

Les entités ayant pris position / Stellungnehmende

<p><i>Associations de communes et associations régionales / Gemeinde- und Regionalverbände</i></p> <p>Association des communes fribourgeoises (ACF), Association de communes du Gibloux pour les services régionaux, Association Régionale la Gruyère (ARG), Gemeindeverband Region Sense, Communauté régionale de la Broye (COREB), Région Glâne-Veveyse, Verband der Gemeinden des Seebezirks / Association des communes du district du Lac</p>
<p><i>Communes / Gemeinden</i></p> <p>Fétigny, Villeneuve, Barberêche, Tafers, Villarepos, Villarsel-sur-Marly, Riaz, Villars-sur-Glâne, Le Mouret, Cheiry, Hauterive, Romont, Russy, Vaulruz, Saint-Aubin, Fribourg, Giffers, Heitenried, Ulmiz, Lully, Domdidier, Düdingen, Cressier, Cerniat, Ursy, Chapelle, Oberschrot, Pont-en-Ogoz, Misery-Courtion, Echarlens, Charmey, Grolley, Plaffeien, Zumholz, Ferpicloz, St.Silvester, Arconciel, Bas-Vully, Marsens, Rossens, Le Pâquier, Gurmels, Murist, Remaufens, Siviriez, La Sonnaz, Léchelles, Châtonnaye, Cugy, Corpataux-Magnedens, Montagny, Sorens, Courgevoux, Crésuz, Kerzers, Villaz-St-Pierre, Châbles, Rueyres-les-Prés, Châtel-St-Denis, Gruyères, Torny, Brillaz, Ried bei Kerzers, Bussy, Billens-Hennens, Givisiez, Cheyres, Montet (Glâne), Neyruz, Rechthalten, Sévaz, Corbières, Pont-la-Ville, Communes de la Rive droite (Hauteville, Pont-la-Ville, La Roche, Corbières, Botterens), Bas-Intyamon, Chésopelloz, Pierrafortscha, Gletterens & Delley-Portalban, Les Montets (Broye), Botterens, Treyvaux, Jaun, Broc, Le Flon, Galmiz, Corserey, Haut-Vully, Vuadens, Chénens, La Verrerie, La Roche, Attalens, Haut-Intyamon, Plasselb, Muntelier, Sâles, Grandvillard, Murten / Morat, Châtillon, Saint-Martin, Villorsonnens, Corminboeuf, Granges-Paccot, Lurtigen</p>
<p><i>Cantons voisins / Nachbarkantone</i></p> <p>Bern, Neuchâtel, Vaud</p>
<p><i>Entreprises de transport / Transportunternehmen</i></p> <p>Transports publics fribourgeois SA</p>
<p><i>ONG et associations à but non lucratif / NGO und gemeinnützige Vereine</i></p> <p>PRO VELO Fribourg / Freiburg, Fachverband Schweizer RaumplanerInnen (FSU)</p>
<p><i>Partis politiques / Politische Parteien</i></p> <p>Grüne / les Verts, PDC Fribourg</p>
<p><i>Offices fédéraux</i></p> <p>Office fédéral du développement territorial / Bundesamt für Raumentwicklung (ODT / ARE), Office fédéral des routes (OFROU), Office fédéral de l'agriculture (OFAG)</p>

Remarques

<i>S'associent à la prise de position de l'Association des communes fribourgeoises (ACF) les communes suivantes: Gemeinden, die auf die Stellungnahme des Freiburger Gemeindeverbands verweisen:</i>
Barberêche, Villarepos Villarsel-sur-Marly, Riaz, Le Mouret, Hauterive, Romont, Vulruz, Giffers, Heitenried, Ulmiz, Cressier, Ursy, Cerniat, Chapelle, Oberschrot, Pont-en-Ogoz, Echarlens, Charmey, Plaffeien, Ferpicloz, St.Silvester, Arconciel, Marsens, Rossens, Le Pâquier, Gurmels, Grolley, Murist, Remaufens, Siviriez, La Sonnaz, Châtonnaye, Cugy, Corpataux-Magnedens, Montagny, Courgevoux, Villaz-St-Pierre, Châbles, Rueyres-les-Prés, Châtel-St-Denis, Gruyères, Torny, La Brillaz, Billens-Hennens, Givisiez, Cheyres, Montet, Rechthalten, Corbières, Chésopelloz, Botterens, Treyvaux, Jaun, Broc, Le Flon, Galmiz, Corserey, Vuadens, Chénens, Haut-Intyamou, Plasselb, Muntelier, Sâles, Saint-Martin, Lurtigen, Pour la desserte d'une localité: Domdidier, Saint-Aubin (partiellement: desserte d'une localité),
<i>S'associent à la prise de position de l'Association des communes fribourgeoises (ACF) les associations suivantes: Verbände die auf die Stellungnahme des Freiburger Gemeindeverbands verweisen:</i>
Association des communes du Gibloux pour les services régionaux, Gemeindeverband Region Sense
<i>S'associent à la prise de position de l'Association des communes du district Lac les communes suivantes: Gemeinden, die auf die Stellungnahme des Verbandes der Gemeinden des Seebezirks verweisen:</i>
Barberêche, Ulmiz, Cressier, Gurmels, Courgevoux, Ried bei Kerzers, Galmiz, Muntelier
<i>S'associent à la prise de position de la COREB les communes suivantes: Gemeinden, die auf die Stellungnahme der COREB verweisen:</i>
Fétigny, Lully, Murist, Léchelles, Bussy
<i>S'associent à la prise de position de l'Association des communes de la Singine les communes suivantes: Gemeinden, die auf die Stellungnahme des Gemeindeverbands Region Sense verweisen:</i>
Tafers, Giffers, Heitenried, Oberschrot, Zumholz, St.Silvester, Rechthalten, Plaffeien
<i>S'associent à la prise de position de la Commission des transports de l'Association des communes du Gibloux les communes suivantes: Gemeinden, die auf die Stellungnahme der Transportkommission des Gemeindeverbands des Gibloux verweisen:</i>
Rossens
<i>S'associent à la prise de position de la commune Sâles les communes suivantes: Gemeinden, die auf die Stellungnahme der Gemeinde Sâles verweisen:</i>
Chapelle

1.	Communication et qualité des informations / Kommunikation und Informationsqualität.....	4
2.	Logement / Wohnen.....	4
3.	Coordination urbanisation-transports / Abstimmung Siedlung und Verkehr	5
4.	PAL en révision / Revision der Ortsplanung	22
5.	Contradiction générale (incl. avec la loi) et erreurs de procédure / Widerspruch im Allgemeinen (inkl. mit der Gesetzgebung) und Verfahrensfehler	23
6.	Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung.....	26
7.	RER Fribourg Freiburg.....	31
8.	Systemes intercantonaux / Kantonsübergreifende Systeme.....	32
9.	Voeux / Wünsche.....	34
10.	Expression de satisfaction (sujet pas traité auparavant) / Ausdruck der Zustimmung (für nicht bereits aufgeführte Themen).....	34
11.	Autres / Andere	35
12.	Remarques formel / Formelle Bemerkungen	36
13.	Compléments suggérés / Vorgeschlagene Ergänzungen.....	38

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
1. Communication et qualité des informations / Kommunikation und Informationsqualität			
PDCant KatRP	L'intégration du contenu du plan cantonal des transports dans le plan directeur sont insatisfaisante.	ODT	Le PCTr et le PDCant n'ont pas été révisés intégralement, mais uniquement modifiés pour répondre à une nouvelle exigence légale.
Im Allgemeinen En général	Eine Simulation, mit welcher den Gemeinden die Konsequenzen des neuen KVP aufgezeigt werden, fehlt.	Verband der Gemeinden des Seebezirks FSU	Die Erstellung einer Karte mit den Haltestellenkategorien ist im Gange.
En général Im Allgemeinen	Les fiches sont trop générales et abstraites concernant la description et la coordination territoriale des mesures et infrastructures de transports / Des illustrations (réseau ferroviaire, etc.) ou des données chiffrées manquent.	ODT Villars-sur-Glâne Sorens Botterens La Roche Châtillon	Le projet sera complété avec de nouvelles explications et illustrations. Une planche illustrative avec les catégories d'arrêt sera intégrée au projet.
PCTr KVP	La croissance démographique et la structure dispersée du canton devraient être mieux pris en considération par les auteurs du projet afin de mieux et de plus explicitement fonder les objectifs et les buts du PCTr. (En faisant par exemple référence à compter avec «Une voiture de moins, par ménage»)	Verts Fribourgeois	Dont acte. Toutefois, ces principes ne font pas l'objet de cette révision et ne sont par conséquent pas en discussion.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Les termes « raisonnable », « grand nombre d'emplois / clients », « grand volume de trafic » sont trop vagues et trop subjectifs.	Saint-Aubin Domdidier	Le terme "raisonnable" découle de l'art. 94 LATeC. Quant aux autres, ils ne sont pas en discussion dans le cadre de cette révision.
2. Logement / Wohnen			
En général Im Allgemeinen	Il faut permettre aux Fribourgeois de se loger: l'offre dans les zones suffisamment desservies en transports publics n'est pas suffisante.	ARG	Le canton ne partage pas ce point de vue. L'application d'un principe de desserte raisonnable empêche la création de nouvelles zones à bâtir lorsque la desserte en transports publics est mauvaise, mais les possibilités restent nombreuses.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
En général Im Allgemeinen	Chaque citoyen devrait être libre d'élire son domicile en fonction de ses affinités.	Cerniat Villaz-St-Pierre Gruyères Pont-la-ville	La liberté de domicile est garantie. Les planifications fixent des conditions pour la planification des zones à bâtir uniquement.
PCTr D 2.3.1 KVP B 2.3.1	La durabilité, c'est prendre en considération des besoins des générations futures, mais aussi avoir des possibilités et des choix de logement.	ACF	Dont acte.
3. Coordination urbanisation-transports / Abstimmung Siedlung und Verkehr			
En général Im Allgemeinen	En privilégiant un développement coordonné entre aménagement du territoire et transports publics, les réflexions vont dans la bonne direction.	Sorens Grandvillard ODT PRO VELO Fribourg Charmey Saint-Aubin Domdidier	Dont acte.
	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr hinsichtlich der Erschliessung von Bauzonen durch den öffentlichen Verkehr wird unterstützt.	Kanton Bern FSU	Zur Kenntnis genommen.
En général Im Allgemeinen	Se rallie au principe d'un « raccordement raisonnable à un moyen de transports publics » telle selon la LATeC.	COREB Canton de Vaud	Dont acte.
	Die Kriterien für den Eignungsgrad der Nutzung bezogen auf die Erschliessungsqualität (Distanz, Kursintervall, Verkehrsmittel Haltestellenkategorie) sind zielführend.	FSU	Zur Kenntnis genommen.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	<p>La qualité en desserte en transports publics est un critère important, mais ne devrait pas être le seul déterminant les possibilités de développement d'une commune. Aussi des critères des autres thèmes (par exemple environnement, énergie, développement, économique et protection de paysage etc.) devraient être pris en compte.</p>	<p>ARG COREB Villarepos Saint-Aubin Domdidier Cressier Misery-Courtion Sorens Gruyères Torny Pont-la-ville Botterens Broc Grandvillard Châtillon</p>	<p>La consultation porte sur une adaptation des critères définissant la desserte en transports publics en conformité avec l'art. 94 de la LA-TeC. Le niveau de desserte n'est de loin pas le seul critère qui détermine les possibilités de développement d'une commune.</p>
	<p>Das Kriterium „Erschliessungsqualität“ darf nicht über alle weiteren raumplanerischen Kriterien (bspw. Zentralität, Ortsbild, landschaftliche Integration) gestellt werden.</p>	<p>FSU</p>	<p>Bereits das RPBG verpflichtet dazu neue Zonen unter anderem angemessenen an ein öffentliches Verkehrsmittel anzuschliessen. Die für Einzonierungen konsultierten Ämter werden auch in Zukunft darauf Bedacht nehmen auch nicht verkehrsbezogene Kriterien anzuwenden.</p>
<p>PCTr KVP</p>	<p>Le principe de coordination transport-urbanisation est mis en doute au niveau de sa faisabilité, parce que le secteur privé a la possibilité de ralentir la planification par la thésaurisation des terrains, par l'absence des moyens légaux empêchant ces pratiques et par les difficultés de procédure (oppositions etc.).</p>	<p>Verts Fribourgeois</p>	<p>Ces principes ne font pas l'objet de la présente consultation publique.</p>

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr KVP	Die Frequenz des Busverkehrs darf für die Entfernung der Bauzone zur nächsten Haltestelle nicht massgebend sein. Generell sollte eine Distanz bis zu 1500 m möglich sein.	Zumholz Rechthalten	Das Ziel des KVP ist es den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verändern. Da bei schlechter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Takt und Distanz) der motorisierte Individualverkehr stark bevorzugt wird, muss die Distanz von Bauzonen an die Frequenz der öffentlichen Verkehrsmittel angepasst werden. Der Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz ist Teil der Groberschliessung, welche im Raumplanungs- und Baugesetz festgelegt ist.
	La cadence des transports publics ne devrait pas être contraignante pour le développement des zones à bâtir	Sévaz	Le PCTr a comme but d'augmenter le part modale des transports publics par rapport au transport individuel motorisé. Ceci dépend de la fréquence des transports publics et de la distance au prochain arrêt. C'est la raison pour laquelle le PCTr fixe des distances en fonction de la cadence des moyens de transports publics. La desserte en transport public fait partie de l'équipement de base défini dans la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions.
PCTr KVP	Un bus le matin et un bus le soir devraient déjà être suffisants pour qu'une commune puisse développer ses zones à bâtir (rayon de 500 m).	Villarepos Pont-la-ville	Une cadence de deux bus par jour n'est pas suffisante pour être qualifiée de raisonnable. Avec un tel niveau de desserte, il a été constaté que l'utilisation des transports publics reste très marginale.
PCTr KVP	Il n'est pas admissible que la commune, desservie par trois bus par jour soit traitée de la même manière qu'une commune sans transports publics.	Villarepos	Dont acte. Dans les deux cas, la desserte n'atteint pas un niveau raisonnable.
En général Im Allgemeinen	Le canton de Neuchâtel a aussi introduit des critères d'accessibilité minimale pour les zones à bâtir.	Canton de Neuchâtel	Dont acte.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PDCant KantRP	Les mesures du PCTr renforcent les transports publics et la coordination des transports avec l'urbanisation au sein des agglomérations et des secteurs stratégiques denses.	Canton de Neuchâtel	Dont acte.
PDCant KantRP	Les modifications apportées au PDCant fribourgeois le rendent concernant le dimensionnement de la zone à bâtir plus semblable au PDCant vaudois. Les changements que le PDCant fribourgeois exige au moins un niveau E d'une nouvelle zone à bâtir, applique le facteur 1.4 seulement dans les secteurs du niveau A à C et l'utilisation intensive des secteurs de niveau D est salué.	Canton de Vaud	Dont acte.
En général Im Allgemeinen	Le canton de Vaud a introduit une classe VI (pour les cadences à 60minutes et plus) et un niveau E, mais la distance maximale n'a pas été étendue à 1500m (maximale 1000m pour les classes d'arrêts I, II et III).	Canton de Vaud	Dont acte.
En général Im Allgemeinen	Les préoccupations en matière de coordination entre l'urbanisation et les transports rejoignent celles exprimés dans le Plan directeur régional intercantonal de la Broye et le projet d'agglomération Rivelac.	Canton de Vaud	Dont acte.
PCTr 2.6 KVP 2.6	Le couplage urbanisation avec une mobilité améliorée conduit à un couplage pervers « transport- étalement urbain » et à une croissance décentralisée avec un fort taux de motorisation individuelle. Des moyens complémentaires d'action en matière d'aménagement du territoire pour garantir une densification et structuration de l'urbanisation à des endroits centraux devraient être privilégiés.	Verts Fribourgeois	Le PCTr vise à une amélioration de la mobilité en transports publics de manière ciblée en priorité sur les axes forts du réseau (RER Fribourg Freiburg). Le principe d'octroi du facteur de dimensionnement de la zone à bâtir de 1.4 pour les communes disposant d'une bonne desserte en TB contribue également à privilégier l'urbanisation dans les endroits centraux.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr D 2.3.1 KVP B 2.3.1	Les indicateurs de la mobilité durable ne doivent pas se cantonner à une appréciation unilatérale d'une densification exagérée du bâti.	ACF	L'utilisation mesurée du sol est un objectif constitutionnel. La méthode proposée ne concentre pas uniquement les nouvelles zones à bâtir dans les villes. Aucune mesure de cette révision n'empêche le développement en dehors des centres. Les possibilités de développement restent nombreuses dans toutes les régions du canton.
PCTr 2.4 KVP 2.4	Le fait de favoriser les centres en termes de transports va vers une densification des grandes villes et risque de faire diminuer la qualité de vie.	Saint-Aubin Domdidier Grandvillard	
PCTr 2.3 KVP 2.3	Le PCTr favorise une densification des grandes villes / du centre et ne favorise pas la décentralisation.	Domdidier Saint-Aubin PDC Fribourg	
En général Im Allgemeinen	Ne plus autoriser de nouvelles zones à bâtir dans les régions périphériques non desservies par les transports publics provoque une surenchère des prix dans les zones desservies.	Montet	L'aménagement du territoire ne régit pas les prix fonciers. Ceux-ci sont établis par l'économie privée.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	La définition de « raccordement raisonnable à un moyen de transport public » accroît les problèmes de transports liés à la surcharge de trafic dans les centres.	ACF COREB PDC Fribourg	Aucune mesure de cette révision n'empêche le développement en dehors des centres. L'application du principe de raccordement raisonnable aux transports publics vise à favoriser les transports publics dans les déplacements et à une certaine concentration de l'urbanisation.
PCTr KVP	Les conséquences du nouveau PCTr sur la mise en zone à bâtir / les secteurs périphériques sont inquiétantes.	Villaz-St-Pierre Corpataux-Magnedens	Seuls les secteurs insuffisamment desservis par les transports publics ne pourront pas être mis en zone.
PCTr B 2.6.3 KVP B 2.6.3	Une flexibilité pour le raccordement en transports publics est demandée (semblable à la flexibilité pour les transports individuels motorisés).	Saint-Aubin Domdidier Grandvillard Châtillon	Le but du PCTr est d'augmenter la part modale des transports publics et de concentrer l'urbanisation. Cet objectif ne peut pas être rempli si un mauvais raccordement aux transports publics est remplacé par un bon raccordement aux axes de transport individuel motorisé.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
	Für den öffentlichen Verkehr ist mehr Flexibilität (analog zur Flexibilität für den motorisierten Individualverkehr) wünschenswert.	FSU	Das Ziel des KVP ist es, den Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verändern und die Besiedlung zu konzentrieren. Dies ist sicherlich nicht der Fall, wenn eine schlechte Erschliessung einer Zone durch den öffentlichen Verkehr mit einer guten Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr kompensiert werden kann.
KantRP Gesamtverkehrskonzept PDCant Concept global des transports	Der Kanton soll bei Neuansiedlungen nicht nur das Verkehrsnetz, sondern auch die Gesamtauswirkung des Quellverkehrs, prüfen. Er sollte bei einer ungenügenden Verkehrserschliessung mit den Gemeinden nach realisierbaren Lösungen suchen, da diese nicht über die Möglichkeit verfügen Lösungen über grössere Gebiete mit Einfluss auf das lokale / regionale Verkehrsnetz vorzuschlagen.	Düdingen	Der Kanton prüft bereits heute die Gesamtauswirkung des Quellverkehrs für Neuansiedlungen. Im Generellen ist es Sache des Gesuchstellers nach Lösungen zu suchen, welche die negativen Auswirkungen des Quellverkehrs in Grenzen halten. Der Kanton unterstützt die Gemeinden, im Rahmen seiner Zuständigkeit, bei der Suche nach umsetzbaren Lösungen, wird dabei aber nicht die den Gemeinden zugewiesenen Aufgaben übernehmen.
En général Im Allgemeinen	Le projet montre la forte influence des transports publics sur le développement de la région, mais donne peu de solutions pour permettre aux régions moins denses de disposer d'une offre décente.	COREB	Le canton soutient les communes dans leurs démarches mais ne peut pas se substituer à elles. Avec le développement prévu du RER Fribourg Freiburg, chaque région disposera d'une offre de qualité permettant d'importants développements des zones desservies.
KantRP Gesamtverkehrskonzept T S.4 PDCant Concept global des transports T p.4	Die intensive Nutzung der Gebiete darf ein Ziel sein, soll aber nicht vorgeschrieben werden.	Plaffeien	Die intensive Nutzung eines Gebietes erhöht den Modal Split des öffentlichen Verkehrs. Da das reine Ziel der intensiven Nutzung für geeignete Gebiete bis anhin zu keinerlei Verbesserung führten, müssen stärkere politische Mittel ergriffen werden.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr KVP	La planification ne devrait pas être faite unilatéralement /le PCTr ne devrait pas fixer la planification, sans percevoir l'incidence concrètes sur les lieux où il est appliqué.	COREB Villeneuve	Le canton ne planifie pas l'aménagement du territoire des communes. Il fixe des principes et des exigences en matière d'aménagement local. Le canton est toutefois conscient des incidences concrètes du PCTr sur l'aménagement du territoire fribourgeois.
En général Im Allgemeinen	Les décisions doivent être adaptées pour correspondre au contexte local (par exemple par une distinction pour les objectifs et moyens à atteindre les objectifs entre les zones péri- / urbaines et rurales)»	Communes de la Rive droite Saint-Aubin Attalens Châtillon Charmey La Roche Sévaz	Les instruments de planification sont développés afin de tenir compte le mieux possible des différents contextes. Seule une petite partie des décisions du PCTr sont concernées par cette révision. L'accessibilité des arrêts de transports publics est en général adaptée aux besoins de la plus grande partie de la population d'une commune (demandes des communes et adoption par le canton pour l'emplacement de l'arrêt. En vue d'assurer une égalité de traitement entre les communes, les mêmes principes doivent être appliqués à tous.
	Der „angemessene Anschluss zu einem öffentlichen Verkehrsmittel“ soll auf die Bedürfnisse des Ortes / der Region angepasst werden.	Verband der Gemeinden des Seebezirks Rechthalten	Definitionen, wie die „angemessene Anschluss zu einem öffentlichen Verkehrsmittel“ müssen den Charakteristiken des gesamten Kantons entsprechen und können deshalb nicht den Bedürfnissen einer Region angepasst werden. Im gesamten Kanton ist jedoch noch immer eine gesunde Entwicklung möglich.
PCTr 2.6.2 à 2.6.5 KVP 2.6.2 bis 2.6.5	On ne peut pas imaginer dans une région comme la Broye (longtemps délaissée en matière de transports publics) que l'on ne se base uniquement sur la situation actuelle pour décider de la planification du futur. Il faut par exemple prendre la croissance existante et potentielle en compte.	COREB	Le Décret du Grand Conseil fixant les idées directrices et les objectifs en matière d'aménagement du territoire du 17 septembre 1999 demande d'utiliser au mieux les infrastructures existantes. Ce principe est repris depuis 2006 dans le PCTr. En outre, seule l'affectation du sol à moyen terme est concernée. La planifica-

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr D 3.5.1 KVP B 3.5.1	Le canton doit adapter l'offre ou proposer d'autres variantes en fonction des besoins afin de tenir compte de la croissance démographique.	ACF	tion du futur n'est pas figée et la situation du canton ou d'une région peut changer. Il est par ailleurs tenu compte des décisions concernant la mise en place du RER Fribourg Freiburg.
PCTr KVP	C'est un cercle vicieux: on ne crée / conserve pas une bonne offre en transports publics pour les communes qui n'ont pas une masse critique suffisante, ce qui empêche la mise en zone de nouveaux secteurs et qui ne conduit jamais à atteindre la masse critique suffisante.	ARG Sévaz Cheyres	Les lignes de transport public doivent répondre à des critères de rentabilité ou de couverture des coûts fixés par la Confédération. L'application des bases légales en vigueur vise à orienter le développement des nouvelles zones à bâtir à proximité des arrêts présentant la meilleure desserte. Cette stratégie permet d'assurer à la fois un développement de l'ensemble des régions du canton (des possibilités de développement existent dans toutes les régions du canton) et de maintenir un réseau de transport public attractif et économiquement performant. Les principes définis seront mis en œuvre en fonction de la situation existante au moment de la planification de nouvelles zones à bâtir.
PCTr KVP	Pour effacer certaines dessertes aussi d'autres critères que la rentabilité devrait être prisent en considération. Car supprimer certaines lignes sur le seul critère des coûts va à l'encontre des idéaux du PCTr.	Gruyères	Les lignes de transport public doivent répondre à des critères de rentabilité ou de couverture des coûts fixés par la Confédération. Le volume des prestations est défini lui sur la base du nombre de voyageurs. Les critères de rentabilité ne sont pas uniquement pris en compte. Par contre, des critères minimaux de rentabilité doivent être remplis.
PCTr KVP	La commune aura-t-elle le devoir de fournir à chaque parcelle construite des transports publics satisfaisant aux critères de raccordement raisonnable?	Villeneuve	Les lignes de transport public doivent répondre à des critères de rentabilité ou de couverture des coûts fixés par la Confédération. L'objectif ne peut être de mettre en place des offres ne

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Il faudrait augmenter l'offre en transports publics, mais les communes n'ont aucun poids sur le développement du transport régional.	Torny Communes de la Rive droite Haut-Vully	satisfaisant pas ces critères et finalement en contradiction avec un des objectifs de la politique des transports qui est d'augmenter la part modale des transports publics. En outre, les nouveaux critères de desserte ne s'appliquent que pour les nouvelles zones à bâtir.
KVP B 2.6.3 PCTr D 2.6.3	Es wäre schlicht und einfach unsinnig und unbezahlbar, jede Zone einer ländlichen Gemeinde mit einer Bushaltestelle mit Bedienung im Stundentakt zu versehen.	Plasselb	Es ist nicht Ziel des KVP eingezonte Gebiete aller ländlichen Gemeinden mit Bushaltestellen zu versehen, denn dies steht im Widerspruch zu den Vorgaben des Bundes, welche die Rentabilität / den Kostendeckungsgrad der Linien des öffentlichen Verkehrs festlegen.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Certaines notions sur lesquelles se fondent les critères qui définissent la qualité de desserte en transports publics, méritent d'être clarifiées. L'analyse des plages horaires par exemple, est sujet à interprétation. La norme SN VSS 640 290, qui est utilisée pour calculer la qualité de desserte en transports publics, se fonde sur l'analyse d'une cadence moyenne de transports publics entre 6h et 20h. Or, le SeCA définit jusqu'à présent une plage horaire entre 6 et 19 h sur la base d'un horaire effectif.	La Roche Saint-Aubin Domdidier Botterens Grandvillard	Des explications seront fournies dans la version finale du document. Le PDCant a défini des critères qui seront revus sur la base de la présente modification.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
	Die Aussage „Erschliessungsklassen basierend auf Norm SN 640 290“ des Jahres 2005 ist zu wenig transparent (Das SeCA basiert sich normalerweise auf die Zeitspanne zwischen 6 und 19Uhr während die VSS-Norm die Stunden zwischen 6 und 20Uhr berücksichtigt. Gleichzeitig orientiert sich die Norm am Tagesmittel der Anzahl Fahrten, während das BRPA den effektiven Fahrplan verwendet).	FSU	Wird in der endgültigen Fassung des Dokumentes klarer formuliert. Der kantonale Richtplan hat Kriterien definiert, welche aufgrund der vorliegenden Änderung neu geprüft werden.
PCTr KVP	Il est souhaité que l'intervalle moyen réel entre les courses soit pris en compte pour le calcul de la classification des arrêts.	Sévaz	Des explications seront fournies dans la version finale du document.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	On ne tient pas compte des cadences augmentées aux heures de pointes pour la qualité des dessertes. Cela diminue la qualité car en milieu de matinée ou d'après-midi, il est normal que la cadence soit diminuée.	Cressier	Il est tenu compte de l'ensemble des courses offertes sur les lignes, aux heures de pointe et aux heures creuses.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Die Kriterien für den öffentlichen Verkehr laut Tabelle b Seite 15 sind um zwei Klassen herabzustufen.	Oberschrot	Der grösste Teil der Tabelle steht in der aktuellen Vernehmlassung nicht zur Debatte (siehe KVP 2006). Die restlichen Kriterien können aus Kohärenzgründen nicht abgestuft werden.
PCTr D 2.6.2 KVP B 2.6.2	La qualité de desserte exigée pour les hôpitaux ne devrait pas être D, mais B ou C.	Attalens	Ce point n'a pas été discuté dans le cadre de la présente révision du PCTr.
	Für Spitäler ist eine höhere nutzungsabhängige Erschliessungsqualität als Niveau D erforderlich, da sich ihr Einzugsgebiet ständig ausdehnt.	Murten	Dieser Punkt steht in der aktuellen Revision nicht zur Debatte.
PCTr D 2.6.3 KVP B 2.6.3	Afin de faire évoluer la répartition modale en faveur des transports publics, il faudrait exiger une desserte en transports publics de niveau A pour les centres commerciaux destinés à l'alimentaire et B pour les centres commerciaux spécialisés.	Villars-sur-Glâne	Les exigences de desserte en transports publics relatives aux centres commerciaux sont déjà fixées dans le thème du PDCant "Grands générateurs de trafic et centres commerciaux" entré en vigueur le 3 mai 2011.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Le PCTr ne lutte pas contre le développement diffus (projets qui ne sont pas des grands générateurs de trafic) dans des zones mal desservies par les transports publics.	Fribourg	Le PCTr lutte contre le développement diffus en exigeant un niveau minimal de desserte pour les nouvelles mises en zone et pour les utilisations intensives du sol.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Que les modifications apportées permettent une utilisation plus mesurée du sol et des transports est mis en doute. La notion de «raccordement raisonnable à un moyen de transports publics» n'est pas assez volontariste pour avoir un effet à long terme sur l'organisation du territoire et de lutter contre le mitage, la dégradation des conditions de circulation et les atteintes à l'environnement.	Fribourg	Les modifications visent à concrétiser la notion de desserte raisonnable définie dans la LATeC. Le législateur n'a pas souhaité une exigence plus volontariste.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Le canton de Vaud a introduit des mesures visant une meilleure accessibilité en transports publics qui sont couplées à des mesures garantissant une population minimale aux alentours.	Canton de Vaud	Dont acte.
PCTr D 2.6.2 KVP B 2.6.2	Il est dommage que le principe de raccordement des constructions et installations publics au réseau de transport public ne soit pas étendu à la création de toute nouvelle zone.	Canton de Vaud	Toutes les nouvelles zones à bâtir sont concernées par le principe de desserte raisonnable aux transports publics.
KVP 2 PCTr 2	Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr wird begrüsst.	Verband der Gemeinden des Seebezirks FSU Murten	Zur Kenntnis genommen.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Les notions de qualité de desserte et de «raccordement raisonnable à un moyen de transports publics» mériteraient un débat public.	Châtillon	Le débat relatif à la notion de "desserte raisonnable" a déjà eu lieu lors de la mise en consultation de la nouvelle LATeC entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2010 et des débats parlementaires qui s'en sont suivis.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	La définition de « raccordement raisonnable à un moyen de transports publics » est très floue.	Cressier	Cette formulation est sujette à interprétation. La présente consultation permet de connaître la manière dont le canton entend l'interpréter. Le PCTr définit la notion de "raccordement raisonnable" à l'aide de critères quantitatifs basés sur des paramètres objectifs.
PCTr 2.6 KVP 2.6	Si le principe général de densification est partagé, les moyens choisis pour atteindre cet objectif sont mauvais.	ARG Lully	Dont acte.
PCTr 2.6 KVP 2.6	Das Gewicht, welches dem öffentlichen Verkehr gegeben werden soll, verunmöglicht eine Entwicklung einer grösseren Anzahl Gemeinden / der Gemeinde und der Region.	Giffers FSU Plasselb	Die Behauptung, dass eine Grosszahl der Gemeinden keine Entwicklungsmöglichkeit mehr haben wird, ist falsch.
	Die haushälterische Nutzung des Bodens wird unterstützt, jedoch müssen Maßnahmen gefunden werden, die auch eine Weiterentwicklung ausserhalb des Kantonszentrums erlauben.	Verband der Gemeinden des Seebezirks	Die Entwicklung ausserhalb des Kantonszentrums wird nicht in Frage gestellt und wird auch in Zukunft möglich sein.
PCTr KVP	Le projet / la politique de transport restreint le développement des petites communes périphériques et les communes avec une mauvaise desserte.	ACF ARG Les Montets Misery-Courtion COREB Crésuz Communes de la Rive droite Pierrafortscha La Verrerie	Le but de la politique des transports, respectivement du PCTr et du PDCant, est d'augmenter le part modale des transports publics par rapport au transport individuel motorisé et de concentrer l'urbanisation. C'est dans cette optique que le développement de nouvelles zones dans des endroits mal desservis par les transports publics est restreint. Seule une petite partie du canton n'aura plus de possibilité de développer de nouvelles zones à bâtir tant que la desserte en transports publics ne sera pas suffisante.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
En général Im Allgemeinen	Si on ne permet plus de développer des zones d'activités hors des centres urbains, les habitants de la région deviennent pendulaire et créent des engorgements et les centres manquent de plus en plus de terrains à proposer aux entreprises intéressés à s'installer dans le canton de Fribourg	ARG	Le développement de zones d'activités reste possible en dehors des centres urbains.
PCTr KVP	Le PCTr va à l'encontre de l'art. 10 al. d LATeC.	Cressier	Le canton ne partage pas cette appréciation. Une politique foncière active reste possible.
PCTr D 2.6.3 KVP B 2.6.3	La définition de « raccordement raisonnable à un moyen de transport public » met en péril l'esprit d'entrepreneuriat (Fribourg affaibli par rapport à des cantons limitrophes proactifs) et les initiatives privées.	ACF	De manière générale, tous les cantons se dotent de principes similaires à ceux proposés.
En général Im Allgemeinen	Le nouveau PCTr / La définition du terme « raccordement raisonnable à un moyen de transports publics » accentue le clivage entre centre(s) et zones périphériques (centre potentiel boosté, périphérie velléité freinée) et / ou contredit au LATeC art.1 alinéa 2 (développement harmonieux ... des communes).	Communes de la Rive droite Grandvillard Châtillon ACF ARG COREB Misery-Courtion Crésuz PDC Fribourg	Le développement de nouvelles zones à bâtir reste possible dans la plupart des communes du canton. Quant aux communes mal raccordées aux transports publics, elles ne pourront plus jouir des mêmes possibilités de développement que les communes bien raccordées (nouvelles zones jusqu'à une distance de 1500m des arrêts de bus / train). Il convient de souligner qu'il s'agit de la définition d'un principe de la LATeC en vigueur et qui correspond aux principes généraux en vigueur des bases légales fédérales et cantonales.
PDCant KatRP	Les exigences en matière de dimensionnement des zones à bâtir devront de toute façon être remplies sur la base de la révision de la LAT et le canton devra devenir très restrictif en ce qui concerne les demandes d'extension de zones à bâtir.	ODT	La nouvelle LAT n'est pas encore en vigueur. Le canton adaptera ses instruments de planification le moment venu.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	La définition du «raccordement raisonnable à un moyen de transports publics» est trop restrictive. Le PCTr est trop restrictif (par la définition du «raccordement raisonnable à un moyen de transports publics»).	Torny Pont-en-Ogoz Misery-Courtion Remaufens Gruyères Saint-Aubin Domdidier Courgevaux	Dont acte.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Les mesures privilégiant un développement coordonné entre aménagement du territoire et transports publics font preuve de trop peu de flexibilité / sont trop strictes.	Pierrafortscha Broc Saint Aubin Domdidier Sorens Communes de la Rive droite Grandvillard Remaufens	Ces mesures sont acceptables sur l'ensemble du canton et touchent uniquement les nouvelles zones à bâtir.
	Der Kanton setzt (mit der Mindesterschliessungsgüterklasse E) zu strenge Vorschriften, so dass viele Projekte (z.B. auch Materialabbauzonen / Kläranlagen) blockiert oder mit unverhältnismässigen Auflagen belastet werden.	Düdingen FSU	Die Behauptung, dass eine Grosszahl neuer Projekte blockiert wird ist eine Übertreibung. Die Realisierung der genannten Projekte (Materialabbauzonen und Abwasserreinigungsanlagen) wird auch in Zukunft möglich sein. Für die Einzonierung von Materialabbauzonen gilt der Sachplan Materialabbau, welcher keine Kriterien zum „angemessenen Anschluss zu einem öffentlichen Verkehrsmittel“ enthält. Die Spezialzonen werden von Fall zu Fall geprüft.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr D 2.9.3 KVP B 2.9.3	Des objectifs quantitatifs et plus ambitieux seraient bienvenus (faiblesse de l'engagement de l'Etat actuellement).	PRO VELO Fribourg	Le canton juge que des objectifs plus ambitieux sont peu réalistes par rapport aux caractéristiques du territoire fribourgeois.
PCTr KVP	Les possibilités de développer une zone à bâtir dans la commune se limitent à un seul secteur qui n'est pas assez bien desservi par les transports publics.	Hauterive	Chaque cas sera examiné dans le cadre de la révision du PAL.
En général Im Allgemeinen	Le niveau de desserte E n'étant pas atteint dans la commune, plus aucune nouvelle zone à bâtir n'est dorénavant possible.	Grandvillard Pont-la-ville	Grandvillard atteint le niveau de desserte E avec ses deux arrêts de bus et de train. En revanche pour Pont-la-ville, le niveau de desserte raisonnable n'est pas atteint au centre de la localité. Les zones à bâtir approuvées selon l'ancienne législation ne sont pas être remises en question (garantie de la situation acquise). Elles sont par conséquent considérées comme complètement équipées. Chaque cas sera examiné dans le cadre de la révision du PAL.
PCTr 2.6 KVP 2.6	Une partie des zones à bâtir de la commune n'est pas suffisamment bien desservie en transports publics pour être considérée comme complètement équipée selon la LATeC pour un niveau E. Une parcelle située en zone à bâtir mais ne répondant pas aux critères de raccordement raisonnable aux transports publics pourra-t-elle être construite sans restriction ?	Siviriez Les Montets Misery-Courtion Pont-en-Ogoz Sâles Villeneuve	
En général Im Allgemeinen	Romont est un pôle touristique d'après le PDCant. A ce titre, il bénéficie d'un facteur de dimensionnement de sa zone à bâtir de 1.4. Le projet de révision du PCTr implique de nouvelles conditions pour l'obtention dudit facteur de dimensionnement. Quel est donc le facteur applicable au final?	Romont	Les modifications du PDCant n'impliquent pas de changement pour le facteur de dimensionnement de la commune de Romont. Le facteur reste 1.4.
PDCant KatRP	Les niveaux de desserte en transports publics fixés pour l'application du facteur de dimensionnement de la zone à bâtir de 1.4 sont trop faibles.	ODT	Le canton ne partage pas cette appréciation qui ne se fonde sur aucune base légale fédérale formelle.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	La commune profite d'un facteur de 1.4 pour le dimensionnement de sa zone à bâtir, mais ne possède pas de zones desservies avec un niveau A, B ou C.	Charmey	Charmey bénéficie d'un facteur 1.4 en tant que pôle touristique cantonal et non pour bonne desserte. Les principes définis ne sont pas applicables.
	Die Beschränkung der mit dem Faktor 1.4 erhaltenen Bauzonen auf Gebiete der Erschliessungsgüteklassen A, B und C für Gemeinden mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist aus ortsplanerischer Sicht zu restriktiv.	FSU	Der Bonus für die Bemessung der Bauzonengrösse kann nur gewährt werden wenn die Erweiterung in den besterschlossenen Bauzonen stattfindet.
PDCant 2. Transports Publics T P.4 KantRP2. Öffentlicher Verkehr T S. 4	Der Faktor 1.4 für die Dimensionierung der Bauzonen ist unklar. Wird er addiert oder multipliziert?	Kanton Bern	Es handelt sich dabei um einen Faktor im mathematischen Sinn. Die Kriterien zur Bemessung der Bauzonengrösse und ihre Verwendung werden im Thema „Siedlungskonzept und Kriterien zur Bemessung der Bauzonengrösse“ des KantRP näher erklärt.
KVP B 2.6.4 PCTr D 2.6.4	Es ist nicht Sache des Tiefbauamtes die Umnutzung bestehender Bauzonen anzuordnen.	Düdingen	Das Tiefbauamt (respektive die seit Januar 2012 ins Amt für Mobilität integrierte Sektion Planung) prüft ob bei der durch die Gemeinde geplanten Nutzungsänderung einer Zone die erforderliche Erschliessungsqualität erfüllt wird. Für bereits einer Zone zugewiesenen Gebiete kann keine Nutzungsänderung verlangt werden (Garantie der bestehenden Rechtssituation).
Im Allgemeinen En général	L'art. 94 LATeC (« raccordement raisonnable à un moyen de transports publics») remet en question les zones à bâtir existantes.	Saint-Aubin Domdidier Pont-la-Ville Botterens Grandvillard	C'est une fausse interprétation de l'art. 94 LATeC. Seule les nouvelles mises en zone sont concernées et les secteurs en zone bénéficient de la garantie de la situation acquise.
	Das Bauen in bestehenden Bauzonen wird verhindert.	Düdingen FSU Rechthalten	Diese Aussage ist falsch. Baubewilligungen für Gebäude auf eingezontem Gebiet werden auch in Zukunft erteilt werden (Garantie der bestehenden Rechtssituation).

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
KVP PCTr	Der neue Verkehrsplan wird nur für neue Einzonierungen relevant sein. Bestehende sowie sich im Genehmigungsverfahren befindende Einzonierungen sind dem Regime nicht unterworfen.	Verband der Gemeinden des Seebezirks	Zur Kenntnis genommen.
PCTr KVP	La commune pourra-t-elle, lors d'une révision du PAL par exemple, mettre en zone à bâtir des parcelles ne répondant pas aux critères de raccordement raisonnable aux transports publics ?	Villeneuve	Cette situation n'est pas envisageable.
PCTr D 2.6.3 KVP B 2.6.3	La définition de « raccordement raisonnable à un moyen de transport public » ne sert pas à une fusion, car elle baisse l'intérêt de définir une nouvelle commune, vu que certaines parties du territoire ne peuvent pas se développer.	ACF	Une fusion de communes doit, du point de vue de l'aménagement du territoire, permettre une meilleure concentration des zones à bâtir à l'avenir.
KVP PCTr	Der neue PCTr kann Gemeindefusionen aufgrund der Zusammenlegung und möglichen Überdimensionierung von Bauzonen zum Scheitern bringen kann.	Verband der Gemeinden des Seebezirks	Zur Kenntnis genommen. Eine grössere Gemeinde besitzt jedoch prinzipiell mehr Möglichkeiten neue Bauzonen zu planen.
PCTr KVP	Le canton ne doit pas utiliser le PCTr (et le principe de raccordement raisonnable de la LATeC) comme outil pour limiter le développement du tissu construit, mais comme moyen de promotion mobilité douce et des transports publics.	Hauterive	L'aménagement du territoire a pour but une utilisation mesurée du sol et une certaine concentration. Le principe de raccordement raisonnable aux transports publics ne vise que les nouvelles zones à bâtir et permet de contribuer aux principes ci-dessus.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	La commune n'a plus de possibilité de faire rester les jeunes / de les offrir du terrain à bâtir.	Villarepos Russy Montet	Cet aspect est à examiner dans le cadre de la révision générale du PAL.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	La distance minimale de l'arrêt de transports publics le plus proche est démesurées (1500 m) si on la compare avec la loi scolaire qui estime qu'un enfant peut aller à l'école à pied, si celle-ci se trouve à une distance maximale de 1500 m, respectivement 3000 m.	ACF La Verrerie	L'art. 5 du règlement d'exécution de la loi scolaire (RLS) du canton de Fribourg prévoit pour les élèves de l'école enfantine et primaire un transport gratuit, si le chemin à parcourir jusqu'à l'école s'élève à au moins 3000m. Il s'agit ici de la longueur totale du parcours. Ceci ne peut pas être comparé avec le chemin que les utilisateurs des transports publics ont à parcourir, vu que le chemin d'accès à l'arrêt ne constitue qu'une partie du parcours total.
4. PAL en révision / Revision der Ortsplanung			
PCTr KVP	Les PAL actuellement en révision se basent sur le PCTr en vigueur. Un délai transitoire entre l'entrée en vigueur du nouveau PCTr et la mise en conformité des PAL et autres projets d'aménagement est requis.	Saint-Aubin Domdidier Pont-la-Ville PDC Fribourg Châtillon	La mise en application se fera en fonction des planifications en vigueur au moment de l'examen des dossiers de PAL. Toutefois, l'art. 94 LATeC est en vigueur depuis le 1 ^{er} janvier 2010.
	Zahlreiche Ortsplanungen befinden sich in Überarbeitung. Übergangsfristen sollten gewährt werden damit laufende Planungen nach heute gültiger Regelung (ohne Aufpreis für den Zusatzaufwand) fertiggestellt werden können.	FSU	Die Umsetzung findet in Abhängigkeit den in Kraft stehenden Ortsplanungen zum Zeitpunkt der Prüfung dieser Dossiers statt. Zur Erinnerung, Artikel 94 RPBG ist bereits seit 1. Januar 2010 in Kraft.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	La charge de travail des services communaux va augmenter car les PAL sont établis en fonction des cadences qui changent chaque année.	Charmey	Les PAL sont révisés tous les 15 ans. Ce délai ne va pas changer avec le PCTr révisé. La cadence de référence est fixée lors de la révision du PAL.
PDCant KantRP	Le canton doit rembourser une partie des montants investis (60'000CHF pour la révision du PAL) s'il n'est plus possible de développer des zones à bâtir sur le territoire de Montet.	Montet	Le PAL de Montet est en cours de révision générale et la desserte raisonnable n'a pas entravé ces travaux.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
5. Contradiction générale (incl. avec la loi) et erreurs de procédure / Widerspruch im Allgemeinen (inkl. mit der Gesetzgebung) und Verfahrensfehler			
PCTr 3.3 KVP 3.3	Le nouveau projet de financement de l'infrastructure s'appelle PRODES, ce qui doit être nommé dans le texte.	ODT	Va être prise en compte pour la version finale du document. Il s'agit cependant d'un projet du Conseil fédéral qui n'a pas encore été approuvé par les diverses instances compétentes.
KantRP Öffentlicher Verkehr B S. 3 PDCant Transports publics R p. 3	Das Ziel des Kantons für Knoten und Anschlüsse sollte es nicht nur sein von der Bahn 2000 zu profitieren, sondern auch von der ZEB (zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) und von weiteren Optimierungen (z.B. STEP, concept romandie).	ARE	Wird für die endgültige Fassung des Dokumentes geändert.
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.2 PDCant Transports publics T p.2	Der KantRP ist mit den geltenden Bundesgesetzen und dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene abzustimmen. Für den Fall, dass der Kanton politische Absichtserklärungen in den PDCant aufnehmen will, muss er diese mit „der Kanton setzt sich dafür ein, dass“ kenntlich machen.	ARE	Zur Kenntnis genommen.
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.5 PDCant Transports publics T p.5	Die Volkswirtschaftsdirektion kann im Rahmen des Personenförderungsgesetzes (anstatt im Rahmen des Verkehrsgesetzes) und der Verordnung über Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (anstatt Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz) das Angebot verdichten oder reduzieren oder durch unkonventionelle Betriebsformen ersetzen oder ergänzen.	ARE	Wird für die endgültige Fassung des Dokumentes geändert. Das kantonale Verkehrs-gesetz ist aber auch zu erwähnen.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
En général Im Allgemeinen	L'anticipation de l'application de pratiques restrictives avant le terme de la consultation n'est pas acceptable.	ACF Châtillon	Le principe de desserte raisonnable en transports publics est applicable depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle LATeC, le 1 ^{er} janvier 2010. Le canton est tenu de l'appliquer.
En général Im Allgemeinen	Le concept n'a aucune assise législative puisque le Grand Conseil n'est pas appelé à prendre position et à voter. Il existe un fossé entre la procédure d'adoption (consultation publique selon l'art. 10 al.1 LTr suivi par l'adoption par le Conseil d'Etat selon l'art. 4 al.1 LTr) et les conséquences de l'entrée en vigueur de ce plan (art. 9 al.1 LTr: Plan cantonal des transports).	ACF	Le concept développé dans le PCTr trouve son assise dans le principe de desserte raisonnable en transports publics de la LATeC. Le PCTr trouve également sa légitimité dans le PDCant et dans la Loi sur les transports.
KVP B 2.6.3 PCTr D 2.6.3	Die Ausschliessung schlecht erschlossener Gemeinden und Ortsteile von der Entwicklung ist aus föderalistischer Sicht problematisch.	FSU	Der Kanton ist nicht dieser Auffassung, da die Entwicklung von neuen Bauzonen in den meisten Gemeinden des Kantons möglich bleibt.
PCTr D 2.6.3 et D 3.4.11 KVP B 2.6.3 und B 3.4.11	Une meilleure correspondance entre D 2.6.3 et D 3.4.11 devrait être établie, afin de montrer la cohérence entre les deux décisions.	Canton de Vaud	La décision D 2.6.3 se réfère à l'utilisation du sol en fonction de la distance à un arrêt pour une desserte raisonnable . La décision D 2.6.3 définit les critères minimaux pour qu'une localité soit considérée comme desservie en fonction de l'utilisation du sol projetée.
	Es ist ein Widerspruch, dass laut B 2.6.3 nur neue Bauzonen in einer Wegentfernung von maximal 1500m zur nächsten Haltestelle erstellt werden können, obwohl der Beschluss B 3.4.11 aussagt, dass eine Ortschaft als erschlossen gilt, wenn sie in einer Luftdistanz von 1500m zur nächsten Haltestelle liegt.	Rechthalten	Der Beschluss B 2.6.3 legt die Nutzung in Abhängigkeit der Wegentfernung für eine angemessene Erschliessung fest, während der Beschluss B 3.4.11 nur allgemein formuliert, wann ein (bereits eingezontes) Gebiet als erschlossen gilt.
PCTr KVP	L'élaboration du PCTr par un Groupe de coordination suivi d'une simple adoption, après la consultation ne correspond pas à un déroulement démocratique sain.	PDC Fribourg	Les procédures d'élaboration des planifications cantonales sont définies dans la LATeC et la LTr. Ces bases légales ont fait l'objet d'un débat politique.

Se réfère à Verweist auf	Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur(s) Verfasser	Réponse Antwort
PCTr KVP	Le PCTr ne devrait pas influencer les plans d'aménagement local, car il n'est pas le bon moyen pour décider du développement des communes.	Siviriez Cheyres Montet	Les changements les plus importants du PCTr se trouvent aussi dans le PDCant: niveau minimal E pour toute nouvelle mise en zone, minimum niveau C pour bénéficier du facteur 1.4, niveau D et C pour l'utilisation adapté du sol. Le PAL se base avant tout sur la loi. Or, la révision du PCTr ne fait que de préciser l'article 94 de la LATeC en vigueur depuis le 1 ^{er} janvier 2010.
	Die Entwicklung von Dörfern und Gemeinden muss über die Raum- und Ortsplanung geregelt werden und nicht über den Verkehrsplan.	Jaun	Die wichtigsten Änderungen des KVP sind auch im KantRP enthalten (Minimum Erschliessungsqualität E für alle Einzonierungen, die Anwendung des Faktors 1.4 für Zonen mit einer Erschliessungsqualität von mindestens C und die Vorschrift, dass Zonen von der Erschliessungsqualität D und C passend genutzt werden müssen). Die Änderungen im PCTr beruhen auf einer genaueren Formulierung des Artikels 94 vom RPBG, dessen Inkraftsetzung 2010 stattfand.
PCTr KVP	La définition du terme « raccordement raisonnable à un moyen de transport va à l'encontre de la Constitution fédérale.	PDC Fribourg	Le PAL doit être également conforme aux planifications supérieures en vigueur (PDCant notamment). nous ne voyons pas à quelle disposition de la Constitution fédérale le PDC Fribourg se réfère.
PCTr KVP	Un développement purement industriel de notre commune, favorisant ainsi le déplacement pendulaire, va à l'encontre d'une politique raisonnable de la mobilité.	Sévaz	Le canton juge que le développement des zones d'habitation en parallèle au développement industriel ne permet pas de limiter automatiquement le déplacement pendulaire.
PCTr D 2.6.3 KVP B 2.6.3	La définition de « raccordement raisonnable à un moyen de transport public » porte atteinte à l'autonomie communale.	ACF ARG Communes de la Rive droite PDC Fribourg	Il convient de souligner qu'il s'agit de la définition d'un principe de la LATeC en vigueur.

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.1 PDCant Transports publics T p.1	Nicht nur das Intercity- (IC) und Interregio- (IR) Angebot hat geändert sondern auch das Angebot der Regionalexpresszüge.	ARE	Wird für die endgültige Fassung des Dokumentes geändert.
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.5 und B S. 3 PDCant Transports publics T p.5 et R p. 3	Für die Anpassung des öffentlichen Verkehrsnetzes (T S.5) sollen die Verbindungen zum nationalen (IC) und interkantonalen Verkehr (IR, RE) und nicht nur die Verbindungen zum Fernverkehr der Bahn berücksichtigt werden. Diese Abstimmung soll auch Eingang in den Absatz Grundsätze zur Koordination (B S.3) finden	ARE	Wird für die endgültige Fassung des Dokumentes geändert.
KantRP Öffentlicher Verkehr T S. 6 PDCant Transports publics T p. 6	Der Bund ist nicht für den Ausbau der zweiten Etappe von Bahn 2000 zuständig, sondern für den Ausbau der Infrastruktur im Generellen. Dazu muss hinzugefügt werden, dass die Entwicklung der Schieneninfrastruktur im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur und Schiene festgehalten ist.	ARE	Wird für die endgültige Fassung des Dokumentes geändert.
En général Im Allgemeinen	Si le projet est accepté tel quel, il n'est alors plus équitable de continuer à payer des financements importants pour développer les transports publics dans l'agglomération.	Châbles Montet La Verrerie	La clé de répartition des frais du trafic régional est calculée selon les principes définis dans la loi sur les transports. .
PDCant Transports publics T p. 2 KantRP Öffentlicher Verkehr T S.2	La desserte minimale toutes les heures pour le premier niveau sont peu ambitieuses.	OFROU	Cet aspect ne fait pas l'objet de la présente révision.
En général Im Allgemeinen	La desserte minimale toutes les deux heures pour le deuxième niveau / les pôles touristique sont peu ambitieuses.	Charmey OFROU	Cet aspect ne fait pas l'objet de la présente révision.

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
PCTr 1.3.3 KVP 1.3.3	La desserte des communes de la Broye vers Payerne / Morat (respectivement Fribourg, Lausanne et Berne) est toujours insuffisante. Les liaisons ne sont toujours pas performantes pour cette région, ce qui empêche les Broyards d'utiliser d'avantage les transports publics pour se rendre notamment au travail.	Saint-Aubin	Dont acte.
PCTr 2.4 KVP 2.4	Il faut favoriser les transports publics, mais pas à n'importe quel prix, car même en cas d'investissements considérables, il est rare que la part modale des transports publics soit sensiblement augmentée. L'introduction d'un RER dans des autres cantons de la Suisse n'arrive guère à diminuer le trafic individuel motorisé urbain.	PDC Fribourg	Le but du canton de Fribourg est de fixer un cadre afin que la part modale des transports publics augmente. Des mesures coercitives pourront être envisagées, mais celles-ci ne font pas l'objet de la présente consultation publique.
En général Im Allgemeinen	L'urbanisation va être plus durable grâce à ce projet, mais l'orientation reste très « motorisée ». Il faut aussi mentionner l'augmentation de la part modale de la mobilité douce.	OFROU PRO VELO Fribourg	Cet aspect sera pris en compte dans la version finale du projet modifié, mais les modifications visent principalement la desserte en transports publics.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Les avantages économiques et sociaux des activités générant du trafic ne doivent pas être négligés.	ACF	Dont acte.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Il est illusoire de lier les grands centres d'achat avec une bonne desserte en transports publics (cela ne correspond pas aux besoins).	ACF ARG COREB PDC Fribourg	Les critères pour l'implantation des centres commerciaux ne font pas l'objet de la présente révision.
	Das Ziel den öffentlichen Verkehr zu fördern ist lobenswert, die Förderung muss jedoch realistisch sein. Zum Beispiel lassen sich Fahrten zu Einkaufszentren mit privaten Fahrzeugen auch durch ein hervorragendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln nicht vermeiden.	Verband der Gemeinden des Seebezirks	Die Kriterien zur Erschliessung von grossen Einkaufszentren stehen in der aktuellen Revision nicht zur Debatte.

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
PDCant KatRP	Les infrastructures de transports existantes doivent être utilisées en priorité. Ce principe doit mieux être démontré.	ODT	Ce principe est inscrit dans la loi sur les transports et dans le PDCant. Les principes définis dans les présentes modifications contribuent à atteindre ces objectifs.
PCTr D 2.6.3 KVP B 2.6.3	Les réactions sur les demandes d'un meilleur raccordement aux transports publics ou des meilleures liaisons du côté des entreprises de transport ont toujours été négatives. C'est pourquoi il est étonnant que le canton propose des restrictions basées sur un mauvais raccordement.	Hauterive Russy Pont-en-Ogoz Haut-Vully Russy Charmey	Les lignes de transports publics doivent remplir des conditions minimales de rentabilité. Par ailleurs, la législation fédérale lie le volume de prestations (nombre de courses) à la demande effective. Pour ces raisons et sur la base des moyens financiers à disposition, le canton détermine les extensions envisageables en veillant à maintenir et renforcer l'attractivité globale des transports publics. Le PCTr a comme but d'améliorer la part modale des transports publics sur le long terme et d'inciter à la concentration de l'urbanisation future. Le développement urbanistique de la plupart des communes du canton reste possible. Die Linien des öffentlichen Verkehrs müssen hinsichtlich der Rentabilität gewisse Mindestbedingungen erfüllen. Ausserdem legt die Bundesgesetzgebung den Leistungsumfang (Anzahl Kurse) anhand der effektiven Nachfrage fest. Aus diesen Gründen und auf Basis der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, ermittelt der Kanton die möglichen Erweiterungen, wobei er Bedacht ist die Gesamtattraktivität des öffentlichen Verkehrs beizubehalten und zu stärken. Der KVP hat langfristig eine Änderung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und mit Hilfe planerischen Massnahmen zum Ziel. Die städtebauliche Entwicklung bleibt dabei in den meisten Gemeinden des Kantons möglich.
	Il ne faut pas oublier que la fréquence des transports publics échappe complètement au contrôle de l'autorité communale, alors que celle-ci devrait être maître de l'équipement de base (art. 93 al. 1 LATeC).	Pont-en-Ogoz	
	Das Anliegen einer besseren Anbindung des Seebezirks an den öffentlichen Verkehr wurde in der Vergangenheit selten berücksichtigt. Eine Blockade der Entwicklung wäre deshalb nicht korrekt.	Verband der Gemeinden des Seebezirks	

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
PCTr D 2.6.3 KVP B 2.6.3	Il est de la responsabilité du canton d'offrir un réseau de transports publics qui soit attrayant et qui vise la plus grande égalité des chances possibles pour toute la population.	ACF COREB Grandvillard	La politique cantonale en matière de transport ne vise pas à desservir chaque portion du territoire mais vise à assurer une desserte de chaque région dans le respect de critères d'efficacité et d'économie.
PCTr D 3.4.7- 3.4.9 KVP B 3.4.7-3.4.9	Afin de lutter contre le problème de l'engorgement du trafic en ville et en périphérie, une réorganisation du trafic pour permettre aux lignes de transports publics de rester efficaces est nécessaire.	ACF	Le canton veille à ce que des mesures soient prises dans ce sens.
PCTr 2.9 KVP 2.9	Les différents modes de transport doivent être complémentaires. A priori, il n'y a aucune raison de favoriser l'un par rapport à l'autre. Si le choix entre transports publics et mobilité individuel est nécessaire, il faut favoriser le plus durable (critères économique, environnemental et social).	PDC Fribourg	Les transports publics et la mobilité douce sont favorisés lorsqu'ils contribuent significativement à l'amélioration de la qualité de vie, de l'environnement et de la gestion globale des transports.
PCTr 2.9 KVP 2.9	Le libre choix du moyen de transport doit être garanti.	ACF PDC Fribourg	Ce principe n'est pas remis en question par la révision du PCTr.
	Die freie Wahl Verkehrsmittel soll gewährleistet sein.	Verband der Gemeinden des Seebezirks	Der Kanton vertritt die Meinung, dass dies auch nach der Revision des KVP gewährleistet ist.
PCTr D 2.9. KVP 2.9	L'application du PCTr paraît aléatoire: une mixité de mesures complémentaires comme les P+R et le covoiturage pourrait amener des améliorations.	COREB	Le PCTr vise à concrétiser la politique cantonale en matière de transport et a été rédigé en veillant à assurer une cohérence globale.
PCTr D 2.9.4 KVP B 2.9.4	La participation du canton au microrecensement est essentielle, afin que les données soient aussi à disposition des communes et des régions.	PRO VELO Fribourg	Les données du microrecensement ne sont pas utilisables (sauf exception) à l'échelle locale. En effet, à cette échelle, le nombre de personnes interviewées est insuffisant pour servir de base fiable à une enquête.

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
PCTr 3.3.1 KVP 3.3.1	L'amélioration par le canton des liaisons entre les centres et les agglomérations extérieures au canton est saluée.	Saint-Aubin Domdidier	Ce point n'a pas été modifié.
PCTr 3.5.1 KVP 3.5.1	Les déclarations ne satisfont pas le PDC: il faut se baser sur des enquêtes professionnelles (demande en transports publics, P+R, covoiturage, etc.)	PDC Fribourg	Dont acte.
PCTr 3.5.3 KVP 3.5.3	Il est étonnant que chaque district dispose d'au moins deux nœuds de correspondances sauf la Veveyse et la Broye (qui sont rattachées à un nœud situé sur le canton de Vaud), quand bien même ces districts connaissent une forte poussée démographique.	ACF	Dont acte. La définition des nœuds de correspondances est basée sur la structure du réseau et pas sur l'importance relative d'un arrêt.
KVP 3.4. PCTr 3.4.	Eine direkte Busverbindung vom Sense-Oberland via Tifers nach Düdingen mit Anschluss an Bahnverbindungen nach Bern ist ein grosses Bedürfnis.	Zumholz	Zur Kenntnis genommen.
KVP B 3.5.8 und KantRP Öffentlicher Verkehr T S.4 PCTr B 3.5.8 und PDCant Transports Public T p.4	Düdingen soll ins Hauptknotennetz aufgenommen werden, damit die Attraktivität des Umsteigeknotenpunkts verbessert wird.	Düdingen Gemeindeverband Region Sense	Die Festlegung der Umsteigeknoten basiert auf der Netzstruktur und nicht auf der relativen Wichtigkeit einer Haltestelle.
PCTr KVP	Le Gibloux doit rester un nœud de correspondance secondaire, voire même devenir un nœud de catégorie principale.	Association des communes du Gibloux pour les services régionaux	La définition des nœuds de correspondances est basée sur la structure du réseau et pas sur l'importance relative d'un arrêt.
PCTr 3.5.3 et PDCant Transports Publics T p.4 KVP 3.5.3 und KantRP Öffentlicher Verkehr T S.4	Châtel-St-Denis devrait faire partie des nœuds de correspondance secondaire.	TPF ODT Canton de Vaud	La définition des nœuds de correspondances est basée sur la structure du réseau et pas sur l'importance relative d'un arrêt.
PDCant Transports Publics T p.4 KantRP Öffentlicher Verkehr T S.4	Rosé et Estavayer-le-Lac devraient faire partie des nœuds secondaire.	TPF	

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
PDCant KantRP	La volonté d'améliorer la liaison ferroviaire Fribourg - Neuchâtel (qui fait aussi partie du plan directeur des transports du canton de Neuchâtel) est saluée.	Canton de Neuchâtel	Dont acte.
7. RER Fribourg Freiburg			
PCTr D 3.4.6 KVP B 3.4.6	L'affirmation que le RER devrait comprendre le semi-horaire, devrait être incluse également les liaisons indirectes.	ODT	Le canton ne partage pas cette appréciation sur cette précision, car d'ici 2016 (au plus tôt) toutes les lignes de RER conduiront à Fribourg par liaison directe.
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.2 PDCant Transports publics T p.2	In der französischen Version wird die RER Fribourg Freiburg als Eisenbahnverbindungen zwischen dem kantonalen Zentrum und den regionalen Zentren genannt, die RER enthält jedoch auch eine interkantonale Erschliessungsfunktion.	ARE	Wird für die endgültige Fassung des Dokumentes geändert.
PCTr KVP	Le RER ignore la partie sud du canton.	Attalens	Ce problème a été résolu par l'introduction du RER sud avec son système de trains accélérés à la cadence de 30 minutes entre Palézieux et Bulle.
PCTr 3 KVP 3	Le développement du RER est salué.	ACF PDC Fribourg	Dont acte.
PCTr 3 et PDCant Transports Publics T p.2 KVP 3 und KantRP Öffentlicher Verkehr T S 2.	La commune devrait aussi être desservie par le RER.	Gruyères Neyruz Villars-sur-Glâne	Dont acte.
	Die Gemeinde sollte mit der RER erschlossen werden.	Düdingen	Zur Kenntnis genommen.
PCTr 3 KVP 3	Le manque d'innovations mis à part le RER est critiqué.	Hauterive	Dont acte.
PCTr 3.1; 3.4 KVP 3.1; 3.4	La mise en place du RER dès 2014 et le principe d'intégrer le RER dans le PCTr sont salués.	COREB	Dont acte.

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
PCTr 3.4.3 KVP 3.4.3	Die Gemeinde Murten unterstützt den Halbstundentakt nach Fribourg durch die RER.	Murten	Zur Kenntnis genommen.
8. Systèmes intercantonaux / Kantonsübergreifende Systeme			
PDCant KatRP	Les mesures de coordination entre transports et urbanisation du nouveau PDCant se basent sur des chapitres du PDCant concernant le dimensionnement des zones à bâtir et la garantie des surfaces d'assolement. Ces chapitres sont insuffisants en regard des exigences fédérales et c'est la raison pour laquelle, ils n'ont pas été approuvés en coordination réglée.	ODT	Dont acte.
KVP 3.1 und KantRP Öffentlicher Verkehr T S.1 PCTr 3.1 und PDCant Transports Publics T p.1	Der Satz, dass die RER aus dem starken Mobilitätsbedürfnis gewachsen ist muss damit ergänzt werden, dass sie den nationalen und interkantonalen Verkehr nicht beeinträchtigen soll.	ARE Kanton Bern	Wird für die endgültige Fassung des Projektes geändert. Die vorgesehene Entwicklung zielt darauf ab die Entwicklung des Verkehrs auf nationaler Ebene zu begleiten. Die Kapazität des Eisenbahnnetzes muss gegebenenfalls angepasst werden, um eine Verbesserung des Angebotes zu ermöglichen.
	Il doit être mentionné que le RER devrait renforcer l'attractivité des transports publics et permettre un positionnement fort du canton de Fribourg entre les agglomérations de Berne et Lausanne, sans péjorer le trafic national et intercantonal.	ODT	Cet aspect sera pris en compte pour la version finale du document. Le développement prévu vise à accompagner le développement du trafic à l'échelle nationale. La capacité du réseau ferroviaire devra, le cas échéant, être adaptée afin de permettre l'amélioration de l'offre ferroviaire.
PCTr KVP	Es muss auf die (unabdingbare) Koordination mit den Nachbarkantonen eingegangen werden.	ODT	Die Koordination wird im Rahmen aller Projekte mit einem potentiellen Einfluss auf die Nachbarkantone gewährleistet.

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
	Le thème de l'intercantonalité et de la coordination intercantonale ne sont que peu abordés dans le document, ce qui est regrettable car il pourrait apporter quelques réponses pour remédier aux difficultés d'organiser des transports publics dans une région comme la nôtre. Or, le plan des transports ne laisse que peu la place à des solutions originales nécessaires dans la Broye.	COREB	La coordination sera assurée dans le cadre de tous les projets ayant une incidence potentielle sur un canton voisin. En outre, le plan directeur régional intercantonal de la Broye, encore en travail, devrait jouer un rôle important dans la coordination intercantonale. La planification des offres de transports s'effectue déjà en étroite collaboration avec les cantons voisins lorsque cela se justifie.
KVP PCTr	Es muss eine generelle grenzüberschreitende Abstimmung des Inhaltes des kantonalen Verkehrsplans gewährleistet werden. Die Güteklassen der Erschliessung durch die interkantonalen Linien des öffentlichen Verkehrs sollen aus diesem Grund vereinheitlicht werden.	Kanton Bern	Die Koordination findet überall dort statt, wo das Gebiet eines Nachbarkantons betroffen ist. Der regionale und interkantonale Richtplan Broye, der zurzeit in Bearbeitung ist spielt eine wichtige Rolle in der interkantonalen Koordination. Die Planung des Verkehrsangebots findet bereits in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen statt.
D 2.5.4 KVP B 2.5.4	Le programme de réalisation doit être élaboré après l'adoption du PCTr (selon PCTr 1.8). L'élaboration des mesures devra faire l'objet d'une coordination directe avec les régions vaudoises voisines, ce qui n'est pas prévu au chapitre D 2.5.4.	Canton de Vaud	Tous les projets ayant un impact potentiel sur les cantons voisins font l'objet d'une coordination directe. Ce principe n'a pas besoin d'être rappelé dans tous les instruments de planification.
PCTr D 3.4.6 KVP B 3.4.6	La collaboration avec les cantons voisins (p.ex. afin d'avoir une bonne desserte en direction de leur centres) est demandée.	COREB Région Glâne-Veveyse	
PDCant Concept global des transports KantRP Gesamtverkehrskonzept	Il semble souhaitable d'ajouter aux tâches du canton de Fribourg et des cantons voisins la nécessité de coordonner leur planification directrice en matière de transport (principalement pour la restructuration du réseau de transports publics dans la Veveyse fribourgeoise) pour définir les exigences pour les communes.	Canton de Vaud	Tous les projets ayant un impact potentiel sur les cantons voisins font l'objet d'une coordination directe. Ce principe n'a pas besoin d'être rappelé dans tous les instruments de planification.

6. Développement lié au transport / Verkehrsbezogene Entwicklung			
9. Vœux / Wünsche			
En général Im Allgemeinen	Le Conseil communal souhaite toujours une route de contournement du village de Neyruz.	Neyruz	Les routes de contournement ne sont pas planifiées dans le PCTr. Une étude cantonale est en cours.
PCTr 3 KVP 3	Les connexions en direction de Lausanne-Genève par Yverdon devraient être améliorées afin que les Broyards utilisent le rail.	COREB	Dont acte.
KVP 4.5.1 PCTr 4.5.1	Die Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk soll bei der Definition des Agglomerationsverkehrs berücksichtigt werden (Aufführung der Umfahrungsstrasse Düdingen und der Autobahnausfahrt Frieseneit als zu realisierende Projekte).	Gemeindeverband Region Sense	Ces aspects sont traités dans d'autres documents et ne font pas l'objet de la présente modification. Dieser Aspekt wird in anderen Dokumenten behandelt und ist nicht Ziel der aktuellen Änderung.
KVP B 4.3.1 PCTr D 4.3.1	Die Verbindungsstrasse Zollhaus-Sangernboden soll wieder ins kantonale Netz aufgenommen werden.	Gemeindeverband Region Sense	
PCTr 4.3.6 KVP 4.3.6	Les routes desservants des stations touristique doivent être prise en compte par le canton, vu l'intérêt cantonal.	ACF	
10. Expression de satisfaction (sujet pas traité auparavant) / Ausdruck der Zustimmung (für nicht bereits aufgeführte Themen)			
Im Allgemeinen En général	N'a pas de remarques particulières à formuler.	Granges-Paccot Corminboeuf	Dont acte.
KVP PCTr	Der KVP und der Richtplan sollen in der vorliegenden Form, umgesetzt werden.	Kerzers	Zur Kenntnis genommen.
PCTr 4.5.3 KVP 4.5.3	Heisst die Verpflichtung zum Vorlegen eines Parkplatzkonzepts als gut.	Murten	Zur Kenntnis genommen.
PCTr 6.2 KVP 6.2	L'objectif de mettre en place réseau cyclable destiné au trafic pendulaire est salué.	Villars-sur-Glâne	Dont acte.

11. Autres / Andere			
KVP PCTr	Bemerkt, dass im KVP die Fristen, welcher dieser nach der Beschreibung des KantRP Gesamtverkehrskonzept T S.5 enthalten müsste, fehlen.	Düdingen	Die besagten Fristen sollen nach KantRP T S.5 nicht im KVP, sondern in Dokumenten des Realisierungsprogrammes enthalten sein.
PCTr KVP	La société de jeunesse de la commune s'est investie dans un projet pour lequel elle a prévu un concept d'éco quartier. Le projet sera gelé en cas d'acceptation de la révision du PCTr.	Chapelle	Ce point sera examiné dans le cadre de l'examen des panifications à venir.
PDCant Concept Global des Transports T p. 6 KantRP Gesamtverkehrskonzept T S.6	Le plan d'aménagement local affecte une utilisation intensive les secteurs présentant un niveau A ou B (comme dans le PCTr) et pas les secteurs présentant un niveau D.	ODT	Il s'agit d'une erreur qui va être corrigée.
En général Im Allgemeinen	Une consultation de ce type ne devrait pas avoir lieu en fin d'année, période dense durant laquelle la charge de travail est importante pour les communes (élaboration des budgets).	La Roche	La consultation publique a eu lieu du 9 septembre au 9 décembre 2011.
KVP PCTr	Die Ziele im Verkehrsplan müssen klar definiert und den Interessen anderer Amtsstellen übergeordnet werden	Kerzers	Zur Kenntnis genommen.
PCTr KVP	Les communes possèdent une zone touristique de très grande affluence avec deux ports, deux plages, deux camping-caravaning, un club de Tennis, le site de Gletterens inscrit au patrimoine palafitique de l'Unesco avec sa zone d'activités. Cette zone n'est pas desservie par les transports publics et, l'été les voitures s'amoncellent dans tous les coins. Dans le PCTr ce type de zone ne semble pas être pris en considération.	Gletterens et Delley-Portalban	Les zones touristiques ainsi que les grands générateurs de trafic ont été pris en compte dans le PCTr et dans le plan directeur cantonal.

12. Remarques formelles / Formelle Bemerkungen			
PCTr 7.4 KVP 7.4	Il convient d'ajouter que les sillons pour le transport de marchandises doivent être garantis dans la planification ferroviaire.	ODT	Va être prise en compte pour la version finale du document. Il appartient cependant aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire d'assurer des capacités suffisantes.
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.5 PDCant Transports Publics T p.5	Das Amt für Verkehr und Energie erteilt kantonale Bewilligungen (anstatt Genehmigungen) für die Beförderung von Reisenden.	ARE	Der Kanton ist nicht der Meinung, dass diese Bezeichnung Verwirrung stiftend ist.
Im Allgemeinen En général	Da „Espace Mittelland“ aufgelöst wurde, ist der Bezug zur Hauptstadtregion Schweiz aufzuzeigen.	Kanton Bern	Wird für die endgültige Fassung der Dokumente geändert.
PCTr 2.5 KVP 2.5	L'A1 et l'A12 n'ont pas seulement un impact environnemental direct, mais aussi sur le réseau tangentiel entre les deux.	Villars-sur-Glâne	Dont acte.
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	La combinaison train-bus manque dans les tableaux de critères pour les transports publics.	Cressier	Une évaluation de la prise en compte de cet aspect lors de la prochaine révision du PCTr sera faite.
PCTr D 2.10.1 et D 2.10.1 KVP B 2.10.1 und B 2.10.1	Les communes concernées devraient être associées à l'élaboration de la planification des P+R, le concept-minute n'est bénéfique au niveau de l'impact environnemental que pour les trajets relativement courts. L'intérêt du parc-relais doit être évalué dans sa globalité, avec une offre soutenue en transport.	ACF	Cet aspect ne fait pas l'objet de la présente consultation.
PCTr D 2.10.2 et D 2.10.3 KVP B 2.10.2 und B 2.10.3	La proposition est développée par l'ACF pour toutes les communes fribourgeoises et le PCTr s'y réfère. Elle est déçue que les efforts des communes en la matière ne soient pas récompensés par une plus-value dans le concept.	ACF	Cet objet ne fait pas l'objet de la présente consultation.
PCTr 3.4.5 KVP 3.4.5	Le tableau représentant le niveau d'offre 1 devrait indiquer une cadence avec un symbole inférieur ou égal à 30 minutes pour les trains et inférieur ou égal à 15 minutes pour les bus.	TPF	Cet aspect sera pris en compte dans la version finale du projet.

12. Remarques formelles / Formelle Bemerkungen			
PCTr 4.5.3 KVP 4.5.3	Il faut aussi prévoir l'élaboration d'un concept de stationnement dans les communes à forte fréquentation d'activités de loisirs.	Verts Fribourgeois	Des dispositions pour les grands générateurs de trafic se trouvent dans le PDCant.
PDCant Concept global des transports R p.2 et PCTr 2.10.2 KantRP Gesamtverkehrskonzept B S.2 und KVP 2.10.2	Le chapitre ne prend pas en considération que les gens ne possédant pas de permis de conduire ne peuvent pas profiter de l'auto-partage	TPF	Dont acte.
PDCant Transports Publics T p.2 KantRP Öffentlicher Verkehr T S.2	Les temps de parcours entre les gares ne doit pas seulement se rapprocher de ceux des transports individuelles motorisés, mais doivent être inférieurs.	TPF	Les temps de parcours pour les transports individuels motorisés sont considérés sans perturbation (bouchons).
KantRP Transports Publics T S.3 und 4 PDCant Öffentlicher Verkehr T p.3 et 4	Tippfehler: Halbstandentakt anstatt Halbstudententakt und Romon anstatt Romont	Murten	Wird für die endgültige Fassung des Dokumentes geändert.
PCTr 3.4.2 KVP 3.4.2	Les relations IC devraient être mentionnées comme relations nationales, pas intercantionales.	ODT	Va être prise en compte pour la version finale du document.
PDCant Transports Publics T p.7 KantRP Öffentlicher Verkehr T S.7	Le RX devrait être remplacé par RE.	Région Glâne-Veveyse	Cet aspect sera pris en compte dans la version finale du projet.
PDCant Transports Publics T p.7 KantRP Öffentlicher Verkehr T S.7	Le canton de Vaud demande que la flèche partant de Payerne en direction de Lausanne soit représentée dans la catégorie « Desserte de premier niveau »	Canton de Vaud	Les liaisons sont catégorisées en fonction de leur importance pour le canton de Fribourg. La ligne ferroviaire Payerne-Fribourg ne répond pas aux critères de la « desserte de premier niveau ».

13. Compléments suggérés / Vorgeschlagene Ergänzungen			
PDCant Transports publics T p.3 KantRP Öffentlicher Verkehr T S.3	Le Service de l'agriculture du canton devrait être rajouté comme service à consulter afin d'éviter que la planification des zones pour les infrastructures soit en contradiction avec le thème surfaces agricoles et d'assolement du plan directeur.	OFAG	Il n'existe aucune relation entre les services mentionnés dans le PDCant (services qui ont des tâches à effectuer) et les services consultés en cas de projet.
PCTr 7.4 KVP 7.4	L'intégration des trucks sur la voie étroite doit faire partie des mesures d'accompagnement.	ODT	La prise en compte de cette idée sera évaluée pour la prochaine révision.
PCTr KVP	L'offre en transports des compagnies de navigation devraient être prise en considération dans le PCTr.	Gletterens et Delley-Portalban	La prise en compte de cet aspect sera évaluée pour la prochaine révision du PCTr. Il s'agit cependant d'offres à caractère essentiellement touristiques.
PCTr KVP	Un chapitre du PCTr devrait être consacré aux pôles intermodaux. Le PCTr devrait faciliter la multimodalité en mettant en place des moyens et des infrastructures permettant de passer facilement d'un moyen de transport à un autre.	Attalens	La prise en compte de cet aspect sera évaluée pour la prochaine révision du PCTr.
PCTr 1.1 KVP 1.1	La commune est surprise que le thème tourisme ne soit pas repris.	Charmey	Le thème est traité dans le PDCant.
PCTr 2 et 3	Il y aurait un intérêt à procéder à des enquêtes auprès de la population pour sonder les intérêts des différents groupes d'utilisateur pour une desserte améliorée en transports publics, avec une variante "car-sharing".	ACF	Ces aspects ne font pas l'objet de la présente consultation.
PCTr D 2.5.3 KVP B 2.5.3	Pour améliorer ou planifier le raccordement des régions limitrophes, non seulement la demande et les aspects économiques devraient être pris en compte, mais également la faisabilité pour les cantons voisins et les impacts sur leurs réseaux.	Canton de Vaud	Cet aspect sera pris en compte dans la version finale du projet.

13. Compléments suggérés / Vorgeschlagene Ergänzungen			
PCTr 2.6.2 KVP 2.6.2	Il faut ajouter le nœud ferroviaire Payerne à la page 15.	Saint Aubin Domdidier	Le canton ne partage pas cette appréciation. Ce nœud ferroviaire extracantonal ne joue aucun rôle au niveau de la qualité de desserte nécessaire en fonction de l'utilisation du sol sur le territoire cantonal.
PCTr D 2.6.2 KVP B 2.6.2	Il faut attribuer un quota minimum de zones à bâtir dans chaque commune.	Saint-Aubin Domdidier Cressier Villaz-St-Pierre Pont-la-Ville Grandvillard	Ce point n'est pas prévu dans la méthodologie de dimensionnement de la zone à bâtir. Il n'existe pas de droit acquis en la matière.
	Gemeinden ohne Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel müsste ein minimaler Entwicklungsspielraum zugestanden werden.	FSU	Dieser Punkt ist nicht in der Methode zur Bauzonendimensionierung vorgesehen. Es existiert keine gesetzliche Grundlage dafür.
KVP B 2.6.7 PCTr D 2.6.7	Der Kanton soll Entwicklungsschwerpunkte fördern, welche einfach den Erschliessungsgrad C und D aufwerten können.	Düdingen	Zur Kenntnis genommen.
PCTr 2.9 KVP 2.9	On devrait également penser à une synergie des transports entre différents pôles touristiques de la Gruyère.	Gruyères	Ce sujet ne fait pas l'objet de la présente consultation publique.
PCTr D 2.9.2 KVP B 2.9.2	Le canton devrait mettre en place un plan de mobilité pour son personnel, avant de les envisager au niveau des entreprises.	Charmey	Un tel plan est en cours de réalisation dans certains services cantonaux.
PCTr D 2.10.3 KVP B 2.10.3	L'implantation de nouveaux emplacements d'auto-partage devrait être encouragée aussi à certains points d'entrées / sorties d'auto-routes.	Région Glâne-Veveyse	La prise en compte de cet aspect sera évaluée dans le cadre de la prochaine révision du PCTr. Un emplacement de covoiturage a été mis en place à Vaulruz près de la sortie d'autoroute.
PCTr 2.11 et PDCant Concept global des transports PCTr B 2.11 und KantRP Gesamtverkehrskonzept T S.4	Il serait utile d'adjoindre des représentants des communes ou des régions au groupe de coordination des transports.	ACF COREB	La composition du groupe de coordination des transports est définie dans la loi sur les transports.
	Die Gemeinden / Regionen sollen in der Koordinationsgruppe Verkehr vertreten sein.	Gemeindeverband Region Sense Düdingen	Die Zusammensetzung der Koordinationsgruppe Verkehr ist durch das Verkehrsgesetz festgelegt.

13. Compléments suggérés / Vorgeschlagene Ergänzungen			
KVP 3.4 PCTr 3.4	Da für die Region Murten die Verbesserung der Verbindung nach Bern von grosser Bedeutung ist, beantragt die Gemeinde die Aufnahme der Förderung des öffentlichen Verkehrs Richtung Bern in den PCTr.	Murten	Zur Kenntnis genommen.
KVP B 3.4.4 und 3.4.6 PCTr D 3.4.4 et 3.4.6	Es soll erwähnt werden, dass auch die S1 der BLS eine wichtige Verbindung ist.	Kanton Bern	Zur Kenntnis genommen.
PDCant Transports publics T p.3 et PCTr 3.4.5 KantRP Öffentlicher Verkehr T S.3 und KVP 3.4.5	Ce point devrait traiter la question du déplacement d'une halte ferroviaires / de bus afin d'améliorer l'attractivité.	TPF	Cet aspect sera pris en compte dans la version finale du projet.
PCTr 3.4.5 KVP 3.4.5	Pour les niveaux 3 et 3- à la page 36 du PCTr, un système à la demande pourrait être envisagé pour les bus.	TPF	L'expérience montre que les services à la demande sont peu efficaces et peu économiques et peinent à respecter les critères de financement fixés par la Confédération.
PCTr 3.4.9 KVP 3.4.9	Des lignes urbaines tangentielles dans le centre cantonal et dans l'agglomération de Bulle devraient être développées.	PDC Fribourg	Le projet d'agglomération de Fribourg prévoit le développement de lignes tangentielles.
PCTr 3.5.3 et D 3.5.8 KVP 3.5.3 et B 3.5.8	Payerne et Morat ne doivent pas être considérés comme des nœuds principaux, les trains s'y arrêtant trop longtemps.	Saint Aubin Domdidier	Dont acte.
PCTr D 4.5.1 KVP B 4.5.1	Des bonnes conditions de circulation doivent être offertes aux transports publics aussi sur les artères principales des villes.	TPF	Cette question est de la compétence des communes.
KVP 6.3.1 und KantRP Gesamtverkehrskonzept T S.3 PCTr 6.3.1 et PDCant Concept global des transports T p.3	Eine Subventionierung für die Umlegung des Verkehrs auf den Langsamverkehr (z.B. des Zweiradnetzes der Gemeinden) wäre wünschenswert.	Düdingen	Dieser Aspekt ist nicht Ziel der aktuellen Änderung.

13. Compléments suggérés / Vorgeschlagene Ergänzungen			
PCTr 3.4.1 KVP 3.4.1	Même s'il faut favoriser les transports publics, il convient également de promouvoir la mobilité douce pour le trafic scolaire. Les collectivités payent les transports des élèves mais seulement les transports publics. La mobilité douce devrait être soutenue de la même manière	PRO VELO Fribourg	Cet aspect ne fait pas l'objet de la présente consultation. Le canton est en train de réviser sa planification cyclable.
En général Im Allgemeinen	Le covoiturage devrait pouvoir influencer le niveau de desserte.	Châbles	L'équipement de base doit comprendre une desserte raisonnable en transports publics. Le covoiturage ne peut être assimilé aux transports publics.
En général Im Allgemeinen	Un complément avec l'infrastructure mise/à mettre à disposition en matière de mobilité douce et combinée pour la définition des zones et les types d'utilisation est souhaitée.	Châbles PRO VELO Fribourg	La prise en compte de cet aspect sera évaluée dans le cadre de la prochaine révision du PCTr.
PCTr D 2.6.3 KVP B 2.6.3	In Gemeinden mit unzureichender Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel sollten andere Massnahmen umgesetzt werden, um eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsträger zu erreichen (gute Veloverbindungen zu Haltestellen, B+R und P+R, Anreizsysteme für Gemeinden, wie z.B. die Förderung des E-Bikes als Alternative zum Auto).	FSU	Die Umsetzung von Begleitmassnahmen zu den raumplanerischen Massnahmen um den Modal Split auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs zu verändern werden für die nächste Überarbeitung des KVP / KantRP untersucht.
KVP 4.5.1, B 4.5.1 PCTr 4.5.1, D 4.5.1	Die Umfahrungsstrasse Düdingen (2015) ist dem Strassennetz hinzuzufügen	Düdingen	Die Umfahrungsstrasse Düdingen ist ein Projekt und kann deswegen nicht als Bestandteil des Strassennetzes betrachtet werden.
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.2 und KVP B 3.4.4, KantRP PDCant Transports Publics T p.2 et PCTr D 3.4.4	Auch RE-Verbindungen können interkantonale Hauptverbindungen sein und sollen deshalb auch aufgeführt werden.	ODT	Wird für die endgültige Fassung des Projektes geändert.
	Le RE trafic longue distance devraient être ajouté aux relations intercantionales du premier niveau.	Région Glâne-Veveyse	Cet aspect sera pris en compte dans la version finale du projet.

13. Compléments suggérés / Vorgeschlagene Ergänzungen			
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.3 und T S.2 PDCant Transports publics T p.3 et T p.2	Für die erste Ebene soll der Text einen Halbstundentakt, welcher in der Regel zwischen 5 und 21 Uhr erfolgt, erwähnen.	ARE	Zur Kenntnis genommen. Der Kanton ist der Meinung, dass sich der Betrieb in den Nebenverkehrszeiten nach der Nachfrage und den Bedürfnissen richten soll.
	La cadence horaire sur les lignes du premier niveau doit avoir lieu de 5h à 21h (et pas de 6h à 19h)	TPF	Le canton est de l'avis que l'exploitation aux heures marginales doit s'orienter selon la demande et les besoins.
PDCant Transports publics T p.7 KantRP Öffentlicher Verkehr T S.7	Les lignes Fribourg-Neuchâtel et Fribourg-Yverdon ne sont pas encore intégrées au réseau RER sur la carte.	TPF	La prise en compte de cet aspect sera évaluée dans le cadre de la prochaine révision du PCTr.
KantRP Öffentlicher Verkehr B S.1 und T S.7 PDCant Transports publics R p. 1 et T p.7	Seit der Einführung der Postautolinie Düringen – Murten, verfügt auch dieser Pendlerstrom über eine öffentliche Verkehrsverbindung (der Absatz ist zu löschen, der Plan um diese Verbindung zu ergänzen).	ARE Düringen	Wird für die endgültige Fassung des Dokumentes geändert.
KantRP Öffentlicher Verkehr B S. 1 PDCant Transports publics R p. 1	Für den Pendlerverkehr sollen auch die ausserkantonalen Zentren Neuchâtel, Morges und Renens erwähnt werden.	ARE	Das ausserkantonale Zentrum Neuchâtel wird für die endgültige Version des Projektes berücksichtigt. Für weiter entfernte kantonale Zentren ist der Kanton der Meinung, dass keine weiteren Beispiele nötig sind.
	Il serait important de prendre en compte Neuchâtel et Yverdon-les-Bains en tant que centres extra-cantonaux.	ARE TPF	Cet aspect sera pris en compte dans la version finale du projet.
KantRP Öffentlicher Verkehr T S.7 PDCant Transports publics T p.7	Il faut ajouter Palézieux comme centre hors canton.	Région Glâne-Veveyse	Palézieux ne correspondent pas un centre urbain, mais à un nœud de correspondance. Le nombre des pendulaires ayant Palézieux comme lieu de travail est relativement faible.