



**Projet d'agglomération de 4^{ème} génération (PA4) - Plan directeur régional
Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) - Regionaler Richtplan
Rapport de consultation publique / Vernehmlassungsbericht**

Février 2021

REMARQUES ET OBSERVATIONS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE DU PA4 / BEMERKUNGEN UND BEOBACHTUNGEN AUS DER ÖFFENTLICHEN VERNEHMLASSUNG DES AP4	1
REMARQUES GÉNÉRALES / ALLGEMEINE BEMERKUNGEN.....	3
REMARQUES CONCERNANT DES DOMAINES – CHAPITRES SPÉCIFIQUES / BEMERKUNGEN ZU SPEZIFISCHEN BEREICHEN – KAPITELN.....	6
Chapitre 2 : Mission et gouvernance / 2. Kapitel: Mission und Governance	6
Section 2.1 : Portée du Projet d’agglomération / Abschnitt 2.1: Geltungsbereich des Agglomerationsprogramms.....	6
Section 2.3 : Périmètre / Abschnitt 2.3: Agglomerationsperimeter	7
Section 2.4 : Organisation / Abschnitt 2.4: Organisation	7
Section 2.5 : Processus d’élaboration / Abschnitt 2.5: Der Erarbeitungsprozess	8
Section 2.6 : Évolution depuis le Projet d’agglomération de 3 ^{ème} génération (PA3) / Abschnitt 2.6: Entwicklung seit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3).....	8
Chapitre 4 : Analyse de la situation et des tendances / 4. Kapitel: Situations- und Trendanalyse	9
Section 4.1 : Urbanisation / Abschnitt 4.1: Siedlungsentwicklung.....	9
Section 4.2 : Mobilité / Abschnitt 4.2: Mobilität.....	13
Section 4.3 : Nature et paysage / Abschnitt 4.3: Natur und Landschaft.....	18
Section 4.4 : Environnement / Abschnitt 4.4: Umwelt	18
Section 4.5 : Tourisme / Abschnitt 4.5: Tourismus	19
Chapitre 5 : Vision d’ensemble / 5. Kapitel: Zukunftsbild	20
Section 5.2 : Nouvelle vision d’ensemble / Abschnitt 5.2: Neues Zukunftsbild	20
Chapitre 6 : Enjeux et besoins d’action / 6. Kapitel: Herausforderungen und Handlungsbedarf	22
Section 6.1 : Urbanisation / Abschnitt 6.1: Siedlungsentwicklung.....	22
Section 6.2 : Mobilité / Abschnitt 6.2: Mobilität.....	23
Section 6.3 : Nature et paysage / Abschnitt 6.3: Natur und Landschaft.....	24
Section 6.4 : Environnement / Abschnitt 6.4: Umwelt	25
Chapitre 7 : Stratégies / 7. Kapitel: Strategien	26
Section 7.1 : Urbanisation (remarques générales) / Abschnitt 7.1: Siedlungsentwicklung (allgemeine Bemerkungen)	27
Section 7.2 : Mobilité (remarques générales) / Abschnitt 7.2: Mobilität (allgemeine Bemerkungen).....	37
Section 7.3 : Nature et paysage (remarques générales) / Abschnitt 7.3: Natur und Landschaft (allgemeine Bemerkungen)	47
Section 7.4 : Énergie (remarques générales) / Abschnitt 7.4: Energie (allgemeine Bemerkungen)	51
Section 7.5 : Tourisme (remarques générales) / Abschnitt 7.5: Tourismus (allgemeine Bemerkungen)	52
Chapitre Annexes : Mesures / Kapitel Beilagen: Massnahmen	53
Chapitre Annexes : Cartes / Kapitel Beilagen: Karten	58
A. ANNEXE / BEILAGE	63

Remarques et observations de la consultation publique du PA4 / Bemerkungen und Beobachtungen aus der öffentlichen Vernehmlassung des AP4

Le rapport de consultation publique identifie de manière exhaustive et sous forme de tableau toutes les remarques et observations exprimées lors de la consultation publique du PA4 qui s'est déroulée du 8 octobre au 8 décembre 2020 pour les particuliers, respectivement au 8 janvier 2021 pour les autorités. Les remarques sont regroupées en fonction des chapitres du PA4.

Dieser Vernehmlassungsbericht identifiziert in ausführlicher Weise und in Form von Tabellen alle Bemerkungen und Beobachtungen, die im Verlaufe der öffentlichen Vernehmlassung des AP4, die für Privatpersonen vom 8. Oktober bis 8. Dezember 2020 und für die Behörden bis 8. Januar 2021 stattfand, zum Ausdruck gebracht wurden. Die Bemerkungen werden gemäss den Kapiteln des AP4 dargestellt.

Les auteurs des remarques sont différenciés selon le code couleur suivant / Die Autoren der Bemerkungen werden gemäss nachfolgendem Farbcode unterschieden:

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

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

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

Modification à introduire dans le PA4	<i>Das AP4 wird entsprechend angepasst.</i>	
On prend note. La question sera éventuellement traitée dans le cadre d'une planification ultérieure	<i>Wird zur Kenntnis genommen. Dieses Anliegen wird gegebenenfalls im Rahmen einer späteren Planung berücksichtigt.</i>	
Requête non retenue. Le Comité n'entre pas en matière	<i>Der Änderungsvorschlag wird nicht berücksichtigt. Der Vorstand tritt nicht ein.</i>	
Demande à traiter par une autre instance	<i>Für dieses Anliegen ist eine andere Instanz zuständig.</i>	

Sur la base des remarques formulées, le présent rapport de consultation a été élaboré par le Comité d'agglomération (organe exécutif). Ce rapport résume les observations qui ont été formulées sur le PA4 et les réponses circonstanciées qu'il entend y apporter. Sur cette base, le PA4 sera ensuite adapté par le Comité d'agglomération avant d'être transmis au Conseil d'agglomération pour adoption le 1^{er} avril 2021. C'est également dans le cadre du rapport de consultation que le Comité d'agglomération détermine si certaines des observations formulées par les communes doivent être considérées et traitées comme des divergences majeures au sens de la législation cantonale (article 12 ReLATEc par analogie). En cas de divergence majeure entre un Conseil communal et le Comité d'agglomération, ce dernier transmet, sur la base du projet de rapport de consultation, sa prise de position à la commune concernée. Le Conseil communal est ensuite entendu par une délégation du législatif de l'Agglomération qui adopte le projet. Cette tâche est, dans les faits, déléguée à la Commission de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement (CAME). Le PA4 sera ensuite soumis au canton pour approbation et transmis au plus tard le 15 septembre 2021 à l'Office fédéral du développement territorial (ARE), organe chargé de l'évaluation des projets d'agglomération pour la Confédération.

Gestützt auf die eingegangenen Bemerkungen erstellt der Vorstand (Exekutivorgan) den vorliegenden Vernehmlassungsbericht. Der Bericht fasst die zum AP4 formulierten Beobachtungen und die ausführlichen Antworten des Vorstands darauf zusammen. Anhand dieser Grundlage wird das AP4 durch den Vorstand angepasst, bevor er es dem Agglomerationsrat zur Genehmigung am 1. April 2021 vorlegt. Der Vorstand wird ebenfalls im Rahmen des Vernehmlassungsberichts festlegen, ob gewisse durch die Gemeinden formulierten Beobachtungen zu berücksichtigen und als «wesentliche Meinungsverschiedenheit» im Sinne der kantonalen Gesetzgebung (analog zu Artikel 12 ARRFBG) zu behandeln sind. Im Falle einer wesentlichen Meinungsverschiedenheit zwischen einem Gemeinderat und dem Vorstand, überweist Letzterer der betreffenden Gemeinde gestützt auf den Entwurf des Vernehmlassungsberichts seine Stellungnahme. Der Gemeinderat wird anschliessend von einer Delegation der Legislative angehört, die den Entwurf letztendlich genehmigt. Diese Aufgabe wird in der Praxis an die Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt (KRMU) delegiert. Das AP4 wird anschliessend dem Kanton zur Genehmigung vorgelegt. Wird die Vorlage angenommen, dann wird das AP4 bis spätestens 15. September 2021 dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zugestellt, das für den Bund mit der Evaluation des Agglomerationsprogramms beauftragt ist.

Remarques générales / Allgemeine Bemerkungen

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
1	Un objectif du PA4 doit être de stimuler la croissance de l'emploi.	CCIF	Cet objectif est inhérent à la stratégie d'amélioration de l'accessibilité (TIM et TP) et des qualités urbaines des zones d'activités (ZACT) existantes, d'une part, et de l'extension des ZACT à l'intérieur du territoire d'urbanisation actuel, d'autre part. Cet objectif fait partie des conditions cadres nécessaires pour atteindre les prévisions évoquées de croissance de l'emploi dans le PA4.	
2	Les réalisations du PA3 sont faibles ou inexistantes, notamment en matière de gestion du stationnement et de la centrale de régulation du trafic.	ATE	L'accord sur les prestations du PA3 a été signé entre l'Agglomération, la Confédération et le canton de Fribourg en octobre 2020. La mise en œuvre des mesures du PA3 n'était pas possible avant cette signature. Il est donc normal qu'aucune réalisation ne soit intervenue avant le 8 octobre 2020, date du début de la consultation publique. Cela aurait été contraire à l'accord qui nous lie avec la Confédération.	
3	L'auteur souhaite que le PA4 défende une stratégie claire, coordonnée et planifiée. Les contenus liants ne fixent pas d'objectifs concrets et ambitieux.	ATE	La critique est formulée de manière trop générale pour être retenue. Les objectifs en matière de transports sont connus et ambitieux : la croissance globale du trafic liée à l'évolution démographique doit être entièrement absorbée par les transports publics et la mobilité douce.	
4	Vérifier la compatibilité du PA4 avec le projet de fusion du Grand Fribourg et intégrer l'axe Fribourg-Marly avec un mode de transport lourd en priorité A.	PLR VF M. Raphaël Casazza	Le projet de fusion du Grand Fribourg reprend les éléments présents dans les Projets d'agglomération antérieurs. Le PA4 reflète quant à lui certaines des options futures discutées dans le cadre de la fusion dans la mesure où elles seront effectivement mises en œuvre entre 2024 et 2028. Selon l'état actuel de la planification, ce n'est pas le cas du mode lourd entre Fribourg et Marly qui est évoqué en tant qu'étude.	
5	Die Bevölkerung aus Düdingen hat sich mehrmals in Konsultativabstimmungen gegen die Aufnahme in den «diktatorischen» Agglo-Perimeter geweigert und wurde als einzige deutschsprachige Gemeinde in diesem	Familie Hofmann Familie Mosimann	Der Perimeter der Agglomeration wird durch ihre Statuten definiert, die ihrerseits die Erfordernisse des kantonalen Gesetzes über die Agglomerationen	

	Agglomerationsperimeter vor Jahren zwangsweise aufgenommen. Die Zugehörigkeit der Gemeinde Düdingen zur Agglo Fribourg als einzige deutschsprachige Gemeinde ist im Gesetz zu streichen.		erfüllen. Diese Bemerkung steht nicht im Zusammenhang mit dem AP4.	
6	Die Strategien führten zu einem Zwangsunterfangen mit Planungen, was mit einer Demokratie und der Eigentumsgarantie nach BV nicht vereinbar ist.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Das in der Verfassung erwähnte Eigentumsrecht ist nur innerhalb der gesetzlichen Schranken garantiert. Das Bundes- und kantonale Recht sehen ausdrücklich die Möglichkeit der Raumplanung und des Festlegens eines Rahmens für die Bodennutzung durch seine Eigentümer/innen vor, namentlich über die regionalen Richtpläne, denen die Agglomerationsprogramme gleichgestellt sind.	
7	Richtpläne sind Planungen für 15 Jahre und nicht Planungen bis ins Jahr 2040!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Gemäss den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) muss sich das Zukunftsbild der Agglomerationsprogramme der vierten Generation sehr wohl auf einen Planungshorizont bis 2040 stützen.	
8	Les auteurs s'interrogent sur les impacts de l'arrêt du Tribunal fédéral (TF) concernant le recours de septembre 2019, contre un arrêt du Tribunal cantonal (TC) qui cassait la décision d'approbation de révision du PAL de la commune d'Avry. Les auteurs évoquent l'arrêt du TC et du TF, des échanges avec la DAEC ainsi qu'un article d'Avry Zoom. Ils constatent que le PAL d'Avry est à nouveau au stade d'examen final et s'interrogent sur la procédure du PAD d'Avry-Centre.	Hoirie Marthe et Louis Gummy Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clerc Jacques Pittet	Le Comité comprend les préoccupations des auteurs mais renvoie à la planification locale de la commune d'Avry (PAL et PAD). Le rapport du PA4 sera cependant complété pour ajouter une note explicative sur les principaux changements que les arrêts des tribunaux ont sur la planification du PA4.	
9	Les auteurs demandent quels sont les apports des PA pour les PAL des communes. Les PA précédents sont ambigus et laissent une importante marge de manœuvre pour des projets non souhaitables du point de vue des auteurs (Avry-Centre).	Hoirie Marthe et Louis Gummy Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clerc Jacques Pittet	Le PA n'a pas pour vocation d'épuiser les compétences communales en matière d'aménagement du territoire. Le rapport du PA4 sera complété afin de préciser les incidences sur les PAL.	
10	Der Bericht enthält viele wertvolle Grundsätze, und das Programm macht insgesamt Sinn. Es braucht aber für eine Beurteilung der Realisierbarkeit finanzielle Zahlen.	WWF	Die Kosten in Verbindung mit der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind in den entsprechenden Massnahmenblättern festgehalten. Sie werden gestützt auf detaillierte Studien pro Projekt im Hinblick auf die Annahme durch den Agglomerationsrat genauer dargelegt.	
11	In 2.6 Entwicklung seit AP3 findet man wichtige Aussagen zu einem transversalen Ansatz, z. B. in den Kapiteln Natur und Landschaft, Energie und Umwelt. Leider sind dann diese transversalen Ansätze ausser in 7.3 Natur und Landschaft (NL5.1) bzw. 7.4 Energie nicht explizit aufgeführt!	WWF	Die Endfassung wird diesem Aspekt besondere Aufmerksamkeit widmen. Der transversale Ansatz für das Thema der Biodiversität wird nicht nur im Rahmen des AP4 geprüft, sondern auch, wenn der Agglomeration Projekte im Hinblick auf eine Stellungnahme oder eine Mitfinanzierung unterbreitet werden, namentlich die von den Gemeinden erarbeiteten Detailbebauungspläne oder Mobilitätsinfrastrukturprojekte.	

12	L'auteur souhaite retrouver la mention indiquant le numéro des annexes dans le document de base.	Avry	Les références et renvois internes au document seront finalisés en vue de l'adoption par le Conseil d'agglomération.	
13	Wir bitten bei der Überarbeitung des Dossiers um eine klarere Kennzeichnung der behördenverbindlichen Inhalte.	Region Sense Düdingen	Die verbindlichen Teile werden im Hinblick auf die Annahme des Dokuments durch den Agglomerationsrat grafisch aufgezeigt.	
14	La cohérence des appellations P+R, P+Rail, P+Ride, P+Bus doit être vérifiée dans le document.	Villars-sur-Glâne	La terminologie sera harmonisée sur ce point en vue de l'adoption du document par le Conseil d'agglomération.	
15	Nous estimons que même si les planifications seront coordonnées entre l'Agglomération et la région dans le futur, la structure de planification est relativement lourde.	Fribourg	La planification directrice de l'Agglomération et du District de la Sarine sont en pratique assurées au niveau opérationnel par la même équipe de projets, ce qui permet de simplifier au maximum les processus dans le cadre légal existant.	
16	Pendant la consultation du PA4, la commune a été informée de la décision de la DAEC de retenir la hauteur privilégiée des quais de bus à 22 cm. Le Conseil communal demande que cette thématique soit discutée avec l'Agglomération notamment au sujet des conséquences financières.	Fribourg	Cette obligation découle d'une loi fédérale dont la mise en oeuvre incombe aux autorités communales. La directive établie à ce propos par les autorités cantonales est certes lourde de conséquences pour les communes mais ne peut être liée au Projet d'agglomération.	
17	Wenn in den Kernzonen die ganzen Gelände umgenutzt sein werden, möchte man einfach die Siedlungsperimeter erweitern usw. Dies sind absolut nicht tolerierbare Planungsschritte und mit der Landwirtschaft nicht zu vereinbaren.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Definition der Siedlungsgrenze und des Siedlungsgebiets des AP4 zielt darauf ab, der Erweiterung der Bauzonen eine klare Grenze zu setzen. Die Bedingungen für die Behandlung des Siedlungsgebiets im Rahmen der regionalen Planungen sind im KantRP streng geregelt.	
18	Die Düdinger Ortsplanung wurde zum 1. Mal im Jahr 2013 revidiert und öffentlich aufgelegt. Es handelt sich in um veraltete Planungen der 70er Jahre, die heute mit anderen und landschaftsverträglicheren Varianten geprüft werden müssen! Solche Planungen entsprechen den heute geltenden RPG-Verordnungen nicht!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Eine neue Fassung der OP der Gemeinde Düdingen wurde vor Kurzem von der RUBD genehmigt. Sie wird im Hinblick auf die Annahme des AP4 durch den Agglomerationsrat integriert. Zudem erinnert der Vorstand daran, dass die Gemeinde Düdingen die alleinige zuständige Behörde für die lokale Raumplanung auf ihrem Gebiet ist.	
19	Die 2 Phase von ca. 2032 bis 2040, soll je nach Bedarf mit Augenmass neue, kontrollierte Einzonungen geplant werden. Solche Planungen stehen im Konflikt mit den vorherigen Bauland-Umnutzungen in Mischzonen. Die geplanten Strategien in den Richtplänen auf den FFF stehen im Konflikt mit dem Eigentumsrecht in der Bundesverfassung!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Erweiterung des Siedlungsgebiets auf Landwirtschaftsflächen stellt die Ultima Ratio dar. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird systematisch bevorzugt. Das AP4 ist diesbezüglich aus Sicht der Autorin konform. Ein absoluter Schutz des landwirtschaftlichen Bodens wird allerdings von der Verfassung nicht gewährleistet.	

Remarques concernant des domaines – chapitres spécifiques / Bemerkungen zu spezifischen Bereichen – Kapiteln

Chapitre 2 : Mission et gouvernance / 2. Kapitel: Mission und Governance

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
20	Les auteurs s'interrogent sur la légitimité, la légalité et la validité de la consultation publique du PA4, en qualité de plan directeur régional, porté par l'Agglomération de Fribourg dont la compétence tend à disparaître dans sa situation législative actuelle (LAgg). D'autres obstacles risquent d'empêcher le projet d'être mené à bien : le Covid, la fusion du Grand Fribourg.	Hoirie Marthe et Louis Gummy, Claude Gummy, Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clerc	L'Agglomération de Fribourg est fondée à élaborer une planification directrice sur la base de l'art. 27 al. 1 LATEC. Son fonctionnement en tant qu'institution est garanti durant toute la durée des dispositions transitoires prévues dans la nouvelle loi cantonale sur les agglomérations entrée en vigueur au 1er janvier 2021.	

Section 2.1 : Portée du Projet d'agglomération / Abschnitt 2.1: Geltungsbereich des Agglomerationsprogramms

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
21	Die Siedlungsentwicklung nach innen soll massvoll geplant und vollzogen werden, nicht in diesem rasanten Tempo, wies dies geschah ab 2014.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die tatsächliche Nutzung der der Bauzone zugewiesenen Flächen hängt vom Rahmen, der in den Gemeindevorschriften festgelegt wird, von der Entscheidung der betroffenen Grundeigentümer/innen und von der Nachfrage ab.	

Section 2.3 : Périmètre / Abschnitt 2.3: Agglomerationsperimeter

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
22	Wir sind die einzige deutschsprachige Gemeinde im Sensebezirk und lassen uns vom Bund nicht zu einer Planungsmassnahme zwingen.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Amtssprache einer Gemeinde hat keinen Einfluss auf den funktionalen Perimeter der Agglomerationen, der im Bundes- und kantonalen Recht festgelegt wird.	
23	Nur ein neuer Autobahnanschluss in Friesenheim kann alle überregionalen Probleme lösen und wir fordern vom Bund und Kanton, endlich dies in ihre Pflicht zu nehmen und diesen Anschluss in die kant. Richtplanung zu hinterlegen und als erheblich zu definieren.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Forderung richtet sich an den Bund / den Kanton. Friesenheim ist nicht Teil des (institutionellen und funktionalen) Perimeters der Agglomeration Freiburg.	
24	Le nouveau Plan directeur cantonal renforce le développement vers l'intérieur : « Il est en effet exigé que le développement se réalise en premier lieu en exploitant le potentiel de la zone à bâtir existante. Ce n'est qu'une fois que ce potentiel sera jugé insuffisant, selon des seuils précis, qu'une certaine étendue de nouvelles extensions peut être envisagée ». Il apparaît donc prématuré d'envisager des mesures en priorité A pour l'aménagement du secteur Chamblieux.	Fribourg	Le Comité d'agglomération partage l'analyse de la commune de Fribourg. La mesure relative à la couverture autoroutière de la N12 permettant l'aménagement du secteur Chamblieux-Bertigny est classée en priorité C dans le cadre du PA4.	

Section 2.4 : Organisation / Abschnitt 2.4: Organisation

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
25	Die Planungsbüros haben Interessenkonflikte. Die Raumplanungsbüros muss der Bund endlich überprüfend in die Pflicht nehmen und nicht Konformitäten für die Zukunft unterlassen!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Agglomeration ist nicht für die Regeln für die Flankierung der Raumplanungsfachpersonen zuständig.	

Section 2.5 : Processus d'élaboration / Abschnitt 2.5: Der Erarbeitungsprozess

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
26	Wir als betroffene Eigentümer und Landwirte in Düdingen wurden von den Workshops ausgeklammert, weder wurden wir darüber informiert noch orientiert, was hier hinter verschlossener Türe geplant werden soll.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Grundeigentümer/innen werden nicht zu den Workshops eingeladen. Sie werden gebeten, ihre Argumente im Rahmen der dazu vorgesehenen öffentlichen Vernehmlassung vorzubringen.	

Section 2.6 : Évolution depuis le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) / Abschnitt 2.6: Entwicklung seit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation (AP3)

Section 2.6.3 : Mobilité / Abschnitt 2.6.3: Mobilität

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
27	Zur Sicherung des Schulwegs in Düdingen braucht es dringend eine Erweiterung der bestehenden Unterführung vom Bahnhof bis Coop-Zentrum.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Diesbezüglich läuft eine Studie auf kantonaler Ebene. Der Realisierungshorizont dieser Arbeiten entspricht nicht jenem des AP4. Die Ergebnisse dieser Studie werden gegebenenfalls in ein nächstes AP integriert.	

Chapitre 4 : Analyse de la situation et des tendances / 4. Kapitel: Situations- und Trendanalyse

Section 4.1 : Urbanisation / Abschnitt 4.1: Siedlungsentwicklung

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
28	In der Situations- und Trendanalyse sind viele wichtige bestehende Mängel aufgeführt – die dann gemäss Zukunftsbild und Strategien verschwinden sollten! Die Aufnahmeperspektiven im Kapitel 4.1.4 stehen im Widerspruch zur festgestellten demographischen Dynamik im Kapitel 4.1.1.	WWF	In Kapitel 4.1.4 steht, dass die aktuell genehmigten Bauzonen zwischen 2019 und 2032 ein Wachstum von ungefähr 35 500 Einwohnerinnen und Einwohnern und 30 000 Arbeitsplätzen aufnehmen können. Es handelt sich um eine Grössenordnung, die sich den Prognosen des KantRP für die Agglomeration Freiburg annähert (38 000 neue Einwohner/innen und 30 000 neue Arbeitsplätze zwischen 2017 und 2032). Beide Fälle sind relativ langfristige Schätzungen, daher sehen wir zwischen diesen Prognosen keine Kontraktion.	

Section 4.1.1 : Dynamique démographique de l'agglomération / Abschnitt 4.1.1: Demografische Dynamik der Agglomeration

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
29	Les prévisions de croissance démographique et d'emploi sont particulièrement élevées et peu réalistes au regard des éléments statistiques à disposition. Diese Planung ist viel zu hoch und nicht nachhaltig.	CCIF Familie Hofmann Familie Mosimann	Selon un principe de subsidiarité des plans, le PA4 doit être conforme aux scénarios démographiques établis par le PDCant. Le Volet stratégique du PDCant prévoit une enveloppe globale de croissance démographique potentielle et la répartit en fonction des territoires. Ainsi, les secteurs centraux, comme l'Agglomération de Fribourg, sont appelés à absorber une croissance supérieure aux secteurs plus périphériques. La stratégie en deux étapes (horizon 2032 et 2040) permet d'étapiser ce	

			potentiel de croissance. Le fait que les projets d'agglomération sont des projets dynamiques, mis à jour tous les 4 ans, contre tous les 15 ans pour les planifications telles que le PDCant, permet également de revoir cet objectif dans le cadre du prochain projet d'agglomération si nécessaire. Dans l'intervalle, seul le développement vers l'intérieur est possible.	
30	In Bulle wurde im 2009 diese neue Umfahrungsstrasse mit Aggloprogrammen realisiert. Dadurch wurde Bulle zu einem kompletten Verstärker-Beispiel und sogar der Bahnhof musste für all diese neuen Zuzüger neuerdings für X-Mio. Franken komplett neu realisiert und dem Wachstum angepasst werden. Solche nachträglichen Investitionen aus vorherigen Fehlplanungen sind der falsche Weg, denn eigentlich müssten die Infrastrukturen vor einem geplanten Bauboom geprüft, bewilligt und realisiert sein.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr ist das Hauptziel der Agglomerationsprogramme. Jegliche städtebauliche Entwicklung muss von Mobilitätsinfrastrukturen, insbesondere jene in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr, begleitet werden. Dies ist ein Element, das das AP4 auf Ebene des institutionellen Perimeters koordiniert.	
31	Données démographiques (p. 19 et suivantes) Au regard de l'évolution démographique et des plus récents scénarios de croissance de la population, des modifications substantielles et globales ont été apportées au PAL de la Ville de Fribourg dans le cadre de la troisième mise à l'enquête de son dossier de révision (septembre 2020). La Ville a donc travaillé sur les zones et les plans d'aménagement de détails (PAD) à haute densité pour en affiner le potentiel d'accueil et trouver la bonne adéquation entre densification et qualité de vie. Il en résulte des modifications sur les PAD Pisciculture et Hauts de Schiffenen.	Fribourg	L'ordre de grandeur estimé par l'Agglomération pour la capacité d'accueil est cohérent avec l'estimation réalisée en interne par la commune. Le Comité constate que les nouvelles prescriptions des PAD cités entrent dans l'enveloppe du développement prévu. La figure 8 Zones d'activités reconverties en zones mixtes dans l'agglomération institutionnelle va être modifiée pour le secteur Pisciculture (maintenu en zone d'activités).	

Section 4.1.2 : Stratégie d'accueil dans le PA3 / Abschnitt 4.1.2: Aufnahme-strategie im AP3

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
32	Das demographische Ziel soll das AP3 rund +50'000 Einwohner und Arbeitsplätze in 15 Jahren genügen. Damit sind wir nicht einverstanden.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Da das AP3 bereits in Kraft ist, werden diese Ziele nicht geändert. Im Hinblick auf die Kohärenz dieser Planungen muss das AP4 den eingeschlagenen Weg des vorangehenden Agglomerationsprogramms weiterverfolgen und gleichzeitig die neuen geltenden Planungen berücksichtigen (KantRP).	
33	Wir sind dagegen, bestens unbebautes Bauland entlang von Autobahnanschlüssen, wie dies in Düringen der Fall ist mit	Familie Hofmann Familie Mosimann	Das AP4 verlangt keine Zonenänderung. Es wurde eine Studie durchgeführt, um die Aufnahmekapazität	

	unbebauten und eingezonten Geländen als Industriezonen entlang der Murtenstrasse (CreaBeton und GroupeE) und Industriestrasse (Ziegeleien), dieser Verdichtungsstrategien mit Umnutzungen in diese Mischzonen vorzusehen		(Einwohner/innen und Arbeitsplätze) der genehmigten Bauzonen gemäss geltender Planung festzulegen.	
34	Die Berechnungsgrundlagen mit 110 Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektar (EA/ha) pro Achse sehen wir als ein effektives Planungsinstrument, welches geradewegs nur darauf abzielt, die Schweiz mit schädlichen Bauprojekten zu überfluten.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Der Agglomerationsvorstand versteht die ausgedrückten Bedenken. Deshalb weitet das AP4 diese Strategien aus, um die Lebensqualität zu verbessern und hochwertiger zu bauen (S4. Städtebauliche Qualität und alle Strategien Natur und Landschaft NL1-NL5).	
35	Düdingen ist bei der Grossfusion nicht dabei und will nicht als Achse im sogenannten Agglomerationsgürtel Fribourg betrachtet werden.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Das AP4 legt Strategien und Massnahmen für die Gemeinden fest, die Teil des institutionellen Gebiets der Agglomeration Freiburg sind. Diese sind unabhängig von den laufenden Diskussionen zur Fusion Grossfreiburgs.	
36	Die ganze Aufnahme-strategie entspricht nicht dem Grundsatz der Agglomerationsprogramme AP3 und AP4 welches das Ziel verfolgt, die Bevölkerungsentwicklung und der potenziell zu erwartende MIV durch öffentliche Transportmittel und dem Langsamverkehr aufzufangen sei.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Ganz im Gegenteil sind die Mobilitätsstrategien gut auf die Zahl der bis 2032 möglichen neuen Einwohnenden-Arbeitsstellen abgestimmt. So wurde eine Grundlagenstudie durchgeführt, um die Aufnahmekapazität des Siedlungsgebiets in Erfahrung zu bringen. Die Ergebnisse dieser Studie wurden integriert, um die Verkehrslast sowie die notwendigen modalen Strategien festzulegen (zugunsten des öV und LV).	
37	Wir fordern von Düdinger Gemeinderat in seinem Nutzungsplan die bestens gelegenen und eingezonten Gelände und Industriebrachen oberhalb der Autobahn für Arbeitszonen-Reservegebiete einzuplanen!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Bemerkung betrifft die OP der Gemeinde Düdingen.	

Section 4.1.3 : Évolution des conditions-cadres d'accueil depuis le PA3 / Abschnitt 4.1.3: Entwicklung der Rahmenbedingungen für die Aufnahme seit dem AP3

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
38	Unsere Hausparzelle im Birch (GB 4733) in Düdingen wurde im Jahre 2019 für eine Einzonung im Zusammenhang mit einem Landabtausch mit der Gemeinde geprüft. Es kam zu keiner weiteren Verhandlung, da wir uns schriftlich gegen diese Wunschgedanken entschieden haben. Wir werden kein Land mehr verkaufen. Die Behörden sollen endlich unsere jahrelangen schriftlichen Einsprachen und Beschwerden zur Kenntnis nehmen und unsere	Familie Hofmann Familie Mosimann	Aufgrund der Plansubsidarität muss das AP4 dem KantRP entsprechen und jene Bestandteile genauer ausführen, für die es zuständig ist. Im vorliegenden Fall ist die Parzelle 4733 in Düdingen als Erweiterungssektor des strategischen Sektors «Birch und Bahnhof» im KantRP definiert. Der KantRP legt den Rahmen für die Verwaltung der Arbeitszonen fest und erklärt, dass die strategischen Sektoren in	

	Forderungen akzeptieren. Wir fordern seit Jahren überall, dass unser Eigentum aus den Richtplanungen als Reserveflächen endlich entfernt und ausgezont werden! Wir akzeptieren keine Einzonungsverfahren, weder in 1, 2 noch in 3 Siedlungspriorität.		die Zuständigkeit des Kantons und nicht der Regionen fallen.	
39	Wir fordern eine komplette Abschreibung der Plangenehmigung Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil und diese zusammenhängenden Vorplanungen dieser absurden Unterführung unterhalb der Nationalstrasse via Birchhölzlistadion.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil ist im KantRP enthalten. Das AP4 übernimmt diese kantonale Planung,	

Section 4.1.6 : Zones d'activités / Abschnitt 4.1.6: Arbeitszonen

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
40	Düdingen ist heute die einzige Gemeinde im Sensebezirk mit strategischen Arbeitszonen im kant. Richtplan. Die umliegenden Gemeinden können innerhalb des neuen regionalen Richtplans ihre eigenen Arbeitszonen kreieren. Diese jahrelangen Vorplanungen stehen im Konflikt mit den Interessen der Landwirtschaft, dem Schutz des privaten Grundwassers, der Fruchtfolgeflächen, der Eigentumsgarantie und der Bundesverfassung und dem OR. Der «strategische Standort Düdingen» als Einziger im Sensebezirk soll verworfen werden und solche Standorte im Perimeter der Grossfusion aufgenommen werden.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Das AP4 der Agglomeration Freiburg muss dem kantonalen Richtplan entsprechen, der die strategischen Sektoren des Kantons Freiburg festlegt, einschliesslich jener von Düdingen.	
41	Es sind Fehlanreize, die Reserven in den Regionalen Richtplänen verankern zu wollen. Damit fördert man die Verkehrsflüsse in die ländlichen Strukturen. Diese Massnahmen entsprechen nicht der eidg. Raumverordnung und sind zu stoppen. Grosse Areale mit grossen Verkehrserzeugern sollen innerhalb der neu geplanten Grossfusion in Granges Paccots, Givisiez, Bertigny und Matran entstehen, aber nicht zweckentfremdet in Düdingen oder Tafers als folglich Regionalgebiete in der Zukunft.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Erweiterungen der Arbeitszonen werden für jede Region abhängig vom im KantRP vorgesehenen Budget geplant. Ganz allgemein sind Erweiterungen unter der Bedingung möglich, dass die Landesreserven stark gesenkt werden, um eine rationelle Bodennutzung sicherzustellen. Es ist Sache des regionalen Richtplans des Sensebezirks festzulegen, ob die Nutzung dieser möglichen Erweiterungen abgelehnt wird.	
42	Die Agglo sieht gemäss EcoTerr-Studie in Düdingen Bahnhof-Birch-Murtenstrasse (Sektoren nordwestlich der Bahngeleise) ein auszuschöpfendes Potential zur Aufwertung dieser «nicht kantonalen Arbeitszonen der Agglomeration». Mit dieser Planung sind wir ganz und gar nicht einverstanden. Diese Gelände oberhalb der Autobahn sollen als «strategische kant. Arbeitszonen» Gebiete vom	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Agglomeration identifiziert für den Standort Düdingen Bahnhof-Birch-Murtenstrasse ein Aufwertungspotenzial. Sie sieht indessen davon ab, eine zukünftige Typologie der Arbeitszonen zu definieren. Diese Problematik wird bei der regionalen Richtplanung des Sensebezirks behandelt.	

	Kanton eingefordert und in den kant. Richtplan integriert werden, damit Düdingen Reserveflächen für Arbeitszonen ausweisen kann. Zudem stehen in Matran-Avry, Granges-Paccot, Givisiez, Bertigny und in Bulle genügend ausgezeichnete und bestens erschlossene Gebiete für Verdichtungsstrategien und grosse Verkehrserzeuger zur Verfügung.			
43	Retirer le secteur « Avry-Centre » des secteurs à requalifier selon le tableau (p. 30). La requalification du secteur de zone d'activités en zone mixte n'est plus d'actualité sous l'égide du nouveau PDCant. Dans toutes les cartes, désinscrire le secteur « Avry-Centre » de la zone d'activités en cours de reconversion et le maintenir en zone d'activités existante. De même, toute mention concluant à ce que le secteur précité soit requalifié en zone mixte doit être corrigé dans le sens qui précède.	Joël Martin, la Communauté héréditaire de feu Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA	Le PAL de la commune d'Avry est en procédure. Le PAL vise notamment à modifier l'affectation du secteur d'Avry Centre, actuellement en zone d'activités, en faveur d'une zone mixte. Le tableau 11 et la figure 14 offrent dans ce sens un état des lieux correct, à savoir "reconversion de ZACT en zone mixte : en cours" et non "en vigueur". Le Comité estime que le PAL étant en cours de procédure, le statut attribué est correct. Il ne modifiera pas le diagnostic (4.1.6 - Zones d'activités).	
44	La halte d'Avry-Matran sera mise en service en décembre 2023	Avry	Le document sera mis à jour à la lumière des derniers développements du projet.	
45	La commune n'a pas de remarques sur la justification des besoins en zones d'activités, hormis le fait que la dernière enquête publique du PAL maintient finalement la zone d'activités Pisciculture avec des prescriptions permettant les activités, mais peu de possibilités d'extensions. Ainsi, les mesures concernant la modification d'affectation de ce secteur (mesures TP) peuvent être décalées dans le temps, voire supprimées.	Fribourg	Le secteur Pisciculture sera effacé de la liste des secteurs reconvertis en zone mixte (tableau 11, p. 30). Il sera indiqué en zone d'activités.	
46	Malgré les études fournies concernant la vocation des zones d'activités, le Conseil communal estime que des marges de manœuvre doivent encore être laissées. Il s'agit de proposition et non d'obligation. La Ville réitère sa demande d'étude complémentaire sur la notion de péréquation financière entre les zones d'activités et les communes.	Fribourg	Cette question relève de la gestion des zones d'activités qui est organisée à l'échelle du district.	

Section 4.2 : Mobilité / Abschnitt 4.2: Mobilität

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
47	L'année prétendue pour la création de la nouvelle halte ferroviaire à Avry (2022, p. 32 et 36) et pour l'application de	Joël Martin, la Communauté	Les dates communiquées seront modifiées. La nouvelle planification prévoit une ouverture de la	

	la desserte au quart d'heure pour Avry (2024, p. 36). Ces échéances ne pourront pas être tenues et n'ont pas à être formulées dans une planification liante, ladite augmentation de cadence relevant de PRODES 2035. Le rapport doit donc être repris dans ce sens.	héréditaire de feu Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA	halte ferroviaire Avry-Matran en 2023 et une cadence au quart d'heure en 2025. Les documents seront modifiés en conséquence.	
48	Les indications selon lesquelles l'interface à Avry serait actuellement « encours de travaux » (p. 38, 70 ; s'agissant du P+R, p. 71) sont fausses, la planification n'ayant à ce jour pas été définie. L'auteur rappelle que la nouvelle halte ferroviaire Avry-Centre ne figure pas dans le programme PRODES 2035 de la Confédération – au contraire de la nouvelle halte d'Agy (cf. Office fédéral des transports, Fiche info – Etape d'aménagement 2035 ; projets et utilité, état au 21 juin 2019) et qu'elle n'a dès lors pas fait l'objet d'un plan sectoriel assurant le respect des règles d'aménagement et de protection de l'environnement, ainsi que du principe de coordination. En effet, l'augmentation de la cadence au quart d'heure n'est, contrairement à ce que laisse entendre le PA4, pas conditionné à la construction de cette nouvelle halte, mais uniquement à l'aménagement du secteur Thörishaus-Niederwanger (Berne) et à une voie de rebroussement à Rosé (Message du 31 octobre 2018 relatif à l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, in Feuille fédérale 2018 7301, p. 7339). L'auteure juge donc inopportun et arbitraire de partir du principe que la halte ferroviaire précitée verra le jour et ce en 2022. Il juge encore plus inopportun et arbitraire d'adopter la stratégie urbanistique d'une planification régionale liante sur cet élément incertain.	Joël Martin, la Communauté héréditaire de feu Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA	La date d'ouverture de la halte sera adaptée, mais la stratégie urbanistique fondée sur la desserte au quart d'heure de ce secteur de l'agglomération sera maintenue. La nouvelle halte ferroviaire d'Avry-Matran fait bien partie du programme PRODES 35 (EA) de la Confédération. La halte fait partie de la mesure 3a « Lausanne – Bern » qui prévoit l'extension de capacité. Il s'agit d'un investissement de 70 millions de francs. La nouvelle halte n'est pas énumérée séparément comme le sont d'autres haltes car il s'agit d'un remplacement des haltes de Matran et de Rosé, et non pas d'une nouvelle halte venant s'ajouter au réseau. La mesure 3a comprend la fermeture des points de Rosé et de Matran, la construction de la halte Avry-Matran, le renouvellement de la voie 936 sur le tronçon entre Rosé et Matran ainsi qu'une voie de rebroussement nécessaire pour l'introduction de la cadence.	

Section 4.2.1 : Système global des transports / Abschnitt 4.2.1: Gesamtverkehrssystem

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
49	La part modale TP dans l'agglomération est supérieure à la moyenne cantonale mais les mauvaises performances aux heures de pointe avec des bus coincés dans les bouchons expliquent probablement l'écart avec les agglomérations alémaniques. (p. 33)	TPF	La part modale des transports publics possède en effet un potentiel important d'amélioration dans l'agglomération fribourgeoise. Des éléments complémentaires destinés à améliorer la part modale	

			du transport public seront introduits dans le rapport du PA4.	
50	L'ouverture du Pont de la Poya a dégradé la situation pour les TP sur le plateau d'Agy. (p. 34)	TPF	La situation sur le plateau d'Agy a été identifiée comme nécessitant des améliorations. Une étude est en cours. Certains résultats pourront être intégrés dans le PA4.	
51	La modération du trafic ne doit pas se faire au détriment des transports publics. (p. 35)	TPF	Une attention particulière est portée aux transports publics lors de projets d'aménagements routiers pour éviter des détériorations des conditions de circulation pour les transports publics.	

Section 4.2.2 : Transports publics / Abschnitt 4.2.2: Öffentlicher Verkehr

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
52	La croissance de la fréquentation TP serait meilleure si l'offre était plus compétitive par rapport au TIM. (p. 36)	TPF	L'objectif développé dans le PA3 et repris dans le PA4 est le renforcement massif de l'offre de bus, pour passer d'une logique de type "horaire" à une logique de type "offre en continue" (attente de 7-10' maximum, seuil de "tolérance" pour une attente d'un bus). La meilleure couverture du périmètre urbain par les lignes de bus permettra d'offrir des arrêts plus proches des habitants. La stabilité de l'horaire et la vitesse commerciale sont aussi des éléments centraux, que les projets d'agglomération visent à résoudre (voir remarques suivantes). Enfin, le confort, la qualité de service aux arrêts ainsi que dans les bus sont des éléments centraux traités au niveau local (aménagement d'arrêts) et par les entreprises de transport. Le présent Projet d'agglomération permet d'avancer significativement dans ces directions. Des compléments seront encore apportés en vue de son adoption par le Conseil d'agglomération.	
53	De nombreux chantiers ont empêché de rendre le réseau TP attractif. (p. 36)	TPF	L'Agglomération prend note de la remarque mais rappelle que le Projet d'agglomération n'a pas vocation à traiter des impacts des travaux et, plus généralement, des questions d'exploitation ponctuelles.	

54	La croissance des sites propres espérée dans les prochaines années (600m) est faible par rapport à la taille du réseau. (p. 37)	TPF	Les aménageurs de voirie vont augmenter dans les prochaines années le rythme des aménagements de sites propres. La centrale de régulation de trafic et les affinements aux carrefours permettront aussi de résoudre certaines situations. Enfin, la politique globale de la mobilité (réduction du stationnement, développement des modes doux et des cadences de bus) réduira le trafic automobile et donc l'impact du trafic TIM sur la vitesse commerciale des bus. Aucun aménagement supplémentaire en site propre ne sera prévu en plus de ceux mentionnés dans le cadre de la consultation.	
55	La halte d'Avry-Matran sera mise en service en décembre 2023.	Avry	Les documents seront adaptés en conséquence. La modification de la date de mise en service est en effet intervenue récemment et n'avait pas pu être intégrée à la date de finalisation de la version mise en consultation.	

Section 4.2.4 : Transports individuels motorisés (TIM) / Abschnitt 4.2.4: Motorisierter Individualverkehr (MIV)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
56	Le compartimentage ne doit pas pénaliser les transports publics. (p. 39)	TPF	Le compartimentage ne prévoit pas de restrictions pour les transports publics.	

Section 4.2.5 : Sécurité / Abschnitt 4.2.5: Verkehrssicherheit

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
57	Als Unfallschwerpunkt sehen wir die Kreuzung (Spesag/Sika) vor dem Autobahnanschluss in Düdingen.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Unfallschwerpunkte werden mittels der BSM-Methode (Black Spot Management) des Bundes bestimmt. Die genannte Kreuzung entspricht diesen Kriterien nicht.	
58	Le plan de mobilité scolaire de la commune est en cours d'élaboration mais il n'est pas encore réalisé.	Avry	Pris note.	

Section 4.2.6 : Logistique urbaine / Abschnitt 4.2.6: Urbane Logistik

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
59	La gare de Belfaux n'a plus d'installations pour accueillir des trains de marchandises. (p. 44)	TPF	Les documents sont adaptés en conséquence.	
60	Wir fragen uns, um welche Gelände es sich in Düdingen handeln soll? Sollten es sich um die unbebauten Gelände oberhalb der Autobahn entlang der Industriestrasse und Murtenstrasse handeln, dann können wir diesen Aussagen zustimmen. Wenn nein und es etwa die Richtpläne unterhalb der Autobahn so sehen wollen, wäre dies fehl am Platz.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Gelände in Düdingen stammen aus der BPUK-Studie vom Jahr 2018. Es handelt sich um Parzellen in der Nähe des Bahnhofs. Der Schlussbericht der Studie zur städtischen Logistik der Agglomeration mit detaillierten Angaben befindet sich auf der Webseite der Agglomeration.	
61	La thématique de la gestion des déchets, qui constitue un des aspects de la logistique urbaine, n'est pas abordée. S'il est important d'approvisionner les ménages et les entreprises en marchandises, il est indispensable de penser à l'évacuation de ces mêmes marchandises qui, pour une partie du moins, deviennent des déchets. Les points de collecte prennent de la place, ne sont forcément très esthétiques et provoquent des odeurs, du bruit et du trafic de poids lourds. Il est également important de préciser que si 85 % des surfaces identifiées pour de la logistique sont construites, il est d'autant plus important de planifier les centres de gestion des déchets. Il semble important d'identifier des zones qui pourraient servir à de telles activités. Plus les tonnages de matières sont importants, plus il est facile de négocier le prix de reprise. Un partenaire de cette taille ne peut qu'être intéressant pour n'importe quel recycleur.	Fribourg	La thématique de la gestion des déchets a été discutée dans l'étude de base qui a servi au Projet d'agglomération. La thématique n'a pas été retenue à ce stade mais pourra faire l'objet de nouvelles réflexions lors d'un projet ultérieur.	

Section 4.3 : Nature et paysage / Abschnitt 4.3: Natur und Landschaft

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
62	Le projet couvre l'essentiel des domaines d'action, il est cependant regretté que la biodiversité ne soit pas traitée dans une rubrique spécifique (diversité des écosystèmes, des espèces et des gènes). Le PA4, en s'inspirant de ce qui s'est fait au niveau national aurait pu établir un catalogue plus complet des mesures d'action et les prioriser dans le temps.	Pro Natura Fribourg	Dans le courant de l'année 2019, l'Agglomération a conduit une étude étendue sur la thématique de la biodiversité. Les résultats de cette étude ont été valorisés dans le PA4 en abordant les questions de biodiversité de manière ponctuelle au sein des différentes stratégies nature et paysage. Cette approche permet d'aborder la problématique de la biodiversité de manière appliquée, contextualisée et accessible en se greffant sur les différentes typologies d'espaces identifiés dans le volet nature et paysage du PA4. La problématique de la biodiversité est également récurrente, de manière directe ou indirecte, dans une grande partie des mesures nature et paysage proposées par le PA4.	

Section 4.4 : Environnement / Abschnitt 4.4: Umwelt

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
63	«Die aus der Umwelt bezogene Energie (Solarenergie oder über Wärmepumpen) ist noch relativ gering.» Die Renovationsquote der Gebäude wird auf – bei weitem ungenügende! – 1,2 % «festgesetzt». Das «ambitionierte» Szenario erreicht knapp 44 % elektrisch angetriebene Fahrzeuge in 2050 – wo doch 0 % fossile Treibstoffe erreicht werden sollten! All das reicht bei weitem nicht, um die Klimaerwärmung unter 2 °C zu halten!	WWF	Die Werte des Energieszenarios wurden im Zusammenhang zwischen der Energiestrategie des Bundes, dem kantonalen Energiegesetz und Werten aus der Praxis bestimmt. Je nach Entwicklung werden diese Elemente in Zukunft angepasst.	

Section 4.4.2 : Nuisances sonores / Abschnitt 4.4.2: Lärm

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
64	Es fehlen die vom Bund geforderten übergeordneten Planungsziele und der Lärmschutz für die Bürger entlang der N12 in Düdingen	Familie Hofmann Familie Mosimann	Eine Analyse zum Thema Lärm ist im AP4 enthalten. Die Karten im Anhang (23-24-25-26) zeigen potentielle Konfliktzonen entlang der Autobahn in Düdingen auf.	
65	Das Astra müsste in Düdingen seit Jahrzehnten die vom Lärm betroffenen Liegenschaften ab Bundtels bis Ottisberg mit dem Bau von Lärmschutzwänden vor dem Autobahnlärm endlich schützen.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Diese Anmerkung richtet sich an das ASTRA.	
66	Das Astra hat zusammen mit dem Kanton neue Strassen ohne Lärmschutzwände seit 2017 geplant (Birch-Luggiwil)	Familie Hofmann Familie Mosimann	Diese Anmerkung richtet sich an das ASTRA.	
67	Die Statistik nennt die Zahl der Gesamtbevölkerung im 2018 (BFS) in Düdingen mit 3419. Diese Zahl ist falsch, Richtig ist die Zahl 7'419!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Der Bericht wird entsprechend korrigiert.	

Section 4.5 : Tourisme / Abschnitt 4.5: Tourismus

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
68	Vérifier graphiquement si le cercle positionné comme zone touristique devrait l'être sur la zone du camping de Schiffenen plutôt que sur le centre de Düdingen	Avry	La carte relative à la stratégie tourisme sera entièrement revue en vue de l'adoption du document par le Conseil d'agglomération.	

Chapitre 5 : Vision d'ensemble / 5. Kapitel: Zukunftsbild

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
69	Solche Höchst-Bevölkerungsszenarios-Planungen lassen sich mit der neusten Nachhaltigkeit-Strategie vom Kanton niemals vereinbaren.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Das im AP4 eingetragene Bevölkerungswachstum leitet sich aus dem demografischen Szenario des KantRP ab und ist folglich ein eigentlicher Bestandteil der kantonalen Strategien. Die Prüfung der Kohärenz ist Aufgabe des Kantons.	
70	Düdingen soll eng mit Freiburg als Regionalzentrum verbunden sein. Diese Aussagen stimmen nicht.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Der strategische Teil des KantRP identifiziert Düdingen als Regionalzentrum. Unter Beachtung der Dynamiken zwischen den Gemeinden identifiziert das ARE Düdingen ebenfalls als Gemeinde, die Teil der Agglomerationsdynamik Freiburgs ist.	
71	Diese Verkehrsverlagerungspolitik führt zu einer Zunahme der Grenzwerte bei Luftverschmutzung und überschreitet diese Werte in der Zukunft!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Bei der Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sollten sich die Emissionen reduzieren.	
72	Mit der Planung Düdingens als 6. Achse der Agglomeration und deren zukünftigen Verdichtungsmassnahmen/Ideen werden die Lärmwerte auf der Nationalstrasse N12 rapide zunehmen	Familie Hofmann Familie Mosimann	Eine Analyse zum Thema Lärm ist im AP4 enthalten. Die Karten im Anhang (23-24-25-26) zeigen potentielle Konfliktzonen entlang der Autobahn in Düdingen auf. Der Verkehr auf der N12 hängt zu einem Grossteil von einem nationalen Transitverkehr und nicht vom Agglomerationsverkehr ab.	

Section 5.2 : Nouvelle vision d'ensemble / Abschnitt 5.2: Neues Zukunftsbild

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
73	Gemäss Zukunftsbild sollten 2040 alle der Analyse aufgeführten Mängel behoben sein - leider meist nur in qualitativen Formulierungen. Eine Zahl wird nur für die Bevölkerung angegeben - und diese ist verglichen mit dem aktuellen Trend eindeutig zu gross!	WWF	Gemäss dem Subsidiaritätsprinzip der Pläne muss das AP4 den demografischen Szenarien des KantRP entsprechen. Die zweistufige Strategie (bis 2032 und bis 2040) ermöglicht, das Wachstumspotenzial in Etappen zu unterteilen. Da die Agglomerationsprogramme dynamische Programme sind, die alle vier Jahre aktualisiert werden, während	

			Planungen wie der KantRP alle 15 Jahre aktualisiert werden, kann dieses Ziel wenn notwendig auch im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms überprüft werden.	
--	--	--	---	--

Chapitre 6 : Enjeux et besoins d'action / 6. Kapitel: Herausforderungen und Handlungsbedarf

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
74	Les mesures proposées ne résoudront pas les problèmes identifiés, le PA4 ne se donne pas les moyens de ses ambitions.	PLR VF M. Raphaël Casazza	Les mesures du PA4 doivent être prises en addition des mesures prioritaires A du PA2 et PA3. L'ensemble de ces mesures permet la gestion des déplacements à l'horizon 2032 selon la modélisation de trafic.	
75	Wenn der Kanton Fribourg in diesem Tempo wachsen möchte, müsste er innovative, neue und besser funktionierende Infrastrukturen in Betracht ziehen, wie unterirdische U-Bahnen und innovative S-Bahnen und Tramlinien.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Das hier vorgestellte Agglomerationsprogramm der vierten Generation sieht kurzfristig keine neuen Infrastrukturen wie eine Metro- oder Tramlinie vor. Es stützt sich gleichwohl auf einen starken Ausbau des bezeichneten S-Bahnnetzes: Viertelstundentakt für Villars-sur-Glâne und Avry-Matran. Sowie nach Givisiez. Langfristig erwähnt das Agglomerationsprogramm ein Verkehrsmittel mit hohen Kapazitäten beispielsweise zwischen Marly-Bahnhof Freiburg.	

Section 6.1 : Urbanisation / Abschnitt 6.1: Siedlungsentwicklung

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
76	Die BVK hatte es einzig und allein nur darauf abgesehen, unsere wertvollen zusammenhängenden Böden der Zersiedelung zu opfern und einer schlechten Bonität zuzuweisen	Familie Hofmann Familie Mosimann	Betrifft das AP4 nicht.	

Section 6.2 : Mobilité / Abschnitt 6.2: Mobilität

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
77	La quantité de TIM modélisée ne permet pas d'avoir des espaces suffisants pour attirer la quantité de voyageurs prévue dans les bus. (p. 69-70)	TPF	Les quantités de trafic indiquées sont le résultat d'une modélisation multimodale qui doit permettre une cohabitation entre les moyens de transport.	
78	La modélisation est basée sur des projections de croissance d'habitants et d'emplois peu réalistes.	CCIF	Selon un principe de subsidiarité des plans, le PA4 doit être conforme aux scénarios démographiques établis par le PDCant. La modélisation de trafic doit se baser sur ces scénarios pour que le projet reste cohérent.	
79	Le plafonnement des déplacements TIM n'est pas réaliste avec la croissance démographique prévue et une amélioration lente de la desserte en TP.	CCIF	Selon un principe de subsidiarité des plans, le PA4 doit être conforme aux scénarios démographiques établis par le PDCant. La modélisation multimodale a été construite afin de vérifier le fonctionnement du réseau de transport. La volonté de plafonnement du TIM est présente depuis le PA3 et les développements prévus pour les transports publics, la mobilité douce et le TIM depuis le PA2 sont significatifs et doivent permettre d'atteindre cet objectif.	
80	Le nombre de places P+R prévues aux horizons 2027 et 2032 est trop faible.	CCIF	Le développement des P+R est basé sur une étude de base qui a combiné plusieurs méthodes pour l'estimation d'usagers potentiels. Une attention particulière sera portée aux évolutions de la demande en la matière et des adaptations possibles en temps voulu.	
81	Si l'agglomération entend accueillir la quantité d'habitants et d'emplois prévus dans sa croissance démographique sans augmenter la circulation automobile, il est indispensable de présenter une planification des flux TIM, TP et MD et les différentes infrastructures de mobilité nécessaires à ce transfert modal, leur ordre de priorisation et les échéances de réalisation.	ATE	Les déplacements MD, TP et TIM ont été modélisés dans un modèle multimodal à l'horizon 2032. Les stratégies sectorielles répondent aux besoins identifiés et sont assorties de mesures pour leur mise en œuvre. Les échéances de réalisation de ces dernières sont fixées dans les fiches correspondantes des PA2, 3 et 4.	
82	La liaison Marly-Matran ne soulagera pas l'écran de Pérolles parce que la nouvelle route créera du trafic et même sans cela pourquoi soulager cet écran qui est le moins sollicité par le TIM.	ATE	Le projet de liaison Marly-Matran est un projet inscrit au PDCant que le PA4 doit reprendre.	
83	Les plateformes multimodales prévues ne seront pas attractives car pas desservies par un mode de TP efficace.	PLR VF M. Raphaël Casazza	L'augmentation massive de l'offre de transport et l'amélioration de sa qualité permettront d'améliorer à terme l'attractivité de ces plateformes	

			multimodales. Des compléments seront apportés à ce titre en vue de l'adoption du document par le Conseil d'agglomération.	
84	L'auteur veut une augmentation massive de l'offre en TP.	PLR VF M. Raphaël Casazza	L'offre des transports publics va effectivement massivement augmenter jusqu'en 2032. Des éléments supplémentaires à ce propos viendront compléter le document en vue de son adoption par le Conseil d'agglomération.	
85	Wir verlangen vom Kanton, die Verkehrsstudie unterer Sensebezirk vom 2009 zu reaktivieren und das Projektblatt Autobahnanschluss Friesenheit erneut in den kant. Richtplan zu verankern.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Diese Anmerkung betrifft den Kanton und den KantRP.	
86	Mit der Plangenehmigung Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil werden die Boden-, Lärm- und Luftbelästigungen in die ländliche Peripherie verlagert.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Das Projekt der Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil ist im KantRP verankert. Das AP4 muss diese Planung aufnehmen.	
87	Le 30 km/h en ville représente un levier très fort pour augmenter la qualité de vie, avec une diminution des nuisances sonores, une augmentation de la sécurité, un potentiel de diminution des gabarits de la voirie, etc. Ce point pourrait être mis en avant.	Fribourg	L'Agglomération soutient de manière générale les solutions de pacification de la mobilité. L'amélioration du référencement de cette mesure dans le rapport sera examinée.	
88	Les auteurs constatent que le trafic TIM est perturbé et que la situation nécessite des études de circulation à l'échelle locale et régionale. Une analyse de la capacité des carrefours actuels ainsi que des nouveaux carrefours planifiés doit selon-eux être réalisée. Ils constatent que le PA4 ne peut pas résoudre les problèmes liés au trafic local et que des études sont nécessaires avant toute urbanisation, en particulier pour le secteur d'Avry-Centre	Hoirie Marthe et Louis Gummy ; Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clec ; Jacques Pittet	Les perturbations de circulation sont constatées par l'Agglomération. Une étude multimodale a été effectuée pour vérifier le fonctionnement du système de transport dans le futur. Des analyses supplémentaires locales sont effectuées lorsque des projets sont menés. Des études de trafic sont effectuées lors du développement de secteurs en lien avec l'urbanisme.	

Section 6.3 : Nature et paysage / Abschnitt 6.3: Natur und Landschaft

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
89	Die privaten Wasserquellen und Grundwasser müssen in den kantonalen Planungsinstrumenten geschützt und die Eigentumsgarantie gewahrt bleiben.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Probleme Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung werden im kantonalen Richtplan (KantRP) behandelt, der die Aufgaben der Gemeinden und die Auswirkungen auf die lokalen Raumplanungsinstrumente festlegt. Das AP4 behandelt dieses Thema nicht.	

90	Die bestehenden und die noch zu schaffenden natürlichen Flächen müssen besser geschützt werden! Die Bevölkerung soll sicher Zugang dazu haben, aber nur an ausgewählten Stellen, so dass die Störungen der Natur gering bleiben. Das muss auch in 6.5 Tourismus sowie NL3 Natur- und Freizeiträume klargestellt werden.	WWF	Das Ziel des AP4 besteht nicht darin, die landschaftlichen Stätten der Agglomeration an die Menschen anzupassen, indem ihrem natürlichen Wert widersprochen wird, sondern darin, die verschiedenen Funktionen der Freiräume in Einklang zu bringen. Die der Öffentlichkeit zugänglichen Gestaltungen müssen mit den betroffenen Gemeinden und kantonalen Dienststellen definiert und koordiniert werden und die Gesetze des Kantons und des Bundes einhalten. Zusätzlich wird das Ziel des Schutzes der sensiblen natürlichen Lebensräume in der Strategie NL3 Natur- und Freizeiträume der Agglomeration punktuell verstärkt, einschliesslich unter dem Gesichtspunkt des Tourismus.	
----	---	-----	---	--

Section 6.4 : Environnement / Abschnitt 6.4: Umwelt

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
91	Die Verkehrsverlagerung und -beruhigung führen zu einer Zunahme und Verlagerung der Emissionen in andere Gebiete.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Bei der Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sollten sich die Emissionen reduzieren.	

Chapitre 7 : Stratégies / 7. Kapitel: Strategien

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
92	Wir bitten um eine Klärung der Kompetenzen zwischen der Agglomerations- und Regionalplanung, insbesondere was behördenverbindliche räumliche Festlegungen betrifft und schlagen eine Anpassung der Verbindlichkeit. Gemäss RPBG Art. 27 Abs. 1 gilt das AP4 FR als regionaler Richtplan. Für die Gemeinde Düdingen gelten folglich sowohl das AP4 FR als auch der regionale Richtplan Sense als verbindliche, regionale Richtplanung. Mit der Revision des RPBG (2018) wurde die regionale Richtplanung Pflicht und die Kompetenzen und Aufgaben erweitert. Konsequenz ist, dass sowohl das AP4 als auch die regionale Richtplanung Sense für die Gemeinde Düdingen verbindliche, strategische Aussagen zu teilweise gleichen Themen der Siedlungsentwicklung und Mobilität enthalten. Die Kompetenzteilung zwischen Agglomerations- und Regionalplanung sind aus unserer Sicht noch nicht abschliessend geklärt.	Region Sense	Der Agglomerationsvorstand versteht und teilt die ausgedrückten Bedenken. Die Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr, wie sie von den Agglomerationsprogrammen erwartet wird, setzt indessen voraus, dass eine bestimmte Zahl von Elementen räumlich eingegrenzt wird, die in der Richtplanung der Bezirke aufgegriffen werden müssen. Die genaue Abgrenzung dieser beiden Planungen verdient eine Klarstellung und könnte zu Anpassungen des AP4 führen, insbesondere im Bereich der Arbeitszonen oder des Tourismus, um den Handlungsspielraum der RP besser zu wahren.	
93	Vor diesem Hintergrund müssen die Rollen zwischen AP4 und dem regionalen Richtplan Sense zwischen dem Kanton, der Agglomeration, der Region Sense und der Gemeinde Düdingen geklärt werden, bevor das AP4 genehmigt wird. Für uns ist indes klar, dass das AP4 und der regionale Richtplan der Region Sense nebeneinander funktionieren müssen. Das Agglomerationsprogramm und der regionale Richtplan unterscheiden sich wesentlich in ihren Überarbeitungszyklen. Allein deshalb birgt die nicht geklärte Frage nach der Abgrenzung zwischen den beiden Instrumenten das Risiko langwieriger, komplexer und dadurch wohl auch unbefriedigender Verfahrenskoordinationen bei der Entwicklung zukünftiger Strategien und Projekte. Es ist vor diesem Hintergrund für die Gemeinde Düdingen von höchster Wichtigkeit, Gewissheit über das formelle Vorgehen bei zukünftigen Anpassungen der behördenverbindlichen Inhalte der	Düdingen	Der Agglomerationsvorstand versteht die von der Gemeinde ausgedrückten theoretischen Befürchtungen in Bezug auf die Planungskoordination, ohne sie zu teilen. Die formelle Koordination der Agglomerationsprogramme und der Richtpläne der Bezirke fällt in erster Linie den kantonalen Behörden zu. Die Agglomeration und die Region wollen parallel zur Annahme dieser Planungen auf den Erhalt der notwendigen Abklärungen hinarbeiten.	

	regionalen Richtpläne zu erlangen (Siedlungsgebiet, Arbeitszonen, Verkehr etc.).			
94	Der Gemeinderat Düdingen bittet den Agglomerationsvorstand, die räumliche Entwicklung (Siedlungsgebiet) für Düdingen nur indikativ darzustellen und die endgültige Festsetzung des Siedlungsgebietes – analog der Typisierung bei den Arbeitszonen – dem regionalen Richtplan der Region Sense vorzubehalten.	Düdingen	<p>Aus Sicht der Erwartungen des Bundes an die Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr ist es unerlässlich, dass das AP vor der Genehmigung der RP ein stabiles Siedlungsgebiet festlegt. Der Vorstand kann folglich nicht auf diese Frage eintreten, die zudem dem kantonalen Recht widerspricht, laut dem das AP auch als regionaler Richtplan gilt. Dieses Element muss im AP4 verbindlich bleiben, wie auch in den vorangehenden AP.</p> <p>Die Typologie der Arbeitszonen wird im Rahmen des dem Agglomerationsrat unterbreiteten Dokument nicht mehr erwähnt, um den Handlungsspielraum der RP zu wahren.</p>	

Section 7.1 : Urbanisation (remarques générales) / Abschnitt 7.1: Siedlungsentwicklung (allgemeine Bemerkungen)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
95	L'Agglomération doit mettre en place des mesures immédiates pour freiner la croissance démographique et économique tant que le transfert modal n'est pas réalisé.	ATE	Les déplacements MD, TP et TIM ont été modélisés à l'horizon 2032. Les données utilisées pour réaliser cette modélisation sont les résultats d'une étude sur la capacité d'accueil du territoire d'urbanisation à l'horizon 2032. La croissance démographique, qui est à considérer comme un plafond maximal est donc prise en compte dans la modélisation. Les stratégies sectorielles répondent aux besoins identifiés et sont assorties de mesures pour leur mise en œuvre. Le transfert modal est une priorité et peut donc se réaliser parallèlement à la croissance démographique.	
96	Unsere Parzellen (A1/A2/A3 und A4) sollen aus den kant. Richtplanungen endlich entfernt werden, so wie wir diese Forderungen seit Jahren an alle zuständigen Behörden schriftlich eingefordert haben! Auf dieser Statistik plant die Agglo auf unserer Hausparzelle in Düdingen/Birch (GB 4733) eine aktivierte Bauzone zu einer städtebaulichen Entwicklung. Diese Planungen wünschen und akzeptieren wir nicht und dieses Land	Familie Hofmann Familie Mosimann	Aufgrund der Plansubsidarität muss das AP4 dem KantRP entsprechen und die Bestandteile genauer ausführen, für die es zuständig ist. Im vorliegenden Fall ist die Parzelle 4733 in Düdingen als Erweiterungssektor des strategischen Sektors «Birch und Bahnhof» im KantRP definiert. Der KantRP legt den Rahmen für die Verwaltung der Arbeitszonen	

	<p>se trouve dans la zone agricole. Nous souhaitons que nos parcelles ne soient pas affectées par une politique active du sol.</p> <p>Cette nouvelle réglementation va à l'encontre de la garantie de propriété foncière dans la Constitution fédérale, du droit foncier rural, de l'OR ainsi que des objectifs de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire de 2014, article 1. Le long de la zone agricole de Birch à Düdingen, la limite de la zone d'habitat (Birch 2) doit être corrigée. Cette zone doit être préservée pour l'agriculture!</p> <p>Le canton possède de grandes surfaces non bâties à St. Aubin. Ces surfaces doivent être prises en compte dans la politique cantonale de promotion économique.</p>		<p>et déclare que les secteurs stratégiques relèvent de la compétence du canton.</p> <p>Les extensions seront également définies par le KantRP.</p> <p>En outre, l'AP4 définit des stratégies pour les dix communes de son périmètre institutionnel, ce qui ne concerne pas St. Aubin.</p>	
97	<p>Le Conseil communal est satisfait de constater que le terrain de Corberayes a été mis en priorité 1 de l'extension de la zone à bâtir à l'intérieur de la limite d'urbanisation et espère vivement que ce terrain puisse bénéficier à l'avenir de cette seconde étape d'urbanisation.</p>	Givisiez	<p>Le Comité est satisfait que la stratégie soit en adéquation avec les attentes de la commune.</p>	

Section U1 Principes généraux / Abschnitt S1 Allgemeine Grundsätze

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
98	<p>Retirer le potentiel de transformation d' « Avry-Centre » de l'axe Avry - Villars-sur-Glâne. (p. 78)</p>	<p>Joël Martin, la Communauté héréditaire de feu Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA</p>	<p>Le Comité entend retravailler la stratégie U1 et retirer le point U1.3 <i>spécificités de chaque axe</i> de la stratégie. La remarque devient donc caduque.</p>	
99	<p>Dans le rapport explicatif, sous chiffre 7.1/U1.3 (p.78), ajouter pour l'axe Avry - Villars-sur-Glâne le secteur Marie-Favre (parcelles 233, 266, 289, 1052 et 1053 RF) aux secteurs Haut des Agges et Fontanettes concernant le potentiel d'extension d'Avry.</p>	<p>Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA</p>	<p>Le Comité entend retravailler la stratégie U1 et retirer le point U1.3 <i>spécificités de chaque axe</i> de la stratégie. La remarque devient donc caduque.</p>	

Section U2 Capacité d'accueil et étapes d'urbanisation / Abschnitt S2 Aufnahmekapazität und Phasen der Siedlungsentwicklung

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
100	Bei der Siedlungsentwicklung werden wiederum zu viele Überlegungen für eine übertriebene Bevölkerungsentwicklung verschwendet!	WWF	Gemäss dem Subsidiaritätsprinzip der Pläne muss das AP4 den demografischen Szenarien des KantRP entsprechen. Der strategische Teil des KantRP sieht für das Bevölkerungswachstum ein Gesamtbudget vor und teilt es auf die Gebiete auf. So ist für die zentralen Sektoren, wie die Agglomeration Freiburg, ein grösseres Wachstum zu planen als für die ländlicheren Sektoren. Die zweistufige Strategie (bis 2032 und bis 2040) ermöglicht, dieses Wachstum in Etappen zu unterteilen. Da die Agglomerationsprogramme dynamische Programme sind, die alle vier Jahre aktualisiert werden, während alle anderen Planungen wie der KantRP alle 15 Jahre aktualisiert werden, kann dieses Ziel wenn notwendig überprüft werden.	

Section U3 Territoire d'urbanisation, extensions et mises en zone à bâtir / Abschnitt S3 Siedlungsgebiet, Erweiterungen und Einzonungen

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
101	L'auteur confirme un manque de terrains disponibles pour les entreprises dans l'agglomération et demande une accélération des procédures visant à libérer des terrains constructibles pour les entreprises. Le PA4 ne propose pas de solution concrète à court/moyen terme pour améliorer la disponibilité des zones d'activités non construites.	CCIF	Le PA4 prévoit de promouvoir activement la mobilisation des réserves non construites. Cela se fera conjointement avec les communes concernées ainsi qu'avec la nouvelle instance régionale chargée de la gestion régionale des zones d'activités, qui sera créée. Il s'agit d'une mesure à implémenter dès la création de ce nouvel organe régional, à moyen terme.	
102	Les auteurs indiquent que la limite d'urbanisation du PA4 se base sur celle du PA3 qui n'est plus conforme à la dernière version du PDCant.	Hoirie Marthe et Louis Gumy Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clec, Jacques Pittet	Le PDCant récemment approuvé définit le territoire d'urbanisation à l'échelle du canton ainsi que des directions et des secteurs d'extension. Le PA4 a défini la limite d'urbanisation, qui comprend les zones à bâtir légalisées ainsi que les extensions, sur la base des données du PDCant. Les	

			projets d'agglomérations, en détaillant à une échelle plus fine les principes du PDCant, peuvent être plus stricts et non plus souples que le PDCant. Il est à noter que la limite d'urbanisation du PA4 s'inscrit en outre dans la continuité des PA précédents.	
103	L'auteur souhaite que la parcelle art. 102 plan 4 RF à Givisiez soit intégrée dans la limite d'urbanisation ainsi que dans le site d'aménagement, secteur stratégique, « Sortie d'autoroute Fribourg-Sud » (terrain à bâtir, surface d'extension).	Hoirie Charles Delley	<p>Le PDCant récemment approuvé définit le territoire d'urbanisation à l'échelle du canton ainsi que des directions et des secteurs d'extension. Le PA4 a défini la limite d'urbanisation, qui comprend les zones à bâtir légalisées ainsi que les extensions, sur la base des données du PDCant. Les projets d'agglomérations, en détaillant à une échelle plus fine les principes du PDCant, peuvent être plus stricts et non plus souples que le PDCant. Il est à noter que la limite d'urbanisation du PA4 s'inscrit en outre dans la continuité des PA précédents.</p> <p>L'article 102 RF à Givisiez se trouve actuellement en zone agricole. Aucune extension n'est prévue à cet endroit par le PDCant ou les PA des générations précédentes. La qualité de desserte en transport public est également très faible dans ce secteur. Pour ces raisons, et afin d'éviter de créer un nouveau foyer de développement, il n'est pas possible d'intégrer cette parcelle dans la limite d'urbanisation du PA4.</p> <p>Le PDCant fixe le cadre pour la gestion des zones d'activités et précise que les secteurs stratégiques sont de compétence du canton et non des régions.</p>	
104	Les auteurs sont d'avis que le secteur d'extension Haut des Agges n'est pas conforme à l'application de la LAT et que le secteur devrait être retiré de toute priorité d'urbanisation car il est en grande partie hors du tissu bâti, cultivé et en surface d'assolement.	Hoirie Marthe et Louis Gumy Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clec, Jacques Pittet	<p>Le PDCant récemment approuvé définit le territoire d'urbanisation à l'échelle du canton ainsi que des directions et des secteurs d'extension. Le PA4 a défini la limite d'urbanisation, qui comprend les zones à bâtir légalisées ainsi que les extensions, sur la base des données du PDCant. Les projets d'agglomérations, en détaillant à une échelle plus fine les principes du PDCant, peuvent être plus stricts et non plus souples que le PDCant. Il est à noter que la limite d'urbanisation du PA4 s'inscrit en outre dans la continuité des PA précédents.</p> <p>Le secteur "Haut des Agges" est identifié comme un secteur d'extension par le PDCant. Ce secteur était également déjà identifié comme extension dans le PA3. Il sera donc maintenu.</p>	

105	<p>Pour les auteurs, le secteur RF 2450 constitue une enclave hors zone à bâtir. Ce secteur doit être intégré dans la limite d'urbanisation et être retiré des secteurs de continuité/césures. Le PAL d'Avry n'intègre pas ce secteur malgré la volonté des auteurs.</p> <p>Il en va de même pour la parcelle RF 2363 qui devrait également être intégrée à la zone à bâtir et donc l'exclure de toute continuité/césure.</p>	<p>Hoirie Marthe et Louis Gummy Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clec, Jacques Pittet</p>	<p>Le PDCant récemment approuvé définit le territoire d'urbanisation à l'échelle du canton ainsi que des directions et des secteurs d'extension.</p> <p>Le PA4 a défini la limite d'urbanisation, qui comprend les zones à bâtir légalisées ainsi que les extensions, sur la base des données du PDCant. Les projets d'agglomérations, en détaillant à une échelle plus fine les principes du PDCant, peuvent être plus stricts et non plus souples que le PDCant. Il est à noter que la limite d'urbanisation du PA4 s'inscrit en outre dans la continuité des PA précédents.</p> <p>Les deux parcelles mentionnées par les auteurs ne sont pas identifiées comme un secteur d'extension dans le PDCant. Le Comité indique également que ces parcelles se trouvaient déjà hors de la limite d'urbanisation du PA3, il ne peut donc pas entrer en matière.</p>	
106	<p>L'auteur remarque que le PA4 n'inclut pas l'article 1220 RF dans son territoire d'urbanisation. L'Hoirie Jaccoud souhaite valoriser à long terme la parcelle art. 1220 sachant que le PDCant, par sa fiche « T101 Territoire d'urbanisation », n'exclut pas des extensions plus larges que celles prévues par le PA4. L'auteur constate que, contrairement à d'autres secteurs prévus pour des extensions par le PA4, la parcelle 1220 n'est pas concernée par des conflits liés au bruit (PA4, annexe 25). L'Hoirie Jaccoud demande donc à ce que l'art. 1120 RF à Marly soit inclus dans le périmètre d'urbanisation en priorité 2 dans le PA4 à son annexe « 32 - Stratégie urbanisation : territoire d'urbanisation ».</p>	<p>Hoirie Jaccoud</p>	<p>Le PDCant récemment approuvé définit le territoire d'urbanisation à l'échelle du canton, ainsi que des directions et des secteurs d'extension. La carte de synthèse du PDCant inscrit une direction d'extension dans le secteur Pré de la Croix, en direction de l'article 1220 RF à Marly. Comme il s'agit d'une direction d'extension, la superficie exacte n'est pas arrêtée. Le PA4 a défini la limite d'urbanisation, qui comprend les zones à bâtir légalisées ainsi que les extensions, sur la base du territoire d'urbanisation et des extensions prévues par le PDCant. Les projets d'agglomérations, en détaillant à une échelle plus fine les principes du PDCant, peuvent être plus stricts que le PDCant. Il est à noter que la limite d'urbanisation du PA4 s'inscrit en outre dans la continuité de celle des PA précédents. A l'horizon de planification du PA4, cette parcelle ne peut pas être intégrée. Aucune garantie ne peut en outre être donnée à un horizon plus lointain.</p>	
107	<p>L'ensemble de parcelles 233, 266, 289, 1052 et 1053 RF forment le périmètre dit « Marie-Favre ». Le PA4 ne prend pas l'ensemble des parcelles dans la délimitation du territoire d'urbanisation. Dans les cartes, inscrire les art. 233, 266, 1052 et 1053 RF Avry entièrement à l'intérieur des limites d'urbanisation, en suivant le tracé actuel des parcelles.</p>	<p>Joël Martin, la Communauté héréditaire de feu Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA</p>	<p>Le PDCant récemment approuvé définit le territoire d'urbanisation à l'échelle du canton, ainsi que des directions et des secteurs d'extension. Le PA4 a défini la limite d'urbanisation, qui comprend les zones à bâtir légalisées ainsi que les extensions, sur la base du territoire d'urbanisation du PDCant. Les projets d'agglomérations, en détaillant à une échelle</p>	

			<p>plus fine les principes du PDCant, peuvent être plus sévères et non plus souples que le PDCant. Il est à noter que la limite d'urbanisation du PA4 s'inscrit en outre en continuité de celle des PA précédents.</p> <p>L'extension inscrite au PA4 reprend précisément le périmètre d'extension inscrit au PDCant. Ce périmètre est en outre cohérent avec la limite d'urbanisation des PA précédents. Il n'est donc pas possible de proposer des extensions plus généreuses.</p>	
108	<p>Die räumlichen Festlegungen des AP4 zur Siedlungsgrenze, respektive dem Siedlungsgebiet im Bezirk Sense sind von einer Verbindlichkeit für die Behörden auszunehmen. Abweichende Festlegungen des Siedlungsgebiets, respektive der Siedlungsgrenze zum AP (Stand Vernehmlassung) sind heute zwar nicht ersichtlich, können aber nicht ausgeschlossen werden. Die Region erachtet die Inhalte des AP als Vorschlag/Empfehlung zur Aufnahme in ihren Richtplan.</p>	Region Sense	<p>Der Agglomerationsvorstand versteht die ausgedrückten Bedenken. Der Agglomerationsvorstand möchte ebenfalls genauere Informationen zu den Zuständigkeiten und zum Subsidiaritätsprinzip zwischen AP und RP erhalten, die beide von Gesetzes wegen als Richtpläne betrachtet werden.</p> <p>Aus Sicht der Erwartungen des Bundes in Bezug auf die Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr ist es indessen unerlässlich, dass das AP vor der Genehmigung der RP ein stabiles Siedlungsgebiet festsetzt. Der Vorstand kann folglich nicht eintreten, da dieses Element wie in den vorangehenden AP im AP4 verbindlich bleiben muss.</p>	
109	<p>Die Siedlungsgrenze gemäss AP4 FR (vgl. Abb. 45) in Düdingen und Tafers stimmt nicht mit dem Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan überein. Die Agglomeration verzichtet auf Siedlungsgebiet im Bereich «Schönberg»/«Uebewil»). Die Anpassungsvorschläge am Siedlungsgebiet gemäss AP (Abb. 45) werden von der Region als Vorschläge aufgenommen (vgl. Kommentare Nrn. 5 und 8).</p>	Region Sense	<p>Das AP kann als regionaler Richtplan das Siedlungsgebiet strenger abgrenzen als der KantRP. Um die Anforderungen des Bundes in Bezug auf die Siedlungssteuerung und die Koordination mit der Mobilität zu erfüllen, muss das AP4 die Erweiterungspfeile des KantRP genauer darlegen. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Ausführungen, die eine Siedlungsgrenze liefern und die Erweiterungen räumlich definieren. Das AP4 setzt sich hingegen in der Tat dafür ein, dass von der Erweiterung «Schönberg/Uebewil» abgesehen wird. Der Vorstand sieht hingegen davon ab, sich zur Erweiterung «Schönberg/Tafers» zu äussern.</p>	
110	<p>Auf Anfrage der Stadt Freiburg laufen im Moment Gespräche hinsichtlich der Möglichkeit, auf Teilen von Art. 6044 GB Düdingen den Bau einer Energiezentrale für die Speisung des zukünftigen Fernwärmenetzes im Freiburger Schönbergquartier zu realisieren. Der Gemeinderat</p>	Düdingen	<p>Der Vorstand hat das konkrete Projekt zur Kenntnis genommen, dass die Gemeinden Düdingen und Freiburg am Ausarbeiten sind. Grundsätzlich unterstützt der Vorstand die Implementierung von Lösungen, die erneuerbare Energien auf dem</p>	

	Düdingen bittet den Agglomerationsvorstand, eine entsprechende Anpassung im Siedlungsperimeter bereits im Rahmen des AP4 vorzunehmen. Derzeit ist die Art der späteren Nutzungszone noch nicht abschliessend geklärt, wobei derzeit eine Zone von allgemeinem Interesse für ein derartiges Vorhaben am ehesten in Frage zu kommen scheint.		Agglomerationsgebiet fördern. Art. 6044 GB ist weder in den Sektoren noch in den Richtungen einer Erweiterung des KantRP enthalten. Der Vorstand tritt ein, um eine kleine Anpassung der Siedlungsgrenze des AP4 zu ermöglichen und den Perimeter zu integrieren (für die Ein- und Auszonungen bleibt die OP über ihren ZNP zuständig).	
111	La commune demande une modification du périmètre d'urbanisation pour l'implantation d'une centrale de chauffe sur l'art. 6044 RF de la Commune de Guin. D'autres possibilités se dégageront peut-être, mais dans l'attente d'un éventuel autre site, nous invitons l'Agglomération à étudier cette demande.	Fribourg	Le Comité a pris connaissance du projet concret que les communes de Düdingen et Fribourg sont en train d'élaborer. Sur le principe, le Comité soutient l'implémentation de solutions favorables aux énergies renouvelables sur son territoire. L'art. 6044 RF n'est compris ni dans des secteurs ni dans des directions d'extension du PDCant. Le Comité entre en matière pour permettre une petite adaptation de la limite d'urbanisation du PA4, afin d'intégrer le périmètre (les mises en zones et les déclassements restent la compétence du PAL via son PAZ).	
112	Le Croset est classé partiellement en priorité 1 et partiellement en priorité 2. La commune demande que le périmètre du Croset soit inscrit en totalité comme extension de zone à bâtir en priorité 1.	Villars-sur-Glâne	Le Comité prend note de la remarque de la commune. Il indique que la stratégie U3, et la représentation à la figure 45, répondait à la priorité donnée par la commune dans son PAZ, qui prévoit une mise en zone dans la partie nord avant la partie sud. Le Comité entre en matière pour modifier le PA4 dans le sens de la commune, sachant que la partie sud du secteur du Croset, actuellement en priorité 2, possède une meilleure qualité de desserte TP que la partie nord, actuellement en priorité 1. Il rappelle également que la totalité du secteur était déjà identifiée en première priorité d'extension dans le PA3. La carte sera modifiée dans ce sens.	
113	U3.4 : Le village de Chésopelloz est situé en dehors du périmètre d'urbanisation. En cas d'approbation du PA4, les zones non bâties devront être dézonées. Le Conseil communal remarque l'absence de la notion de temporalité pour les zones situées en dehors du périmètre d'urbanisation. Une précision par rapport à la temporalité est souhaitée.	Corminboeuf	Les contenus liants seront adaptés afin de préciser les délais pour les tâches qui demandent des modifications de PAL des communes.	

Section U5 Sites à fort potentiel de développement (SFPD) / Abschnitt S5 Standorte mit grossem Entwicklungspotenzial (SGEP)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
114	Modifier les périmètres de SFPD et de réflexion inscrit sur territoire communal, en inscrivant notamment le site de Belle-Croix. Inscire dans le PA4 des objectifs de développement en lieu et place de uniquement mentionner un besoin de coordination avec le secteur stratégique cantonal et le concept directeur Chamblieux-Bertigny.	Villars-sur-Glâne	La stratégie SFPD sera modifiée afin de renforcer les objectifs de développement et les besoins d'action relatifs aux différents périmètres de réflexion identifiés. Lors de ce processus, et comme demandé par la commune, le site de Belle-Croix sera inscrit et pris en compte dans la stratégie SFPD. La sélection de ce site est en effet pertinente avec l'esprit de la stratégie en question. Par ailleurs, la mention au concept directeur Chamblieux-Bertigny sera supprimée.	

Section U6 Installations à forte fréquentation (IFF) / Abschnitt S6 Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
115	L'auteur soutient les mesures visant à améliorer la desserte en TP, la mobilité douce et les plans de mobilité.	CCIF	Le Comité prend acte de l'appréciation positive de la stratégie U6.	
116	Les contraintes visant des installations existantes doivent être envisagées avec la plus grande retenue car les entreprises qui se sont installées l'ont fait de bonne foi, sur la base des autorisations délivrées au niveau cantonal. Un changement d'exigences dans ce cas serait pénalisant.	CCIF	Afin de contrer les externalités négatives générées par les installations à forte fréquentation, il est important de planifier l'implantation de nouveaux objets. Ceci-dit, le Comité retient qu'il est également décisif de pouvoir influencer l'impact territorial des installations existantes, ce que la stratégie U6 du PA4 permet dans les limites d'un cadrage juridique spécifique. Dans ce sens, la stratégie U6 déploiera des exigences sur des installations existantes uniquement en cas de modification significative de celles-ci. Dans les autres situations, le principe de la garantie de la situation acquise sera respecté.	
117	Die Agglomeration fordert für Industrie- und Gewerbe (also Arbeitszonen) Standorte in der Nähe einer Autobahnausfahrt (Distanz unter 2 Km) zu bevorzugen. Damit sind wir nicht einverstanden. Die Agglomeration muss solche un bebauten Gelände von den Gemeinden	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Ansiedlung einer VE in einem bestimmten Sektor ist ein besonders komplexer Prozess, dem eine vertiefte Abwägung der Sachlage vorangehen muss. Für industrielle, handwerkliche und dienstleistende Unternehmen ist in der Strategie S6 die Nähe eines	

	unabdingbar als Reserveflächen für kant. strategische Arbeitszonen-Strategien einfordern.		Autobahnanschlusses als Empfehlung aufgeführt (unverbindliches Element) und nicht als Anforderung für die Ansiedlung. Für einige Unternehmen kann die Nähe eines Autobahnnetzes ein Element darstellen, mit dem die Belastungen gesenkt werden können. Dies ist folglich ein Aspekt, der in der Abwägung der Sachlage berücksichtigt werden soll.	
118	Nous saluons le développement effectué sur la thématique des IFF (U6), toutefois, nous souhaiterions que des exemples soient mentionnés en ce qui concerne la typologie 4 concernant les installations publiques majeures. Nous pensons notamment aux écoles secondaires et supérieures.	Avry	Le Comité prend acte de la demande de la commune d'Avry. Il retient celle-ci pertinente et justifiée. Des exemples de types d'installations pouvant être reliés à la typologie d'installations 4 seront mentionnés dans une note de bas de page au sein de la stratégie U6.	

Section U7 Zones d'activités / Abschnitt S7 Arbeitszonen

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
119	L'auteur s'insurge contre la création d'une zone d'activités à Pré-aux-Moines qui ne possède pas la desserte TP et TIM nécessaire. L'auteur demande une étude complète des sites disponibles qui pourraient la remplacer.	ATE	Le secteur Pré-aux-Moines est défini par le PDCant en tant que secteur stratégique. S'agissant d'une planification d'ordre supérieure, le PA4 doit tenir compte de ce projet. Une étude détaillée sur les zones d'activités a récemment été réalisée (EcoTerr, 2017). Il n'est donc pas nécessaire d'effectuer une nouvelle étude dans le sens demandé.	
120	Mit der Übergangsregelung «Strategie Umnutzungen von Bauzonen in Mischzonen» fehlen später die geeigneten Gelände für Gewerbe- und Arbeitszonen. Es handelt sich um Fehlanreize im Raumplanungsgesetz, welche nur die Bauwirtschaft bedienen soll. Solche Fehlanreize fördern später als Folge wieder die Zersiedelung der geschützten Fruchtfolgeflächen zur Erweiterung der Bauzonen. Bestehende Gewerbebezonen an nicht zuwiderlaufend wie ausgewiesen beabsichtigt dann später in Agglo-Mischzonen umgewandelt werden. Die Behörden sollen aufhören, das Bauland entlang der Murtenstrasse via kant. Richtpläne in Mischzonen umzuwandeln und dann als Folge entlang der bestrittenen Birch-Luggwilstrasse geschützte Fruchtfolgeflächen mit einem angeblich «öffentlichen Interesse» und Enteignungs-Paragrafen neu einzuzonen.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Strategie des AP4 zielt darauf ab, mit einem Moratorium die Umwandlung von Arbeitszonen in Mischzonen zu verhindern. Sie geht folglich in Richtung der von den Autoren dargelegten Argumente.	

121	Die Murtenstrasse ist eine komplett erschlossene Industriestrasse und die unbebauten Flächen dort (Parzellen der GroupeE & Creabeton) soll der Kanton als strategische Arbeitszonen-Reserven im kant. Richtplan vorsehen. Der Kanton soll diese Eigentümer absolut endlich in die Pflicht nehmen und dort strategische Arbeitszonen planen	Familie Hofmann Familie Mosimann	Für die Definition der kantonalen Arbeitszonen und strategischen Sektoren ist der Kanton zuständig.	
122	Les couleurs utilisées sur la carte (p. 91 et annexe correspondante) pourraient être plus visibles, en l'état les parties striées se confondent.	Avry	Cette carte sera améliorée en vue de l'adoption du document par le Conseil d'agglomération.	
123	Wir weisen darauf hin, dass die Typisierung der Arbeitszonen sowie die Strategie zur Deckung des Bedarfs (insb. Erweiterungen) innerhalb des Bezirks Sense im regionalen Richtplan Sense festgelegt wird.	Region Sense	Die Version, die dem Agglomerationsrat zur Genehmigung vorgelegt wird, sieht von einer Klassifizierung der Arbeitszonen zugunsten der RP ab. Die kantonalen Zonen hingegen sind im KantRP vorgesehen und werden entsprechend im AP4 aufgenommen. Die Karten werden entsprechend angepasst.	
124	La commune réitère la demande pour l'étude PDR, à savoir qu'un pas supplémentaire soit établi concernant les surfaces de vente dans les zones d'activités. La Ville interdit les activités commerciales pures en zones d'activités, hormis si elles ont un lien avec l'activité secondaire en place. Il ne s'agit donc peut-être pas de limiter, mais d'interdire... La réflexion est la même pour des surfaces de bureaux. « Limiter les implantations d'activités commerciales (surfaces de vente) et administratives (surfaces de bureau) pour lesquelles des solutions d'implantation peuvent être trouvées en zone mixte. »	Fribourg	Le Comité estime que cette question doit être réglée dans le cadre du système régional des zones d'activités en cours d'élaboration au niveau des districts ou, à défaut, à l'échelle communale dans les RCU.	

Section U8 Mandat d'analyse PDR / Abschnitt S8 Analysemandat RegRP

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
125	U8.2 : Nous ne comprenons pas la signification alors que la commune demande une rocade m2 pour m2. La réalisation doit avoir lieu en parallèle de la réalisation du PDR Sarine et non dans le PA5.	Marly	S'agissant d'une rocade de petite dimension, dont le bilan est neutre en termes de m2 en zones à bâtir, le Comité va adapter la limite d'urbanisation du PA4 afin d'intégrer, respectivement d'exclure, les périmètres tels que prévus par la rocade (les mises en zones et déclassés restent la compétence du PAL via son PAZ).	

126	Unter S.8.2 «Erweiterungen und nicht vorzunehmende Erweiterungen» wird vorgeschlagen, auf zwei Siedlungserweiterungen gemäss kant. Richtplan in den Gemeinden Düdingen und Tafers zu verzichten (Schönberg und Uebewil). Wir weisen darauf hin, dass mit der Strategie der Region Sense zu klären sein wird (u.a. Arbeitszonen), ob sich eine Anpassung des Siedlungsgebiets in diesem Gebiet aufdrängt oder nicht (z.B. Verzicht zur Kompensation für Erweiterungen in anderen Gemeinden aus strategischen Gründen). Dies kann heute nicht abschliessend beantwortet werden, sondern frühestens im Frühjahr 2021.	Region Sense	Um den Erwartungen des Bundes an die Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr bestmöglich zu entsprechen, ist es unerlässlich, dass das AP als regionaler Richtplan ein stabiles Siedlungsgebiet festlegt. Der Agglomerationsvorstand kann folglich nicht eintreten und von der Behandlung des Themas absehen oder den Projektkalender hinauszögern.	
-----	--	--------------	---	--

Section 7.2 : Mobilité (remarques générales) / Abschnitt 7.2: Mobilität (allgemeine Bemerkungen)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
127	Les moyens de transport ne sont pas hiérarchisés en cas de conflit.	TPF	Une hiérarchisation des moyens de transport n'est effectivement pas définie dans le PA4. Les besoins en la matière peuvent être différents en fonction du lieu mais une réflexion en ce sens serait bienvenue dans l'optique d'un PA ultérieur.	
128	Le développement du réseau TP n'est pas clairement défini en comparaison avec le PA2/PA3. Le rabattement sur les gares ferroviaires (Avry, Agy) ne ressort pas clairement sur les plans de réseau.	TPF	Les cartographies seront précisées en conséquence.	
129	Les améliorations prévues pour les TP n'interviendront que dans quelques années alors que les problèmes de circulation sont présents actuellement.	CCIF PLR VF M. Raphaël Casazza	Les mesures visant l'amélioration des transports publics découlent non seulement du PA4, mais également des planifications précédentes.	
130	Il faut mettre en place des TP efficaces et efficaces avant d'imposer de nouvelles contraintes pour les TIM.	CCIF	Les stratégies mobilité cherchent à trouver un équilibre entre les moyens de transport afin de garantir le fonctionnement global du système de transport.	
131	La thématique du télétravail et de son impact sur la mobilité n'est pas traitée. Son impact sur les déplacements et le besoin en stationnement sont potentiellement élevés.	CCIF	La remarque est pertinente et fera l'objet de réflexion une fois qu'un recul temporel plus grand aura permis d'évaluer les effets du télétravail sur la mobilité à long terme.	

132	Une nouvelle politique tarifaire pour les TP et les P+R est nécessaire car les abonnements sont basés sur une utilisation quotidienne, ce qui les rend non-rentables avec l'extension du télétravail.	CCIF	La remarque est fondée. Les déplacements domicile-travail et travail ne représentent cependant qu'un tiers du total des déplacements, Les données scientifiques sur les effets du télétravail font toutefois encore défaut. La politique tarifaire est de la compétence de Frimobil et de l'Alliance SwissPass.	
133	Il existe une obstruction systématique au TIM et des places de stationnement sont supprimées au centre-ville de Fribourg.	PLR VF M. Raphaël Casazza	La stratégie mobilité prévoit un plafonnement du volume du TIM depuis le PA3. Une modélisation multimodale et des stratégies pour tous les modes de transport doivent permettre une cohabitation. Une politique de stationnement est demandée par la Confédération. Les cas particuliers de places supprimées ou déplacées sont du ressort de la commune concernée.	
134	Le Conseil communal approuve la création de la TransAgglo et demande de faire figurer dans cette mesure, en plus de la Route de Belfaux, la passerelle de mobilité douce à la gare et la route du Tir-Fédéral. (p. 99)	Givisiez	La TransAgglo n'est pas une mesure, mais une part de la stratégie de mobilité douce. La passerelle de mobilité douce traversant la gare de Givisiez est déjà réalisée et ne peut figurer en tant que mesure du PA4. Une mesure est déjà existante sur la route du Tir-Fédéral dans le PA3. Les conséquences financières du traitement de ces tronçons en tant que partie intégrante de la TransAgglo seront déterminées dans le cadre d'une nouvelle directive de subventionnement.	
135	Le Conseil communal demande qu'un itinéraire de mobilité douce soit maintenu sur la route de Belfaux à l'emplacement de l'ancien passage à niveau.	Givisiez	L'itinéraire sur la route de Belfaux a été dévié sur la route Jo-Siffert et le pont du Tiguellet lors de l'ouverture de ce dernier. Le maintien de l'itinéraire sur la route de Belfaux devrait faire l'objet d'une justification et être accompagné d'une proposition en vue du franchissement des voies ferrées. En cas de volonté de la commune, ce travail pourrait être effectué dans le cadre du prochain projet d'agglomération.	

Section M1 Transports publics (TP) / Abschnitt M1 Öffentlicher Verkehr (öV)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
136	Le rapport n'indique pas de données (matrices O/D) pour déterminer les besoins auxquels doit répondre la création de nouvelles lignes. (p. 95)	TPF	Il n'existe à notre connaissance pas de matrices suffisamment détaillées pour déterminer les potentiels de déplacements de quartier à quartier ("O/D"). Pour approfondir au maximum les potentiels, l'Agglomération a fait réaliser une modélisation des flux de transport, mais le niveau de précision atteint reste de poche à poche (poche : groupement de quartiers). Il sera cependant intéressant dans les prochaines générations de projet d'agglomération de disposer de telles analyses. Les nouvelles lignes répondent cependant à des demandes réelles et une logique de maillage qui a eu du succès dans d'autres agglomérations : rabattre les quartiers sur les nouveaux pôles multimodaux (Fribourg-Poya, Givisiez, Avry-Matran, etc.).	
137	Le maintien de la vitesse légale sur certains axes structurants (empêchant une diminution) devrait être indiqué dans les tâches associées. (p. 96)	TPF	Le Comité observe que de nombreuses mesures visent à l'amélioration de la vitesse commerciale des bus. Il n'entend pas inscrire d'obligation réglementaire pour les communes en ce qui concerne la vitesse sur voirie, qui serait de plus contraire à la stratégie générale de pacification du trafic.	
138	L'auteur soutient les projets d'amélioration de l'offre en transports publics.	CCIF ATE PLR VF M. Raphaël Casazza	Le Comité prend note.	
139	Le plan d'action des TP est la partie la plus claire du PA4.	ATE	Le Comité prend note.	
140	Augmenter massivement l'offre en TP par la construction d'un métrocable qui relierait la gare de Fribourg, le HFR et la sortie d'autoroute Fribourg-Sud à un horizon 2025-2032 au plus tard.	M. Raphaël Casazza	L'Etat de Fribourg (maître d'ouvrage pour les modes de transport lourds) a présenté un projet de Métrocable entre la gare de Fribourg, le HFR et le secteur Chamblieux. L'Etat indique dans la conclusion de l'étude présentée le 18 mai 2018 que l'idée pourrait se révéler intéressante dans 20 ou 30 ans. Trop peu d'utilisateurs potentiels, trop cher, trop de contraintes techniques, la télécabine urbaine n'est pour l'instant pas une solution. Mais, vu le	

			développement urbanistique prévu dans l'agglomération de Fribourg, ce type de transports ou un autre mode pourrait être une solution à l'horizon 2040-2050.	
141	M1.4 : Dans le dernier point le terme "desserte minimale" est utilisé. Une précision de ce terme est souhaitée (1x par heure ? 2x par heure).	Corminboeuf	Le document soumis au Conseil d'agglomération sera complété avec des niveaux d'offre.	
142	Des arrêts de bus sont manquants sur la figure 50 (secteur Champ-Riond et Jonction autoroutière).	Matran	Les arrêts seront vérifiés et corrigés.	
143	Le tracé de la ligne de transports publics n° 1 indiqué sur les plans par l'allée du Cimetière ne correspond pas au PA3. Cet itinéraire pose problème car il est impossible durant les manifestations sportives et nécessite donc une modification d'itinéraire pour les TPF, scénario qui avait été refusé par le Canton. Une étude est actuellement en cours pour vérifier les possibilités de tracés pour la ligne 1, mais le PA4 ne peut en aucun cas anticiper les résultats de cette étude et proposer un autre itinéraire. Il est donc nécessaire à ce stade de conserver le tracé PA3.	Fribourg	Le Projet d'agglomération ne va pas au niveau de détail des itinéraires locaux des bus et le positionnement des arrêts de bus, Les itinéraires locaux et arrêts sont étudiés et mis en œuvre dans le cadre de processus d'approfondissement ultérieurs.	
144	Le tracé des lignes de transports publics n° 5 et 7 est faux. Il continue de proposer une boucle dans le quartier de Beaumont, alors que l'Agglomération et la Ville de Fribourg mènent actuellement une procédure pour supprimer cette boucle, conformément au PA2 / PA3.	Fribourg	Le Projet d'agglomération ne va pas au niveau de détail des itinéraires locaux des bus et le positionnement des arrêts de bus, Les itinéraires locaux et arrêts sont étudiés et mis en œuvre dans le cadre de processus d'approfondissement ultérieurs.	

Section M2 Mobilité douce / Abschnitt M2 Langsamverkehr

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
145	La part MD peut être nettement accrue mais sans porter atteinte à la fluidité du trafic ou à l'accessibilité de l'agglomération.	CCIF	Le Comité prend note.	
146	L'auteur salue la priorisation de la TransAgglo, les aménagements du réseau principal, les mesures de sécurisation, les passerelles et les rabattements.	ATE	Le Comité prend note.	
147	La TransAgglo n'est pas assez attractive dans toutes les centralités avec des largeurs insuffisantes pour une cohabitation entre piétons et vélos.	ATE	La largeur prévue de la TransAgglo est de 3,6 mètres, voire 4,8 mètres en zone densément urbanisée. Cela correspond respectivement au passage de trois et quatre personnes de front. Des projets au centre-ville de Fribourg prévoient des largeurs même supérieures. Ces gabarits sont en	

			adéquation avec l'utilisation prévue de ces axes selon la prévision de trafic à l'horizon 2032 et une charte d'aménagement permettant la cohabitation entre les piétons et les cyclistes a été établie.	
148	Tous les projets d'infrastructure de mobilité douce doivent être en priorité A avec des échéances ambitieuses.	ATE	Un effort important a été réalisé dans la priorisation en A des mesures relatives à la mobilité douce. Certaines mesures sont toutefois contraintes par d'autres projets ou ne seraient pas cohérentes à court terme par rapport au contenu du Projet d'agglomération. L'ensemble des mesures de mobilité douce ne peut être priorisé en A. Le début de la réalisation des mesures en priorité A ne pourra intervenir qu'à partir de 2024.	
149	Wir sind keinesfalls bereit, unser Land zu einem Billigst-Ertragswert für unnötige TransAgglo-Achsen und Mischzonen-Umnutzungen beim Bahnhof Düdingen zu opfern und als Quittung dann noch vom Bund für überflüssige und vorab durch den Gemeinderat im Normalfall richtig zu prüfende Unterführungen (Valtraloc Bahnhofhof-Unterführung) zwangsenteignet zu werden!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Enteignungsverfahren fallen nicht in die Kompetenz der Agglomeration, sondern in jene des Bauherren des Vorhabens.	
150	Les auteurs doutent que le tracé de la TransAgglo, des vérifications de faisabilité liées aux réalités du terrain sont parfois nécessaires. Deux secteurs sont spécifiés : dans le secteur Nonan, à Corminboeuf, la TransAgglo traverse une zone de protection ainsi qu'un ruisseau. A Matran, la voie CFF devra être déplacée et le tracé de la TransAgglo devra donc être adapté en conséquence. Toujours concernant la TransAgglo, les auteurs indiquent que le bassin de rétention, inclus dans la procédure TransAgglo, est actuellement en recours et échanges d'écritures.	Hoirie Marthe et Louis Gummy Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clec, Jacques Pittet	Le tracé exact de la TransAgglo est affiné au fur et à mesure de l'avancement des projets. Concernant le tronçon Avry-Gare - passage du Croset (Villars-sur-Glâne), l'avant-projet est déjà passé en examen préalable. Les points sensibles avaient été traités en amont avec les institutions concernées. Le tracé sera corrigé en fonction des remarques de l'examen préalable.	

Section M3 Transports individuels motorisés (TIM) / Abschnitt M3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
151	Les contraintes envisagées pour le TIM ne sont pas favorables à un renforcement de l'économie et risquent de nuire au commerce	CCIF	Les stratégies développées cherchent à coordonner les développements urbanistiques et de mobilité afin de garantir un développement durable de l'Agglomération, également sous l'angle économique. Les réflexions en logistique urbaine cherchent spécifiquement à favoriser le commerce.	

152	L'utilisation des outils numériques est absente du PA4. Les outils techniques permettant de communiquer par exemple sur la disponibilité des places de stationnement existent et permettent de réduire les trajets inutiles.	CCIF	Des systèmes de jalonnement étaient prévus au PA3. La base légale n'est cependant pas (encore) présente. Les futurs travaux en lien avec la centrale de régulation du trafic comporteront un volet d'information à l'utilisateur et le thème du jalonnement sera repris en fonction de l'évolution du droit.	
153	La liaison Marly-Matran est une nécessité à la réussite du PA4 pour le développement de la zone du MIC / Pré-aux-Moines et la réduction du transit par Péroles.	CCIF	La liaison Marly-Matran est inscrite au PDCant. Le PA4 reprend cette planification d'ordre supérieur.	
154	L'auteur doute de la pertinence de la stratégie de modération du trafic qui vise à créer des zones 30 km/h avec les aménagements correspondants qui limiteront encore plus la vitesse commerciale des bus.	CCIF	La stratégie de modération du trafic répond à un besoin de sécurisation et de qualité de vie dans l'agglomération fribourgeoise. L'Agglomération prête une attention particulière aux aménagements de modération pour qu'ils ne pénalisent pas les transports publics.	
155	L'auteur s'oppose à la suppression de la gratuité du stationnement dans l'ensemble de l'agglomération. Les entreprises doivent pouvoir mener leurs propres politiques tarifaires. La mesure n'aura pas d'effet sur la quantité de trafic.	CCIF	Une offre gratuite de stationnement peut continuer d'être proposée au sein des installations à forte fréquentation, mais avec une limite de temps.	
156	L'auteur s'oppose à l'interdiction d'accès à un stationnement pour les pendulaires qui ont accès aux TP. Les propriétaires peuvent louer leurs places aux clients qu'ils choisissent. Il n'existe pas de base légale pour cet élément.	CCIF	Cette proposition doit être discutée lors de l'établissement du plan de mobilité de l'IFF concernée.	
157	La stratégie TIM est composée de mesures pro voiture et de mesures de contrôle du TIM qui sont contradictoires	ATE	La stratégie TIM cherche à réduire la pression du trafic tout en garantissant un accès à l'agglomération avec ce mode de transport.	
158	L'auteur demande que la gestion de la centrale de régulation de trafic et la création des plateformes multimodales soient réalisées de façon globale et coordonnée afin d'éviter des congestions et des reports de trafic.	ATE	Le but du Projet d'agglomération est une coordination accrue, non seulement entre les éléments de la mobilité, mais également en lien avec l'urbanisation. Le rapport sera précisé dans ce sens.	
159	Il n'y a pas d'information sur le contrôle des flux, les modalités de leur mise en œuvre et les bénéfices de la centrale de régulation du trafic sur la circulation.	ATE	Ces éléments doivent encore faire l'objet d'études spécifiques dans le cadre de la mise en place d'une centrale de régulation du trafic.	
160	L'Agglomération reprend un ensemble de mesures pro voitures qui vise à améliorer l'accessibilité TIM <ul style="list-style-type: none"> • Liaison Marly-Matran • Contournement de Givisiez • Liaison Birch-Luggwil • Réaménagement jonction Fribourg-Nord • Réaménagement jonction Fribourg-Sud • Réaménagement jonction Matran Elles sont à abandonner.	ATE Familie Hofmann Familie Mosimann	Les mesures mentionnées sont issues du PDCant. Le PA4 reprend la planification cantonale.	

161	Eine neue Verbindungsstrasse Marly-Matran ist gemäss den uns bisher bekannten Zahlen und wegen der vorgesehenen Verbesserungen des öV nicht erforderlich. Sie hätte ein schlechtes Kosten-/Nutzen-Verhältnis, würde viel Landwirtschaftsfläche beanspruchen und Schutzgebiete tangieren. Auch eine Einzonung von Pré aux Moines, an der zu revitalisierenden Gérine, ist nicht erforderlich.	WWF	Die Verbindungsstrasse Marly-Matran ist im KantRP enthalten. Das AP4 übernimmt diese kantonale Planung.	
162	La stratégie de contrôle d'accès et de création de plateformes multimodales n'est pas assez claire, rapide et ambitieuse. L'auteur s'oppose à la garantie d'accès en TIM à l'agglomération.	ATE	La stratégie mobilité est multimodale. Certains aspects relatifs aux plateformes multimodales seront développés dans des études spécifiques à venir.	
163	Les P+R doivent être créés en dehors de l'agglomération. Les créations de P+R au centre de l'agglomération (Fribourg-sud, Forum) sont inopportunes.	ATE	Le PA4 va dans le sens d'une réorganisation des places P+R disponibles dans l'agglomération. Les emplacements Fribourg-Sud et Forum-Fribourg, à proximité immédiate de jonctions autoroutières semblent pertinents et plus adaptés que les installations actuelles.	
164	Le système de coordination du stationnement est salué mais devrait être complété par un encouragement à la construction de logements sans stationnement.	ATE	La construction de logements sans stationnement est déjà possible dans le cas d'écoquartiers notamment. Cette possibilité reste ouverte dans le PA4.	
165	Toutes les places de stationnement doivent être payantes (suppression du disque) avec un tarif minimum équivalent à un déplacement en transports publics.	ATE	L'Agglomération tient à pouvoir utiliser plusieurs leviers dans la gestion du stationnement.	
166	Der bestrittene Halbanschluss N12 Birch-Luggiwil ist keine Umfahrungstrasse.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Der Bericht wird angepasst: es handelt sich um eine Verbindungsstrasse.	
167	Die Birch-Luggiwil-Strasse ist sinnlos. Der Bund soll die Projektirte Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil und deren Weiterplanung komplett einstellen.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die Verbindungsstrasse Birch-Luggiwil steht im KantRP. Das AP4 übernimmt diese Planung.	
168	Wegen der Begrenzung des Durchgangsverkehrs durch den weiteren Ausbau der Zugangsverwaltung und der Kammerung im Stadtzentrum sowie einer vorrangigen Lenkung der Verkehrsströme auf dem Verteilungsnetz wird der Verkehr in andere Kammern und angrenzende Gemeinden und Dörfer ausweichen.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Bei der Dosierung des Durchgangsverkehrs wird versucht, den Verkehr über besser geeignete Strassen zu lenken. Zudem soll es mit den Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren zu wenig Ausweichverkehr kommen. Der Verkehr soll sich mit der Verkehrsverlagerung neu organisieren.	
169	En raison du fort trafic déjà présent et du dépassement de valeurs limites de polluants, le Conseil communal demande de ne pas créer de P+R sur la commune de Givisiez. Les P+R existants à Grolley, Belfaux, Courtepin ou Pensier peuvent absorber ce trafic. Des mesures incitatives devraient être prises pour augmenter l'attrait des P+R existants.	Givisiez	Un P+R en gare de Givisiez était prévu dans le PA2 au niveau du PAD Tacconnet. Cette demande ne peut pas être abandonnée. La commune a par ailleurs prévu ces places dans la mise en examen préalable du PAD. La création d'un nouveau P+R supplémentaire au nord des voies de chemin de fer est abandonnée.	
170	Le Conseil communal est opposé à l'installation d'un P+R provisoire.	Givisiez	Le PA4 sera modifié en ce sens. La création d'un nouveau P+R supplémentaire provisoire au nord des voies de chemin de fer est abandonnée.	

171	Le Conseil communal s'oppose à la stratégie de stationnement proposée par le PA4 qui est estimée trop contraignante.	Givisiez	La stratégie de stationnement est fondamentale pour la réussite des objectifs de report modal. La politique de stationnement est adaptée pour laisser une plus grande marge de manœuvre aux communes. Les acquis du PA3 en matière de stationnement privé lié aux activités sont maintenus et complétés avec des éléments sur la gestion du stationnement public et le dimensionnement du stationnement privé lié aux logements.	Oui
172	M3.5: Beim Projekt Birch-Luggiwil wird von einer Verbindungsstrasse gesprochen. Um Verwechslungen mit dem Umfahrungsstrassenprojekt zu vermeiden, sollte auch im AP4 in Zusammenhang mit der Verbindung Birch-Luggiwil von einer Verbindungsstrasse und nicht von einer Umfahrungsstrasse gesprochen werden.	Düdingen	Der Bericht wird angepasst.	
173	M 3.7 : Les principes pour le stationnement privé sont très volontaristes et vont bien au-delà de la norme VSS. Ils ne répondent pas aux besoins et demandes de la population. Le calcul proposé ne tient compte que de la desserte en transports publics qui est un amalgame inadéquat. La commune estime qu'il appartient aux propriétaires d'assumer le stationnement de leurs véhicules et de prévoir suffisamment de places, conformément aux normes VSS. Un report vers du stationnement sur le domaine public ne peut pas être envisagé en raison d'une offre très réduite que la commune ne souhaite pas développer pour des raisons de qualité de l'espace public. Les liaisons de mobilité douce et de TP attractives doivent être réalisées préalablement à la réduction de l'offre en stationnement. Le renvoi aux valeurs VSS dans les RCU est récent et constitue déjà une forte réduction par rapport à la situation antérieure. Il est surprenant de vouloir renforcer ces restrictions sans avoir mesuré les effets de son application. La commune s'interroge de surcroît sur le respect du principe de la stabilité des plans avec des changements fréquents dans les planifications dont une application chronologique stricte peut conduire à des incohérences ou des inégalités de traitement.	Villars-sur-Glâne	La stratégie de stationnement est fondamentale pour la réussite des objectifs de report modal. La politique de stationnement est adaptée pour laisser une plus grande marge de manœuvre aux communes. Les acquis du PA3 en matière de stationnement privé lié aux activités sont maintenus et complétés avec des éléments sur la gestion du stationnement public et le dimensionnement du stationnement privé lié aux logements. Pour ce dernier, les communes auront une plus grande autonomie qu'initialement prévue, mais le principe de réduction de la construction de stationnement lors de nouveaux projets de construction ou d'agrandissements reste. Une attention particulière quant à la problématique de report du stationnement sur le domaine public sera intégrée.	Oui
174	M3.7 : Le Conseil communal est favorable à une gestion du stationnement public mais cette gestion doit être différenciée en fonction de la destination et de la localisation des places.	Villars-sur-Glâne	La stratégie de gestion du stationnement public est reformulée et adaptée pour éviter des malentendus. Elle permettra une marge de manœuvre pour la durée et la possibilité de tarification de la part des communes en fonction du lieu et de la destination des places.	

175	Coefficients de stationnement (p. 102 et p. 104). La fourchette des coefficients de satisfaction du stationnement doit être indiquée comme des maxima possibles. Un texte doit être ajouté pour expliquer qu'il n'y a pas de minimum imposé et que les communes (ex. Fribourg) sont encouragées à se montrer volontaristes et peuvent proposer des coefficients de satisfaction en dessous de ces valeurs indicatives.	Fribourg	La situation très différente d'une commune à l'autre nécessite des adaptations. Les coefficients de satisfaction du stationnement peuvent évidemment être réduits par les communes et le texte sera complété dans le sens d'un encouragement à se montrer volontariste par rapport aux coefficients proposés.	
176	M3.6 : Le Conseil communal réitère son soutien à la réalisation de la route de liaison Marly-Matran et prend connaissance avec satisfaction du paragraphe à ce sujet. Cependant la mesure ne conditionnera pas la réalisation du MIC mais la favorisera grandement. Une adaptation dans ce sens est demandée.	Marly	Le rapport sera adapté en ce sens.	
177	Abbildung 52 Karte «Stratégie mobilité : transports individuels motorisés (TIM)»: In der Karte fehlt die Darstellung der Hauptachse (Kantonalstrasse) Richtung Laupen. Zudem entspricht der zu deklassierende Abschnitt der Murtenstrasse nicht der projektierten Linienführung. Eine Herabstufung auf der Murtenstrasse ist einzig für den Abschnitt zwischen den beiden bestehenden Kreisverkehren Sika und Luggiwil vorgesehen. Ebenfalls fehlt aus unserer Sicht die Darstellung der Verbindung Marly-Giffers als Hauptachse.	Düdingen	Die Karte wird entsprechend angepasst.	
178	Der Gemeinderat kann nicht nachvollziehen, weshalb im AP4 auf eine Darstellung der Umfahrung Düdingen verzichtet wird, derweil die Verbindungsstrasse Marly-Matran vollständig abgebildet wird.	Düdingen	Die Darstellung der Umfahrungs- / Verbindungsstrassen hängt vom Stand der Koordination im kantonalen Richtplan ab. Im Fall Marly-Matran ist dieser als «Festsetzung» angegeben. Bei der Umfahrungsstrasse Düdingen bleibt er bei «Zwischenergebnis».	
179	M3.10 : Les valeurs sont trop restrictives pour le stationnement privé lié aux activités dans les zones C/D, en particulier pour les visiteurs. Une augmentation à 80-100 % est souhaitée pour les zones C et D.	Corminboeuf	Les valeurs pour le stationnement privé lié aux activités seront reprises de celles déjà acceptées dans le PA3. Un retour à une situation encore antérieure n'est pas envisageable.	

Section M4 Sécurité routière / Abschnitt M4 Verkehrssicherheit

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
180	L'accès des voitures individuelles à proximité des écoles doit être empêché lorsque les enfants arrivent et quittent les bâtiments scolaires.	ATE	Les mesures relatives au chemin de l'école doivent résulter d'une réflexion globale au niveau de l'établissement. Les mesures ponctuelles et spécifiques demeurent de compétence communale.	
181	Des mesures concrètes supplémentaires sont nécessaires pour que tous les enfants aillent à l'école à pied ou à vélo.	ATE	Deux mesures sont prévues dans le Projet d'agglomération : l'une pour soutenir les réflexions globales d'accès à un établissement et l'autre pour soutenir les mesures qui découlent de cette première réflexion. Elles permettent ensemble de couvrir tout le processus de détection et d'assainissement des freins à l'utilisation de la mobilité douce à l'échelle de l'établissement	
182	Die 2 Unfallschwerpunkte in Düringen (Spesag-Knotenpunkt und Bahnhof-Unterführung) müssen genauer analysiert und geprüft werden.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die erwähnten Unfallschwerpunkte werden durch den Kanton genau geprüft und saniert.	

Section M5 Logistique urbaine / Abschnitt M5 Urbane Logistik

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
183	Le développement du volet est apprécié. Il reste difficile d'imaginer un fonctionnement d'ensemble tant que l'ancienne semi-autoroute reste interdite au trafic agricole qui pourrait être un utilisateur de ces pôles logistiques.	Avry	La question de l'accessibilité de sites logistiques est une thématique qui pourra être approfondie en vue d'un prochain Projet d'agglomération.	

Section 7.3 : Nature et paysage (remarques générales) / Abschnitt 7.3: Natur und Landschaft (allgemeine Bemerkungen)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
184	Für die Landwirtschaft ist die Natur vor einer Siedlungsentwicklung eine absolute Selbstverständlichkeit. Diese Flächen müssen für die Zukunft der Landwirtschaft erhalten bleiben.	Familie Hofmann Familie Mosimann	Was die Raumplanung betrifft, ist die Erhaltung der Landwirtschaftsflächen eine Priorität des AP4, wie auch der übergeordneten Planungen (RPG, RPBG, KantRP). Die Definition einer Siedlungsgrenze im AP4 konkretisiert dieses Ziel und unterscheidet klar zwischen Bauzonen und anderen Nutzungen (Landwirtschaftszone, Waldfläche, Schutzzonen usw.).	
185	Le Conseil communal voit une contradiction au fait que le site de Corberayes soit considéré simultanément comme SFPD et comme parc urbain. Il demande qu'il soit considéré uniquement comme SFPD.	Givisiez	Dans le cadre de la stratégie nature et paysage, le site de Corberayes n'est pas considéré comme un parc urbain mais comme une césure verte, ce qui est pertinent en vue de guider le futur aménagement de ce secteur. Toutefois, les cartes de diagnostic (figures 24 et 25) identifient de manière erronée le site de Corberayes en tant que parc urbain/espace végétalisé majeur. Cet aspect cartographique sera corrigé.	
186	Eine Vernetzung der wichtigsten Natur- und Erholungsräume in der Agglomeration mit einem Saane-Weg (u.a. dem Ergänzen der Wanderwegroute entlang dem Schiffenensee) wird von der Region begrüßt. Die Attraktivitätssteigerung der Wegverbindungen entlang des Schiffenensees auf Düdinger Boden entspricht den Zielsetzungen der Region	Region Sense	Der Agglomerationsvorstand nimmt zufrieden zur Kenntnis, dass das Ziel des Ausbaus der Wege entlang des Schiffenensees auf dem Gebiet der Gemeinde Düdingen ein Ziel ist, das von der Region Sense mitgetragen wird.	

Section NP1 Continuum vert et bleu / Abschnitt NL1 Grüne und blaue Kontinuen

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
187	Grünflächen sind in 1. Priorität der Landwirtschaftlichen Einheit zugeordnet. Diese Zonen eignen sich nicht für Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung. Solche Planungen stehen im Konflikt mit dem Eigentumsrecht in der	Familie Hofmann Familie Mosimann	Das Ziel des AP4 besteht nicht in der Gestaltung der Freiflächen im Widerspruch mit ihrem landwirtschaftlichen und Ertragswert, sondern in der Abstimmung der verschiedenen Funktionen der	

	Bundesverfassung und erzeugen andererseits wiederum Probleme mit Littering, Störung der geschützten Wildtierzonen und Störung der Ruhequalität in diesen Gebieten.		landwirtschaftlich wertvollen Standorte. Alle der Öffentlichkeit zugänglichen Gestaltungen müssen mit den betroffenen Gemeinden und kantonalen Dienststellen definiert und koordiniert werden und die Gesetze auf Kantons- und Bundesebene einhalten.	
188	NL1.4: Eine Überbelastung der Auen- und Flusslandschaften durch Freizeitverkehr, der durch Erholungssuchende verursacht wird, soll vermieden werden. Dies bedingt, dass an den dafür geeigneten Orten für eine gute Zugänglichkeit und geeignete Infrastrukturen gesorgt wird. Wir bitten in der Tabelle «Umsetzung» auf Seite 111 eine weitere Zeile mit einer verknüpften Aufgabe aufzunehmen: «Freizeitzone, Camping-, Boots-, Erholungsplätze usw. sind zu gestalten». Folgende Instrumente stehen hierfür zur Verfügung: AP, OP: GemRP, ZNP, GBR, DBP, Projekte.	Düdingen	Der Agglomerationsvorstand teilt die Feststellung der Gemeinde Düdingen, dass eine Planung notwendig ist, um eine Überlastung der sensiblen Flächen am Ufer der Seen und Wasserläufe durch ihre Freizeit-/Erholungsfunktion zu verhindern. Das AP4 behandelt diese Problematik punktuell aus Sicht der Strategie NL3 über die Natur- und Freizeiträume der Agglomeration. Was spezifischer die Gemeinde Düdingen und die Freiflächen in der Nähe des Schiffensees betrifft, wird die Strategie NL3.3 (Düdingen Möser / Schiffenen) des AP4 verfeinert werden, um die touristische Komponente dieses Natur- und Freizeitraums zu berücksichtigen. Zudem erinnert der Vorstand daran, dass die Problematiken des Tourismus und der Nutzung der Seeufer für die Freizeit und Erholung in den regionalen Richtplänen der Saane und der Sense behandelt werden, die derzeit erarbeitet/revidiert werden	

Section NP2 Axes structurants d'espaces ouverts / Abschnitt NL2 Strukturierende Freiraum-Achsen

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
189	Wir tolerieren keine Planungen für Veloachsen auf unseren Fruchtfolgefleichen in Düdingen. Diese Achsen sollen auf den bestehenden Strassenachsen geplant und realisiert werden!	Familie Hofmann Familie Mosimann	Die genaue Ansiedlung der Langsamverkehrsachsen des AP4 wird bei der Definition der Ausführungsprojekte von den Bauherren vorgeschlagen. Die im Plan aufgeführten Strecken sind zur Orientierung.	

Section NP3 Espaces naturels et de loisirs d'agglomération / Abschnitt NL3 Natur- und Freizeiträume der Agglomeration

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
190	Les espaces „naturels“ sont très souvent mentionnés comme espaces de loisirs et de délasserement pour la population, l'accent est mis sur l'homme. Beaucoup de mesures visent à les rendre accessibles en aménageant des sentiers et ce même dans des zones encore peu desservies. Certains milieux peuvent supporter cette charge, d'autres moins. En fonction de leur valeur et de leur sensibilité, on devrait définir des catégories où la fréquentation humaine ne pose pas problèmes et d'autres où il faut envisager des mesures d'accompagnement, voire en interdire l'accès. Or le PA4 semble préconiser une fréquentation par le public tous azimuts. On y parle même de « mise en scène touristique et paysagère ».	Pro Natura Fribourg	L'objectif du PA4 n'est pas celui d'anthropiser les sites paysagers de l'agglomération en allant à l'encontre de leur valeur naturelle, mais de concilier les différentes fonctions des espaces ouverts. Les aménagements destinés à l'accueil du public doivent être définis et coordonnés avec les communes et les services de l'Etat concernés, dans le respect des lois cantonales et fédérales. En plus, l'objectif de sauvegarde des milieux naturels sensibles sera ponctuellement renforcé dans la stratégie NP3 sur les espaces naturels et de loisirs d'agglomération.	
191	La modification suivante (en rouge) est proposée pour le chapitre NP 3.8 Contenu liant : Améliorer la qualité d'accueil des milieux naturels pour la population en fonction de leur sensibilité au dérangement et prévoir des mesures d'accompagnement pour limiter les perturbations.	Pro Natura Fribourg	Le Comité retient pertinente la proposition de Pro Natura Fribourg. Les contenus liants de la stratégie NP3 seront modifiés dans le sens demandé.	
192	La stratégie et la carte annexe évoque l'aménagement d'une balade offrant des opportunités de repos et des dispositifs de sensibilisation dans la plaine de Seedorf. Or, le lac de Seedorf est un site de valeur pour l'avifaune (bas-marais d'importance nationale, objet 1114) qui a été bien préservé jusqu'à présent parce qu'à l'écart des sentiers. Pro Natura est opposé à l'aménagement d'accès à ce lac qui entraînerait une forte pression humaine préjudiciable à sa pérennité.	Pro Natura Fribourg	Le Comité partage la préoccupation de préservation des secteurs à valeur naturelle et environnementale. Le projet concret de cheminement de mobilité douce dans la plaine, qui fait l'objet d'une mesure dans le PA4, ne s'approchera pas du lac. La stratégie NP3 Espaces naturels et de loisirs d'agglomération sera complétée pour mieux prendre en compte les objectifs de préservation de la nature ou de protection de la biodiversité.	
193	Inscrire dans le PA4 les objectifs visés par l'Agglomération dans le secteur Chamblieux-Bertigny en lieu et place de uniquement mentionner un besoin de coordination avec le concept directeur Chamblieux-Bertigny.	Villars-sur-Glâne	Les démarches issues du MEP Chamblieux-Bertigny identifient le secteur d'étude Chamblieux-Bertigny comme pertinent et approprié pour accueillir un nouvel espace ouvert. Une mesure étude est prévue dans le cadre du PA4 afin d'étudier, entre autres éléments, l'ampleur et l'aménagement de cet espace ouvert. Sous l'angle du volet Nature et paysage, le Comité propose de mentionner l'intention et les objectifs généraux de ce nouvel espace ouvert en inscrivant un nouveau point spécifique à cet élément au sein de la stratégie NP1 "Continuums verts et	

			bleus". Par ailleurs, la mention au concept directeur Chamblieux-Bertigny sera supprimée.	
--	--	--	---	--

Section NP4 Parcs urbains / Abschnitt NL4 Stadtparks

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
194	Inscrire dans le PA4 les objectifs visés par l'Agglomération dans le secteur Chamblieux-Bertigny en lieu et place de uniquement mentionner un besoin de coordination avec le concept directeur Chamblieux-Bertigny. En matière d'espaces ouverts, inscrire dans le PA4 l'objectif de la création d'un espace vert sur un "point haut".	Villars-sur-Glâne	<p>Les démarches issues du MEP Chamblieux-Bertigny identifient le secteur d'étude Chamblieux-Bertigny comme pertinent et approprié pour accueillir un nouvel espace ouvert. Une mesure étude est prévue dans le cadre du PA4 afin d'étudier, entre autres éléments, l'ampleur et l'aménagement de cet espace ouvert. Sous l'angle du volet Nature et paysage, le Comité propose de mentionner l'intention et les objectifs généraux de ce nouvel espace ouvert en inscrivant un nouveau point spécifique à cet élément au sein de la stratégie NP1 "Continuums verts et bleus". De plus, la mention au concept directeur Chamblieux-Bertigny sera supprimée.</p> <p>Par ailleurs le Comité relève que l'objectif de développement d'un espace vert sur le "point haut" de la colline de Bertigny est déjà solidement inscrit dans la stratégie Nature et paysage du PA4 via l'identification du parc urbain de Bertigny, Villars-sur-Glâne.</p>	

Section NP5 Nature en ville / Abschnitt NL5 Natur in der Stadt

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteur / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
195	La pollution lumineuse n'est pas du tout abordée, il s'agit d'une lacune importante. Cette dernière est particulièrement néfaste pour les insectes et chauves-souris. L'auteur propose (en rouge) les ajouts/modifications suivantes :	Pro Natura Fribourg WWF	Le Comité partage l'avis de Pro Natura Fribourg sur l'importance de la problématique de la pollution lumineuse en milieu urbain. Dans ce sens, le Comité relève qu'une mesure du PA3 a permis de lancer une étude pilote sur cette thématique et le PA4 intègre	

	<p>Ce thème doit figurer dans le contenu liant NP 5.2 (lutter contre la pollution lumineuse). Il en est de même pour la stratégie de lutte contre les plantes envahissantes. Elle figure dans les principes généraux, mais est absente du contenu liant NP 5.2 (éliminer les espèces exotiques envahissantes). Enfin, pour ce qui est de l'entretien des espaces verts aussi bien que publics que privés, leur promotion est certes citée dans la présentation de Nature en ville, mais un entretien respectueux de la nature n'est pas inclus sous une forme ou une autre dans NP 5.2 Contenu liant. Nous proposons l'ajout suivant : entretien des espaces verts : renoncement aux produits phytosanitaires, fauches tardives et aménagement de petites structures.</p> <p>Die Lichtverschmutzung, mit ihren Auswirkungen auf Gesundheit und Biodiversität, wird überhaupt nicht behandelt und fehlt dann entsprechend in Handlungsbedarf und Strategie!</p>		<p>la pollution lumineuse dans les focus de la mesure "Actions de sensibilisation en matière de durabilité". Cela dit, le Comité proposera une mention de cette problématique également dans la stratégie NP5 du PA4 ainsi qu'un renforcement des contenus liants afférents aux problématiques liées à la Nature en Ville de la même stratégie.</p> <p>Der Vorstand teilt die Ansicht von Pro Natura Freiburg in Bezug auf die Bedeutung der Problematik der Lichtverschmutzung im Siedlungsgebiet. In diesem Sinn verweist der Vorstand darauf, dass eine Massnahme des AP3 ermöglichte, zu diesem Thema eine Pilotstudie zu starten, und dass das AP4 die Lichtverschmutzung in die Schwerpunkte der «Massnahmen zur Sensibilisierung für Nachhaltigkeit» integriert. Dies vorausgesetzt schlägt der Vorstand eine Erwähnung dieser Problematik in der Strategie NL5 des AP4 sowie eine Stärkung der verbindlichen Inhalte in Bezug auf die Problematiken in Verbindung mit der Natur in der Stadt der gleichen Strategie vor.</p>	
196	<p>L'opportunité de financer des plans lumière devrait être évaluée en tenant compte des aspects sécuritaires et d'attractivité des itinéraires.</p>	Villars-sur-Glâne	<p>Le Comité partage la préoccupation de la commune sur l'importance de la problématique de la pollution lumineuse. Dans ce sens, le Comité relève qu'une mesure du PA3 a permis de lancer un projet pilote sur cette thématique et le PA4 intègre la pollution lumineuse dans les focus de la mesure "Actions de sensibilisation en matière de durabilité". Les mesures de réalisation concrètes qui ressortiraient de ces démarches pourraient faire l'objet de mesures dans le PA5.</p>	

Section 7.4 : Énergie (remarques générales) / Abschnitt 7.4: Energie (allgemeine Bemerkungen)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
197	Rajouter un ambitieux volet énergie aux stratégies clés du PA4.	PLR VF M. Raphaël Casazza	La stratégie énergétique est un premier pas de l'Agglomération dans cette thématique. D'autres mesures pourraient s'y ajouter dans des	

			planifications ultérieures. Nous considérons comme ambitieux de réussir à suivre le scénario énergétique présenté dans le chapitre des tendances.	
198	Planifier et réaliser rapidement des infrastructures pour produire de la chaleur à base d'énergie renouvelable afin d'alimenter le CAD.	PLR VF M. Raphaël Casazza	Des potentiels de production de chaleur renouvelable ont été identifiés dans le PA4. Des installations sont planifiées par les communes.	
199	Planifier et réaliser des installations de production d'électricité photovoltaïque.	PLR VF M. Raphaël Casazza	Des potentiels de production d'électricité photovoltaïque ont été identifiés. Une coordination accrue est prévue dans les stratégies du PA4.	
200	Veiller à ce que les prix de remplacement soient du même ordre de grandeur que les coûts actuels.	PLR VF M. Raphaël Casazza	L'Agglomération ne contrôle pas le prix des installations de chauffage / production d'électricité.	
201	Vérifier que les nouvelles installations de CAD fonctionnent effectivement avec des énergies renouvelables ou prévoir une réduction des prix.	M. Raphaël Casazza PLR VF	L'objectif de réseaux de chauffage à distance neutres en CO2 est inscrit dans les stratégies du PA4. Les négociations tarifaires sont du ressort des communes et non de l'Agglomération.	
202	La Ville de Fribourg se réjouit que la thématique énergétique soit abordée dans le PA4. La base étant mise, des mesures devraient en découler dans les futures générations de projets d'agglomération.	Fribourg	L'Agglomération partage l'avis de la ville de Fribourg.	

Section 7.5 : Tourisme (remarques générales) / Abschnitt 7.5: Tourismus (allgemeine Bemerkungen)

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
203	In 4. Situations- und Trendanalyse sind viele wichtige bestehende Mängel aufgeführt – die dann gemäss Zukunftsbild und Strategien verschwinden sollten: - Wanderwege: «wegen Absätzen, störenden Parkplätzen usw. nur teilweise für den Fussgängerverkehr geeignet» - Velonetz: «muss im städtischen Umfeld sicherer gemacht werden»	WWF	Der Vorstand tritt ein, um diese Anmerkung zu berücksichtigen und wird sie in das Kapitel Tourismusstrategie einbinden.	

Chapitre Annexes : Mesures / Kapitel Beilagen: Massnahmen

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
204	Une mise en zone 30 généralisée sur la commune au nord de la route cantonale est planifiée et doit faire l'objet d'une demande de subvention en relation avec le PA4. Le dossier comporte notamment une bande polyvalente entre la route de l'Eglise/Maison-Neuve et le carrefour giratoire au droit de l'école / administration communale. Ces mesures en cours de finalisation sont à prendre en compte dans le PA4 en relation directe avec la mobilité douce.	Matran	Les mesures proposées seront examinées en vue de la version du document soumise au Conseil d'agglomération.	
205	Passerelle Tivoli. Cette ancienne mesure A PA2 numéro 21.2 est à prévoir en priorité C PA4.	Fribourg	Il a été convenu avec la Ville de Fribourg qu'il soit demandé que la mesure 21.02 soit modifiée afin de soutenir la création de la TransAgglo sur l'avenue de l'Europe. Cette demande de modification ne pourra se faire que sur la base d'un projet. Tant que cette mesure n'est pas modifiée, il n'est pas possible d'en inscrire une autre, même en priorité C, sur le même itinéraire et pour la même cause. A retenir pour les planifications ultérieures.	
206	Routes de contournement, liaison Marly-Matran (4M.01.01), contournement de Givisiez (4M.01.03), liaison Birch - Luggiwil (4M.01.04), jonctions autoroutières (4M.01.05s 4M.01.06, 4M.01.07). Tous ces projets d'aménagements routiers ne prévoient aucune mesure d'accompagnement. Ils vont donc contribuer à augmenter l'offre routière (et donc le trafic) sans permettre une mise en valeur des transports publics et de la mobilité douce. Le projet « Poya » a démontré l'importance des mesures d'accompagnement dans les projets routiers et ces aspects doivent donc indissociablement être liés aux futures infrastructures.	Fribourg	L'Agglomération partage la nécessité de prévoir des mesures d'accompagnement. Des préavis en ce sens sont émis lors de l'examen des projets. Les projets cités sont cependant issus du PDCant et doivent être repris par le PA4.	
207	4M.01.01 : Liaison Marly-Matran. Pro Natura Fribourg est opposé à cette mesure visant à la réalisation d'une infrastructure routière anachronique. Le paysage unique de la Petite Sarine, ainsi que les milieux naturels alentours, seront irrémédiablement détruits par cette liaison. Dans un contexte d'urgence climatique, l'effort en matière de mobilité doit être mis sur les transports publics et la mobilité douce.	Pro Natura Fribourg	Le projet cité est issu du PDCant et doit être repris par le PA4.	

208	4M.01.01 : Liaison Marly-Matran. A défaut de conditionner le développement du MIC, la liaison Marly-Matran le favorisera grandement. Le développement et les objectifs ne se réaliseront pleinement qu'avec la réalisation de la mesure 4M.01.02.	Marly	La remarque sera intégrée dans les documents du PA4.	
209	4M.01.02 : Pont Gérine, accès MIC. Le Conseil communal soutient la mesure. Elle évitera de diriger des milliers de véhicules vers la route cantonale Marly-Fribourg, engorgeant le trafic à proximité des écoles. Les variantes d'emplacement étant encore à l'étude, il est proposé d'illustrer sa réalisation à l'emplacement actuel du franchissement ou à 40-50m en aval de l'emplacement actuellement dessiné sur le plan.	Marly	L'illustration sera modifiée en ce sens. L'illustration revêt toutefois un caractère purement indicatif.	
210	4M.01.05 : Réaménagement de la jonction de Fribourg-Nord. La mesure est erronée. La ligne 11 en relation avec la commune de Matran est mentionnée mais le plan concerne la commune de Granges-Paccot.	Matran	Les adaptations nécessaires seront entreprises afin de corriger cette erreur.	
211	4M.01.07 : Jonction Matran. Pro Natura Fribourg est opposé à cette mesure visant la réalisation d'une infrastructure routière devant désengorger le TIM aux abords de grandes surfaces commerciales périphériques. De telles mesures créent un appel d'air et encouragent une mobilité individuelle à fort impact environnemental.	Pro Natura Fribourg	La rénovation de la jonction d'autoroute à Matran est un projet de l'OFROU. L'Agglomération est tenue de reporter les projets nationaux dans sa planification.	
212	4M.01.07 : Jonction Matran. La mesure est à compléter en mentionnant les arrêts de bus prévus à cet endroit.	Matran	Les compléments nécessaires seront apportés.	
213	4M.01.08 : Aménagement de contrôle d'accès (moyen terme). La mesure est inscrite en priorité B. Dans le rapport, il est indiqué que la ponctualité de la ligne 11 est mauvaise (p. 37). Dès lors, le Conseil communal estime que la mesure devrait être en priorité A pour atteindre les objectifs de report modal du PA4.	Matran	Ce contrôle d'accès est mentionné sur la carte à titre indicatif. Les contrôles d'accès sont intimement liés à la centrale de régulation du trafic et leurs emplacements exacts devront être définis dans le cadre des études de mise en œuvre de la centrale de régulation de trafic. Il semble donc précipité de le proposer en priorité A du PA4.	
214	4M.02.03 : Requalification de la place des anciens abattoirs, secteur Saint-Léonard. Il faut préciser que le principe d'accessibilité TIM ne permet qu'un accès local pour la desserte du site.	Fribourg	Pris bonne note.	

215	4M.04.01 : Réaménagement Saint-Léonard. Il faut préciser le lien entre la halte Agy et l'itinéraire de la ligne 1. La ligne 1 doit impérativement passer à proximité de la future halte Agy.	Fribourg	Cet élément dépend de réflexions en cours en ce qui concerne le parcours de la ligne 1. Il n'est techniquement pas nécessaire d'aller à ce niveau de détail dans la fiche de mesure relative à la halte ferroviaire.	
216	4M.04.02 : Réaménagement routier pour nouvelle ligne TP Nord. Le coût de la mesure semble très élevé. Il ressemble à celui d'une requalification de la route plutôt qu'à la création d'aménagement pour faire circuler les bus. Le coût de la mesure devrait être revu pour assurer sa cohérence avec les aménagements prévus.	Marly	Le coût indiqué dans la fiche de mesure de la première version du PA4 doit être précisé par une étude PA dans la deuxième version du PA4, menée par le maître d'ouvrage.	
217	4M.05.02 : Création d'un funiculaire entre HEIA et le quartier de la pisciculture. L'auteur n'est pas convaincu par la pertinence de la mesure. La route adjacente devrait être adaptée pour la création d'une ligne de bus directe en direction de la gare.	TPF	La mesure sera supprimée de la liste.	
218	4M.05.02 : Création d'un funiculaire entre l'HEIA et le quartier de la Pisciculture. Cette mesure a été supprimée du PAL de la Ville de Fribourg et n'est actuellement plus à l'ordre du jour.	Fribourg	La mesure sera supprimée de la liste.	
219	4M.05.02 : Création d'un funiculaire entre HEIA et le quartier de la pisciculture. La mesure doit être supprimée suite au renoncement de la Ville de Fribourg à développer le quartier.	Marly	La mesure sera supprimée de la liste.	
220	4M.06.01 : Aménagement de la TransAgglo Avry - Dürdingen (CO Avry - Rosé). La connexion de la TransAgglo dans le secteur de Rosé doit faire l'objet d'une attention particulière en matière de sécurité en raison d'un axe cantonal fortement chargé.	Avry	Pris bonne note.	
221	4M.06.03 : Aménagement de la TransAgglo Marly-Belfaux/Corminboeuf (Marly). Le coût de cette variante doit être affiné car il semble très élevé. Voir possibilité de la classer en priorité B. Dans un premier temps, seule la partie manquante sur le Pré de la Croix serait conservé en A.	Marly	Le coût indiqué dans la fiche de mesure de la première version du PA4 doit être précisé par une étude PA dans la deuxième version du PA4, menée par le maître d'ouvrage.	
222	4M.07.01 : Création / requalification de rabattement / compléments aux réseaux de mobilité douce (MD) (court terme). Il serait opportun de créer deux fiches séparées pour les mesures 4M.07.01A et 4M.07.01F et d'indiquer que la mesure F est également à considérer dans le PA.	Matran	La Confédération, par le biais des directives pour le PA4, demande à ce que les mesures de mobilité douce dont le montant est inférieur à CHF 5'000'000 soient regroupées en paquets de mesures forfaitaires. Les mesures 4M.08.01A et 4M.07.01F sont devisées à des montants inférieurs à CHF 5'000'000 et doivent ainsi figurer dans un paquet de mesures forfaitaires. Pour la mesure 4M.07.01F, conformément à l'entretien que nous avons eu avec MM Rérat et Guzzinati en novembre 2020, la mesure sera	

			intégrée en tant que mesure avec demande de cofinancement.	
223	4M.07.02 : Sécurisation des carrefours de la TransAgglo : la priorisation de la TransAgglo ne doit pas se faire au détriment des TP.	TPF	La prise en compte de la TransAgglo dans ces carrefours en tant qu'axe cantonal de mobilité douce ne pourra qu'impacter la situation actuelle, qui ne prend quasiment pas en compte les traversées de mobilité douce. La vitesse commerciale des bus devra toutefois être un élément majeur dans la pesée des intérêts.	
224	4.M.08.03 : Extension du P+R à la gare de Villars-sur-Glâne. La commune demande qu'il soit plutôt prévu un second niveau de parking plutôt qu'une extension sur un terrain adjacent.	Villars-sur-Glâne	Dans l'optique d'une réalisation à court terme, un aménagement provisoire sur le terrain adjacent en gravier semble adapté. Le développement d'un projet de construction d'un second niveau ne peut être effectué dans les délais requis pour une inscription au PA4.	
225	4M.08.04 : Création d'un P+R à proximité de la gare de Givisiez. La commune demande la suppression de la mesure.	Givisiez	La création d'un nouveau P+R supplémentaire au nord des voies de chemin de fer est abandonnée. Un P+R en gare de Givisiez était prévu dans le PA2 au niveau du PAD Taconnet. Cette demande ne peut pas être abandonnée. La commune a par ailleurs prévu ces places dans la mise en examen préalable du PAD.	
226	4M.08.07 : Construction d'un nouveau P+R à grande capacité. La priorité doit être en A pour apporter une solution rapide.	PLR VF M. Raphaël Casazza	La mesure 4M.08.07 n'a pas un degré de maturité suffisant pour être inscrite en priorité A dans le PA4. Une nouvelle évaluation sera faite dans une prochaine génération de PA.	
227	4M.08.07 : Construction d'un nouveau P+R à grande capacité. Une solution de TP rapide et lourde pour relier la gare de Fribourg avec les P+R (moins de 8 minutes) doit être proposée.	PLR VF M. Raphaël Casazza	Les P+R de grande capacité doivent en effet être accompagnés d'une desserte de bon niveau. Dans un premier temps, une desserte par bus doit être privilégiée. Un temps de parcours de 8 minutes est cependant difficile à prendre en compte.	
228	4M.08.07 : Construction d'un nouveau P+R à grande capacité Fribourg-sud. Combiner le P+R avec une station de valorisation des déchets - voirie - installation de chauffage à bois.	PLR VF	L'idée de combiner un P+R avec d'autres usages est au centre des préoccupations de l'Agglomération. Les possibilités exactes sont examinées au cas par cas dans les études correspondantes.	
229	4M.08.07 : Construction d'un nouveau P+R à grande capacité Fribourg-sud. Il est préférable de favoriser le pôle santé et activités à cet endroit au moins aussi longtemps que le besoin ne sera pas avéré. Le parking prévu est contraire à la stratégie cantonale.	Villars-sur-Glâne	La priorité est de favoriser une solution en complémentarité avec le centre commercial Fribourg-Sud. A plus long terme, des réflexions seront menées pour vérifier la compatibilité et les complémentarités possibles entre un P+R et un pôle santé.	

230	4M.09.01 : Requalification de la route des Taconnets. Le Conseil communal demande que le responsable de la mise en œuvre de cette mesure soit d'abord la commune de Givisiez et seulement ensuite les TPF. Il estime le coût de cette mesure à CHF 1'875'000.	Givisiez	Pris bonne note.	
231	4M.11.04 (C) : Sécurisation du chemin de l'école. Le sentier de la gare ne se trouve pas à Marly, il s'agit certainement d'une coquille.	Marly	Pris bonne note.	
232	4NP.05.12 : Amélioration de l'accès à la Gérine. Au vu des autres priorités sur la commune, nous proposons de passer cette mesure en priorité B ou C.	Marly	Le Comité prend acte de cette information. La mesure en question sera modifiée en conséquence.	
233	4NP.06.03 : La mesure n'est pas suffisamment mûre pour rester en priorité A, elle doit être mise en priorité B voire C.	Corminboeuf	Le Comité prend acte de cette information. La mesure en question sera modifiée en conséquence.	
234	Les capacités des P+R ne sont pas indiquées dans les fiches de mesure.	PLR VF M. Raphaël Casazza	Le rapport sera complété par des éléments indicatifs à ce propos.	
235	Pro Natura Fribourg préavise négativement la mesure 4T.01 Mise en service d'un bateau sur le lac de Schiffenen. Les milieux naturels que constituent le lac et ses rives abritent une biodiversité riche, mais fragile. Une telle mesure viendrait encore accroître la pression sur ces milieux. En outre, la question des infrastructures, notamment portuaires, nécessaires à la concrétisation de cette mesure est très sensible.	Pro Natura Fribourg	Il s'agit d'un bateau électro-solaire dont les effets sur la biodiversité sont limités. Concernant l'infrastructure portuaire, elle sera très légère de sorte à garantir la protection de l'environnement. Les infrastructures portuaires sur le lac de Schiffenen seront en outre traitées de manière globale dans le cadre des PDR.	

Chapitre Annexes : Cartes / Kapitel Beilagen: Karten

N° / Nr.	Contenu de la remarque / Inhalt der Bemerkung	Auteurs / Autoren	Prise de position du Comité / Stellungnahme des Vorstands	Divergence majeure / Wesentliche Meinungsverschiedenheit
236	2 : Le secteur de Vuille/Jura est mentionné comme une zone d'activités. Ce n'est pas le cas. Il s'agit d'une zone mixte avec un secteur de PAD pouvant accueillir des activités.	Fribourg	Selon les données cantonales, le secteur se trouve en "zone d'activités 2" dans le PAL en vigueur. La nouvelle zone prévue dans la révision du PAL n'est pas encore entrée en vigueur. A noter que des erreurs d'affectation peuvent exister sur cette carte, qui reprend les données techniques du Canton. Toutefois il s'agit d'une carte non liante dont le but est de fournir des indications sur l'état construit ou non construit des terrains. Le fait que le secteur soit mentionné comme zone d'activités ou zone à bâtir n'a donc pas d'incidence.	
237	5 : La commune demande que la route de la Chassotte figure en tant qu'axe prioritaire.	Givisiez	Les axes routiers prioritaires et secondaires sur cette carte sont indiqués selon la classification cantonale.	
238	7 : La commune demande la suppression du P+R de Givisiez.	Givisiez	La création d'un nouveau P+R supplémentaire au nord des voies de chemin de fer est abandonnée. Un P+R en gare de Givisiez était prévu dans le PA2 au niveau du PAD Taconnet. Cette demande ne peut pas être abandonnée. La commune a par ailleurs prévu ces places dans la mise en examen préalable du PAD.	
239	11 : La commune demande que la route de la Chassotte figure en tant qu'axe prioritaire.	Givisiez	Les axes routiers prioritaires et secondaires sur cette carte sont indiqués selon la classification cantonale.	
240	14 : La carte doit être complétée avec le plan de mobilité de l'administration communale de Villars-sur-Glâne.	Villars-sur-Glâne	Un complément en ce sens sera effectué	
241	17 : Les traits bleus représentant le réseau urbain ne sont pas corrects dans certains secteurs.	TPF	Les tracés indiqués sont indicatifs. Les corrections nécessaires seront effectuées, aussi en fonction des évolutions récentes des dossiers.	
242	20 : La commune demande d'indiquer le site de Corberayes uniquement en tant que SFPD.	Givisiez	Les cartes de diagnostic du volet nature et paysage identifient de manière erronée le site de Corberayes en tant que parc urbain/espace végétalisé majeur. Cet aspect cartographique sera corrigé.	
243	30 : Faire figurer les mesures 4M.08.06, 4M.08.07 et 4M.08.08 en priorité A.	PLR VF M. Raphaël Casazza	La mesure 4M.08.06 est déjà en priorité A. Les mesures 4M.08.07 et 4M.08.08 n'ont pas un degré de maturité suffisant pour être inscrites en priorité A dans le PA4. Une nouvelle évaluation sera faite dans une prochaine génération de PA.	

244	30 : Le P+Rail à Rosé doit être enlevé de la carte et la mention du P+Rail à Avry-Matran doit être mieux positionné, étant sur Avry et non Matran.	Avry	Une adaptation de la carte peut être faite pour repositionner la mention du P+Rail	
245	30 : La commune demande la suppression du P+R de Givisiez.	Givisiez	La création d'un nouveau P+R supplémentaire au nord des voies de chemin de fer est abandonnée. Un P+R en gare de Givisiez était prévu dans le PA2 au niveau du PAD Taconnet. Cette demande ne peut pas être abandonnée. La commune a par ailleurs prévu ces places dans la mise en examen préalable du PAD.	
246	30 : Le Conseil communal demande à ce que le tracé des lignes de bus figure dans cette carte.	Givisiez	Le Projet d'agglomération ne va pas au niveau de détail des itinéraires locaux des bus et le positionnement des arrêts de bus. Les itinéraires locaux et arrêts sont étudiés et mis en œuvre dans le cadre de processus d'approfondissement ultérieurs. Les tracés seront cependant esquissés de manière indicative sur une carte non liante.	
247	30 : Le Conseil communal demande de supprimer le tracé de la ligne de bus passant par la route de l'Epiny.	Givisiez	Le Projet d'agglomération ne va pas au niveau de détail des itinéraires locaux des bus et le positionnement des arrêts de bus. Les itinéraires locaux et arrêts sont étudiés et mis en œuvre dans le cadre de processus d'approfondissement ultérieurs.	
248	30 : La commune demande que la route de la Chassotte figure en tant qu'axe prioritaire.	Givisiez	La carte ne contient pas d'information sur les axes prioritaires. La route de la Chassotte est cependant indiquée dans le réseau routier structurant.	
249	30 : La carte intègre à tort la partie constructible de la zone d'intérêt générale (ZIG) dans le périmètre du parc urbain du Platy.	Villars-sur-Glâne	Le périmètre du parc urbain du Platy sera corrigé afin de se caler sur le périmètre inscrit dans le PAL de Villars-sur-Glâne.	
250	30 : Il manque le marquage sur la commune de Matran de la zone "Territoire d'urbanisation étape 2 - Extension priorité 1".	Matran	Au stade de la consultation publique, la carte de synthèse ne contient pas d'indication sur les périmètres d'extension. La systématique des contenus liants sera affinée afin de donner un statut contraignant à la localisation des extensions données par le PA4.	
251	32 : Les auteurs demandent d'inscrire le secteur Marie-Favre (parcelles 233, 266, 289, 1052 et 1053 RF) en priorité 1 pour l'extension de la zone à bâtir.	Joël Martin, la Communauté héréditaire de feu Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA	Le PDCant récemment approuvé définit le territoire d'urbanisation à l'échelle du canton. Le territoire d'urbanisation est composé de la zone à bâtir légalisée ainsi que de directions d'extension et de secteurs d'extension. Le PA4 a défini la limite d'urbanisation, qui comprend les zones à bâtir légalisées ainsi que les extensions, sur la base du territoire d'urbanisation du PDCant. Les projets d'agglomération, en détaillant à une échelle plus fine les principes du PDCant, peuvent être plus sévères	

			<p>et non plus souples que le PDCant. Il est à noter que la limite d'urbanisation du PA4 s'inscrit en outre en continuité de celle des PA précédents.</p> <p>L'extension inscrite au PA4 reprend précisément le périmètre d'extension inscrit au PDCant. Ce périmètre est en outre cohérent avec la limite d'urbanisation des PA précédents. Il n'est donc pas possible de proposer des extensions plus généreuses.</p>	
252	<p>32 : Le Conseil communal estime, suite à l'entrée en force du nouveau PDCant, qu'il n'y a plus lieu de scinder les parties nord et sud du secteur du Croset sans un projet préalable de planification et demande que le périmètre du Croset soit inscrit en totalité comme extension de zone à bâtir en priorité 1.</p>	Villars-sur-Glâne	<p>Le Comité prend note de la remarque de la commune. Il indique que la stratégie U3, et la représentation à la figure 45, répondait à la priorité donnée par la commune dans son PAZ, qui prévoit une mise en zone dans la partie nord avant la partie sud. Le Comité entre en matière pour modifier le PA4 dans le sens de la commune, sachant que la partie sud du secteur du Croset, actuellement en priorité 2, possède une meilleure qualité de desserte TP que la partie nord, actuellement en priorité 1. Il rappelle également que la totalité du secteur était déjà identifiée en première priorité d'extension dans le PA3. La carte sera modifiée dans ce sens.</p>	
253	<p>34 : La carte contient plusieurs erreurs sur le territoire de Villars-sur-Glâne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le périmètre du secteur de Ste-Apoline indiqué comme étant "ville d'activité" doit se limiter à la zone à bâtir légalisée selon le PAL, • Le secteur au sud de l'église de Villars-sur-Glâne ainsi que le quartier de la Fontaine devraient être en "ville collective" et non "ville d'activités", • Le secteur de l'école du Platy devrait être identifié comme "attracteur" et non "ville collective", • Le parc urbain du Platy devrait être en blanc et non pas identifié comme "attracteur", • Le quartier Platy-Centre II devrait être en "ville résidentielle collective" et non pas en gris "espace rural", • L'école de Cormanon devrait être en "attracteur" et non pas en "ville d'activités", à l'image des autres écoles. 	Villars-sur-Glâne	<p>Le Comité indique qu'il s'agit d'une illustration représentant les typologies de quartiers (lieux-types), ne correspondant pas à une affectation mais plutôt à une analyse qualitative du territoire. Cette carte n'est pas liante et doit être considérée comme un outil de "base de discussion". Cette illustration est tirée d'une étude de base du PA4. Pour les raisons précitées, cette carte ne sera pas modifiée.</p>	
254	<p>16 : Il n'y a pas d'installation de marchandises à la gare de Belfaux-Village.</p>	TPF	<p>La carte sera adaptée en ce sens.</p>	
255	<p>37 : La commune demande d'indiquer le site de Corberayes comme secteur avec dézonage projeté.</p>	Givisiez	<p>Concernant l'annexe 37, le Comité indique que la rocade (dézonage et mise en zone) sur le secteur de Marly est une solution qui répond à une demande</p>	

			d'un projet concret. Le Comité est d'avis que le secteur de Corberayes ne demande pas un traitement similaire (dézonage).	
256	37 : Le souci est que la rocade de Moraty puisse être déjà effective dans le PA4 afin de le mettre en application lors de la 2ème mise à l'enquête du PAL.	Marly	S'agissant d'une rocade de petite dimension, dont le bilan est neutre en termes de m2 en zones à bâtir, le Comité va adapter la limite d'urbanisation du PA4 afin d'intégrer, respectivement d'exclure, les périmètres tels que prévus par la rocade (les mises en zones et déclassements restent la compétence du PAL via son PAZ).	
257	38 : Le P+Rail à Rosé doit être enlevé de la carte et la mention du P+Rail à Avry-Matran doit être mieux positionnée, étant sur Avry et non Matran.	Avry	Une adaptation de la carte peut être faite pour repositionner la mention du P+Rail.	
258	38 : Il faudrait dessiner l'entier du tracé de la nouvelle ligne 9 nord de Marly qui sera prolongée jusqu'au Confin.	Marly	Le Projet d'agglomération ne va pas au niveau de détail des itinéraires locaux des bus et le positionnement des arrêts de bus. Les itinéraires locaux et arrêts sont étudiés et mis en œuvre dans le cadre de processus d'approfondissement ultérieurs. Les tracés seront cependant esquissés sur cette carte.	
259	39 : La commune demande la suppression du P+R de Givisiez.	Givisiez	La création d'un nouveau P+R supplémentaire au nord des voies de chemin de fer est abandonnée. Un P+R en gare de Givisiez était prévu dans le PA2 au niveau du PAD Taconnet. Cette demande ne peut pas être abandonnée. La commune a par ailleurs prévu ces places dans la mise en examen préalable du PAD.	
260	39 : Le tracé de la TransAgglo T2 n'est pas celui proposé par GEA pour Marly.	Marly	Le tracé de la TransAgglo sera affiné selon le résultat des études PA.	
261	41 : Pourquoi le pourcentage de places visiteur est de 0-15 % pour le jaune et l'orange alors qu'il est de 10 % pour les autres. Devrait-il être de 0-10 % pour les premiers ?	Marly	Le pourcentage de places visiteurs est repris des tableaux sur la satisfaction du stationnement. La fourchette 0-15 % correspond à ce qui est déjà utilisé par la Ville de Fribourg et permet un peu plus de souplesse en fonction du contexte local.	
262	42 : La commune demande la suppression du P+R de Givisiez.	Givisiez	La création d'un nouveau P+R supplémentaire au nord des voies de chemin de fer est abandonnée. Un P+R en gare de Givisiez était prévu dans le PA2 au niveau du PAD Taconnet. Cette demande ne peut pas être abandonnée. La commune a par ailleurs prévu ces places dans la mise en examen préalable du PAD.	
263	42 : La commune demande que la route de la Chassotte figure en tant qu'axe prioritaire.	Givisiez	La route de la Chassotte est déjà indiquée en tant qu'axe principal.	
264	42 : La RC1200 n'a pas été déclassée et aucune décision n'a été prise sur le sujet. Nous sommes intéressés à comprendre la logique qui a amené à cela alors que la route	Marly	Le déclassement proposé vient de la nécessité identifiée de mesures d'accompagnement à la réalisation de la liaison Marly-Matran afin d'éviter un	

	de Cormanon et le carrefour de Belle-Croix sont toujours dans la ceinture de distribution.		engorgement supplémentaire de la traversée de Marly.	
265	43 : Les auteurs sont d'avis qu'il est impossible pour les propriétaires de déterminer si leurs terrains sont concernés par les césures ou continuité car les documents n'offrent pas ce niveau de détail.	Hoirie Marthe et Louis Gummy Hoirie Clerc, Victoria et Jean Clec Jacques Pittet	La spatialisation cartographique des continuums verts et bleus (continuités et césures) indiqués dans le volet nature et paysage du PA4 est à considérer comme une donnée de base non-liante élaborée à l'échelle régionale. Le statut de cette donnée, qui ne vise pas à renseigner sur la constructibilité ou pas des articles fonciers, justifie la représentation retenue.	
266	43 : les auteurs demandent de reculer la césure verte et bleue traversant le secteur Marie-Favre (parcelles 233, 266, 289, 1052 et 1053 RF).	Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA	Au vu de la structuration paysagère de ce secteur, le Comité retient justifiée l'identification de la césure verte inscrite dans la carte de la stratégie nature et paysage du PA4. Le Comité tient également à préciser que l'identification de cette césure verte ne remet pas en cause l'éventuelle mise en zone à bâtir future du secteur, qui est d'ailleurs identifiée par le PA4 en tant qu'extension de la zone à bâtir de priorité 2.	
267	43 : Le tracé de la TransAgglo T2 n'est pas celui proposé par GEA pour Marly.	Marly	Le tracé de la TransAgglo sera affiné selon le résultat des études PA	
268	38 : La ligne 100 avec la navette n'existera plus à l'horizon de cette carte.	TPF	La cartographie sera modifiée en conséquence	
269	38 : La prolongation de la ligne 1 en direction de Chésalles avec des trolleys à batterie est à clarifier.	TPF	Ce point est effectivement à clarifier, mais la planification d'un Projet d'agglomération n'a pas vocation de traiter ce sujet technique et d'exploitation, de plus assez lointain (la technologie pouvant aussi évoluer).	
270	38 : La carte n'est pas cohérente avec la mesure 4M.04.02 « Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP à Marly - secteurs Nord et Est ».	TPF	La cartographie sera modifiée en conséquence	

A. Annexe / Beilage

Le présent rapport compile les retours de consultation publique des particuliers, des partis, des associations ou des communes. Ces retours étaient au nombre de 26, ils sont détaillés au tableau ci-dessous.

Dieser Bericht fasst die Rückmeldungen von Privatpersonen, Parteien, Vereinen oder Gemeinden zur öffentlichen Vernehmlassung zusammen. Es gab 26 solcher Rückmeldungen. Sie sind in der folgenden Tabelle ausgeführt.

Les préavis d'examen préalable des services cantonaux ne sont en effet pas traités dans ce rapport.

Die vorgängigen Stellungnahmen der kantonalen Dienststellen werden in diesem Bericht nicht behandelt.

Entité ou particulier / Einheit oder Privatperson	Nom de l'entité ou du particulier / Name der Einheit oder Privatperson
Association / Verein	ATE Association transports et environnement - Section Fribourg
Association / Verein	WWF Freiburg
Association / Verein	Pro Natura Fribourg
Association / Verein	Chambre de commerce et d'industrie du canton de Fribourg CCIF
Association / Verein	TPF SA
Commune / Gemeinde	Region Sense
Commune / Gemeinde	Gemeinde Dürdingen
Commune / Gemeinde	Commune de Givisiez
Commune / Gemeinde	Commune d'Avry
Commune / Gemeinde	Ville de Fribourg - Service des affaires bourgeoises
Commune / Gemeinde	Commune de Marly
Commune / Gemeinde	Commune de Villars-sur-Glâne
Commune / Gemeinde	Ville de Fribourg (Conseil communal)
Commune / Gemeinde	Commune de Corminboeuf
Commune / Gemeinde	Commune de Matran
Commune / Gemeinde	Commune de Belfaux
Parti / Partei	PLR Ville de Fribourg
Particulier(s) / Privatperson/en	Hoirie Charles Delley
Particulier(s) / Privatperson/en	Famille Alfred Hofmann und Familie Jürg Mosimann
Particulier(s) / Privatperson/en	Raphaël Casazza
Particulier(s) / Privatperson/en	Hoirie Marthe et Louis Gumy
Particulier(s) / Privatperson/en	Jacques Pittet
Particulier(s) / Privatperson/en	Hoirie Jaccoud <u>via Me Emmanuel Kilchenmann</u>
Particulier(s) / Privatperson/en	Joël Martin, la Communauté héréditaire de feu Michel Page, Jacqueline Cuanillon et la société Holdimo SA <u>via Me David Ecoffey</u>
Particulier(s) / Privatperson/en	Hoiries Clerc, Victoria et Jean Clerc, pad : Marlène Clerc

Glossaire / Glossar:

AP	Agglomerationsprogramm
AP2	Agglomerationsprogramm der zweiten Generation
AP3	Agglomerationsprogramm der dritten Generation
AP4	Agglomerationsprogramm der vierten Generation
ARE	Office fédéral du développement territorial
ASTRA	Bundesamt für Strassen
CAD	Chauffage à distance
CARM	Commission d'aménagement régional et de mobilité
DAEC	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
DPTA	Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
IBUS	Indice brut d'utilisation du sol
IFF	Installation à forte fréquentation
IUS	Indice d'utilisation du sol
KantRP	kantonaler Richtplan
LAgg	Loi sur les agglomérations
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATeC	Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions de l'Etat de Fribourg
LVA	Langsamverkehrsachsen
LV	Langsamverkehr
MD	Mobilité douce
MEP	Mandat d'étude parallèle
MIC	Marly Innovation Center
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobA	Amt für Mobilität
MOCA	Monitoring et contrôle des effets des projets d'agglomération
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OLEI	Ordonnance sur les lignes électriques
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
ÖV	Öffentliche Verkehr
PA	Projet d'agglomération
PA2	Projet d'agglomération de 2 ^{ème} génération
PA3	Projet d'agglomération de 3 ^{ème} génération
PA4	Projet d'agglomération de 4 ^{ème} génération
PAD	Plan d'aménagement de détail
PAL	Plan d'aménagement local
PAZ	Plan d'affectation des zones
PDA	Plan directeur régional de l'Agglomération de Fribourg
PDCant	Plan directeur cantonal
PDpT	Plan Directeur partiel des Transports

PDR	Plan directeur régional
PM	Paquet de Mesure
PME	Petites et moyennes entreprises
P+R	Parking d'échange / Park und Ride-Anlagen
RCU	Règlement communal d'urbanisme
RER	Réseau express régional
RF	Registres fonciers
RPG	Raumplanungsgesetze
SeCA	Service des constructions et de l'aménagement
TIM	Trafic individuel motorisé
TP	Transports publics
TPF	Transports publics fribourgeois / Freiburgische Verkehrsbetriebe
TRV	Transport régional voyageurs
VLS	Vélos Libre-Service
ZACT	Zone d'activités