une ligne de bus en site propre entre Cormanon et Beaumont. Notre commune a réservé l'espace pour cet ouvrage dans le plan de quartier de Cormanon-Est ainsi qu'un montant dans le plan des investissements de cette législature.</p>	Commune de Villars-sur-Glâne	Lors de la construction du nouveau quartier de Cormanon, les autorités communales de Villars-sur-Glâne n'avaient pas souhaité que la desserte du quartier se fasse par la Dort-verte, du moins à court terme. Le projet général de la CUTAF comprend la valorisation de la Dort-verte avec une ligne de bus reliant les Dailles à la gare de Fribourg via Beaumont.
<p>La valorisation de la voie ferrée entre Fribourg et Belfaux est découpée en tranches non coordonnées dans la réalisation et dans le temps (fiches D 01, D 03, D 04)</p>	Commune de Granges-Paccot	La nouvelle halte de St-Léonard se trouve sur la ligne Fribourg – Berne et n'est donc pas concernée par la valorisation de la ligne entre Belfaux et Rosé. Le doublement de la voie dans le secteur de Givisiez correspond aux résultats intermédiaires d'une étude de planification (ZEB régionale) menée par le STE en collaboration avec les entreprises de transports (CFF, BLS, TPF).
<p>Je partage entièrement l'objectif des fiches thématiques D tout en regrettant que le plan directeur ne soit pas plus ambitieux sur ces thèmes.</p>	Denis Boivin	Des compléments seront effectués.
<p>Nous suggérons d'étudier l'opportunité d'un arrêt dans le secteur de Planafaye, quartier délaissé depuis quelques années par le réseau de bus.</p>	PLR de Villars-sur-Glâne	Le quartier de Planafaye est desservi par les bus régionaux de la ligne Fribourg – Farvagny – Bulle. La ligne urbaine 5 se trouve à proximité par ailleurs. Dans le cadre de l'étude de valorisation des infrastructures ferroviaires, plusieurs arrêts seront envisagés.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
L'itinéraire de certaines lignes est à repenser. La ligne 7 existante pourrait devenir ainsi une ligne « hautes écoles » et circuler rapidement entre Péroilles – Swisscom - Miséricorde.	Les Verts	La ligne 7 complète actuellement l'offre TC sur le boulevard de Péroilles. Les voies réservées aux bus permettent d'assurer des temps de parcours attractifs. En fonction des développements urbanistiques le long de la route des Arsenaux, la déviation de la ligne 7 sera envisagée. Les conditions difficiles de circulation aux heures de pointe sur la route des Arsenaux ne permettent pas d'envisager actuellement un tel parcours.
D 01 et D 02 : Nouvelles haltes ferroviaires à Saint Léonard et à Avry : Nous soutenons sans réserve la réalisation sans délai de ces deux haltes. Leur coordination au réseau de transports publics est souhaitable.	ATE, Les Verts	Dont acte.
D 03 : Notre commune n'est pas opposée à ce projet à condition que des études sur les nuisances soient effectuées et fournies par les TPF.	Commune de Granges-Paccot	La mise à double voie partielle du secteur de Givisiez devra respecter la législation fédérale en la matière.
D 03 : La valorisation du rail passe aussi par la création d'une nouvelle halte à la hauteur de la route de Chantemerle.	Commune de Granges-Paccot	Dans le cadre de l'étude de valorisation des infrastructures ferroviaires, plusieurs arrêts seront envisagés.
D 03 : Le doublement de la voie pourrait être conçu d'emblée come le prolongement du système automatisé gare de Fribourg Péroilles.	Commune de Granges-Paccot	Le doublement de la voie dans le secteur de Givisiez correspond aux résultats intermédiaires d'une étude de planification (ZEB régionale) effectuée en collaboration avec les entreprises de transports (CFF, BLS, TPF). Les infrastructures ferroviaires existantes ne sont pas conçues pour un système de transport automatique.
D 03 : Ce projet concerne aussi la commune de Granges-Paccot.	Commune de Granges-Paccot	Un complément sera effectué.
D 03 : Doublement de la voie ferroviaire entre la gare de Fribourg et la bifurcation de Givisiez- Déplacement de la halte ferroviaire de Givisiez : L'ATE est satisfaite que ces améliorations ferroviaires soient à l'étude mais elle souhaite que leur réalisation soit avancée dans le temps soit aux horizons de 2012 au plus tard.	ATE	Le doublement de la voie dans le secteur de Givisiez correspond aux résultats intermédiaires d'une étude de planification (ZEB régionale) effectuée en collaboration avec les entreprises de transports (CFF, BLS, TPF). La réalisation de cet aménagement pourra difficilement intervenir avant 2012 compte tenu des études de détail à mener, du financement à assurer et de la durée de construction nécessaire.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
D 03 : Habitant à proximité, j'ai pu constater que bon nombre de trains sont en grande partie vide en semaine et surtout le week-end. Une simple réorganisation serait largement suffisante afin de libérer du temps sur cette voie pour d'autres affectations.	Margareth Eigenmann	Le doublement de la voie dans le secteur de Givisiez correspond aux résultats intermédiaires d'une étude de planification (ZEB régionale) effectuée en collaboration avec les entreprises de transports (CFF, BLS, TPF). Déjà aujourd'hui, la ligne est à saturation aux heures de pointe. L'aménagement d'un tronçon de double voie permettra d'augmenter cette capacité.
D 04 : la commune de Grolley va-t-elle être concernée par ce réseau ?	Commune de Belfaux	Si la commune de Grolley devait être concernée par ce projet, les infrastructures réalisées sur son territoire ne pourraient pas bénéficier du cofinancement fédéral puisque la commune n'appartient plus au périmètre du projet d'agglomération.
D 04 : Rajouter la gare éventuelle Fonderie Daillettes et remplacer par Fonderie Daillettes	Commune de Villars-sur-Glâne	Dans le cadre de l'étude de valorisation des infrastructures ferroviaires, plusieurs arrêts seront envisagés.
D 04 : Nous demandons que le renforcement de la cadence sur l'axe CFF Rosé-Düdingen et l'axe de Fribourg-Belfaux soit une mesure obligatoire.	Les Verts	L'amélioration des cadences est prévue à terme. Elle doit cependant répondre aux exigences de la législation fédérale en la matière et être en phase avec l'évolution de la demande. Aux heures de pointe, ces lignes sont, par ailleurs, déjà aujourd'hui desservies par deux trains par heure.
D 05: Dans le cadre de l'étude d'opportunité, les avantages d'un système de transport automatisé devraient être comparés à ceux d'un couloir-bus St-Léonard-Marly	Office fédéral du développement territorial	L'étude d'opportunité est en cours. Ses résultats devraient être disponibles d'ici la fin 2007. Le but d'une étude d'opportunité est bien d'en évaluer l'intérêt. Il est à signaler que la voirie actuelle ne permet pas de créer un couloir bus de St-Léonard à Marly.
D 05: Il nous semble important de préciser que des extensions du périmètre desservis sont aussi à l'étude. Par ailleurs, si l'opportunité n'allait pas pouvoir être démontrée, cet axe pourrait très bien convenir à la réalisation d'un axe à mobilité douce entre le centre-ville et le plateau de Pérolles.	Commune de Fribourg	L'étude en cours comprend l'analyse d'une extension jusqu'à Marly. Si, effectivement, l'opportunité n'était pas démontrée, l'utilisation du tracé de l'ancienne voie de marchandises devrait faire l'objet d'une analyse.
D 05: Cette étude doit mieux analyser les effets urbanistiques qu'elle engendre et qui ne sont, pour l'instant, pas développés.	Commune de Fribourg	L'intégration urbanistique fait partie de l'étude en cours.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>D 05 : L'étude d'opportunité d'un système de transport automatisé utilisant l'ancienne voie de marchandises entre la gare de Fribourg et le plateau de Pérolles : Devrait analyser dès le départ une possibilité d'extension jusqu'à Marly.</p> <p>D 05 : L'étude d'opportunité pourrait inclure l'étude d'une variante avec une branche Granges-Paccot Givisiez le long de l'actuel tracé des rails de chemin de fer. Ce moyen de transport pourra stopper une large part du transport individuel motorisé généré par les infrastructures sportives, commerciales, culturelles et éducatives des villes de Fribourg et de Villars-sur-Glâne et soulagera d'autant les axes routiers aujourd'hui fortement sollicités.</p> <p>D 05 : étant donné le coût du projet, il nous paraît préférable de limiter ce système de transport automatisé au plateau de Pérolles et de l'étendre à Marly plus tard en cas de nécessité.</p>	<p>WWF, Pro natura, Parti socialiste, Les Verts</p> <p>Les Verts</p> <p>UDC SVP</p>	<p>L'étude en cours comprend l'analyse d'une extension jusqu'à Marly.</p>
<p>D 05 : L'ATE ne peut se rallier à ce choix car nous trouvons le principe de ces navettes automatiques peu réaliste surtout s'il devait se réaliser que jusqu'à Pérolles. Cet investissement serait alors sans commune mesure avec son efficacité. Une autre alternative doit être étudiée: nous pensons qu'un chemin de fer léger de type tram-train qui pourrait également utiliser la ligne CFF serait peut-être plus adéquat. on pourrait ainsi créer une ligne Grolley-Fribourg-Marly. Le pont de Pérolles est d'ailleurs déjà dimensionné pour soutenir le poids d'un chemin de fer léger. Quel que soit le choix final, il est indispensable que ce nouveau transport public relie au minimum Fribourg à Marly avec un temps de trajet plus compétitif que la voiture.</p>	<p>ATE</p>	<p>L'étude en cours comprend l'analyse d'une extension jusqu'à Marly. L'étude a justement pour but de déterminer l'opportunité d'un tel système. Les résultats de cette étude permettront d'évaluer d'autres options. Le coût d'un système automatique est par ailleurs du même ordre de grandeur qu'un système basé sur des technologies ferroviaires traditionnelles. Le système automatique permet, par contre, d'envisager des fréquences de circulation très élevées qui augmentent singulièrement l'attractivité d'un tel système.</p>
<p>D 05 : Nous demandons la prolongation de ce système automatisé jusqu'à Saint-Léonard et le Schönberg + une traversée de la Sarine orientée vers le centre-ville (gare de Fribourg et ou Pérolles).</p>	<p>Association Vivre au Schönberg</p>	<p>L'étude en cours comprend l'analyse d'une extension jusqu'à Marly. L'étude a pour but de déterminer l'opportunité d'un tel système. En cas de résultats positifs, d'autres liaisons pourraient être envisagées.</p>
<p>D 06 : Ajouter la possibilité de créer des lignes tangentielles, notamment pour les entreprises. Enlever « électrification » pour Bertigny. Garder l'échéance la plus rapide pour la Dort-Verte. Rajouter la prolongation de la ligne 5 Villars-sud (échéance 2012).</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Le projet général de la CUTAF n'a pas retenu l'option de lignes tangentielles car la demande ne permet de mettre en place une offre attractive et réellement concurrentielle à la voiture individuelle sur ces itinéraires.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
D 06 : Comme pour le réseau ferroviaire et les haltes, les études d'opportunité devraient précéder les choix des pôles d'urbanisation de manière à mieux les déterminer.	Commune de Matran	La qualité de la desserte par les transports publics et ses possibilités d'extension ont fait partie des critères de choix des pôles.
D 06 : Prolongement de lignes de bus en lien avec les pôles d'urbanisation - Adaptation des itinéraires et des cadences et D07 Réalisation de couloirs-bus : L'ATE se réjouit que ses deux mesures se réalisent dans les plus brefs délais.	ATE, Les Verts	Dont acte.
D 06 : Certains pôles sont localisés dans des régions qui ne sont pas encore raccordées aux transports en commun. Les pôles situés sur la commune de Matran sont irréalisables tant que les lignes de bus urbaines ne sont pas étendues à la zone industrielle du Bois et que des aménagements importants (création d'une piste bus sur le pont enjambant l'autoroute, création de la halte ferroviaire d'Avry) ne sont pas réalisés.	Les Verts	La nouvelle halte d'Avry devra effectivement servir de point de rabattement pour les différentes lignes de bus desservant la région.
D 06 : le projet Poya inclut les restrictions d'accès au pont de Zähringen pour le transport individuel motorisé, ce qui affaiblit la connexité du quartier du Schönberg avec le centre-ville. L'accroissement du nombre de résidents prévu exige des mesures audacieuses permettant d'augmenter la liaison avec les transports publics. Nous demandons donc que les études d'opportunité de liaisons supplémentaires entre le Schönberg et le Petit-Schönberg soient menées concernant l'établissement d'une connexion directe entre le Schönberg/Petit-Schönberg et Saint Léonard et jusqu'au centre-ville	Association Vivre au Schönberg	Avec le projet Poya, les accès vers le centre-ville via le pont de Zähringen seront grandement faciliter pour les transports publics. Les connexions avec la ligne desservant Saint Léonard seront assurées à l'arrêt Tilleul. Le projet général de la CUTAF n'a pas retenu l'option d'une liaison directe entre le Schönberg et Saint Léonard.
D 07 : La désignation de voies de bus à réaliser permet de se faire indirectement une idée des tronçons et nœuds à conflits importants avec le TIM (perte de temps, instabilités dans les horaires). Une mise en évidence localisation plus systématique et explicite des points faibles fait encore défaut.	Office fédéral du développement territorial	Des compléments seront effectués dans le rapport explicatif.
D 07: Le montant nous semble sous-estimé.	Commune de Fribourg	Une vérification sera effectuée.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
E. FICHES THEMATIQUES TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISE THEMATISCHE BLÄTTER MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR		
<p>Routes Marly- Posieux et Düdingen; Les considérations du rapport explicatif sur la menace que fait peser le développement de l'agglomération sur les réseaux biologiques sont pertinentes et se confirment à la lecture du programme. Trois sites d'importance nationale sont particulièrement touchés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'extension de l'agglomération de Marly en rive droite de la Gérine (Pré aux Moines), ainsi que la route projetée Marly-Posieux aboutiraient à un enclavement quasiment complet par les infrastructures et l'urbanisation de la zone alluviale d'importance nationale no 60 "Bois du Dévin". Le corridor à faune qui relie la zone alluviale aux massifs boisés situés au sud serait coupé. • La même route Marly-Posieux traverserait la zone alluviale d'importance nationale no 62 "Sarine de Rossens à Fribourg". • La route de contournement de Düdingen interfère avec le site protégé du Düdingermoos, qui figure aux inventaires fédéraux des hauts-marais d'importance nationale (objet no 69), des bas-marais d'importance nationale (objet no 1118) et des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (objet no 147). Les aspects relatifs à l'hydrologie et à la liaison écologique sont de toute première importance, ce site étant déjà complètement cloisonné au nord par l'autoroute A12. Dans cette optique, le rétablissement de la liaison biologique avec le basmarais d'importance nationale Waldeggmoos (objet no 1120) situé au nord de l'A12 est une mesure à intégrer au module d'action UP 4.4 (Intégration des infrastructures de transport). Les projets routiers autour de Düdingen et Marly-Posieux, ainsi que certaines extensions urbaines vont détériorer les fonctionnalités du paysage alentour de plusieurs biotopes d'importance nationale ; la connexion écologique de ces sites étant déjà fragile aujourd'hui, elle risque de devenir critique. En cas de réalisation, des adaptations et des mesures de remplacement conséquentes seront indispensables. 	<p>Office fédéral du développement territorial</p>	<p>En ce qui concerne la zone alluviale d'importance nationale no 60 "Bois du Dévin" et no 62 "Sarine de Rossens à Fribourg", le Conseil d'Etat du canton de Fribourg a accepté son inscription à l'inventaire fédéral uniquement à condition que la liaison Marly-Matran ne soit pas mise en péril par cette mise sous protection.</p> <p>En ce qui concerne la route de contournement de Düdingen, une vision locale a déjà eu lieu avec l'OFEV et il s'est avéré que ce projet pouvait parfaitement se réaliser sans impact majeur sur les sites protégés. Toutefois, comme dans tout projet de cette importance, des mesures de compensation écologique devront être prévues.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>E 01, E 02, E 03, E 04 et E 05: Nous contestons vigoureusement le positionnement de ces mesures autoroutières dans le projet d'agglomération. Les réalisations de telles infrastructures autoroutières doivent être financées par le biais de fonds pour les réalisations de routes nationales. De plus ces améliorations autoroutières sont déplacées dans un projet d'agglomération. La réalisation de celles-ci ne peut que rendre le TIM plus attractif à court et moyen terme.</p>	<p>ATE, Les Verts</p>	<p>La Confédération exige que tous les projets touchant des infrastructures d'importance nationale figurent dans le projet d'agglomération. C'est une condition préalable à la reprise de ces projets dans les plans sectoriels fédéraux concernés.</p> <p>Conformément au PRT, ces aménagements visent effectivement à rendre l'autoroute attractive, en tant qu'élément de la ceinture de l'agglomération et participent à la réduction du transit en traversée de la ville.</p>
<p>Dans le cadre de quelques projets routiers, on ne parle que d'une étude d'opportunité alors que celle-ci est admise d'office pour des projets de mobilité douce dans l'air du temps.</p> <p>De plus, nous constatons que ce n'est pas seulement la politique d'accès à la ville qui est très volontariste et restrictive dans le plan directeur mais également celle de parcage à Fribourg. Cette attitude pénalise le TIM</p>	<p>TCS</p>	<p>Plusieurs études d'opportunité sont aussi prévues pour les transports publics. La politique de stationnement doit effectivement être coordonnée à la politique générale en matière de mobilité. L'accès à la circulation automobile sera même facilité pour les motifs autres que les déplacements pendulaires domicile – travail.</p>
<p>E 01 : Les mesures ponctuelles proposées ne tiennent pas compte du développement de Grande Fin et risquent dès lors d'être inadaptées. C'est la raison pour laquelle ces études devraient d'ores et déjà intégrer ce futur pôle de développement et permettre de mieux orienter le développement futur du secteur : taille, vocation, nombre d'emplois, génération de trafic etc.</p>	<p>Commune de Matran</p>	<p>C'est à la Commune dans le cadre de la révision de son PAL de mettre en évidence les potentialités de développement de ce secteur en tenant compte du réseau routier.</p>
<p>E 01 : Nous demandons qu'en parallèle à l'autoroute, la zone du Bois et les pôles d'activités prévus sur la commune de Matran soient desservies par l'extension des lignes de bus.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>La nouvelle halte d'Avry devra servir de point de rabattement pour les différentes lignes de bus desservant la région. La desserte de la zone du Bois est à l'étude. En application des bases légales actuelles, les nouvelles zones devront offrir une desserte en transports publics suffisante.</p>
<p>E 02 : Le réaménagement de la jonction autoroutière doit se faire par la réalisation de feux pour desservir la ZI de Moncor, les deux zones de Givisiez et la zone de Bertigny –ouest et de l'hôpital cantonal. Le niveau de maturité doit être de 3.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Une nouvelle variante est proposée pour desservir ce secteur (grand giratoire). Les études de circulation doivent donc être poursuivies. En l'absence de projet définitif, le niveau de maturité de ce projet n'est pas de 3.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
E 02 : L'opportunité d'une demi-jonction autoroutière au Bugnon est à examiner car elle permettrait vraiment d'utiliser l'autoroute comme ceinture-nord.	Commune de Villars-sur-Glâne	La région fribourgeoise comprend déjà un nombre de jonctions importantes pour une agglomération de cette taille. L'aménagement ou la création de jonctions autoroutières est une compétence fédérale. Dans un premier temps, la priorité est donnée à l'aménagement et à l'amélioration des jonctions existantes plutôt qu'à la création de nouvelles jonctions.
E 02: Nous soutenons les remarques du Service des ponts et chaussées au sujet de la réalisation d'un grand giratoire enjambant l'A 12, en lieu et place du réaménagement des deux carrefours concernés sur la semi-autoroute et de l'installation d'une signalisation lumineuse.	Commune de Givisiez	Dont acte.
E 02 : Réaménagement de la jonction autoroutière de Fribourg-sud Centre : il faut faciliter l'accès à la zone industrielle de Moncor, à l'Hôpital cantonal et à un éventuel parking d'échange situé dans la zone de Bertigny. Il faut exclure l'idée d'installer une signalisation lumineuse qui en ferait qu'aggraver la situation déjà tendue dans ce secteur. Pourquoi ne pas songer plutôt à créer des accès directs aux différentes zones précitées par le biais d'un nouveau giratoire permettant d'éviter le carrefour de Belle-croix et inclure l'analyse de cette variante dans le 3ème tiret des Mesures de mise en œuvre ?	PLR de Villars-sur –Glâne	Des compléments seront apportés au sujet d'une variante de grand giratoire (à étudier). Néanmoins, la variante actuelle avec installation d'une signalisation lumineuse n'a pas encore été écartée.
E 02: Nous rejoignons sur ce point les remarques formulées par le SPC, au sujet de la réalisation d'un giratoire en lieu et place du réaménagement des 2 carrefours concernés et de l'installation d'une signalisation lumineuse. Cette solution devrait permettre un meilleur accès aux différents pôles d'urbanisation à proximité. En outre, la gestion et le fonctionnement de la jonction autoroutière en seront grandement améliorés par ce biais-là. Il s'agira donc de modifier cette fiche de projet dans ce sens.	CUTAF	Cela est prévu.
E 05 : La réalisation de la demi-jonction doit être réalisée en même temps que le réaménagement de la sortie Fribourg-Nord prévue en 2010-2014.	Commune de Granges-Paccot	Ce serait effectivement souhaitable. Néanmoins, le niveau de maturité de ce projet ne permet pas d'envisager sa réalisation avant 2015.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
E 05 : Nous estimons que le chiffrage est précoce dans la mesure où cette étude n'en est qu'à la phase préliminaire.	Commune d'Avry	Il s'agit d'une estimation. Ces renseignements sont des exigences de la Confédération.
E 05: La Ville de Fribourg doit être mentionnée dans les instances concernées, en raison de la proximité de l'installation et des conséquences qu'une telle intervention engendre.	Commune de Fribourg	Cette demi-jonction reliera Berne à la zone d'activités de Granges-Paccot et de Givisiez. La ville de Fribourg n'est pas directement concernée.
E 06: Le montant nous semble sous-estimé.	Commune de Fribourg	Une vérification sera effectuée.
E 06 : Le plan directeur partiel des transports du plateau d'Agy doit être intégré dans le PDA.	Commune de Granges-Paccot	Ce document sera mentionné.
E 06 : Les mesures d'accompagnement sont à la charge de l'Etat et non de la commune de Granges-Paccot.	Commune de Granges-Paccot	Pour ce type de projet les mesures d'accompagnement sont généralement à la charge des communes, sauf conventions particulières et ou participation de la Confédération.
E 06: Falls die Eröffnung der Poyabrücke zu einer starken Umlagerung des Verkehrs über Tafers führt, ist mittel- bis langfristig eine Umfahrung von Tafers zu planen.	Gemeinde Tafers	Es ist keine Verkehrszunahme in Tafers vorgesehen, sondern nur Umlagerungen (in Richtung Poya-Brücke, statt in Richtung Düdingen).
E 06 : Nous nous étonnons que ce projet figure dans ce 2e paquet car le financement de ce pont est déjà compris dans le 1er paquet des 2.6 Mia destinés au financement d'objets dit « urgents ». A notre avis, il ne doit plus figurer dans le 2e paquet du projet d'agglomération d'un montant de 3.4 Mia.	ATE	La Confédération exige que les projets urgents figurent dans les projets d'agglomération afin de les justifier dans un contexte global.
E 06: Je considère que le projet de Pont de la Poya est un ouvrage d'évitement extravagant, inintelligible, dont le coût annoncé est trop élevé d'au moins 40 millions de francs. C'est pourquoi je propose, au travers des documents que j'ai adjoints à la présente prise de position, une alternative qui est celle du pont des Neigles. Merci de bien vouloir prendre en compte ma proposition.	Jean Pythoud	Le projet Poya a été accepté en votation populaire, son financement est déjà garanti et sa réalisation est imminente.
E 06 : Les mesures d'accompagnement devront être étudiées de manière concrète et réaliste, mesures qui devront être étudiées dans le cadre de l'agglomération.	Association des intérêts du quartier du Bourg	Les mesures d'accompagnement sont des mesures locales et à ce titre, elles relèvent des compétences communales.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>E 07: Düringen ist dringend auf eine Umfahrungsstrasse angewiesen. Da sich die Gemeinde im Wohnbereich vor allem in westlicher Richtung entwickeln wird, soll ein Teil der neuen Wohnzonen über die Umfahrungsstrasse erschlossen werden können.</p>	<p>Gemeinde Düringen</p>	<p>Wir nehmen dies zur Kenntnis.</p>
<p>E 07 : Nous contestons le financement du contournement de Düringen par le biais de l'agglomération. E 07 : Wir bestreiten die Finanzierung der Umfahrung von Düringen über die Agglomeration.</p>	<p>ATE, Deutschfreiburger Heimatkundeverein</p>	<p>Die Gemeinde Düringen ist Teil der Agglomeration. Unter diesem Aspekt sind Bundessubventionen für die Umfahrungsstrasse voraussichtlich.</p>
<p>E 07: Wir geben zu bedenken, dass das Trasseee nach diesen Plänen sehr nahe bei den Düringer Mösern (Naturschutzobjekt von nationaler Bedeutung) zu liegen käme. Ausserdem möchten wir sicher sein, dass der Richtplanentwurf figurierende Variante einer Umfahrungsstrasse rund um die Arbeitszone Birch die beste Lösung darstellt und weist darauf hin, dass eine Studie über die Verkehrsplanung für den unteren Sensebezirk läuft, welche möglicherweise zu anderen Ergebnissen führen wird. Die Lösung vor allem in einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, für den die Agglomeration entsprechende Mittel bereitstellen sollte. Wenn die Umfahrung in der vorliegenden Form realisiert wird, so würden wir es als sinnvoll erachten, die innerhalb des Rings der Umfahrung begriffene Zone gegen Otisberg zu für einen allfälligen Ausbau der Arbeitszone zu reservieren. Beim Birch ist eine sehr grosse Arbeitszone vorgesehen. Dies sollte zuständigen Behörde nicht davon abhalten, äussert sparsam mit dem verfügbaren Land umzugehen und in der Planung bedacht sein, die Parkplätzezahl zu beschränken.</p>	<p>Deutschfreiburger Heimatkundeverein</p>	<p>Wir nehmen dies zur Kenntnis.</p>
<p>E 08 : Nous nous demandons pourquoi les mandataires choisis pour le PDA sont les mêmes que ceux choisis pour l'étude de la liaison routière Marly-Matran.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Le SPC et l'agglomération sont des instances différentes qui attribuent leurs mandats indépendamment.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
E 08 : Nous demandons qu'une étude d'opportunité soit réalisée avant l'étude de faisabilité en démontrant particulièrement comment l'axe routier Marly-Posieux fera baisser la pression du TIM sur les axes de Pérolles et des Arsenaux.	Commune d'Avry	Une étude est en cours.
E 08 : La liaison doit se réaliser et ne doit pas rester une liaison éventuelle.	Communes de Givisiez, Villars-sur-Glâne et Marly, PDC de Fribourg	L'opportunité de la liaison Marly-Posieux est à l'étude. Il ne peut être présumé des résultats de cette étude.
<p>E 08 : Il faut anticiper la réalisation de ce tronçon et le coupler avec la réalisation d'une transversale reliant directement la rive droite de la Gérine et son pôle d'activités actuel à densifier. Le franchissement de la Gérine pourrait se faire là où un pont existe déjà, ce qui permettrait l'accès au pôle Pré aux Moines.</p> <p>La fiche concernant cette liaison devrait être traitée avec la fiche A 07 sur le pôle d'urbanisation à Grand Pré.</p> <p>Il conviendrait également de trouver, à la jonction de Matran sur l'A12, à la sortie des véhicules en provenance de Berne-Fribourg et à destination de Marly, une solution leur permettant de rejoindre la liaison Marly-Posieux sans faire de détour par le carrefour déjà surchargé desservant les centres commerciaux.</p>	UDC, Charles et Georgette Emmenegger	<p>La liaison Marly-Posieux doit encore être validée par une étude d'opportunité qui est en cours.</p> <p>Les fiches sont thématiques. Il est fait référence en bas de chaque fiche aux autres modules d'action concernés.</p> <p>Une étude d'assainissement de la jonction autoroutière a été réalisée et devrait être mise en oeuvre parallèlement aux travaux d'entretien de l'A12 (Uplans) d'ici 2015.</p>
E 08 : En complément de la liaison Marly-Matran, il serait bon d'envisager une amélioration des liaisons Arconciel-Posieux-Matran A12 d'une part et Treyvaux-Rossens A12 afin de faciliter l'accès à l'autoroute des flux provenant du Plateau du Mouret et de La Roche-rive droite du lac de Gruyère (flux actuel 11200, prévu 13000, cf. cartes pp 15 et 20). Le but est de diminuer l'engorgement de l'accès à la ville par Marly, le Pont et le Plateau de Pérolles.	ADHS	<p>Ces communes ne sont pas dans le périmètre de l'agglomération et ces liaisons ne peuvent pas être étudiées dans ce cadre.</p> <p>Une étude d'opportunité de la liaison Marly-Posieux est en cours.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>E 08 : Nous maintenons notre opposition formelle à la réalisation de ce projet de route de contournement Marly-Posieux. pour les motifs déjà largement évoqués lors de l'octroi du crédit d'études par le Grand Conseil. Nous préconisons le transfert de ce montant de la catégorie TIM dans celle des transports publics pour réaliser dans les meilleurs délais un site propre pour bus ou trolleybus de Pérolles à Marly. Ces 43 mio pourraient ainsi être mieux investis pour le court et moyen terme. Si à long terme une navette automatique se justifiait, elle pourrait toujours être réalisée. Nous estimons qu'il y a urgence d'offrir des prestations performantes en matière de transport public pour la liaison Marly-Fribourg.</p>	<p>ATE, Les Verts</p>	<p>La liaison Marly – Posieux fait actuellement l'objet d'une étude de circulation. Les autorités compétentes décideront de la suite à donner à ce projet.</p>
<p>E 09 : La réactualisation du contournement de Belfaux est en cours auprès du Service des ponts et chaussées.</p>	<p>Commune de Belfaux</p>	<p>Une étude d'opportunité doit être lancée.</p>
<p>E 09 : Nous demandons une politique de couloir prioritaire pour les bus à chaque carrefour.</p>	<p>Commune d'Avry</p>	<p>Le plan régional des transports de la CUTAF contient déjà ces éléments. Ces aspects sont intégrés dans la version finale du projet d'agglomération.</p>
<p>E 11 : Mesures d'accompagnement : dans le cadre des mesures d'accompagnement liées au trafic, la prise en compte de mesure permettant de délester les quartiers anciens protégés est essentielle. A ce titre, le SBC doit impérativement figurer parmi les instances concernées.</p>	<p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Le SBC doit effectivement faire partie des instances concernées, au même titre que le SBC fait partie du bureau Valtraloc. Le complément sera effectué.</p>
<p>E 11 : L'ATE constate que le projet d'agglomération se pose la question de l'opportunité de prendre des mesures d'accompagnement, par le biais de la modération du trafic, de mesures en matière de transports publics et de mobilité douce. Malheureusement, les auteurs du projet n'en tirent aucune conclusion (pas de mesures concrètes, pas de financement, pas d'échéancier); leur haut degré d'efficacité est pourtant largement reconnu (réduction du trafic motorisé, amélioration air bruit énergie et qualité de vie).</p>	<p>ATE</p>	<p>Les mesures d'accompagnement sont indispensables mais dépendent de chaque projet routier. Cette fiche est générale et définit le cadre dans lequel les mesures d'accompagnement sont réalisées. Cette tâche est d'ailleurs permanente. Des précisions seront apportées sur les mesures d'accompagnement.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>F. FICHE THÉMATIQUE STATIONNEMENT THEMATISCHES BLATT PARKPLÄTZE</p>		
<p>F01 : La création d'offres de stationnement spécifiques pour les pendulaires ne devrait pas être limitée aux "portes de la ville-centre". Il faudrait aussi chercher à favoriser le transfert modal le plus près possible du lieu d'origine des pendulaires. Or, les P+R énumérés dans la fiche se situent exclusivement dans le périmètre de l'agglomération.</p> <p>F 01 : Nous constatons que le projet d'agglomération reprend les parkings d'échanges projetés par le projet général de la CUTAF. Ceux-ci sont en grande partie réalisés mais toujours pas en en service P&R. Nous nous permettons de plus de douter de leur capacité (50 à 250 places) à absorber le trafic pendulaire face à 15'000 voire 20'000 mouvements journaliers constatés sur certaines pénétrantes. Nous demandons un projet plus ambitieux prévoyant notamment des parkings d'échanges situés plus en amont dans l'agglomération et aux nœuds des transports publics.</p> <p>F 01 : Parkings d'échange : cette idée ne peut se concrétiser qu'à l'entrée de l'agglomération (sorties d'autoroute, etc.) et non pas en son sein. Nous nous opposons au parking prévu dans le secteur de Cormanon-est dans la mesure où il drainera du trafic à l'intérieur même de l'agglomération.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial</p> <p>Commune de Villars-sur-Glâne, ATE, Parti socialiste</p> <p>PLR de Villars-sur -Glâne</p>	<p>Le module d'action sur le stationnement sera complété dans ce sens.</p> <p>Le plan cantonal des transports prévoit à sa décision D 2.10.1 que le Service des transports et de l'énergie, en collaboration avec les exploitants des transports publics, élabore une planification générale des emplacements d'installations P+R. Ils déterminent également à quels endroits les vélos peuvent être déposés (B+R). Les résultats de cette planification sont intégrés dans le plan cantonal des transports.</p> <p>La capacité des parkings actuellement prévus est suffisante. En fonction de l'évolution des besoins, leur capacité sera augmentée.</p>
<p>F 01: La situation du parking du Guintzet est sujette à interrogation. Celui de la Hériteria devrait être situé en direction de Tifers, aussi en relation avec le pôle projeté. Les montants annoncés semblent insuffisants</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Le projet général de la CUTAF, adopté par les communes membres, a arrêté les parkings d'échange.</p>
<p>F 01 : Il manque les parkings d'échange de la route de la Glâne et celui de la grange définis dans le PG de la CUTAF.</p>	<p>Commune de Villars-sur -Glâne</p>	<p>Les adaptations seront effectuées.</p>
<p>F 01 : Prévoir un plus grand budget pour ces parkings (soit CHF 15 millions) car les coûts peuvent exploser s'il faut aussi faire des parkings souterrains.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Une vérification sera effectuée. Les coûts correspondent aux montants prévus dans le projet général de la CUTAF.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>F 01 : Un parking d'échange est actuellement prévu à Saint Barthélémy. Ce site est d'ores et déjà inadapté car il entrave l'accessibilité à la zone commerciale de Saint Barthélémy pour les habitants du Schönberg. En cas d'extension du quartier en direction de Tafers, ce parking doit impérativement être déplacé en amont, de façon à restreindre au maximum le trafic individuel motorisé au cœur de la zone résidentielle.</p>	<p>Association Vivre au Schönberg</p>	<p>L'emplacement de ce parking d'échange est prévu par le Projet général de la CUTAF, afin d'assurer sa proximité à une ligne urbaine de transports publics et donc d'une desserte et d'une cadence de qualité.</p>
<p>Je partage entièrement l'objectif des fiches thématiques F tout en regrettant que le plan directeur ne soit pas plus ambitieux sur ces thèmes.</p>	<p>Denis Boivin</p>	<p>Dont acte.</p>
<p>F 01 : Nous pensons que certains parkings d'échange peuvent être mis en place sans tarder puisque ceux-ci existent.</p>	<p>UDC SVP</p>	<p>La CUTAF va prochainement mettre en place certains des parkings d'échange qu'elle a prévu de réaliser. Elle est actuellement à la recherche de solutions techniques destinées à équiper ces parkings d'automates pouvant distribuer simultanément titres de stationnement et titres de transport.</p>
<p>G. FICHES THEMATIQUES MOBILITE DOUCE THEMATISCHE BLÄTTER LANGSAMVERKEHR</p>		
<p>Il n'y a aucune fiche de projet sur le réseau piétonnier. Nous sommes consternés que le projet de plan directeur de l'agglomération ne reprenne pas les études et projets existants dans les communes. La Confédération exige que des projets concrets en faveur de la mobilité piétonne soient partie intégrante des projets pilotes d'agglomération.</p> <p>C'est pourquoi nous demandons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'élaboration d'un projet prioritaire pour les piétons, avec l'attribution d'un budget dès 2008 ; • La création d'une carte détaillée par quartier pour l'ensemble de l'agglomération ; • mentionnant les cheminements pour les piétons ainsi que les interfaces ; • L'élaboration systématique d'études visant à identifier les chaînons manquants ; • La mise en réseau des projets existant en faveur de la mobilité. 	<p>Commune d'Avry, WWF, Pro natura, Les Verts, Pro Vélo</p>	<p>Un complément sera effectué. Le module d'action mentionnera les études à réaliser prioritairement.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>G01 : Notre commune demande des projets couvrant les différentes parties du territoire avec des propositions concrètes pour améliorer la situation des points dangereux.</p> <p>G 01 : Nous sommes surpris du coût disproportionné de ce projet et vous suggérons de trouver un aménagement plus économe.</p> <p>G 01: A un projet isolé d'un coût pharaonique, nous préférons un investissement mieux réparti à l'intérieur des communes de l'agglomération y compris en ville de Fribourg où de nombreux maillons manquent à la chaîne des pistes cyclables.</p> <p>G 01 : Les pistes cyclables prévues le long des voies ferrées sont en soi une bonne idée dont la réalisation dépendra de la part communale qui devra être fournie.</p> <p>G 01 : Pour nous, le projet central du plan directeur de l'agglomération est celui de l'exploitation des talus ferroviaires dans les mesures où les axes ferroviaires empruntent des itinéraires peu pentus et donc idéaux pour les déplacements à vélo. Aussi, la fiche G 01 doit mentionner Fribourg gare – Düdingen.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>Commune de Givisiez, UDC, TCS</p> <p>Commune de Granges-Paccot, ATE</p> <p>Commune de Villars-sur-Glâne</p> <p>WWF, Pro natura</p>	<p>Nous compléterons le PDA par des aménagements ponctuels légers basés sur un diagnostic global et nous laisserons les itinéraires le long des voies sur certains tronçons.</p>
<p>G 01 : Notre commune privilégie les pistes cyclables suivantes et demande à ce qu'elles soient intégrées à la présente fiche de projet avec leurs montants (CHF 10-15 millions):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Celle passant par les parcs Platy et Cormanon en suivant l'itinéraire de la Dort-Verte. • Celle passant par la localité de Belle-Croix • Celle qui rejoint le Guintzet, avec en corollaire un système semi-automatique pour monter de la gare à la colline dont l'usage devrait être gratuit ou coûter le prix de la montée. 	<p>Commune de Villars-sur-Glâne, CUTAF</p>	<p>Une analyse sera effectuée.</p>
<p>G 01 : Nous demandons à ce que les projets en matière de mobilité débutent dès la mise en place du projet d'agglomération.</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Un certain nombre de mesures seront réalisées dans le cadre de la première tranche.</p>
<p>G 01 : Rajouter « la réalisation de passerelles (ou de la place) nécessaires pour améliorer la mobilité douce au carrefour de Belle-Croix » (CHF 10-15 millions)</p>	<p>Commune de Villars-sur-Glâne</p>	<p>Ceci sera analysé dans le cadre du nouveau concept mobilité douce élaboré par la CUTAF.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>G 01: Il s'agit de compléter le réseau cyclable: pistes cyclables Fribourg - Marly, Düdingen, CIG, TransAgglo Avry - Matran - Villars-sur-Glâne, Granges Paccot et de supprimer les points noirs: double giratoire de Belle-Croix, la route de Berne entre le centre de l'agglomération et le plus grand quartier de l'agglomération Schoenberg, avenue de Midi, viaduc de Grandfey, les accès aux centres sportifs et commerciaux.</p>	<p>Pro Vélo</p>	<p>Ceci sera effectué par le biais du nouveau concept mobilité douce de la CUTAF.</p>
<p>G 01: Es ist also dringend, Massnahmen zum Schutz der Radfahrer zu ergreifen und nicht nur Pläne und Massnahmen zu prüfen in den nächsten zehn Jahren.</p> <p>Besonders gefährlich etliche Kreisel (z.B. Doppelkreisel in Villars-sur-Glâne, Kreisel bei der Murtengasse Varis), die Arsenaux-Strasse entlang der Mauer vor allem bei Stau, die Murtengasse wo oft viel zu eng überholt wird, die Strasse von der Zähringerbrücke in den Schönberg und alle anderen Strassen, wo der Radstreifen sich plötzlich in Luft auflöst, die Botzetstrasse, die in Gegenrichtung mit dem Velo befahren werden kann und wo die Autos mit Hochgeschwindigkeit bei der Ste Croixschule um die Ecke brausen und die Kurve schneiden, etc.</p>	<p>Markus Gerteis, Michael Perler</p>	<p>Die CUTAF hat den Richtplan der Agglomeration in Bezug auf den Langsamverkehr überarbeitet. Sie hat eine Diagnose des Netzes verwirklicht und eine Liste der Schwachpunkte erstellt. Diese Dokumente haben es ihr erlaubt, ein neues Fahrradwegkonzept zu entwerfen.</p>
<p>G 01: Eine Veloverbindung von St. Ursen nach Tafers und weiter nach Düdingen sollte eine sehr hohe Priorität erhalten.</p>	<p>Gemeindeverband Region Sense</p>	<p>Die CUTAF hat die Fahrradverbindungen von regionaler Bedeutung übernommen, insbesondere jene die von der kantonalen Fahrradwegnetzplanung vorgesehen sind.</p>
<p>G 01 : Aménagement des liaisons manquantes du réseau cyclable et G 02, Concept de signalisation et information du public sur les itinéraires cyclables : si les pistes cyclables doivent être améliorées, il ne saurait être question d'un investissement massif dans ce domaine qui n'est, à nos yeux, pas prioritaires car la topographie de notre agglomération a tendance à décourager rapidement le cycliste occasionnel.</p>	<p>PLR de Villars-sur-Glâne</p>	<p>La CUTAF a élaboré un nouveau concept mobilité douce qui réduit de moitié le montant des investissements à effectuer, tout en augmentant le nombre de mesures proposées.</p>
<p>G 01: Die zeitlichen messbaren Dimensionen, wie es sich für eine „echte“ Zielsetzung gehört, fehlen.</p>	<p>Michael Perler</p>	<p>Eine Ergänzung wird erfolgen.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>G 01: Allerdings ist festzuhalten, dass solche Formulierungen (Situationsanalyse, Zielformulierung) bereits vor mehr als 10 Jahren im Rahmen des kantonalen Zweiradrichtplanes formuliert werden. Ebenso wurden im Rahmen der kommunalen Verkehrsrichtpläne (z.B. Freiburg) niedergeschrieben. Geschehen ist bisher wenig bis nichts. Gemacht werden Versprechungen seitens der Behörden, gebaut werden dann aber Strassen. Es gibt löbliche Ausnahmen (z.B. Radstreifen aufwärts Richtung Bourguillon).</p>	<p>Michael Perler</p>	<p>Eine Ergänzung wird erfolgen.</p>
<p>G 01: Ich vermisse auf dem Blatt G 01 bei den Umsetzungsmassnahmen viele weitere Projekte, welche bereits mehrfach z.B. von IG Velo oder VCS eingebracht wurden.</p>	<p>Michael Perler</p>	<p>Eine Ergänzung wird erfolgen.</p>
<p>G 01 : Nous demandons la construction d'une liaison (éventuellement par tronçons) s'inscrivant dans un réseau de mobilité douce pour la liaison au centre-ville, telle qu'un escalier ou un trottoir mécanique automatique depuis le pont de Zaehringen.</p>	<p>Association Vivre au Schönberg</p>	<p>Un certain nombre de mesures mobilité douce ont été ajoutées dans le Plan directeur de l'Agglomération, sui te au nouveau concept mobilité douce élaboré par la CUTAF. Toutefois, les mesures telles que celle qui est proposée doivent encore être étudiées, afin de s'assurer qu'elles sont réalistes, eu égard au ratio coût efficacité.</p>
<p>G 01: En ce qui concerne la mobilité douce, il manque une fiche concernant la mobilité piétonne ainsi que la mobilité des personnes à mobilité réduite, handicapées ou aveugles.</p>	<p>CUTAF</p>	<p>Un complément sera effectué</p>
<p>G 01 : Le projet de plan directeur d'agglomération doit aussi favoriser d'autres mesures pour le vélo, comme par exemple la mise en place, à l'échelle de toutes les communes de l'agglomération d'un réseau de prêt de vélo ou de vélo électrique.</p>	<p>Les Verts, Pro Vélo</p>	<p>La CUTAF a mis sur pied un nouveau concept mobilité douce. La mise à disposition de vélos électriques est une mesure qui a été ajoutée dans le Plan directeur d'Agglomération.</p>
<p>G 02: Ich fordere Mittel für die Ausarbeitung und Umsetzung eines Konzepts, das zum Ziel hat, die Bevölkerung für Kurzstrecken fürs Fahrrad zu begeistern und motivieren. Dazu braucht es dann auch ausgeschilderte Velowege und spezielle Animationen.</p>	<p>Barbara Ackermann</p>	<p>Il en sera tenu compte. C'est le but que s'est assigné la CUTAF dans le cadre de l'élaboration de son nouveau concept mobilité douce.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>G 01 : Nous estimons qu'un crédit de 50 millions de francs pour la période 2010 – 2014 est nécessaire pour construire les liaisons manquantes et les rattacher au futur réseau intercommunal. Les communes et le canton sont censés connaître les mesures à prendre et les projets quasi tout prêts depuis longtemps. Il convient de les mettre ensemble pour le bien de la population de l'agglomération. Nous vous rappelons que chaque consultation et chaque participation active de la population a montré un vif intérêt pour les questions relatives à la circulation et tout particulièrement à la mobilité douce (Worldcafés à Marly, Agenda 21 de Villars-sur-Glâne et Fribourg, révisions des Plan d'Aménagement Local comme par exemple Düdingen etc).</p> <p>Nous demandons que les objectifs soient vérifiables. La part des cyclistes devra donc doubler une première fois jusqu'en l'an 2014 et encore une fois d'ici 2020 et les ¾ du réseau devront être réalisés avant 2014 et 100% du réseau devra être réalisé d'ici 2020.</p> <p>G 01 : Wir sind der Auffassung, dass ein Kredit von 50 Millionen Franken für die Periode 2010-2014 notwendig ist, um die fehlenden Verbindungen zu erstellen und dem bestehenden interkommunalen Netz einzuverleiben. Die Gemeinden und der Kanton sollten die notwendigen Massnahmen und Projekte kennen, die schon seit längerer Zeit bereitliegen. Man sollte sie für das Wohl der Agglomerationsbevölkerung zusammenführen. Wir rufen in Erinnerung, dass jede Vernehmlassung und jede aktive Mitbeteiligung im Zusammenhang mit Verkehrsfragen, besonders aber mit Langsamverkehr, immer auf ein reges Interesse gestossen ist (Worldcafé in Marly, Agenda 21 in Villars-sur-Glâne und Freiburg, Revision der Ortsplanung, wie z.B. Düdingen).</p>	<p>Les Verts, Pro Vélo, Michael Perler</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>G 02 : Concept de signalisation et information du public sur les itinéraires cyclables: La question de l'opportunité de garantir des conditions optimales d'accessibilité des deux-roues aux pôles de mobilité douce de l'agglomération, d'améliorer les conditions de stationnement des deux roues dans l'agglomération en augmentant la part modale de ceux-ci est posée dans le projet malheureusement sans mesure concrète pour y remédier. Rappelons encore que lors de la procédure de révision de la LATeC en 2006, des aménagements de ce type avaient été proposés.</p>	<p>ATE, Pro Vélo</p>	<p>Il en sera tenu compte.</p>
<p>H. MESURES COMPLÉMENTAIRES ERGÄNZENDEN MASSNAHMEN</p>		
<p>H 01 : Le PDA pourrait encore être précisé, complété sur les aspects de plans de déplacement d'entreprises.</p> <p>H 01: Plan de déplacement d'entreprises: Une telle mesure est évoquée dans le Concept de cofinancement des projets d'agglomération mais cette idée n'a pas été retenue.</p> <p>L'ATE s'est informée auprès des entreprises en leur suggérant d'envisager la mise en place d'un plan de mobilité. L'ATE VD a eu plus de succès. Nous proposons que les pouvoirs publics fribourgeois montrent l'exemple.</p> <p>En plus des améliorations en matière de transfert modal, les plans de mobilité d'entreprises sont des éléments de gestion du patrimoine immobilier qui offrent une rentabilité intéressante. En effet ces places de parcs peuvent être louées à des habitants ou des commerçants dans des endroits où l'on constate un déficit de places (par exemple le quartier du Bourg), être reconverties en surfaces à construire ou en espaces verts. De plus il est important d'avoir une politique de communication incitative à l'attention des entreprises privées.</p> <p>H 01: Avec les entreprises, on peut citer aussi les services administratifs cantonaux, où il y a encore fort à faire pour renforcer l'utilisation d'autres moyens de transports que le TIM.</p>	<p>Office fédéral du développement territorial ATE</p> <p>Commune de Givisiez</p>	<p>Le plan cantonal des transports prévoit à la décision D.2.9.2 que le canton favorise le développement de plan de déplacement d'entreprise afin de renforcer l'utilisation d'autres moyens de transports que la voiture.</p>
<p>H 01: Un allègement fiscal des entreprises pourrait les inciter à organiser des transports collectifs pour leur personnel.</p>	<p>Commune de Fribourg</p>	<p>Le PDA ne peut prévoir de telles dispositions. Il faudrait pour se faire créer une base légale.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
H 01 : la terminologie « plans de déplacement d'entreprises » est peu judicieuse. Il faudrait la remplacer systématiquement par « plans de mobilité en entreprise »	Réseau économique de Fribourg et Région	La terminologie plan de déplacement est officielle et ne peut être changée.
H 04: Ce module d'action devrait aussi traiter de l'intégration du PG et indiquer qu'en cas d'abandon de ces documents, une adaptation de la loi sur les transports sera nécessaire.	Commune de Fribourg	Ce module d'action va être supprimé puisque l'intégration du PRT sera effectuée. En ce qui concerne le PG, seuls les projets concernant la période 2010-2014 seront intégrés. La loi sur les transports devrait effectivement être adaptée pour intégrer notamment la notion de projet d'agglomération et ses liens avec les instruments actuels de planification des transports.
H 04: Cette fiche a-t-elle encore sa raison d'être, sachant que les travaux d'intégration du PRT sont en cours ?	CUTAF	Ce module d'action va être supprimé puisque l'intégration du PRT sera effectuée.
H 05 : Bien que des mandats nombreux soient donnés aux communes dans les modules d'action ou dans les fiches de projet, ceux-ci restent encore trop vagues et généraux. Afin de garantir la réalisation des mesures prévues, un contrôle de l'exécution de ces mandats et de la réalisation des objectifs poursuivis doit être en outre mis en place. Il n'est pas certain que le suivi du plan directeur de l'agglomération prévu dans cette fiche de projet recouvre les aspects précités.	Office fédéral du développement territorial	La fiche H 05 sera complétée dans ce sens.
CARTES DU PLAN DIRECTEUR: « URBANISATION ET TRANSPORT » ET « STRUCTURES SPATIALES »/KARTEN DES RICHTPLANS « SIEDLUNG UND VERKEHR » UND « RÄUMLICHE STRUKTUREN »		
Le PA contient deux cartes intitulées "utilisation du sol et transports" et "structures spatiales" qui font partie du contenu liant (rapport explicatif, p. 1). Nous ne comprenons pas le rôle que sont appelées à jouer ces deux cartes: des indications plus précises quant aux obligations découlant des informations cartographiques fournies nous apparaissent indispensables. Nous noterons en outre que le contenu à caractère obligatoire des deux cartes est parfois divergent : ainsi, des secteurs indiqués dans la carte "Structures spatiales" comme éléments structurants du paysage (notamment à Düdingen et Bourguillon) deviennent dans la carte "Urbanisation et transport" des marges de manoeuvre pour le développement local du milieu bâti.	Office fédéral du développement territorial	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
Carte « Urbanisation et Transport » : il faut faire figurer la possibilité de plusieurs gares de RER (par exemple vers les Daillettes –Fonderie).	Commune de Villars-sur -Glâne	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.
Sur la carte des structures spatiales, quelle est la conséquence de la définition des routes de Moncor, Matran, Cormanon, Villars et la Glâne espaces routiers structurants le milieu bâti ?	Commune de Villars-sur -Glâne	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.
Sur la carte urbanisation et transport, est-ce que la différence entre dans la légende entre pôle destiné à l'habitat et extension du milieu bâti est une différence de délai de réalisation ?	Commune de Villars-sur -Glâne	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme. Les secteurs d'extension du milieu bâti sont des secteurs intéressants en matière d'urbanisation, mais qui ne remplissent pas tous les critères des pôles.
Sur la carte structures spatiales, l'hôpital et les institutions doivent être affectés selon leur affectation et non pas comme secteur à écoles et hautes écoles.	Commune de Villars-sur -Glâne	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.
Quel est l'intérêt de la carte « structures spatiales » vu qu'elle reprend la plupart des légendes de la carte « urbanisation et transport » ?	Commune de Villars-sur -Glâne	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.
Il semblerait que les limites d'urbanisation figurant sur la carte UP 4.5 aient été oubliées sur la carte « structures spatiales »	Commune de Belfaux	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.
Sur la carte « Urbanisation et transports », les zones en blanc représentent la marge de manœuvre entre les zones à bâtir légalisées et la zone agricole. Ces zones sont réduites sur la commune de Belfaux en comparaison avec d'autres communes. Cela signifie que lors de la prochaine révision du PAL, la commune risque de ne pas être en conformité avec le PDA. Sont concernés par ce problème les secteurs situés entre le vallon de la Sonnaz et la forêt cantonale ainsi que toute la portion située à l'est de la commune, dont les terrains sont classés en zone agricole et non inscrits dans le plan directeur de l'utilisation du sol.	Commune de Belfaux	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme. Une vérification sera effectuée pour les limites d'extension de l'urbanisation pour la commune de Belfaux. Toutefois, le principe de limitation doit être conservé, car il s'agit d'une condition d'entrée en matière de la Confédération. Tout agrandissement des limites d'extension dans un secteur est compensé par une diminution dans un autre secteur de l'agglomération ou de la même commune.
Manque de coordination entre les cartes du PDA et les textes qui parlent de réseaux principal et secondaire. Il faut prendre en compte le pont de la Poya.	Commune de Fribourg	Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Pour autant que l'on puisse lire leurs contenus, l'échelle étant beaucoup trop petite, ces deux plans présentent quelques différences avec le PDU de Matran. C'est pourquoi il est préférable que le PDA reprenne exactement les limites du PDU.</p> <p>Pour le secteur de la Grande Fin, c'est l'entier du secteur qui doit être proposé comme pôle d'urbanisation destiné à l'activité comme le suggère le rapport à la page 45.</p> <p>Le pôle d'urbanisation doit aussi comprendre le secteur du Pueblo.</p> <p>Le secteur du Madelain doit pouvoir assurer la transition entre la zone d'activités et de l'habitat de faible densité. Une affectation en zone mixte doit être privilégiée.</p> <p>Le secteur de la Tire doit figurer comme secteur d'urbanisation comme sur la version de la Conception directrice.</p> <p>Il faut revenir au plan de 2005 pour le secteur de Champ-Riond car la zone d'urbanisation pour l'habitat ne figure plus et la zone à protéger a été agrandie.</p>	<p>Commune de Matran</p>	<p>Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.</p>
<p>Für den Gemeinderat sind die im "Richtplan Raumstruktur" aufgeführten Siedlungsränder jedoch umfangreich und zu restriktiv. Insbesondere verlangen wir, dass die Siedlungsbegrenzungen in der Brugera und die Weiermatte aus dem Richtplan entfernt werden, da für die Gemeinde diese Optionen für die längerfristige Entwicklung offen gehalten werden müssen. Unsere Gemeinde will sich die Weiterentwicklung ihres Siedlungsgebietes in Richtung Weiermatte und Chännelmatte für die nächsten 10-15 Jahre offen halten.</p>	<p>Gemeinde Düringen</p>	<p>Die Synthesekarten werden überprüft und in einer Form präsentiert.</p> <p>Für die Siedlungsgrenzen und ihre Ausdehnung in gewissen Sektoren, wird auf die vorhergehenden Antworten verwiesen. Ausserdem werden die langfristigen Optionen entfernt.</p>
<p>La « zone de loisirs/zone à protéger » englobant le canyon de la Sarine doit aussi inclure la Basse-Ville de Fribourg. Le secteur de la Planche inférieure doit figurer comme élément structurant du paysage.</p>	<p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Les éléments structurant du paysage sont des éléments naturels. En ce qui concerne les sites construits, un module d'action sera établi pour traiter de la problématique et plus particulièrement des sites ISOS.</p>
<p>L'urbanisation future de la partie arrière de Saint Léonard jusqu'au lac de Schiffenen est en opposition de préservation d'un site naturel et paysager de grande qualité. Elle doit être abandonnée.</p>	<p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Le site mentionné est certes de qualité, mais il ne mérite pas une protection particulière. Dans les études à établir en vue de son urbanisation, il est prévu d'établir un concept paysager afin de tenir compte de la qualité du site.</p>

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	AUTEUR DE LA PRISE DE POSITION VERFASSER DER STELLUNGNAHME	RÉPONSE ANTWORT
<p>Sur la carte des structures spatiales, la vieille ville de Fribourg, au même titre que le centre-ville, le centre de Givisiez, de Villars-sur-Glâne et de Düdingen, figurent comme secteurs « revalorisation des centres ». Quel est l'impact concret de cette mesure ? Garantit-elle la protection du patrimoine bâti qui s'y trouve ?</p>	<p>Société fribourgeoise d'art public</p>	<p>Pour la protection du patrimoine, un complément sera effectué.</p>
<p>La définition des pôles d'urbanisation doit être basée sur des cartes géographiques détaillées. Or, il y a plusieurs exemples où ce n'est pas le cas. Par exemple, sur la carte « UP » : à Givisiez, au nord de l'accès A 12, à la route des loisirs, la zones commerciale est marquée comme zone à bâtir – sans bâtiments ! Cette zone pourrait être un PU mixte, option à long terme, où l'accessibilité à la mobilité douce doit être une mesure indispensable.</p>	<p>WWF, Pro natura</p>	<p>Le PDA utilise les fonds topographiques à disposition. Malheureusement, il n'est pas possible de les actualiser.</p>
<p>Sur la carte « UP » : la zone de loisirs à protéger le long de la Gérine à Marly n'est pas mentionnée.</p>	<p>WWF, Pro natura</p>	<p>Les cartes de synthèse seront réexaminées et présentées sous une autre forme.</p>