

Rapport de consultation Vernehmlassungsbericht



L'agglomération c'est:

- une agglomération bipo-
- d'une part du centre car-
- part du centre régional
- croît la seule commune
- l'agglomération.
- axes de tran-



- ANNAHME DES AP2 DURCH DEN AGGLOMERATIONSRAT
- INTEGRATION DER ERGEBNISSE DES VERNEHMLASSUNGSBERICHTS
- OFFENTLICHE VERNEHMLASSUNG
- BEWILLIGUNG FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DES AP2 DURCH DEN AGGLOMERATIONSRAT
- BERICHT DES BEURTEILUNGSGREMIUMS
- EINLEITUNG DER ZWEITEN PHASE
- EINLEITUNG DER ERSTEN PHASE
- AUSWAHL DER 4 TEILNEHMERGRUPPEN
- VERÖFFENTLICHUNG DER OFFERTENAHLASSE
- BESCHLUSS DES VORSTANDS EINEN STUDIENAUFTRAGSVERFAHREN ZU VERLEHEN
- WORKSHOPS MIT DEN POLYMERISIERENDEN KOMMUNEN - STRATEGIE

CONTENU DE LA PRISE DE POSITION INHALT DER STELLUNGNAHME	POSITION DU COMITE POSITION DES VORSTANDS	AUTEUR URHEBER	DATE D'ENVOI ZUSTELLDATUM
DEMARCHE / VERFAHRENSWEISE			
<ul style="list-style-type: none"> - Dissocier la procédure d'approbation du plan directeur de l'agglomération de la procédure de remise du projet PA2 aux autorités fédérales au 31 décembre 2011. - Remettre en consultation un texte et une carte de synthèse qui forment le contenu liant du plan directeur selon l'art. 28 al. 2 LATeC. - Remettre en consultation le chapitre complet « principe d'exploitation du réseau routier » et remise en consultation du PA2 avec un traitement suffisant du paysage, de l'environnement et de l'énergie. - Présenter le PA3 dans une version lisible de 30 pages au maximum. - Procéder selon les règles de l'Agenda 21 et du développement durable, notamment en impliquant les citoyens et citoyennes dans une démarche participative. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le Comité se réfère à la décision du Conseil d'Etat du 21.03.2011 de ne pas dissocier le projet d'agglomération du plan directeur régional. - La procédure est conforme à la législation cantonale en vigueur. Les modifications du Plan directeur cantonal (avec consultation publique) sont prévues pour 2012. - Le document va être remanié. Il est prévu de donner plus de lisibilité et plus de clarté au document. - 2 séances publiques d'information sur le PA2 ont eu lieu les 2 et 3 novembre 2011. Une exposition ouverte au public sur les résultats des MEP (1^{ère} phase du projet) s'est déroulée pendant 10 jours du 7 avril au 21 avril 2011. 	Les Verts - Ville de Fribourg	6.11.2011
<ul style="list-style-type: none"> - Un réexamen du plan tous les 4 ans semble extrêmement rapproché. Cela revient pratiquement à une mise à jour permanente tenant compte des démarches que cela implique. 	Le projet d'agglomération est un instrument dynamique que l'Agglomération s'est engagée à réviser tous les 4 ans. Il s'agit là d'exigences de la Confédération et du Canton.	Givisiez	31.10.2011
<ul style="list-style-type: none"> - Il faut ajouter, à l'instar de la ville de Fribourg, que la commune de Givisiez attend l'adoption du PA2 pour modifier son PAL. L'objectif d'aménagement coordonné nécessiterait d'ailleurs que l'ensemble des communes de l'Agglomération fasse de même. 	Dans la mesure où le projet d'agglomération est un instrument de planification dynamique, il y aura toujours un décalage entre l'instrument régional et les PAL communaux. Les communes doivent par conséquent adapter leur PAL au projet en vigueur.	Givisiez	31.10.2011
<ul style="list-style-type: none"> - Il a été remarqué que le délai est trop court pour une consultation représentative d'un document de ce volume et de cette importance. Par ailleurs, les organes intéressés 	L'ensemble des conseils communaux a accepté de ramener le délai de la consultation publique à 1 mois du 14 octobre au 14 novembre 2011, respec-	Givisiez De Weck, Gendre, Kaelin, Meuwly et Meyer	31.10.2011 14.11.2011

ont demandé à ce qu'une nouvelle consultation publique sur la version remise à la Confédération soit menée en 2012.	tivement 21 novembre 2011 pour les Germanophones. Par ailleurs le PA2 est disponible sur le site internet de l'Agglomération depuis le 26 septembre 2011 en version française.	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage	22.11.2011
- L'ATE regrette cependant que le PA2 mis en consultation publique réponde uniquement aux exigences cantonales (plan directeur cantonal) et non pas aux exigences fédérales. Il prive de ce fait la population d'éléments essentiels qui lui permettraient de se prononcer en toute connaissance de cause lors de cette consultation. - Selon l'ATE, il manque les éléments suivants: - Objectifs quantifiés par rapport à la répartition modale, une évaluation des effets des mesures sur la répartition modale future et de leurs incidences en matière de réduction des immissions (air, bruit), un tableau des coûts des mesures proposées par catégorie (TP, TIM, MD, etc).	Ces éléments seront précisés dans la version de décembre 2011 du Projet d'agglomération.	ATE	14.11.2011
- Les organes intéressés ont demandé que l'Agglomération applique les principes de l'agenda 21 pour l'élaboration des mesures concrètes à mettre en œuvre durant les prochaines années et de la prochaine génération du plan directeur (PA3).	Le Comité en a pris connaissance.	Association des intérêts de l'Auge Les Verts - Ville de Fribourg	14.11.2011 6.11.2011
- Les projets d'agglomération étant considérés comme des plans directeurs régionaux dans le canton de Fribourg, cet instrument ayant force obligatoire pour les autorités (communes, région ou agglomération et canton), nous regrettons que les éléments liants du projet restent très généraux. Ils gagneraient à être plus précis et plus concrets, notamment par la fixation d'objectifs spécifiques et mesurables. Par ailleurs, l'engagement concret du Canton est indispensable pour limiter les possibilités d'étalement urbain en dehors du périmètre d'agglomération.	Le rapport sera modifié dans ce sens. Ces mesures hors du périmètre de l'agglomération relèvent de la compétence du canton (Plan directeur cantonal, PDCAnt., et plan cantonal des transports, PCTr).	FSU	17.11.2011
- L'élaboration du projet d'agglomération de 2ème généra-	Le Comité en a pris connaissance.	ARE	10.11.2011

<p>tion de Fribourg a été accompagnée d'une démarche participative impliquant le canton, les communes ainsi que la population. La mise en consultation publique est accompagnée de deux séances publiques d'information.</p> <p>- Avec Agglomération Fribourg, le projet d'agglomération de Fribourg dispose d'un organisme responsable.</p>			
<p>- Die eigentliche Schwäche der Agglomeration ist die schlecht definierte und mangelhafte Strategie der Koordination mit den benachbarten Gemeinden der Regionen Saane und Sense. Das Projekt sollte noch klarer unterstreichen, dass die Agglomeration insbesondere von den Gemeinden der Saane markante Schritte zur Koordination von Urbanisierung und Verkehr erwartet und dafür in Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden eine klare Strategie erarbeiten will.</p>	<p>Der Vorstand hat diesen Antrag zur Kenntnis genommen.</p>	<p>SP Stadt Freiburg CVP Kanton Freiburg</p>	<p>14.11.2011 14.11.2011</p>
<p>VOLET A RELATIF A LA STRATEGIE ABSCHNITT IN BEZUG AUF DIE STRATEGIE</p>			
<p>REMARQUES GENERALES ALLGEMEINE BEMERKUNGEN</p>			
<p>CONCEPT DANS SON ENSEMBLE GESAMTKONZEPT</p>			
<p>- La DAEC demande à ce que la structure du document notamment pour sa compréhension soit retravaillée.</p>	<p>Le Comité en a pris acte. La structure du document a été remaniée. Le document sera modifié dans ce sens.</p>	<p>DAEC/ SeCA/SPC/SEn</p>	<p>07.11.2011</p>
<p>- Il est impératif d'inclure la zone d'activité Winckler dans le site Gare - Pérolles - Cardinal. Cela renforce l'axe urbain de la vie publique prévue. Dans le cadre de la politique de l'agglomération, les retombées financières dues au développement des sites stratégiques doivent faire l'objet d'une redistribution sur toutes les communes du périmètre si l'on veut éviter une agglomération des nantis et des dortoirs.</p>	<p>Le Comité est d'avis que la zone Winckler doit être à ce stade valorisée pour de l'activité de type secondaire et éventuellement du logement. Elle ne dispose pas à ce jour de bâtiments à vocation publique. Le Comité propose de discuter des synergies possibles entre la zone Winckler et le plateau de Pérolles lors de la révision du PAL de Marly.</p>	<p>Marly Marly Bike</p>	<p>10.11.2011 14.11.2011</p>
<p>- Quels sont les moyens dont dispose l'agglomération pour obtenir de la part du Canton qu'il prenne toutes les mesu-</p>	<p>Les moyens sont les suivants : respect des bases légales en vigueur (LATeC, PDCant, PCTr)</p>	<p>Granges-Paccot Corminboeuf</p>	<p>25.10.2011 22.11.2011</p>

res utiles pour renforcer la centralité et pour éviter que les efforts déployés au sein du périmètre de l'agglomération ne profitent aux communes qui se trouvent directement à ses frontières, au dépens de ses communes membres?	La révision du PDCant est également envisagée pour la législature à venir (2011-2016).		
- Au chapitre 4.2.10 p.48 du PA2, certaines précisions sont apportées quant aux buts du dimensionnement de la zone à bâtir dans le canton. Par contre, nous n'avons trouvé aucune information sur le calcul effectué permettant de garantir le respect des facteurs de dimensionnement du plan directeur cantonal (PDCant) par commune. Il est indispensable que le canton prenne des mesures afin d'éviter d'augmenter encore le nombre de pendulaires s'installant dans les villages avoisinants le centre cantonal. De plus, cette politique de densification paraît illusoire sans un rôle participatif financier des autorités (partie liante p. 131).	La législation de rang supérieur s'applique. Le PA2 fera l'objet d'un chapitre dans le PDCant Le calcul permettant de garantir le respect des facteurs de dimensionnement du PDCant a été mené dans le cadre de la définition de la capacité d'accueil à l'horizon 2030. Il a été tenu compte, en collaboration avec les communes et le SeCA, de l'affectation des zones identifiées comme à développer, des densités actuelles et désirables ainsi que du taux de faisabilité de mise en œuvre de ces zones. Le Comité entend soutenir activement les communes en matière de densification (par exemple au moyen d'études particulières).	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- Le Conseil communal de Givisiez salue le travail effectué dans le cadre de ce PA2. Il estime absolument nécessaire cette coordination de l'aménagement du territoire dans l'agglomération. Le PA2 doit donc être contraignant, mais aussi laisser aux plans d'aménagement local le soin de définir les détails d'application avec une certaine marge de manœuvre.	Les PAL des communes devront intégrer les éléments contraignants du PA2 (notamment les limites de l'extension du milieu bâti).	Givisiez	31.10.2011
- Die interessierten Organe stimmen mit der Vision des AP2 und dem daraus abgeleiteten Entwicklungskonzept überein, insbesondere mit der Koordination zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität, dem Willen zur Verdichtung nach innen, dem Hervorheben des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, dem Schutz der Grünflächen und dem Vorschlagen von Erholungszonen. Die Um-	Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen. Das AP2 ist ein dynamisches Instrument, das sich regelmässig und in evolutiver Form weiterentwickelt (Aktualisierung alle vier Jahre).	SIA – Sektion Freiburg BSA - Sektion Freiburg FDP Die Liberalen der Stadt Freiburg SP Stadt Freiburg VCS - ATE CVP Düringen	21.11.2011 18.11.2011 14.11.2011 14.11.2011 10.11.2011 14.11.2011

setzung muss aber noch präzisiert werden.		CVP Kanton Freiburg	
- L'orientation générale du PA2 permet de pallier certaines lacunes constatées en centrant le développement de l'agglomération le long des axes de transports ferroviaires. Cela étant, les sites stratégiques de développement retenus ne répondent pas tous à l'impératif de développement vers l'intérieur commandé par le principe de développement durable mais semblent plutôt avoir été établis sur la base de compromis politiques entre les différentes communes de l'agglomération.	L'identification des sites stratégiques a été menée sur la base des sites existants qui présentent un potentiel important en termes d'attractivité et de développement. En outre, 3 de ces sites sont considérés par le Canton comme des secteurs stratégiques (et définis comme tels dans le Plan directeur cantonal).	Verts libéraux Fribourg Ville et Canton	14.11.2011
- Nous n'avons pas reconnu dans ce PA2 un projet identifiable qui serait fédérateur pour les communes de l'Agglomération et même au-delà du périmètre de l'Agglomération. Il manque une vision à long terme de la mention transports publics lourds. Un projet fédérateur pourrait être les haltes RER.	La vision TP est définie à l'horizon 2030, horizon donné par la Confédération. L'accent dans le PA2 est notamment mis sur le développement autour des gares/ haltes ferroviaires	PDC Ville de Fribourg	12.11.2011
- Il manque des données corollaires au développement de la démographie en termes d'infrastructures publiques.	Le Comité en a pris connaissance.	PDC Ville de Fribourg	12.11.2011
- Als Zielvorgabe des gesamten Agglomerationsprojekts soll ein Masterplan resultieren, welcher sich den wandelnden Bedürfnissen anpasst und als Gesamtkonzept weiterzuführen ist. Ziel ist es nicht nur die Infrastruktur als solches zu verbessern, sondern ebenso räumliche Qualitäten der Stadtlandschaft. Der Masterplan muss durch eine fachlich ausgewiesene Person und einer Fachkommission betreut werden. Der angestrebte Masterplan ist als Gesamtkonzept zu verstehen. Hierzu ist es aber unabdingbar, städtebauliche Studien in Auftrag zu geben, welche die spezifischen Eigenschaften dieser Planungsperimeter weiter untersuchen und ihr Potenzial ausloten.	Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen.	SIA - Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein _Sektion Freiburg BSA - Bund Schweizerischer Architekten_Sektion Freiburg	21.11.2011
- Es erstaunt uns, dass Düringen gemäss des Agglomerationsprogramms nicht näher an die Stadt angebunden wird. Wir vermissen die Unterstützung und den Willen der Ag-	Nähere Einzelheiten zur Vision sowie zu den Zielsetzungen werden im Schlussbericht erläutert. Die Mobilitätsprojekte sind eine der Antworten zur	SP Düringen	23.11.2011

glomération, bestehende oder angefangene Projekte im Sinne der Zielsetzungen der Agglomération zu fördern. - Generell fehlen uns am Anfang der Dokumentation einfache und verständliche Zielsetzungen des Programms, die den Ausbau des ÖV, des LV und das Verdichten nach innen klar hervorheben.	Verstärkung der Bindung zwischen Düdingen und dem Rest der Agglomération.		
- Les points faibles doivent être présentés de manière claire et être mieux mis en relation avec les mesures et leur priorisation ; la démarche choisie doit être compréhensible. Etant donné que le document contient uniquement à titre indicatif un tableau récapitulatif de toutes les mesures identifiées, il est impossible de juger de cet aspect.	Le rendu final tend vers cet objectif.	ARE	10.11.2011
CONFORMITE AVEC LA PLANIFICATION DE RANG SUPERIEUR KONFORMITÄT MIT DER PLANUNG AUF HÖHERER GESETZESSTUFE			
- La DAEC demande que les instruments de planification de rang supérieur (Loi sur l'aménagement et les constructions et son règlement, le plan cantonal des transports, le réseau des routes cantonales, la planification cantonale du réseau cyclable, etc.) soient pris en compte.	Le Comité en a pris acte. Le rapport sera modifié dans ce sens.	DAEC / SeCA/SPC/STE	7.11.2011
CHAPITRE 1 – KAPITEL 1			
- La CARM ne comprenait pas les responsables techniques des communes lors du choix de la procédure (voir p. 15).	Le rapport sera modifié. Toutefois des représentants techniques des communes de Villars-sur-Glâne, Fribourg, Marly, Düdingen ont participé à la phase des MEP en tant qu'ingénieurs-conseils.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
CHAPITRE 4 – KAPITEL 4			
- La DAEC demande à ce que l'analyse de la situation du trafic notamment pour les transports publics et pour les transports individuels motorisés soit retravaillée.	Le rapport sera modifié dans ce sens selon les informations transmises par les services cantonaux.	DAEC / SPC/STE	7.11.2011
- Depuis le 25 août 2011, la zone industrielle 3 de Givisiez est desservie par la ligne d'autobus 542bis, à raison de 12 paires de courses les jours ouvrables entre Fribourg et	Le rapport sera modifié.	Givisiez	31.10.2011

Corminboeuf.			
- Afin de compenser les points faibles répertoriés et de respecter les enjeux proposés, nous estimons qu'une évaluation doit être faite à l'échelle de l'Agglo pour définir quels éléments sont à préserver ou à créer (parcs urbains, mise à ciel ouvert de cours d'eau, autres éléments naturels). De même, un concept d'entretien devrait être proposé, afin que celui-ci soit réalisé de manière conforme à la vocation écologique de ces éléments.	Les éléments à préserver font l'objet de fiches de mesures. Le concept d'entretien n'est pas obligatoire au sens des Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2 ^{ème} génération. Les Conseillers d'agglomération peuvent le demander par le biais d'interventions parlementaires.	Givisiez	31.10.2011
- Die interessierten Organe unterstreichen die Qualität der Diagnose und unterstützen sie.	Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen.	Pro Velo Fribourg FDP Die Liberalen der Stadt Freiburg	14.11.2011 18.11.2011
- L'analyse fait ressortir les domaines de l'urbanisation, des modes de transport, et de l'environnement. - De l'analyse découle une présentation des points faibles et enjeux dans les différents domaines (urbanisation, mobilité, paysage, environnement). - Le domaine concernant la structure de l'urbanisation est lacunaire (entre autres : représentation des zones à bâtir actuelles et des zones à bâtir non construites, estimation des potentiels de densification à l'intérieur du tissu bâti). - La définition des classes de desserte par les transports collectifs diffère considérablement de la norme présentée dans les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2 ^{ème} génération, ceci principalement pour la zone centre. Cette base d'analyse (p.ex. tableau 4) ne permet pas une analyse pertinente du système de transport actuel. - Le domaine concernant la mobilité est également lacunaire (entre autres : analyse partielle de la structure actuelle en matière de transports publics, intermodalité, transport individuel motorisé, mobilité douce, analyse des points faibles en matière de transports publics, transport indivi-	Le chapitre diagnostic sera amélioré de façon à répondre au mieux aux exigences de l'ARE.	ARE	10.11.2011

<p>duel motorisé, mobilité douce, offre en stationnement, hypothèses qualitatives d'évolution des comportements de mobilité compte tenu des tendances actuelles).</p> <p>- Pour la compréhension de l'analyse, les références cartographiques sont importantes. Dans ce sens, la lisibilité des cartes ainsi que la référence aux cartes dans le texte principal sont à améliorer (indiquer dans le texte les cartes correspondantes). Les légendes sont à préciser.</p>			
CHAPITRE 5 – KAPITEL 5			
<p>- Si l'agglo est chargée de la fonction de garant des objectifs et principes, qu'advient-il de la « Souveraineté des communes » ? D'une manière générale, des précisions sur la structure décisionnelle de l'Agglomération sont demandées.</p>	<p>L'Agglomération s'est substituée aux communes dans les tâches d'intérêt régional tel que l'aménagement du territoire (art. 38 Statuts de l'Agglomération).</p> <p>Die Statuten definieren die Kompetenzen des Vorstands und des Agglomerationsrats, insbesondere im Bereich der Richtplanung.</p> <p>L'Agglomération entend faire la nuance entre le niveau stratégique régional, qui est de son ressort et le niveau local de mise en œuvre qui sont du ressort des communes dans le cadre de leur PAL.</p>	<p>Givisiez Villars-sur-Glâne Commission d'aménagement de la commune de Villars-sur-Glâne PDC de la Ville de Fribourg Ville de Fribourg</p>	<p>31.10.2011 3.11.2011 15.11.2011 12.11.2011 14.11.2011</p>
<p>- Sind die prognostizierten Zahlen zur Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung der Agglomeration nicht überraschend? Wir schlagen eine Kürzung von 15% vor.</p>	<p>Aufgrund der Statistik des BFS beharrt der Vorstand auf seiner Position.</p>	<p>Freie Wähler Düdingen</p>	<p>21.11.2011</p>
CHAPITRE 6 – KAPITEL 6			
TRANSPORTS PUBLICS – ÖFFENTLICHER VERKEHR			
<p>- La DAEC demande à ce que les principes du concept de mobilité (transports publics, mobilité douce, transports individuels motorisés, coordination multimodale) soient retravaillés.</p>	<p>Le concept de mobilité pour la partie transport public est retravaillé en collaboration entre l'Agglomération, les mandataires, le STE et les TPF. Les autres parties du concept mobilité seront également retravaillées d'ici au rendu final.</p>	<p>DAEC / SPC/STE/DD</p>	<p>7.11.2011</p>
<p>- Le service des transports et de l'énergie (STE) exige qu'une nouvelle ligne de bus (338bis) desserve le secteur des centres commerciaux du Bois, Lidl et Bauhaus. Nous</p>	<p>Les questions relatives au concept de transport public sont traitées dans le cadre du groupe de travail qui s'occupe de mettre en cohérence la</p>	<p>Matran</p>	<p>21.10.2011</p>

sommes fort surpris de constater que déjà en 2014 la vision des transports de l'agglomération ne tient pas compte de cette exigence, sans parler de la suppression sur un tronçon (rte de l'Ecole-La Pala) de la ligne existante (338) mise en place il y a quelques années et qui satisfait entièrement la population de Matran et d'Avry.	vision TP 2030 avec l'exploitation et les questions de financement (horizon 2017). Le rapport sera adapté.		
- Le transbordement à Moncor (ligne 2) pour les usagers se rendant à la gare de Fribourg (ce sont les plus nombreux) et un autre transbordement pour les personnes se rendant à l'hôpital cantonal ne vont plus inciter les personnes à utiliser les transports publics.	Idem	Matran	21.10.2011
- Nous sommes d'avis que la ligne 15 doit avoir un prolongement jusqu'à la gare de Fribourg et non pas jusqu'à la halte de Villars-sur-Glâne. Aussi, le tracé de la ligne 14 passant par la route de l'Arney n'est pas réaliste. Le gabarit, la déclivité de cette chaussée en font un secteur dangereux et non adapté aux transports publics.	Idem	Matran	21.10.2011
- Le réseau secondaire tangentiel (Villars-sur-Glâne-Moncor-Givisiez) est à prolonger jusqu'à Granges-Paccot (Forum Fribourg et zone commerciale).	Idem	Givisiez	31.10.2011
- Il n'est pas question qu'une ligne de bus tangentielle traverse la forêt de Moncor. Il serait à notre sens plus judicieux d'emprunter la semi-autoroute qu'il s'agirait de requalifier en boulevard urbain sur lequel on pourrait créer des arrêts à la hauteur du centre sportif et du futur parking d'échange !	Idem	Givisiez	31.10.2011
- La même remarque vaut pour le transit TP par la route de la Verna. La commune de Givisiez vient d'investir pour transformer la sortie du passage inférieur pour piétons afin de la rendre plus conviviale, mais aussi pour couper la possibilité de transit du trafic individuel motorisé par la route de la Verna. La commune de Givisiez s'oppose donc fermement à rouvrir, à court terme, la route de la Verna,	La réouverture de la route de la Verna est prévue en liste B.	Givisiez	31.10.2011

même pour le trafic TP.			
- Nous soutenons la liste des objectifs liants élaborée à la page 160. Nous estimons par contre qu'un effort plus important doit être mis sur l'amélioration de la cadence des trains régionaux dans l'agglomération.	Les questions relatives au concept de transport public sont traitées dans le cadre du groupe de travail qui s'occupe de mettre en cohérence la vision TP 2030 avec l'exploitation et les questions de financement (horizon 2017). Le rapport sera adapté.	Avry	2.11.2011
- Nous ne pouvons soutenir le plan des lignes (horizon 2030) de la figure 71. En effet, la mise en place d'une desserte comme prévue sur ce plan péjorerait la desserte des communes d'Avry et de Matran, par rapport à la situation actuelle. Une rupture de charge à la gare de Villars-sur-Glâne pour les navetteurs d'Avry et de Matran en direction de Fribourg nous semble en effet fortement dissuasive. Il n'est pas envisageable de créer des pôles de transbordement à l'intérieur même de l'agglomération. Nous demandons en conséquence que ces lignes TP soient étendues jusqu'à la gare de Fribourg. Au cas où le renforcement de la cadence ferroviaire pour les gares de Rosé, Avry, Matran et Villars-sur-Glâne ferait l'objet d'une nouvelle mesure volontariste, nous pourrions admettre que les lignes de bus ne soient pas étendues jusqu'à la gare de Fribourg. En conclusion pour ce chapitre. Les parties liantes «concept transports publics» de la page 175 doivent être modifiées en supprimant la mention comme quoi seules «les lignes de bus secondaires desservent les secteurs moins denses de l'agglomération» (à savoir les communes hors périmètre compact). Le plan des lignes 2030 (figure 71) doit être retiré et corrigé en conséquence.	Le concept TP, actuellement en phase de remaniement, coordonnera la planification ferroviaire avec la planification des lignes de bus urbaines.	Avry	2.11.2011
- Le concept transports publics 2030 appelle plusieurs remarques. Le tracé projeté des lignes 5 et 10 sur leurs parties ouest devrait être réexaminé. En attendant la mise à disposition de lignes tangentielles (ligne 11) - qui sont	Les questions relatives au concept de transport public sont traitées dans le cadre du groupe de travail qui s'occupe de mettre en cohérence la vision TP 2030 avec l'exploitation et les questions	Villars-sur-Glâne	3.11.2011

néanmoins souhaitées rapidement -, il serait favorable de prolonger la ligne 5 plutôt en direction de Moncor. La commune de Villars ne souhaite pas abandonner la desserte des Biches (ZI) sans contrepartie.	de financement (horizon 2018).		
- Enfin, si le RER constitue l'épine dorsale de la mobilité à futur, une nouvelle station s'impose à Planafaye.	L'implantation d'une nouvelle gare doit être justifiée en regard du développement urbain souhaité.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- Il est mentionné en p. 141-142 que la zone d'activité de Moncor ne bénéficie pas d'une accessibilité TP appropriée. Ceci est en contradiction avec la carte de la qualité de la desserte sur les réseaux TC urbain et régional - état actuel 2010, qui présente une majeure partie de la zone en desserte urbaine avec une fréquence supérieure à 4 courses par heure (ligne 2). Voir également les remarques générales sur la ligne des Biches.	« Les Biches » bénéficient d'une desserte en alternance (au minimum une course par heure et maximum 3 courses par heures à 7h et à 13h). Voir également le concept TP (notamment les planches 2018 et 2030) retravaillé dans le document de décembre 2011.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- La planification d'une liaison de bus depuis la gare, le long de la voie de chemin de fer vers le PAD Vorlet n'est pas réalisable en raison de la topographie et ne présente pas d'intérêt vu le faible potentiel d'habitants ; elle doit être implantée au Sud vers le Croset.	Cette liaison est à inscrire en variante à long terme.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- La ligne 13 Corminboeuf-Gare est complétée par un itinéraire bis (12 paires de courses aux les jours ouvrables aux heures de pointe) passant par la zone industrielle 3 de Givisiez.	Le rapport sera modifié. Voir remarque semblable de Givisiez	Givisiez	31.10.2011
- Il est inexact de mentionner en p.142 que la desserte TP+MD de Bertigny est inférieure aux autres sites. Le potentiel de réalisation est important (se référer aux cartes des concepts).	Le site de Bertigny ne dispose pas, à ce jour, d'une desserte en TP et MD. Le développement de ce site est conditionné à une desserte en TP et MD (PCTr). Voir également le concept TP (notamment les planches 2018 et 2030) retravaillé dans le document de décembre 2011.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- La desserte par les transports publics des quartiers importants de Bel-Air et de Champ-Montant doit être réalisée avant 2030.	Le Comité en a pris connaissance.	Marly	10.11.2011

<ul style="list-style-type: none"> - Im Bericht müssen die Ziele und die Stärken des Programms im Besonderen beim ÖV (Öffentlicher Verkehr), und dem LV (Langsamverkehr) präziser und prägnanter hervorgehoben werden. - Eine solche Synthese muss bereits zu Beginn des Berichts aufgelistet werden. Mit einem Plan „Siedlung, Verkehr, Landschaft“ sollte diese Synthese zusätzlich unterstrichen werden (siehe Kapitel 5.2.2). 	<p>Der Bericht wird in diesem Sinne abgeändert.</p>	<p>Düdingen</p>	<p>22.11.2011</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Fixer le report modal à atteindre dans les phases A (2015-18) et B (2019-2022) et à viser pour la période C (après 2023) comme objet liant. - Garantir la fluidité du réseau TP sur tous les axes principaux dès 2014 (Poya, RER), à garantir en tout état du réseau, notamment aux 4 heures de pointe journalières, en principe par des voies en site propre, subsidiairement par un renforcement des mesures de contrôle du TIM. Un plan de réalisation de toutes les lignes principales en site propre. - La fréquence de base doit être augmentée pour les lignes principales de 7,5 à 5 minutes, soit de 15 à 10 minutes pour les réseaux subsidiaires (p. 176). - Garantir une desserte suffisante de Bourguillon. Définir le service minimal par arrêt et le service clientèle minimal. 	<p>Le Comité travaillera à la définition d'objectifs pour favoriser le report modal. Il n'entend pas rendre les objectifs contraignants.</p> <p>Les mesures du PA2 devront garantir la fluidité du trafic TP.</p> <p>Voir également le concept TP (notamment les planches 2018 et 2030) retravaillé dans le document de décembre 2011.</p> <p>Le Comité est resté sur sa position.</p>	<p>Les Verts - Ville de Fribourg</p>	<p>6.11.2011</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Les TPF saluent le développement exprimé dans le PA2 mais ne peuvent souscrire intégralement le concept et la vision à moyen terme du développement des transports publics dans l'agglomération fribourgeoise comme exposés, en raison de leur non-faisabilité technique et financière. 	<p>Le Comité a décidé d'intégrer les TPF au groupe de travail TP.</p>	<p>TPF</p>	<p>11.11.2011</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Das als Entwurf vorliegende Busnetz muss allerdings noch erheblich überarbeitet, vereinfacht und auf die wirklichen Bedürfnisse abgestimmt werden. Der Entwurf widerspie- 	<p>Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen.</p>	<p>SP Stadt Freiburg</p>	<p>14.11.2011</p>

gelt noch nicht das Optimum der Erschliessung von Wohngebieten, Arbeitsplätzen und öffentlichen Infrastrukturen.			
- Depuis longtemps nous demandons d'augmenter en période de soir la cadence de 30 à 15 minutes par heure durant toute la semaine.	Cette demande est à traiter dans le cadre des discussions sur les prestations TP annuelles entre les TPF et l'Agglomération. Voir également le concept TP (notamment les planches 2018 et 2030) retravaillé dans le document de décembre 2011.	Association des intérêts de l'Auge	14.11.2011
- Selon l'ATE le point faible de ce plan est la connexion Fribourg Marly, qui révèle une importance primordiale en contrepoids au projet de la route Marly Matran. Pour assumer cette charge de mouvements, souhaite que la structure du réseau TP urbain prenne l'option d'un chemin de fer léger hybride de type train-tram afin de desservir Pérolles et Marly depuis St-Léonard ou Givisiez	Le Comité en a pris connaissance. Voir également le concept TP (notamment les planches 2018 et 2030) retravaillé dans le document de décembre 2011.	ATE	14.11.2011
- L'ATE demande l'amélioration de la desserte TP de Bourguillon.	Le Comité en a pris connaissance.	ATE	14.11.2011
- La nécessité d'un TP performant pour limiter le TIM et l'utilité du RER aux Daillettes n'est plus à prouver. Par contre, la commission regrette qu'aucun choix réel et qu'aucune mesure volontariste ne permettent de prioriser les TP.	Un nouvel arrêt de RER est à justifier selon le développement prévu. Les mesures TP sont présentées dans le cadre des fiches de mesures (A, B) du document de décembre 2011.	Commission d'aménagement de la commune de Villars-sur-Glâne	14.11.2011
- Une amélioration de la cadence de la ligne 4 en soirée est absolument nécessaire si le but d'inciter la population à utiliser les bus veut être atteint. Le passage à la cadence 30 minutes à partir de 19h a un effet négatif sur l'utilisation des TP.	Cette demande est traitée dans le cadre du concept TP. Voir concept TP (planches 2018 et 2030) du document retravaillé.	Intérêts du quartier de la Neuveville	12.11.2011
- Je regrette fortement que le projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération, qui propose d'excellentes idées en termes de desserte ferroviaire et de parkings d'échange, ne soit pas plus ambitieux sur ces thèmes et ne présente pas de projet phare digne de ce nom, tel un métro reliant Rosé à Grolley.	Le rapport coût/utilité d'un tel projet n'est pas satisfaisant selon les directives du DETEC.	Denis Boivin, PLR	14.11.2011
- Nous attirons votre attention sur la nécessité de complé-	Un nouvel arrêt TPF est à justifier en regard au	PDC Canton de Fribourg	14.11.2011

ter les infrastructures ferroviaires sur le plateau d'Agy par la réalisation d'une gare sur la ligne Fribourg – Payerne.	développement prévu.		
- Bezüglich der Anbindung Düdingen an Freiburg stellen sich uns noch weitere Fragen. Wir vermissen die klare Aussage und Zielsetzung einer Steigerung der Bahnfrequenz. Warum wird nicht eine "Stadtbahn" eingeführt?	Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen.	SP Düdingen	22.11.2011
<i>MOBILITE DOUCE – LANGSAMVERKEHR</i>			
- Quant à la réalisation de la Trans Agglo, elle doit absolument être réétudiée. Les coûts engendrés par cette réalisation nous semblent disproportionnés par rapport à l'utilité d'une telle mesure.	Le phasage a été revu.	Matran	21.10.2011
- S'agissant de la réalisation d'un itinéraire piétons et vélos entre la zone du Bois et l'entrée de Villars-sur-Glâne, elle doit être coordonnée avec le réaménagement de la jonction autoroutière de Matran, le canton et le projet communal.	La coordination est traitée dans le cadre de la fiche de mesure y relative.	Matran	
- Vu la topographie localement tourmentée, un effort supplémentaire pour étendre les systèmes mécaniques pour la mobilité douce doit être fait (par ex. un ascenseur entre Les Neigles et Pont de Zaehringen).	Il n'y a pas, à l'heure actuelle, de pertinence pour ce type de projet.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- Nous regrettons que le concept de mobilité douce élaboré par bfm n'ait pas été repris tel quel par le PA2 et plus précisément les mesures V33 (nouvelle liaison passant devant le quartier du chemin de la Fontaine direction gare) et V8 (route de Cormanon, passage inférieur) pour la commune de Villars-sur-Glâne.	L'objectif n'était pas de reprendre le projet tel quel. Les deux mesures mentionnées ont été prises en compte.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- Il manque sur la carte des infrastructures la piste cyclable qui existe déjà sur la colline de Bertigny.	La piste cyclable est inscrite sur la planche concept MD.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- Le tracé de mobilité douce structurant côté Ouest de Villars-sur-Glâne n'est pas adéquat. Il doit se poursuivre le long de la ligne CFF puis vers le Platy. Cet itinéraire est bien plus favorable quant au dénivelé (fig. 72 p. 178).	La Transagglo passe par Dorte Verte.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- La route de Chésalles ne fait pas partie du réseau structu-	Le rapport sera modifié au besoin.	Marly Bike	14.11.2011

<p>rant secondaire de MD, bien qu'elle soit régulièrement fréquentée par les habitants, les clients des commerces et les personnes fréquentant les divers bâtiments de rencontre. Ceux-ci s'y rendent tant à pied ou à vélo, d'autres rejoignent l'arrêt de bus de Marly-Gérine. La route de Chésalles fait aussi partie de l'itinéraire national n°4 (route du Panorama alpin).</p>			
<p>- Les organes intéressés remarquent que le rapport ne fait pas ou peu mention de la problématique du stationnement des cycles. Il manque des mesures en faveur des infrastructures pour les vélos ainsi que des mesures efficaces pour la population. - Un plan et des mesures pour la mobilité quotidienne sont également demandés.</p>	<p>Le Comité en a pris connaissance. Le temps à disposition d'ici le rendu final ne nous permet pas d'approfondir cette question.</p>	<p>Marly Bike Les Verts - Ville de Fribourg Pro Vélo</p>	<p>14.11.2011 6.11.2011 14.11.2011</p>
<p>- Identifier un réseau piétonnier et pédestre sur toute l'agglomération, remplissant partiellement les critères de la LCPR et de l'OCPR. - Présenter une analyse de détail, un plan de détail (au moins 1 : 25'000, avec décrochages 1 : 10'000 pour les projets) et des mesures avec budget. Présenter des réseaux piétons pour le quotidien de toute la population, et une planification des liaisons historiques, touristiques et de loisirs. Prendre des mesures pour rendre le réseau attractif et convivial. - Supprimer ou modifier les projets qui pénalisent les piétons : Itinéraires mixtes « vélo rapide » et piétons, franchissements qui allongent et compliquent la traversée ainsi que les passages souterrains pour piétons.</p>	<p>L'UFT est compétente en matière de planification du réseau piétonnier et pédestre. Le temps à disposition ne permet pas cette modification, qui serait effectivement utile.</p>	<p>Les Verts - Ville de Fribourg</p>	<p>6.11.2011</p>
<p>Les organes intéressés demandent : - L'intégration d'une planification différenciée pour les piétons, concrétisée par un plan des itinéraires piétons et par des mesures spécifiques à ceux-ci. Les mesures mixtes vélos/ piétons ne doivent être favorisées</p>	<p>Le temps à disposition ne permet pas cette modification, qui serait effectivement utile.</p>	<p>Mobilité piétonne ATE Les Verts- Ville de Fribourg</p>	<p>12.11.2011 12.11.2011 6.11.2011</p>

<p>qu'exceptionnellement ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mise en avant d'un espace-rue de qualité avec la promotion de mesures telles que les zones de rencontre ; - La prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite, des enfants et des personnes âgées, à traduire dans la planification et dans des mesures concrètes ; - Un plan de synthèse « modération de trafic » pour les surfaces communes MD, TP, TIM. 	<p>Ces mesures sont prévues dans la version finale.</p> <p>L'agglomération a mené une étude qui va dans ce sens (étude concernant le réaménagement des arrêts urbains pour les rendre plus accessibles aux personnes à mobilité réduite).</p> <p>Le Comité en a pris connaissance.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - Wir befürworten einen weiteren Ausbau des Radwegnetzes. Obwohl es aufgrund der Topographie und der vorhandenen Zersiedelung der Agglomeration Freiburg fraglich bleibt, ob der Umstieg auf das Fahrrad für eine breite Öffentlichkeit eine wirkliche Option darstellt, sprechen wir uns für ein lückenloses Angebot eines funktionstüchtigen Radwegnetzes aus. - Was den Fussgängerverkehr betrifft, sind wir der kategorischen Privilegierung des Langsamverkehrs gegenüber kritisch eingestellt. 	<p>Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen.</p>	<p>FDP Die Liberalen der Stadt Freiburg</p>	<p>18.11.2011</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Die Vorschläge zu den Langsamverkehrsachsen im Bereich Birch und der Verbindung Düdingen - Grandfey können wir unterstützen. 	<p>Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen.</p>	<p>FDP Düdingen</p>	<p>21.11.2011</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Le PA2 montre des améliorations notables. Les principes et les concepts du volet stratégique semblent cohérents dans le sens où les mesures grandes (comme p.ex. la TransAgglo) et petites (cheminements et stationnements dans les quartiers), dures (comme p.ex. les pistes cyclables) et douces (comme p.ex. les services liés à une station vélo) sont bien argumentées et intégrées les unes avec les autres. Il convient pourtant de quantifier les objectifs en matière de mobilité douce et transfert modal afin de renforcer la stratégie et y apporter un monitoring adéquat. 	<p>Le Comité en a pris connaissance.</p>	<p>Pro Velo Fribourg</p>	<p>14.11.2011</p>

<p>- Die beschriebenen Ziele werden unterstützt. Dies betrifft namentlich die sicherzustellende Kontinuität, Strukturierung und Hierarchisierung der Routen. Die Idee einer strukturierenden Langsamverkehrsachse ("Trans-Agglo") wird sehr begrüsst. Zur Legende ist zu bemerken, dass im Veloland Schweiz nationale Routen einstellig und regionale Routen zweistellig nummeriert sind. In der Plandarstellung fehlend ist die regionale Veloland-Route No 59 (Abschnitt in der Agglomeration Freiburg: Düdingen-Grandfey-Freiburg-Bourguillon).</p>	<p>Der Bericht wird entsprechend angepasst.</p>	<p>Stiftung SchweizMobil</p>	<p>16.11.2011</p>
<p><i>TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISE – MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR</i></p>			
<p>- La DAEC demande à ce que la compatibilité de la politique du stationnement avec la législation cantonale et sa cohérence avec la stratégie volontariste décrite tout au long du document soient garanties.</p>	<p>Le rapport sera modifié dans ce sens. Le Comité entend mener un politique de stationnement conforme à la législation cantonale. Les communes peuvent si elles le souhaitent être plus restrictives dans leur politique de stationnement.</p>	<p>DAEC / SPC</p>	<p>7.11.2011</p>
<p>- Les P+R de Belfaux-Village et de Givisiez n'ont de sens que s'ils sont placés hors des tronçons embouteillés. Les ralentissements liés aux passages à niveau de Belfaux-Village et de Givisiez rendent leur accès difficile : 4 fermetures horaires à Belfaux 8 fermetures horaires à Givisiez soit plus de 30 minutes par heure avec passage à niveau fermé. Le trafic vers Fribourg est actuellement reporté sur Corminboeuf et la route Jo-Siffert, ce qui empêche l'accès aux P+R de Belfaux et Givisiez, Le passage sous voie de Givisiez est de ce fait une nécessité pour assurer le report modal et l'efficacité de ces deux P+R.</p>	<p>Le déplacement de la gare permet d'améliorer le temps d'ouverture et de fermeture des barrières du passage à niveau. Une étude est en cours pour définir les options de passage de la voie ferrée En outre, une étude sur l'utilité des P+R de l'Agglomération sera menée en 2012.</p>	<p>Belfaux</p>	<p>28.10.2011</p>
<p>- Nous pensons, avec beaucoup d'autres communes qu'il serait préférable de créer des parcs relais (P&R) en dehors des localités de l'Agglo, afin d'éviter l'effet d'aspirateurs à voitures vers le centre et les communes de la deuxième couronne. Cette pratique serait ainsi une contribution des</p>	<p>La localisation et la répartition des P+R ont été repensées dans le PA2. Certains P+R devraient ainsi être supprimés, d'autres créés.</p>	<p>Corminboeuf</p>	<p>22.11.2011</p>

communes situées hors du périmètre de l'Agglo aux problèmes lancinants qu'elles créent souvent elles-mêmes avec le TIM.			
- Dans le chapitre 6.2.5 p. 206 concernant les P+R il est prévu de réaffecter les places existantes. Il faut relever qu'il n'y a pas de places de parc à proximité immédiate de la gare, ni de terrain pour en réaliser.	Le Comité en a pris connaissance.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- L'implantation et la répartition des P+R doivent faire l'objet d'une étude globale en liaison avec l'autoroute et le RER.	Cette réflexion a été menée dans le cadre du PA2 où la logique d'implantation et de répartition des P+R a été revue.	Commission d'aménagement de la commune de Villars-sur-Glâne	15.11.2011
- Die interessierten Organe verlangen, dass die Verbindung Marly-Matran ernst genommen wird und konkrete Massnahmen getroffen werden, um diese Strecke zu verbessern. Sie lehnen die Verkehrshindernisse und die übrigen MIV-Verkehrsberuhigungsmassnahmen ebenfalls ab.	Der Vorstand verweist auf den Beschluss der BAF vom 19. Mai 2011, wo die Letztere verlangt hat, die Ergebnisse der Opportunitätsstudie der Firma Transitec wieder aufzugreifen, nämlich: Die Priorität ist auf die Verbesserung der Erschliessung durch den ÖV und den LV zwischen Marly und Freiburg zu setzen. Parallel dazu werden die Studien für die Strassenüberbrückung der Saane via Route de Chésalles fortgeführt. Sobald der Verkehr über die Perollesbrücke seinen Höhepunkt erreicht hat, kann mit der Realisierung der genannten Überbrückung begonnen werden. Zudem wird mitgeteilt, dass diese Opportunitätsstudie von der COPIL einstimmig gutgeheissen wurde, die sich aus Vertretern der Gemeinden Freiburg und Marly, des Oberamtmannes des Saanebezirks und aus Vertretern des Kantons zusammensetzt. Aufgrund der Kriterien der Bundesbehörden wurde dieses Projekt in der Kategorie C eingestuft.	Matran FDP Die Liberalen der Stadt Freiburg Raumplanungskommission der Gemeinde Villars-sur-Glâne FDP Marly	21.10.2011 18.11.2011 15.11.2011 14.11.2011
- La desserte TIM sur Bertigny doit se limiter au minimum afin de ne pas nuire à la qualité du parc. Doit-elle vraiment	La desserte sera fonction de l'urbanisation. La planche concept TIM sera revue.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011

<p>être indiquée comme réseau de desserte urbaine (plan du concept TIM) ?</p>			
<ul style="list-style-type: none"> - Etablir un calcul des surfaces de circulation disponibles et des charges actuelles et futures des axes urbains, à mettre en consultation. - Définir les charges maximales compatibles avec la gestion visée par le PA2 pour les axes principaux, à mettre en consultation. - Régler les coefficients d'aménagement et la tarification de la gestion du parcage en tenant compte de la charge maximale disponible pour un TIM, et un TP fluide et une MD sûre, à mettre à l'enquête. - Statuer que le principe, selon lequel toute nouvelle place de stationnement construite en ouvrage doit être compensée par la suppression d'un nombre identique de cases en surface au minimum sera appliqué pour les projets de parking en suspens au centre-ville : Parking de liaison Fribourg-Centre, Parking Ancienne gare et Parking de la Grenette, - Les capacités des P+R doivent être supérieures à celles retenues. 	<p>Une modélisation de trafic est en cours.</p> <p>La tarification est une compétence communale hormis pour les places P+R de l'Agglomération.</p> <p>Chaque commune est tenue d'élaborer un concept de stationnement selon la LATeC en vigueur.</p> <p>Le Comité est resté sur sa décision.</p>	<p>Les Verts - Ville de Fribourg</p>	<p>06.11.2011</p>
<p>- Le nouveau rôle de la route de Bourguillon en relation avec le pont de la Poya doit entraîner une requalification de celle-ci au minimum dans les zones où elle traverse l'agglomération, sans quoi elle ne saurait remplir cette fonction d'accès structurant d'agglomération.</p>	<p>La route de Bourguillon est une route cantonale.</p>	<p>Marly</p>	<p>10.11.2011</p>
<p>- Si les hypothèses de développement de l'Agglomération 2030 se réalisent et que la couverture des besoins en places de parc se fait sur la base de la politique de stationnement préconisée, il en résultera une paralysie totale du réseau. Le chapitre stationnement se profile comme un outil insatisfaisant pour assurer la maîtrise de la génération du trafic due aux hypothèses de développement retenues.</p>	<p>Le concept de stationnement présenté dans le cadre de la consultation publique doit être revu pour être en accord avec la législation cantonale. Les communes doivent respecter la législation en vigueur mais si elles le désirent, elles peuvent être plus restrictives.</p>	<p>Ville de Fribourg</p>	<p>14.11.2011</p>

<p>- Le Conseil communal relève que le volet stationnement se trouve en total décalage par rapport aux enjeux exprimés au chapitre 4 et aux orientations stratégiques. Le Conseil communal relève que le PA2 prévoit des valeurs inférieures à la norme VSS, qui est prise en considération par le Canton.</p> <p>- De par son caractère liant, l'adoption du PA2 en l'état remettrait en cause l'utilisation de la politique de stationnement la Ville et induirait un grand nombre de places de parc supplémentaires au cœur même de l'Agglomération avec les mouvements y relatifs.</p> <p>Le conseil communal constate que la carte définissant les zones d'application des facteurs liants, définissant l'offre à l'horizon 2030, permet des dimensionnements extrêmement généreux dans des zones de périmètres compacts, à proximité des 3 axes ou encore à l'endroit de surfaces de densification ou d'extension importantes. En conséquence, l'outil proposé se profile dans la tendance très critiquée aux chapitres 4 et 5, en mettant manifestement en évidence une planification sur les TIM.</p> <p>Ainsi pour le stationnement des emplois et visiteurs, il reste que l'offre dans les zones C, D, E reste très généreux.</p> <p>- Une perspective de la répartition modale escomptée permettrait de quantifier l'impact réel en matière de mouvements générés par le chapitre stationnement.</p> <p>- La suppression des P+R doit impérativement être accompagnée de solution de substitution, d'un dimensionnement restrictif des besoins généraux en place de parc et d'une tarification dissuasive. Le conseil communal estime qu'un véritable système de contrôle d'accès doit être mis en place. Les mesures concrètes pour limiter les TIM restent vagues.</p>			
<p>- Gewisse interessierte Organe bestreiten die vorgeschla-</p>	<p>Die Parkierungspolitik ist ein wichtiger Hebel für</p>	<p>FDP Die Liberalen Stadt</p>	<p>18.11.2011</p>

<p>gene Parkierungspolitik, insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen für die Geschäftsleute. Sie verlangen konkrete Massnahmen für den Betrieb von Parkplätzen in genau festgelegten Fällen (Bahnhof, Alt-Quartier, Reichen-gasse).</p>	<p>die Förderung des modalen Umsteigens. Der Vorstand sieht vor, eine strikte Parkierungspolitik im Bereich des MIV-Verkehrs zu führen und trotzdem das wirtschaftliche Überleben der Geschäfte in den Zentren zu garantieren. Sein Parkierungskonzept, das für den Schlussbericht noch überarbeitet wird, wird Rahmenbedingungen den Vorzug geben, die anschliessend durch via die Parkierungspolitik der Gemeinden umgesetzt werden (Parkierungstarife, Bemessung des Parkplatzangebots, usw.). Eine Gemeinde kann, wenn sie das will, noch restriktiver sein.</p>	<p>Freiburg AFCAS Association pour la défense des intérêts du quartier d'Alt Corminboeuf VCS - ATE De Weck, Gendre, Kaelin, Meuwly et Meyer</p>	<p>10.11.2011 14.11.2011 14.11.2011 22.11.2011 14.11.2011</p>
<p>- Le projet de réunification des parkings de Manor et de Fribourg-Centre, avec une sortie vers le haut de la Route-Neuve, met en danger la fluidité du trafic des TP sur la ligne 4. Si ce projet devait se réaliser, il serait à notre avis nécessaire de mettre la sortie envisagée en sous-terrain avec un débouché sur la route des Arsenaux.</p>	<p>Le Comité en a pris connaissance.</p>	<p>Intérêts du quartier de la Neuveville</p>	<p>12.11.2011</p>
<p>- Mehrere interessierte Organe lehnen die Schliessung der Zähringerbrücke sowie die vollständige Absperrung der Bahnhofstrasse ab. Die vorgebrachten Argumente sind folgende : Eingehen der Geschäfte, reduzierte Zugänglichkeit zum Stadtzentrum für die Bewohner von Bourguillon und des Schönbergs, Verlagerung des Verkehrs auf die Altstadt.</p> <p>- Gewisse Organe verlangen Verstärkungsmassnahmen, falls der Transitverkehr nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke im Jahre 2014 zunehmen sollte.</p>	<p>- Der Vorstand beharrt auf seiner Position, die er auch im Rahmen des AP2 verteidigt. Er unterstützt die Schliessung der Bahnhofstrasse sowie die Schliessung der Zähringerbrücke für den motorisierten Individualverkehr. Er erinnert auch an die Zielsetzung bezüglich der Kammerung des Strassenraums. Weiter weist er darauf hin, dass das Zentrum für den Lieferverkehr (MIV) zugänglich bleiben wird.</p> <p>- Verkehrszählungen werden vor der Inbetriebnahme der Poyabrücke und sechs Monate später durchgeführt. Auf dieser Grundlage können dann besondere Massnahmen eingeleitet werden (siehe Verkehrsteilrichtplan).</p>	<p>FDP Die Liberalen der Stadt Freiburg Drittpersonen FDP Düdingen De Weck, Gendre, Kaelin, Meuwly et Meyer Association des Amis de Bourguillon Intérêts du quartier de la Neuveville Association des intérêts du quartier du Bourg Quartierverein Gambach-Guintzet Association des intérêts</p>	<p>18.11.2011 Verschiedene Daten 21.11.2011 18.11.2011 13.11.2011 12.11.2011 14.11.2011 12.11.2011 14.11.2011</p>

		de l'Auge	
<p>- Da die Umfahrung von Düdingen im Agglobericht „2. Generation“ eher zurückgestuft als gefördert wird, drängt sich eine neue grossräumige Überlegungsvariante gerade zu auf.</p> <p>- Mit einer Ostumfahrung von Freiburg wird die wirtschaftliche Entwicklung der Agglo Freiburg optimal erschlossen. Zudem wird die Verkehrsanbindung der Stadt extrem positiv beeinflusst.</p> <p>- Ziel: N12-Ausfahrt „Fillistorf“ mit dem Autobahnanschluss „Matran“ mit einer Strasse zu verbinden.</p> <p>- Tangierte Dörfer entlang der neuen Strasse wären: Schmitten, Berg, Tafers, Tasberg, Bourguillon, Marly, Matran.</p>	<p>Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen. Die Einstufung in die Kategorie C entspricht den Weisungen des UVEK.</p>	<p>Bruno Baeriswyl</p>	<p>6.11.2011</p>
<p>- Le PA2 ne comprend toujours pas de concept cohérent en ce qui concerne la définition des installations à forte fréquentation ainsi que leur localisation dans l'agglomération.</p>	<p>L'approfondissement des questions relatives aux IFF et ICFF sera mené ultérieurement (intervention parlementaire pendante).</p>	<p>Verts libéraux, Fribourg Ville et Canton ATE</p>	<p>14.11.2011 14.11.2011</p>
<p>- Wir fordern, dass der Bericht entsprechend angepasst wird, damit die Umfahrungsstrasse Düdingen keinen negativen Einfluss bei der Beurteilung des Agglomerationsprogramms durch die Bundesbehörden auslöst.</p>	<p>Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen. Die Umfahrungsstrasse Düdingen wird vom Infrastrukturfonds keine Finanzierung erhalten.</p>	<p>Düdingen /SP Düdingen</p>	<p>22.11.2011</p>
<p>- Die interessierten Organe unterstreichen die Wichtigkeit des Baus der Umfahrungsstrasse Düdingen und die Art und Weise, wie sie im AP2 dargestellt wird. Sie muss die Erschliessung der Arbeitszone Birch gewährleisten und deshalb in der Prioritätsstufe B und nicht C eingestuft werden. Es wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass die Begleitmassnahmen während und nach dem Bau der Strasse durchgeführt werden müssen. Der ÖV und der LV werden als Ergänzungselemente zur Umfahrungsstrasse angesehen. Es muss aufgezeigt werden, dass die Gemeinde Düdingen nur nach innen verdichten kann, wenn die Umfahrungsstrasse realisiert wird.</p>	<p>Der Vorstand erinnert an den Beschluss der BAF vom 19. Mai 2011 zu diesem Gegenstand: Die BAF befürwortet die Durchführung von Studien für die Realisierung der Raumplanungsmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrsflüssigkeit und Verkehrssicherheit vor und während des Baus der Umfahrungsstrasse. Die Raumplanungsmassnahmen müssen in der Realisierungsphase mit Begleitmassnahmen modulierbar sein.</p> <p>In Bezug auf die Priorisierung hat die BAF unterstrichen, dass das Umfahrungsprojekt in der Kategorie B oder C eingereicht wird. Für die Einstufung</p>	<p>Gewerbeverein Düdingen FDP Düdingen Freie Wähler Düdingen CVP Düdingen</p>	<p>21.11.2011 21.11.2011 10.11.2011</p>

	in die Kategorie B ist eine im Moment noch nicht bekannte Kostenschätzung notwendig.		
- Es kann festgestellt werden, dass die "Umfahrungsstrasse von Düdingen" folgerichtig zurückgestuft wurde und als nicht kohärent und erstrebenswert definiert wird! Leider lässt die Zielsetzung im Agglomerationsprogramm immer noch Raum für eine Umfahrungsstrasse und weckt daher Impulse, sich trotz deren Widrigkeiten und nachgewiesenen Nachteilen gleichwohl damit zu beschäftigen, anstelle sich einer nachhaltigen ökologischen und ökonomischen Wegfindung für Düdingen und seine Zukunft zu kümmern und diese jetzt zu planen!	Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen und behält dieses Projekt gegenwärtig in der Kategorie C.	Verein für die optimale Verkehrserschliessung von Düdingen	21.11.2011
- Afin de réduire au maximum le trafic de transit et d'ainsi faire la place aux transports publics, nous regrettons que la nécessité de réaliser un véritable réseau routier de contournement de la capitale ne soit pas explicitement prise en considération.	Cette logique est contraire aux exigences de la Confédération en matière de projet d'agglomération. Des solutions moins coûteuses et autant efficaces existent.	PDC Canton de Fribourg	14.11.2011
- Nous regrettons que le "Projet d'agglomération de 2e génération" n'évoque pas du tout le CarSharing (ou autopartage) qui est pourtant déjà un système efficace qui permet à des habitants de vivre sans avoir besoin d'un véhicule privé et à des ménages d'éviter l'achat d'un second véhicule. Dans le futur l'agglomération de Fribourg pourrait favoriser l'extension de l'offre de CarSharing en: - Encourageant l'ouverture d'emplacements de CarSharing dans tous les quartiers et aux noeuds de transports publics; - Incitant les services communaux à utiliser l'offre Mobility BCS pour les déplacements de service; - Cautionnant la garantie de déficit demandée par Mobility lors de l'ouverture de nouveaux emplacements dans les communes périphériques (en principe uniquement pour les 2 premières années de fonctionnement	Le Comité en a pris connaissance.	Mobility Carsharing	14.11.2011

<p>car les nouveaux emplacements attirent aussi de nouveaux clients et parviennent à couvrir leurs frais rapidement; c'est le cas par exemple des deux emplacements ouverts à Villars-sur-Glâne en 2009 et 2011);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminuant le nombre minimal de places de parc à construire dans des projets résidentiels lorsque ceux-ci intègrent, dès leur planification, des places pour le CarSharing (notamment dans des écoquartiers); - Offrant des abonnements combinés entre transports publics et CarSharing. 			
MOBILITE INTEGREE – INTEGRIERTE MOBILITÄT			
- La mise en place de mesures de modération (VALTRALOC) sur la route cantonale n'a pour l'heure fait l'objet d'aucune étude. La réalisation d'une telle mesure doit être justifiée et tenir compte de différents paramètres dont celui d'un bâti continu le long de la route et d'accès latéraux.	Ce point a été traité dans le cadre des séances avec la commune concernée sur les fiches de mesures. La commune doit donner la réponse à ce sujet.	Matran	21.10.2011
- Le concept de circulation doit prévoir un nouvel axe public entre la gare de Fribourg et la jonction de Fribourg-Sud. Il permettrait ainsi une liaison rapide pour les TP, la MD et les services d'urgence en site propre (gare de Fribourg via av.Weck-Reynold - Champ-des-Fontaines - Bertigny). La future ligne 8 et des lignes régionales pourraient utiliser cette nouvelle pénétrante.	Le gabarit et les coûts relatifs sont disproportionnés. Voir également concept TP (planches 2018 et 2030) du document de décembre 2011.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
- L'ATE exige de fixer le report modal à atteindre dans les phases A et B et à viser pour la période C comme objet liant.	Le Comité a déterminé les objectifs à atteindre. Ces objectifs ne sont pas liants.	ATE	14.11.2011
- L'ADIQA demande que la problématique de la mobilité générée par le trafic automobile lors des festivals et autres manifestations urbaines soit intégrée au Projet d'agglomération.	Le Comité en a pris connaissance.	Association pour la défense des intérêts du quartier d'Alt	14.11.2011
- Le rapport manque également de propositions concrètes permettant de renforcer le rôle des haltes ferroviaires de l'agglomération en tant qu'interfaces multimodales. Il	Des réponses sont apportées dans le cadre des mesures du PA2 ainsi que dans le chapitre « évaluation des effets du PA2 » lesquels démontrent	Verts libéraux, Fribourg Ville et Canton	14.11.2011

n'expose en particulier pas de quelle manière on entend favoriser le recours à la mobilité douce au sein des sites de développement stratégiques retenus alors même que ceux-ci présentent pour l'heure une structure urbaine entièrement tournée vers le transport individuel motorisé. Ce faisant, la possibilité d'encourager la mixité des activités (travail, loisirs, habitat) au sein des sites de développement stratégique identifiés mériterait d'être analysée plus en détail.	que les concepts développés favorisent le report modal.		
- La conception d'ensemble de la mobilité dans l'agglomération qui traite de tous les modes de transport n'est que partiellement compréhensible; il n'est pas encore clair comment le changement de répartition modale pourra être atteint (en considérant les projets TIM).	Le chapitre mobilité sera retravaillé d'ici au rendu final.	ARE Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage	10.11.2011 22.11.2011
<i>PAYSAGE, NATURE ET ENVIRONNEMENT – LANDSCHAFT, NAUTR UND UMWELT</i>			
- Die interessierten Organe verlangen, dass das Landschafts- und Umweltkonzept noch vertieft wird. Es gibt zu wenig Elemente in Bezug auf die Landschaft in den besiedelten Gebieten und im Nahbereich zur Landschaft. - Es wird auch verlangt, dass die behördenverbindlichen Elemente der Kapitel Landschaft und Umwelt näher erläutert werden. - Das Thema Lärmschutz wird ebenfalls nur ungenügend behandelt, liegt es doch in der Kompetenz der Agglomeration. - Es wird erwartet, dass sich die Agglomeration ebenfalls mit dem Thema Energie befasst.	Die Abschnitte Landschaft, Natur und Umwelt werden in der Schlussversion vervollständigt. Eine bessere Koordination zwischen der Siedlungsentwicklung und der Thematik Landschaft-Umwelt ist ebenfalls vorgesehen. Die Energie liegt momentan noch nicht in der Kompetenz der Agglomeration. Diese Thematik wird auf Bundesebene in den Agglomerationsprogrammen erwünscht, jedoch nicht ausdrücklich verlangt.	Die Grünen - Stadt Freiburg SP Stadt Freiburg Stadt Freiburg SL - Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	6.11.2011 14.11.2011 14.11.2011 22.11.2011
- Indiquer le parc urbain du Platy sur les différents plans, tout comme l'espace vert des Neigles (figure 35 p. 89) : ces surfaces sont mentionnées de manière erronée en surfaces à croissance stable. La forêt de Belle-Croix n'est pas un parc urbain et présente les mêmes caractéristiques que la	Le document final précisera quels sont les espaces d'intérêt général.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011

forêt de Moncor.			
- Il y a lieu d'ajouter celles de Moncor et de la Faye dans la liste des collines urbaines à préserver.	La forêt de Moncor est protégée. Il y a lieu de préciser ce point dans le cadre du traitement des espaces verts (parcs urbains) en bordure du périmètre compact.	Givisiez	31.10.2011
- Il est demandé que les limites contraignantes et non négociables de protection du paysage soient traitées et que les collines urbaines de Champriond-Forêt de Belle-Croix, Guintzet-Bertigny, Torry et Champs des Alouettes doivent impérativement rester des zones inconstructibles.	D'une manière générale, les limites à l'extension du milieu bâti seront retravaillées en prenant en compte également des limites internes au périmètre compact (collines urbaines et espaces verts à préserver).	Ville de Fribourg ATE PDC Ville de Fribourg Avry	14.11.2011 14.11.2011 12.11.2011 2.11.2011
- Site stratégique de Bertigny : La zone agricole en deçà de l'autoroute nous semble un choix contestable et même dangereux. Il est plus judicieux de maintenir la zone agricole en delà de l'autoroute.	Le Comité en a pris connaissance. La zone stratégique de Bertigny fera l'objet d'une boîte à outils précisant les aspects mobilité, urbanisation et paysagers.	PDC Ville de Fribourg	12.11.2011
- Les bords de la Sarine et ses affluents ont un charme idyllique. C'est un poumon de verdure, mais nous n'avons pas trouvé ces espaces dans les indications « espaces verts ».	Des précisions sur la terminologie et les fonctions des différents espaces verts seront faites dans le document de décembre 2011.	PDC Ville de Fribourg	12.11.2011
- Les Verts demandent l'inscription des parcs communaux, existants et visés et création d'un réseau de petits parcs, jardin, surfaces vertes, à l'instar des propositions Agenda21 de la Ville.	La gestion des parcs communaux est du ressort de la commune. L'Agglomération traite la question des espaces verts à l'échelle régionale (préservation des collines urbaines et paysage agricole).	Les Verts - Ville de Fribourg	06.11.2011
- Il est demandé que des mesures soient prises en faveur de la revitalisation de la Sarine (berges, augmentation des débits résiduels).	Le Canton est compétent en la matière.	Association des intérêts de l'Auge Les Verts - Ville de Fribourg	14.11.2011 6.11.2011
- L'ATE est contre la création de nouveaux chemins ou aménagement destinés aux loisirs le long de la Sarine. Elle demande également à mieux mettre en valeur les espaces verts urbains ainsi que le développement de réseau écologique à l'intérieur des localités.	Le Comité en a pris connaissance.	ATE	14.11.2011
- A notre connaissance, un recensement des ressources en eau est en cours à l'échelle du canton. Sur la base des résultats de cet inventaire, il sera indispensable de mettre en	Le Canton est compétent en la matière.	Givisiez	31.10.2011

œuvre rapidement les mesures de protection nécessaire dans chaque commune (zones de protection et règlements) et de les intégrer aux plans d'aménagement, afin de garantir un approvisionnement proche des lieux de consommation. Il s'agit d'ailleurs d'une obligation (cf. ICEaux, art.62, al. 5) assortie d'un délai de 3 ans dès en vigueur de cette loi. Par ailleurs, est-il également question de traiter de l'évacuation et l'épuration des eaux dans le PA2 ?			
- L'encart « enjeux » du chapitre Energie devrait être complété. Des documents et cartes, c'est bien ; la recherche de solutions visant à limiter la consommation des gros consommateurs et à favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables, c'est mieux.	Les éléments « Energie » seront complétés. Il est rappelé que cette thématique est bien souhaitée, mais elle n'est pas exigée dans les projets d'agglomération au niveau fédéral.	Givisiez	31.10.2011
- La carte RNI concernant le chapitre 6.4.4 p.222 est inexacte sur la commune de Villars-sur-Glâne. La ligne HT des CFF traverse actuellement la parcelle du Croset et une des lignes du secteur Bertigny a été annulée.	La carte sera modifiée.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
<i>URBANISATION - SIEDLUNGSENTWICKLUNG</i>			
- La DAEC demande des compléments et scénarios pour la densification.	Le document final sera retravaillé dans ce sens.	DAEC / SeCA	7.11.2011
- La DAEC demande à ce que le plan directeur d'agglomération soit un cadre de référence obligatoire pour l'aménagement local.	Le Comité en a pris acte.	DAEC / SeCA/Sen/SFF	7.11.2011
- Dans l'ensemble, nous sommes favorables au concept développé en émettant toutefois certaines réserves quant à l'extension et à la densification de certains secteurs qui sont actuellement propriété de privés, lesquels ne souhaitant pas affecter ces terrains à la construction et ceci même à l'horizon 2030.	Les surfaces de développement sont phasées dans le temps. Le taux de faisabilité tient compte de différents facteurs (typologie du bâti, qualité d'accessibilité notamment).	Matran	21.10.2011
- Secteur en Là : IBUS de 0.75, affectée en zone résidentielle et non en zone mixte. En Là 1, 50% de la surface totale de la zone située au Nord doivent être phasés en 2016-	L'IBUS de 0.85 et l'affectation (zone résidentielle) sont maintenus pour le secteur en Là. La demande de modification pour le phasage est	Belfaux	28.10.2011

2020, la zone en L2 en 2021-2030.	acceptée.		
- La priorisation pour Belfaux (priorité 5) n'est pas compatible avec les premiers critères de priorisation liants de la page 154. - La priorité 3 donnée au secteur d'Avry-sur-Matran va également, en l'état, à l'encontre de ce principe.	Le travail sur la priorisation ainsi que la carte y relative vont être adaptés.	Belfaux	28.10.2011
- Les surfaces en extension sont fausses, car il n'a pas été tenu compte du secteur « Pittet » déjà affecté. Il en va de même pour le secteur « Champ Riond ». Ces corrections doivent être reportées sur tous les plans.	Les termes extension, densification, priorisation vont être explicités. Ce point sera traité dans le cadre de l'examen préalable du PAL en cours.	Matran	21.10.2011
- Les extensions MAV3 et MAV1 sont problématiques. En effet, le propriétaire de ces terrains ne souhaite pas leur mise en zone. La planche « plan de phasage » indique, pour les terrains cités ci-dessus, un horizon 2011-2015. En d'autres termes, compte tenu des éléments évoqués ci-dessus, il n'est pas envisageable de maintenir ce phasage pour cet horizon.	Le phasage sera adapté.	Matran	21.10.2011
- En outre, nous vous rappelons une fois encore que les trois secteurs en extension inscrits aux PAZ en révision (en cours d'approbation par la DAEC) sont indispensables au développement de la commune à court terme.	Ce point sera traité dans le cadre de l'examen préalable du PAL en cours.	Matran	21.10.2011
- Concernant la densification du secteur centre village Matran 2, celle-ci ne nous paraît pas opportune. En effet, ce secteur subit les nuisances sonores de l'autoroute et il nous semble compliqué de respecter les valeurs imposées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).	La mixité devrait permettre d'installer les activités le long de l'autoroute.	Matran	21.10.2011
- Enfin, les surfaces en densification MAV12 et MAV13, MA VII sur la commune d'Avry ne pourront être acceptées que si les conditions de circulation du secteur route cantonale de la Pâla, route de Neyruz, jonction de l'autoroute et route des Mueses sont satisfaisantes. Actuellement, les bouchons aux heures de pointe font que les automobilistes transitent par le réseau routier communal alors même que	Le Comité en a pris acte.	Matran	21.10.2011

de la modération de trafic a été mise en place depuis quelques années.			
- D'une manière générale, un certain nombre de conséquences concrètes sur les planifications communales tant en matière d'affectation que d'échéances devraient être clarifiées dans les parties liantes du PA2.	Le Comité en a pris acte.	Granges-Paccot	25.10.2011
- Les objectifs de densification (accueil de population et d'emplois) sont fixés par communes lesquelles n'auront pas d'autres moyens que de revoir les réglementations en vigueur pour atteindre les objectifs fixés. Elles ne pourront toutefois pas contraindre les propriétaires à densifier. En cas d'échec dans la réalisation des objectifs, nous souhaitons savoir si les communes pourront prévoir d'autres secteurs de développement et, le cas échéant, à quelle échéance. Il est également demandé si les phases peuvent se réaliser indépendamment d'un résultat concret en terme de densification, ce qui reviendrait à ne pas respecter cet objectif, ou sont-elles conditionnées à l'atteinte de l'objectif de densification, auquel cas ce sont les échéances qui ne pourraient pas forcément être respectées ?	Les surfaces de développement sont phasées dans le temps. Le taux de faisabilité tient compte de différents facteurs (typologie du bâti, qualité d'accessibilité notamment). Si la commune est dans l'impossibilité de densifier les terrains prévus, elle devra justifier d'autres secteurs de développement. Les échéances sont des recommandations mais elles sont liées aux mesures infrastructurelles à respecter.	Granges-Paccot	25.10.2011
- Le PA2 définit trois types de limites entre les espaces paysagers et la zone à bâtir. N'ayant pas trouvé de document liant qui les définisse précisément, nous souhaiterions connaître la marge de manœuvre qu'il reste aux communes pour définir les limites de leurs zones à bâtir.	Les limites à l'extension du milieu bâti seront précisées pour le périmètre compact mais aussi à l'intérieur du périmètre (collines urbaines et espaces verts en général à préserver).	Granges-Paccot	25.10.2011
- La densification de l'habitat et des zones d'activité, comme prévue, paraît irréaliste et difficilement supportable en regard des infrastructures communales qu'il sera nécessaire d'adapter (écoles, services, etc.) dans le même laps de temps.	L'objectif d'accueil a été décidé par le Comité, qui entend en outre clairement soutenir les communes pour la mise en œuvre des projets stratégiques d'agglomération.	Givisiez	31.10.2011
- L'affirmation que les surfaces de développement ont été vérifiées avec les communes est fautive. Les corrections proposées par la commune de Givisiez n'ont pas été prises	Les chiffres ont été vérifiés. Les éventuels écarts feront l'objet de négociations ultérieures.	Givisiez	31.10.2011

en compte. Les chiffres analysés et retenus par le Conseil communal sont + 3000 habitants et + 2600 emplois au lieu des chiffres indiqués dans le tableau de + 5100 respectivement + 3600.			
- Le Conseil communal regrette que la totalité de l'art. 97 RF (domaine de Corberayes) n'a pas été mise en zone à bâtir, alors que la commune de Givisiez l'a précédemment acquit dans ce but. Conscient de la volonté des mandataires de ménager une zone de verdure à cet endroit, le Conseil communal souhaite que le PA2 se limite à en fixer la surface en m2 et il s'engage à reprendre cette exigence dans le PAL révisé, qui en déterminera le contour.	Lors de la séance de la CARM du 5 septembre 2011, il a été décidé que le secteur de Corberayes serait urbanisé de moitié. L'autre moitié serait mise en zone après 2030. Une attention particulière sera portée à la composante paysagère. Le Comité considère ce point comme une divergence majeure et le transmet à la CAME pour traitement.	Givisiez	31.10.2011
- Les art. 102 et 108 RF (secteur Moncor-Chandolan), vis-à-vis de la zone industrielle de Villars-sur-Glâne, ont déjà fait l'objet de plusieurs demandes de mise en zone à bâtir (type intérêt général ou industrie). Le Conseil communal souhaite qu'ils puissent servir, le cas échéant, à une implantation intéressante pour l'économie du canton.	Le Comité refuse d'entrer en matière pour urbaniser cette zone, car elle se situe en dehors de la limite de l'extension du milieu bâti.	Givisiez	31.10.2011
- Il serait judicieux, dans la mesure du possible, que le PA2 fixe les zones où des terrains agricoles devraient être achetés par les autorités communales car entrant dans une planification à moyen terme de densification du tissu bâti. Les entraves administratives actuelles empêchent cette politique foncière active (exemple le site de Corberayes). Ne serait-il pas opportun de constituer, au niveau de l'Agglo, un fonds destiné à favoriser des achats de terrains ?	Le droit foncier en vigueur ne facilite pas l'acquisition de terrains agricoles. Le Comité entend néanmoins mener une réflexion pour une politique foncière active.	Givisiez	31.10.2011
- La densification des zones industrielles (nouvelle gare de Givisiez) ne peut s'imposer mais devra s'étaler dans le temps.	Le Comité en tiendra compte dans le phasage.	Givisiez	31.10.2011
Nous demandons la correction de la carte de la page 121	Zone industrielle de Rosé : la limite à l'extension	Avry	2.11.2011

<p>avec un déplacement de la limite rouge (périmètre compact) pour la commune d'Avry, sous les points suivants :</p> <p>Modifications impératives :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone industrielle de Rosé. La limite rouge doit être étendue à l'ouest et au sud pour tenir compte de la révision du PAL actuel et ceci en conformité avec le principe du coup parti Il est à remarquer que l'extension de la ZI de Rosé a été correctement reportée dans la majorité des autres cartes du document mis en consultation (cf. figure 48). -Hauts des Agges. L'ensemble du quartier prévu sur les Hauts des Agges doit être intégré dans le périmètre compact. Ceci afin de rendre possible une mise en zone complémentaire à l'ouest du quartier prévue en zone d'extension sur le plan de la page 123 (figure 48) à moyen terme. - Quartier Marie-Favre. Il est impératif de corriger les plans des pages 121 et 123 pour la petite extension du quartier de la Rue Marie-Favre, en application du principe du «coup parti». <p>Modifications souhaitées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quartier au nord-est de la gare de Rosé. Il faut élargir le périmètre compact de la figure 47 pour permettre le développement à moyen terme (15 ans) d'un quartier résidentiel autour de la gare de Rosé, ceci en conformité avec les objectifs de l'agglomération de densifier les zones voisines des gares. 	<p>du milieu bâti sera modifiée vers l'ouest et au sud Haut des Agges : ce secteur est compris dans le périmètre d'extension mais devra être urbanisé au-delà de 2030. La même règle est appliquée pour les secondes moitiés du Croset et de Corberayes.</p> <p>Le Comité considère ce point comme une divergence majeure et le transmet à la CAME pour traitement.</p> <p>Quartier Marie-Favre : la modification est acceptée</p> <p>Quartier nord-est de la gare Rosé : ce secteur ne peut faire l'objet d'une extension car la centralité d'Avry doit se tourner vers la nouvelle halte d'Avry.</p>		
<p>- Nous avons relevé que les prévisions pour le secteur V1 0 étaient trop élevées au vu de la topographie et du bâti existant. Ce secteur doit être teinté en gris (croissance stable) sur le plan des densités à l'horizon 2030. Le secteur V2 ne correspond pas à la réalité du terrain.</p>	<p>La zone V10 sera adaptée.</p>	<p>Villars-sur-Glâne</p>	<p>3.11.2011</p>
<p>- Le Croset : Toute la parcelle du Croset se situe à l'intérieur du périmètre compact d'urbanisation. Vu la dimension du</p>	<p>Lors de la séance de la CARM du 5 septembre 2011, il a été décidé que l'urbanisation du secteur</p>	<p>Villars-sur-Glâne Commission</p>	<p>3.11.2011 15.11.2011</p>

<p>terrain et ses contraintes, il n'est pas souhaitable de procéder à une mise en zone avec plus de 15 ans entre chaque étape. Comme nous l'avons déjà indiqué, le secteur du Croset doit être planifié en zone mixte en raison des nuisances de bruit. Une zone artisanale devra être aménagée au Sud afin de se protéger de la route de Matran. Il est indispensable que toute la parcelle soit mise en zone en raison des contraintes du site : certains secteurs seront inconstructibles (respect de l'OPB, périmètre ISOS, distance à la forêt, distance à la voie de chemin de fer, etc.). De plus, la planification prévoit un espace vert central en lien avec la haie existante à l'Ouest. Le périmètre bâti et protégé au Nord-est doit rester en zone agricole. Toute la parcelle doit être mise en zone avec un indice permettant la réalisation d'habitations collectives ou groupées pour environ 2'000 habitants. Un indice de 0-0.5 (carte des densités et affectations horizon 2030) est totalement insuffisant, car la Commune ne souhaite pas développer un secteur d'habitations individuelles. A préciser que la surface en extension comme indiquée dans le PA2 avec un indice de 0.5 ne correspond pas à une croissance de 1'123 habitants (figure 63 p. 152). Le secteur sera bien desservi par les transports publics avec notamment la prolongation de la ligne 5. De plus, les équipements et liaisons dévolus à la mobilité devront être projetés avec la planification du quartier dans l'ensemble de son périmètre.</p>	<p>se fasse en étape. Le Comité a décidé de mettre en zone une 1^{ère} moitié du périmètre d'ici à 2030, l'autre moitié étant prévu pour après 2030. La procédure par étape de l'urbanisation de grands secteurs est justifiée en regard aux Directives de la Confédération en matière d'extension de la zone à bâtir.</p> <p>Le Comité considère ce point comme une divergence majeure et le transmet à la CAME pour traitement.</p>	<p>d'aménagement de la commune de Villars-sur-Glane L'Hoirie Aimé Delley et Fernand Delley</p>	<p>9.11.2011</p>
<p>- Les priorités d'urbanisation (p. 128) s'appliquent en particulier au secteur Cardinal, articulé en différents sous-périmètres à réaliser selon les étapes spécifiques. En l'occurrence, l'ordre de priorité C pourrait être pénalisant. Il est préférable de privilégier un planning plus favorable.</p>	<p>La priorité C indique l'effort à faire pour arriver à l'effet escompté. Il n'y a pas de composante temporelle. Dans le cas du site Cardinal, la gestion de projet mise en place semble être suffisante pour que le projet suive naturellement son cours. L'Agglomération est associée aux travaux en cours menés conjointement par le Canton et la Ville de</p>	<p>Ville de Fribourg</p>	<p>14.11.2011</p>

	Fribourg.		
<p>- Bertigny : La manière de traiter le site stratégique de Bertigny est en adéquation avec la volonté communale de réserver ce secteur à un développement économique de haute valeur ajoutée. Comme indiqué dans le PA2, l'implantation d'une entreprise doit être réglementée par une « boîte à outils » restrictive en termes de mobilité, de paysage et d'urbanisation.</p> <p>- Dans le chapitre 6.1.6 p.143, il est indiqué que le secteur est réservé à la réalisation d'une grande opération ≥ 5 ha et plus loin il est précisé que les demandes nécessitant entre 5 et 10 ha sont de préférence à rediriger sur un autre site d'activité. Il nous semble qu'il y a une contradiction entre ces deux points qui devrait être corrigée. Compte tenu du <i>potentiel pour une grande opération</i> évoquée dans le texte, il y a lieu d'adapter le périmètre pour traiter l'ensemble du secteur, notamment pour garantir la perméabilité de l'espace vert. Il est prématuré de réduire la zone à bâtir à ce stade de la planification. Il y a également lieu de mentionner le site stratégique de Bertigny à la p. 115, de l'inclure dans le périmètre compact en p. 121 ainsi que de corriger et d'étendre le périmètre en p. 151, figure 62.</p>	<p>Le Comité veille à la cohérence d'ensemble du document. Le site de Bertigny sera inclus dans le périmètre compact en relevant les perméabilités piétonnes, visuelles et biologiques doivent être garanties. En revanche, le périmètre actuel défini est maintenu.</p>	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
<p>- Zweifellos kann die Parzelle Gottéron-Village im Quartier Bertigny als strategischer Standort angesehen werden. Die an die Autobahn angrenzende Parzelle hat Potential für einen Industriestandort oder eine Verkaufsfläche. Angesichts des Überangebots an grossen Einkaufszentren in Freiburg stellt sich die Frage, ob die Option Verkaufsfläche längerfristig noch eine Berechtigung hat. Im Zusammenhang mit der Überdeckung der Autobahn in Givisiez könnte dieses Gebiet aber auch als Wohnfläche eine neue Sichtweise erfahren. Auch hier: Eine städtebauliche Studie</p>	<p>Der Standort Bertigny wird von der Agglomeration als ausserordentlicher Standort bezeichnet. Er wird gemäss des KantRP als strategischer Standort von kantonaler Bedeutung betrachtet, wo Geschäftstätigkeiten und Aktivitäten mit geringer Wertschöpfung ausgeschlossen sind. Die Bedingungen für die Siedlungsentwicklung in diesem Sektor sind sehr strikt und müssen Gegenstand eines Werkzeugkastens sein, der klare Kriterien im Bereich der Mobilität, der Siedlungsentwicklung</p>	<p>SIA - Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein_Sektion Freiburg BSA - Bund Schweizerischer Architekten_Sektion Freiburg</p>	21.11.2011

bringt Klarheit.	und der Landschaft beinhaltet.		
<p>Pré Neuf :</p> <p>- Nous estimons actuellement que le périmètre de Pré-Neuf doit être voué à l'intérêt général. Effectivement, des aménagements de transbordement bus-train seront nécessaires à cet endroit, aucune place n'est disponible directement autour de la gare. De plus, l'amélioration de la desserte en transport public sera compatible avec l'aménagement d'infrastructures publiques et sportives telles qu'une piscine régionale. Dans la partie liante du point 6.1.1</p> <p>- Périmètres compacts d'urbanisation p. 122, il est signalé que <i>pour les infrastructures d'intérêt général, une révision partielle du plan directeur est nécessaire</i>. Il faut préciser de quel plan directeur il s'agit : s'il s'agit d'une planification communale ou s'il est nécessaire de procéder à une planification régionale.</p>	<p>Les infrastructures d'intérêt régional peuvent être aménagées en dehors du périmètre compact pour autant que l'accessibilité en TP et MD soit bonne (se référer aux exigences du PCTr).</p> <p>Il s'agit de la révision du plan directeur régional.</p>	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
<p>Secteur Nord de la gare - PAD Vorlet :</p> <p>- Ce périmètre est planifié à l'horizon 2016-2020 en zone mixte avec un IUS 0.6-0.9. Nous tenons à préciser que son extrémité Ouest se situe en zone libre (constructions non autorisées) complétant l'espace vert du vallon ; la partie Centre-ouest est planifiée dans le PAD Vorlet avec une affectation d'habitation et un indice de 0.90. La partie Est est construite depuis environ 2 ans avec une densité de 0.93 réservée uniquement à l'habitation.</p>	Cette remarque est à traiter dans le cadre du PAL de la commune qui doit veiller à son adéquation avec la planification régionale.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
<p>Zone de Moncor :</p> <p>- Ce secteur est prévu en surfaces d'activité alors que dans le cadre de la révision du PAL, nous avons indiqué le périmètre Sud-ouest en zone centre mixte. Il est souhaité de maintenir dans ce lieu des activités socioculturelles, d'étoffer les services qui existent déjà (fitness, garderie, etc.) et de permettre la création de quelques logements</p>	Le Comité n'est pas favorable à l'idée de logement dans cette zone.	<p>Villars-sur-Glâne Cottier Projets d'architecture SA/atelier d'architecture Dominique Rosset SA Riedo Monferini Darioli et Noël Avocats associés</p>	<p>3.11.2011 11.11.11 15.11.2011</p>

assurant une présence permanente.			
Carrefour de Belle-Croix : - Les secteurs de densifications et d'extensions autour du carrefour devraient être planifiés en surfaces mixtes et non en surfaces d'activités. Ce secteur est prévu en zone réservée dans le cadre de la révision du PAL, il est probable que le développement se fasse plutôt après 2016 par une planification globale.	Le Comité est d'avis que l'affectation doit être mixte à l'est du Carrefour de Belle-Croix et vouée principalement à de l'activité à l'ouest du carrefour.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
Villars-Vert : - Les surfaces mentionnées en zones résidentielles sur le plan des densités et des affectations du côté de la semi-autoroute sont des espaces de détente. De plus, la réalisation d'un immeuble résidentiel en limite de la semi-autoroute paraît difficilement réalisable en respectant l'OPB et l'augmentation probable du gabarit routier. Seule la partie Sud du secteur pourrait voir la réalisation d'un immeuble, mais ceci dans la continuité de la zone mixte.	Le rapport sera corrigé.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
PAD Villa Beata : - Le secteur mentionné en zone résidentielle au Guintzet correspond en réalité à une zone d'intérêt général régie par un PAD avec un IBUS de 0.67 et destiné aux bâtiments et équipements d'institutions particulières privées ou publiques. Les permis de construire devraient être requis prochainement. Prévoir la densification en 2021-2030 n'est donc pas réaliste.	Le rapport sera corrigé.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
Rte de Villars : - La zone mixte de la route de Villars doit être teintée en violet sur le plan des densités et affectations des deux côtés de la chaussée (périmètre AMAG).	Le rapport sera corrigé.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011
Route de la Glâne : - Dans le cadre de la révision du PAL, nous avons prévu la mise en valeur de l'espace public et la composition d'un	Le Comité en a pris connaissance.	Villars-sur-Glâne	3.11.2011

<p>caractère urbain. Il s'agit principalement d'améliorer la qualité du quartier, mais les possibilités de densification sont limitées en dehors du PAD 34-35 (secteur rte de Cormanon / rte de la Glâne). L'IUS de ce dernier est d'environ 1.15. Pour le solde, qui est largement construit (actuellement 625 habitants et plusieurs logements collectifs), il y a peu de possibilités de densification, plusieurs bâtiments étant protégés. « Il faut également tenir compte de la falaise au Sud. Cette falaise devrait être nettement indiquée sur la carte des dangers naturels, puisqu'une maison a déjà dû être détruite dans ce secteur suite à un éboulement.</p>			
<p>- A la lecture du PA2, nous devons même constater un blocage de notre développement jusqu'à l'horizon 2030.</p>	<p>Non, il n'y a pas de blocage du développement. La commune peut se développer selon son PAL. La priorisation à laquelle la commune fait allusion est une priorisation d'effort à faire pour mettre en marche un projet et non une priorisation de type temporelle.</p>	<p>Corminboeuf</p>	<p>22.11.2011</p>
<p>- Nous devons malheureusement constater que les réserves très raisonnables de zones à bâtir figurant au plan directeur de l'utilisation du sol ne se retrouvent pas au PDA de 2e génération comme nous l'avons pourtant expressément demandé. Par conséquent, nous vous réitérons fermement notre demande de faire figurer la totalité de nos réserves au PDA de 2e génération y compris la ZIG, comme déjà revendiqué dans notre courrier du 14 avril 2011, afin que ce même PDA ne nous sanctionne pas directement lors de la prochaine révision de notre PAL.</p>	<p>Seules les zones inscrites au PAZ ont été reprises dans les surfaces en extension et ce comme décidé lors des séances de mars 2011. Comme le PA2 est révisé tous les 4 ans, il sera possible de discuter de l'intégration de zones inscrites au plan directeur d'utilisation du sol. La Confédération a déjà fait remarquer que les extensions prévues étaient largement suffisantes.</p>	<p>Corminboeuf</p>	<p>22.11.2011</p>
<p>- Il serait à notre avis indispensable de fixer des délais de constructions correspondants à la durée de validité du PDA et au-delà desquels la collectivité activerait automatiquement un droit de réméré ou un dézonage.</p>	<p>C'est le Préfet qui délivre les permis de construire.</p>	<p>Corminboeuf</p>	<p>22.11.2011</p>
<p>- S'agissant toujours des capacités d'accueil et des préoccupations évoquées, il nous importe de savoir clairement</p>	<p>Les communes peuvent se développer selon leur PAL tant que les zones à bâtir sont comprises dans</p>	<p>Corminboeuf</p>	<p>22.11.2011</p>

<p>quelle marge de manœuvre il restera aux communes pour définir les limites de leurs zones à bâtir. Les communes pourront-elles prévoir d'autres secteurs de développement et si oui à quelle échéance, ou est-ce que leur développement est bloqué?</p>	<p>le périmètre d'extension du milieu bâti.</p>		
<p>- Le PDA définit des secteurs d'extension de la zone à bâtir, des priorisations et des phases. Quelle est la hiérarchie entre ces trois critères? - Est-ce que les phases peuvent se réaliser indépendamment d'un résultat concret en termes de densification, ce qui reviendrait à ne pas respecter cet objectif, ou sont-elles conditionnées à l'atteinte de l'objectif de densification, auquel cas ce sont les échéances qui ne pourraient pas forcément être respectées?</p>	<p>Les secteurs d'extension sont des zones aujourd'hui en zone agricole et passeront en zone à bâtir. La priorisation indique avant tout l'effort à faire pour réaliser un développement et pour assurer la cohérence urbanisation - transports - paysage (p.140 PA2 version consultation publique). Elle ne se traduit pas directement en termes de phasage et n'indique donc pas nécessairement quand un développement sera réalisé par rapport à un autre. Un développement qui ne présente pas d'enjeux particuliers et qui est ainsi considéré comme "facile" à réaliser aura une priorité plus basse qu'un développement du même type mais "difficile" à réaliser, en raison par exemple d'une forte dépendance d'actions simultanées dans d'autres domaines. Phasage : Les priorités d'urbanisation définies ne se traduisent pas directement en phasage dans le temps. Cette différence entre priorité et phasage des urbanisations est la résultante de la volonté, mais également de la nécessité, d'équilibrer le développement sur le territoire jusqu'en 2030. En effet, il n'est pas possible de demander aux communes d'attendre leur tour pour se développer selon la logique du « développement du centre vers la périphérie ». Le phasage donne ainsi la possibilité à chaque commune de se développer</p>	<p>Corminboeuf</p>	<p>22.11.2011</p>

	au fil du temps, selon les PAD, et coups partis.		
- Le Conseil communal de Marly exige l'intégration de la partie comprise entre les écoles de Marly Grand-Pré et le quartier de Messidor Champ-Montant dans les surfaces en extension et donc dans le périmètre compact d'urbanisation. Ce changement élimine une future dent creuse et répond aux critères retenus pour les zones en extension. La densification, quant à elle, se fera en priorité le long de la route de Fribourg pour lui donner un vrai caractère urbain.	Le Comité considère ce point comme une divergence majeure et le transmet à la CAME pour traitement.	Marly	10.11.2011
- L'Hoirie Charles Delley demande à ce que la zone de Chandolan art. 102 plan 4 RF soit inscrite en extension.	Le Comité a refusé d'entrer en matière.	L'Hoirie Charles Delley	08.11.2011
Toutes les nouvelles zones d'habitation identifiées sont réservées à des écoquartiers équipés. - Prendre les mesures nécessaires pour favoriser les services et places de travail de proximité. - Définir et identifier un parc urbain ou un jardin public pour chaque quartier. - Compléter le PA2 par un programme de zones de rencontre libérées des impacts du TIM dans toute l'agglomération. - Supprimer la notion de zone à densifier pour le site de la Pisciculture et le classer comme zone protégée.	Le Comité en a pris connaissance.	Les Verts- Ville de Fribourg	08.11.2011
- Les sites stratégiques de développement et les surfaces de densification et d'extension urbaine ne nous semblent pas encore suffisamment coordonnés avec la desserte future en transport public et manquent clairement de priorisation, ce qui porte préjudice à la crédibilité du projet d'agglomération en ce qui concerne la volonté de maîtriser l'étalement urbain ainsi que de densifier le cœur de l'agglomération et les secteurs stratégiques correctement desservis par les transports publics.	Le rapport final doit mieux rendre compte de la coordination entre urbanisation et transport.	FSU	17.11.2011
- La définition de coefficients selon les types de zone à bâtir	Ce travail a été amorcé en collaboration avec les	FSU	17.11.2011

<p>est intéressante. Nous recommandons d'identifier clairement pour chaque zone à bâtir de l'agglomération les potentialités «réelles» d'accueil de nouveaux habitants et emplois sur la base de ces coefficients. Cela permettrait de vérifier concrètement si la zone à bâtir sera bien dimensionnée, respectivement si toutes les surfaces en extension urbaine seront nécessaires.</p> <p>- Afin de mobiliser les potentialités de densification, à notre sens, il conviendrait d'identifier clairement quels sont les outils qu'entendent utiliser le Canton et les communes, voire de faire des propositions innovantes dans le cadre de l'agglomération. Quels outils financiers (ex. taxe sur la plus-value, aides à la pierre, etc.), juridiques (ex. droit d'expropriation, droit d'exemption, etc.) et quelles ressources techniques (par exemple chefs de projets, médiateurs) seront utilisés pour lutter contre la thésaurisation et convaincre les propriétaires et les investisseurs de valoriser l'immobilier ?</p>	<p>communes et le SeCA dans le cadre de la définition de la capacité d'accueil à l'horizon 2030. Il a été tenu compte de l'affectation des zones identifiées comme à développer, des densités actuelles et désirables ainsi que du taux de faisabilité de mise en œuvre de ces zones.</p>		
<p>- Die Erweiterungsfläche im Quartier Windig (Baulandreserve der Stadt?) ist fragwürdig. Das Gebiet ist schlecht erschlossen und belastet unnötig die Poyabrücke und das Quartier Schönberg. Dieses Bauland würde besser ins Quartier Agy verlegt, welches hervorragend erschlossen ist (Bahn-Autobahn-Bus). Leider wurde im Zusammenhang mit dem Neubau der Poyabrücke nie eine städtebauliche Studie erwogen. Macht es wirklich Sinn, perfekt erschlossene Flächen einfach als Stadtpark zu verschwenden? Die Grösse des Stadtparks macht am Rande des Saanegrabens eigentlich keinen Sinn.</p>	<p>Die Logik des AP2 sieht vor, die Stadthügel wie Torry sowie die Landwirtschaftsflächen von einer bestimmten Grösse, wie zum Beispiel das Champ Alouettes, aufrechtzuerhalten.</p>	<p>SIA - Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein_Sektion Freiburg BSA - Bund Schweizerischer Architekten_Sektion Freiburg</p>	<p>21.11.2011</p>
<p>- En tant que propriétaire de l'article 154 RF Granges-Paccot, le Monastère de la Visitation demande à ce que le statut prévu dans le dossier pour la Colline du petit Torry soit modifié, le terrain en question étant intégré en zone</p>	<p>Une surface a été inscrite en extension dans le PA2 si celle-ci est inscrite en tant que tel dans le plan d'affectation des zones du PAL de la commune. Au stade actuel de la révision du PAL de la commune,</p>	<p>Piller et Morel Avocats et Notaires pour le Monastère de la Visitation</p>	<p>14.11.2011</p>

des surfaces en extension.	cette dernière ne prévoit pas la mise en zone des art. 154 RF et 156 RF. Le Comité entend d'ores et déjà souligner que la majeure partie de colline du Torry est vouée à rester non urbanisée afin de la préserver comme lieu de délasserment pour les habitants de l'Agglomération.		
- Wir befürchten, dass die Planungstiefe viel zu weit geht und so den Handlungsspielraum der Gemeinde unnötig einschränkt. Wir sind gegen verbindliche kompakte Siedlungsentwicklungsperimeter. (Art. 6.1.1 Abb. 47)	Die Definition des kompakten Perimeters ist ein Werkzeug, das eine kohärente Siedlungsentwicklung garantiert. Der Vorstand beharrt auf seiner Position.	FDP Düdingen	21.11.2011
- Nous remarquons qu'aucun développement de zone n'est prévu ce que nous pouvons accepter. Nous en déduisons que les zones vertes vont rester intactes	Le Comité en a pris connaissance	Association des Amis de Bourguillon	13.11.2011
- Nous demandons donc que tout projet de densification soit maîtrisé et axé sur le maintien d'un type d'habitat mixte dans le respect du caractère et du tissu social actuels de la commune.	Le Comité en a pris connaissance.	PLR Marly	14.11.2011
- Nous demandons que le potentiel de développement d'une zone de sport et de loisirs à Marly soit pris en considération pour les besoins futurs de l'agglomération en termes d'aménagements sportifs et de loisirs.	Le Comité en a pris connaissance.	PLR Marly	14.11.2011
- Obwohl das Agglomerationsprojekt fast keine neuen Baulandflächen anzapft, hat es noch ein paar dezentrale Baulandflächen, welche nur aufgrund der Gemeindeautonomie ihre Berechtigung haben. Grundsätzlich sind dezentrale Baulandflächen zu vermeiden. Es ist zu prüfen, ob diese Baulandflächen mittels Baulandumlegungen nicht an besser erschlossene Standorte verlagert werden können.	Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen.	SIA - Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein_Sektion Freiburg BSA - Bund Schweizerischer Architekten_Sektion Freiburg	21.11.2011
- Dans l'évaluation par la Confédération du projet d'agglomération 1ère génération, il a été relevé que les sites stratégiques de développement et surfaces de densification identifiées étaient situés en partie de manière contre-	Cette remarque a été discutée en séance bilatérale entre une délégation de l'Agglomération, l'ARE et les mandataires. Les mécanismes de localisation ont été explicités.	ARE	10.11.2011

productive en dehors des axes de transports publics existants. Un autre aspect était que le large dimensionnement des zones à bâtir existantes et l'identification de nombreux nouveaux potentiels de développent, sans priorisation en fonction du développement des systèmes de transports, ne favorisent pas le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. De manière nuancée, de telles critiques sont également formulées vis-à-vis du projet de 2ème génération.			
<i>COORDINATION ENTRE URBANISATION-MOBILITE-ENVIRONNEMENT-PAYSAGE</i> <i>KOORDINATION ZWISCHEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG-MOBILITÄT-UMWELT-LANDSCHAFT</i>			
- Die Autobahn zwischen Givisiez und der Stadt Freiburg wirkt als grosse trennende Zäsur, welche eine weitere Entwicklung der betroffenen Quartiere stark einschränkt. Mittels einer Autobahnüberdeckung zwischen dem Quartier Chamblieux und dem Quartier Chassotte könnten die beiden Quartiere stark aufgewertet werden. Da die Fahrbahn der Autobahn teils schon tiefer gelegt ist, sollte dies eigentlich möglich sein.	Die Überdachung der Autobahn A12 ist Teil der Massnahmen des AP2.	SIA - Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein_Sektion Freiburg BSA - Bund Schweizerischer Architekten_Sektion Freiburg	21.11.2011
<i>VOLET B RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE</i> <i>ABSCHNITT B BEZÜGLICH DIE UMSETZUNG</i>			
- La DAEC demande que la mise en œuvre du projet d'agglomération soit précisée.	Le Comité en a pris acte. Le rapport final sera complété dans ce sens.	DAEC /SEn	7.11.2011
<i>ASPECTS FINANCIERS RELATIFS A LA MISE EN ŒUVRE</i> <i>FINANZIELLE ASPEKTE BEZÜGLICH DIE UMSETZUNG</i>			
- La DAEC demande à ce que des explications plus détaillées sur le financement des investissements et du fonctionnement liés aux mesures soient apportées.	Le Comité en a pris acte. Le rapport final sera complété dans ce sens.	DAEC / AFIN/ SCom	7.11.2011
Die interessierten Organe haben festgestellt : - Es ist zwingend festzulegen, welche Finanzierungsmöglichkeiten ins Auge gefasst werden können, bevor eine	Der Vorstand hat für jede Massnahme eine Priorisierung und finanzielle Verteilung unter den verschiedenen Partner vorgenommen.	Handelskammer Freiburg Stadt Freiburg Düdingen	14.11.2011 11.11.2011

<p>Massnahmenliste mit Prioritäten erstellt wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein detailliertes Budget und eine Finanzstrategie wären somit notwendig. - Die Projekte müssen Gegenstand einer Priorisierung sein und unter dem regionalen Aspekt analysiert werden. 		<p>CVP Düdingen Freie Wähler Düdingen</p>	<p>22.11.2011 10.11.2011 21.11.2011</p>
<p>- Ein weiteres Hauptargument für eine Agglomeration Freiburg war die Koordination des gemeinsamen Ziels zwischen den Gemeinden. Heute stellen wir leider fest, dass unsere Vision eines etwas komplexeren Gemeindeverbands mit der Einführung einer neuen Exekutivebene enden wird. Dadurch besteht die grosse Gefahr, dass die Gemeinde mit neuen finanziellen Ausgaben belastet wird, welche den Spielraum für eigene Projekte massiv einschränken werden.</p>	<p>Der Vorstand hat dies zur Kenntnis genommen.</p>	<p>SP Düdingen</p>	<p>22.11.2011</p>
<p>MASSNAHMEN</p>	<p>Die Massnahmenblätter wurden rein zur Illustration beigelegt; sie werden demzufolge im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung nicht behandelt. Der Vorstand hat jedoch die verschiedenen Bemerkungen dazu zur Kenntnis genommen. Eine enge Zusammenarbeit für die Vertiefung der Massnahmentabellen und der daraus abgeleiteten Massnahmenblätter findet zwischen der Agglomeration, den Auftragnehmern, den Gemeinden und des Kantons statt.</p>	<p>Verschiedenes</p>	<p>Verschiedenes</p>
<p>- La DAEC demande à ce que les fiches de mesures soient complétées.</p>	<p>Les fiches de mesures seront complétées d'ici le rendu de décembre 2011.</p>	<p>DAEC/SeCA/SEn/SPC/STE/DD</p>	<p>7.11.2011</p>
<p>AUTRES - ANDERE</p>			
<p>- Il convient de créer des structures performantes qui réunissent les acteurs-clés afin d'intégrer les intérêts des habitants, communes et entreprises, de bien communiquer et canaliser les informations en matière de planification et promotion. Un service de coordination (y compris un poste</p>	<p>Le Comité en a pris connaissance.</p>	<p>Pro Velo</p>	<p>14.11.2011</p>

<p>de délégué/e MD) pour la mobilité douce devrait s'avérer utile afin de veiller à l'efficacité et la cohérence des investissements importants (de plusieurs douzaines de millions de francs) à venir.</p>			
<p>- Aktuell werden die fachlichen Stellen aller Agglomerationsgemeinden (ausser der Stadt Freiburg) in der Raumplanung von Personen in der Administration besetzt, welche über keine fachspezifische Ausbildung oder Erfahrung in der Raumplanung verfügen. Ohne eine fachlich ausgewiesene Instanz ist keine Planung über die Gemeindegrenze hinaus möglich. Dieser Umstand ist im Hinblick auf die Umsetzung des Agglomerationsprojekts ein Hindernis und in weiterer Zukunft wohl auch nicht haltbar. Aus diesem Grunde fordern wir die Schaffung einer Stelle (Agglomerationsarchitekt) und einer Fachkommission für Städtebau, welche den fachspezifischen Herausforderungen gewachsen ist und sich den raumplanerischen Anliegen der Agglomeration annimmt.</p>	<p>Die Agglomeration hat sich im Sommer dafür das notwendige Personal gegeben.</p>	<p>SIA - Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein _Sektion Freiburg BSA - Bund Schweizerischer Architekten_Sektion Freiburg Suisses_section fribourg</p>	<p>21.11.2011</p>