



Protection de l'air
Luftreinhaltung

Plan de mesures (version mise
en consultation en 2018)

Massnahmenplan
(Vernehmlassungsversion
2018)

Rapport de consultation - *Vernehmlassungsbericht*



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de l'environnement SEn
Amt für Umwelt AfU

Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions **DAEC**
Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion **RUBD**

Table des matières - *Inhaltsverzeichnis*

1	Introduction <i>Einleitung</i>	3	3	Liste des auteurs d'une prise de position <i>Liste der Autoren einer</i> <i>Stellungnahme</i>	35
2	Résultats de la procédure de consultation <i>Resultat der Vernehmlassung</i>	4	4	Conclusion <i>Zusammenfassung</i>	37
2.1	Appréciation générale du projet <i>Generelle Beurteilung des Entwurfs</i>	4			
2.2	Remarques générales <i>Allgemeine Bemerkungen</i>	6			
2.3	Remarques relatives à l'étude de base <i>Bemerkungen zu den Grundlagen</i>	10			
2.4	Remarques relatives au bilan de la mise en œuvre du plan de mesure 2007 <i>Bemerkungen zur Umsetzung des Massnahmenplans von 2007</i>	10			
2.5	Remarques et propositions relatives aux mesures <i>Bemerkungen und Vorschläge zu den Massnahmen</i>	13			

1 Introduction

Einleitung

Dans sa séance du 30 octobre 2018, le Conseil d'Etat a autorisé la [mise en consultation d'un plan de mesures pour la protection de l'air](#). Ce plan propose des mesures pour améliorer la qualité de l'air, par exemple l'exploitation des lignes de bus avec du matériel à traction électrique, des valeurs plus sévères pour les chauffages au bois dans les agglomérations fribourgeoise et bulloise ou encore la réduction des émissions d'ammoniac dans le stockage du lisier. La consultation a eu lieu du 2 novembre 2018 au 31 janvier 2019.

Le présent rapport reprend toutes les remarques, questions et propositions formulées par les destinataires de la consultation. Quelques commentaires n'ont pas été repris parce qu'ils ne concernaient pas la thématique. Certains arguments ont été synthétisés. Pour des raisons de lisibilité, des éléments ou dispositions qui ont été salués ou admis, explicitement ou implicitement, par les destinataires n'ont pas été systématiquement mentionnés.

Le rapport ne contient pas le résultat de la consultation interne qui a eu lieu en mars et avril 2018. Ce rapport est disponible au Service de l'environnement.

Parmi les 13 communes qui ont rendu une réponse, la très grande majorité adhère à la prise de position de l'Association des communes fribourgeoises (ACF). Leur prise de position, remarques et propositions ne sont mentionnées que lorsqu'elles diffèrent ou complètent celles de l'ACF.

In seiner Sitzung vom 30. Oktober 2018 hat der Staatsrat die [Vernehmlassung des Massnahmenplanes Luft](#) genehmigt. Dieser Plan schlägt Massnahmen für die Verbesserung der Luftqualität vor; dazu gehören etwa der Betrieb von Buslinien mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, strengere Werte für die Holzheizungen in den Agglomerationen Freiburg und Bulle und die Reduktion der Ammoniakemissionen bei der Lagerung von Gülle. Die Vernehmlassung dauerte vom 2. November 2018 bis am 31. Januar 2019.

Der vorliegende Bericht umfasst alle Bemerkungen, Fragen und Vorschläge aus den Stellungnahmen. Gewisse nicht sachdienliche Kommentare wurden nicht übernommen. Umfangreiche Argumentationen wurden zusammengefasst. Andererseits wurde, zur besseren Lesbarkeit, darauf verzichtet, sämtliche Elemente und Massnahmen, die implizit oder explizit akzeptiert oder gutgeheissen wurden, zu erwähnen.

Der vorliegende Bericht beinhaltet die Stellungnahmen der internen Vernehmlassung (März-April 2018) nicht, der zugehörige interne Bericht ist im Amt für Umwelt verfügbar.

Die Mehrheit der 13 Gemeinden, die eine Antwort eingereicht haben, schliessen sich der Stellungnahme des Freiburgischen Gemeindeverbandes (FGV) an. Ihre Stellungnahmen, Bemerkungen und Vorschläge wurden nur aufgenommen, sofern sie von der Stellungnahme des Freiburgischen Gemeindeverbandes abweichen oder diese ergänzen.

2 Résultats de la procédure de consultation

Resultat der Vernehmlassung

2.1 Appréciation générale du projet

Generelle Beurteilung des Entwurfs

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
Le plan mesure air met en exergue le rôle et la compétence des communes en matière d'aménagement du territoire.	Commune de Sâles	Il est pris acte de la remarque.
L'analyse tient compte de la comparaison entre le bilan des mesures du plan de 2007, l'évolution des données de la qualité de l'air dans notre canton ainsi que des diverses mesures politiques définies, que ce soit au niveau de la Confédération, que ce soit sur le plan cantonal (notamment le nouveau Plan directeur cantonal).	Association des communes fribourgeoises	Il est pris acte de la remarque.
Les communes sont sensibilisées à la thématique « protection de l'air » et veillent à pratiquer une politique d'exemplarité. Il leur importe de conserver leur liberté d'action dans les démarches entreprises en la matière, dans le respect de l'autonomie communale.	Conférence des syndicats des chefs-lieux et des grandes communes du canton de Fribourg	Il est pris acte de la remarque.
Nous saluons l'engagement systématique et durable dans le domaine de la protection de l'air. Ces mesures s'inscrivent dans un cadre large de préservation de la santé indispensable à la promotion de la qualité de vie dans notre canton.	Direction de la santé et des affaires sociales DSAS	Il est pris acte de la remarque.
Nous adhérons sans réserve au projet de plan de mesure de protection de l'air.	Direction de la sécurité et de la justice DSJ	Il est pris acte de la remarque.
Malgré que les Préfectures ne figurent pas parmi les autorités directement concernées par les nouvelles fiches de mesures, la Conférence des préfets a examiné avec intérêt la documentation transmise et tient à saluer le travail de qualité effectué dans le cadre de cette révision.	Conférence de préfets du canton de Fribourg	Il est pris acte de la remarque.
La commission ne se prononce que sur les aspects relatifs à la protection des données et à la transparence et vous informe qu'elle n'a pas de remarque particulière à vous transmettre.	Autorité cantonale de la transparence et de la protection des données	Il est pris acte de la remarque.

Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur de la prise de position Autor der Stellungnahme	Réponse de la DAEC Antwort der RUBD
<p>Nach 25 Jahren Luftreinhaltung hat sich die Luftqualität in der Schweiz dank bisheriger Massnahmen markant verbessert. Flächendeckende übermässige Belastungen treten kaum noch auf. Dies wird schlüssig dargelegt einerseits durch die vorgenommene Analyse der Entwicklung der Luftqualität und andererseits durch die Analyse der erzielten Wirkungen bei Umsetzung des Massnahmenplans von 2007 mithilfe einer Umsetzungs- oder Vollzugskontrolle. Die darauf aufbauende Strategie und die Massnahmen für Ihren neuen Massnahmenplan 2018 werden zweckmässig und plausibel begründet.</p> <p>Trotz zahlreicher Fortschritte konnten nicht alle Schutzziele bei der Luftreinhaltung erreicht werden. Nach wie vor Handlungsbedarf für die kantonale Massnahmenplanung besteht generell bei folgenden Verursachergruppen: Verkehr, Maschinen/Motoren, Feuerungen, Industrie/Gewerbe und Landwirtschaft. Eine differenzierte Vorgehensweise ist noch bei lokal übermässigen Immissionen (Hot-Spots) erforderlich. Die strategischen Schwerpunkte und die Handlungsfelder Ihres neuen Massnahmenplans tragen diesen Aspekten Rechnung.</p> <p>Wir begrüssen die im vorliegenden Massnahmenplan 2018 getroffenen verbindlichen Massnahmen zum Schutz von Gesundheit und Umwelt.</p>	<p>Kanton Bern – beco Berner Wirtschaft - Immissionsschutz</p>	<p>Die Bemerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Le PS salue la réalisation du présent plan pour présenter l'évolution de la qualité de l'air dans le canton, faire un bilan de la mise en œuvre du plan de 2007, les axes stratégiques et les nouvelles mesures.</p> <p>Selon l'OFEV, près de 3000 personnes meurent chaque année, en Suisse, des suites de la pollution de l'air. En considérant qu'il y a 8,42 millions d'habitant-e-s dans notre pays, dont 315'074 dans le canton de Fribourg (chiffres de 2017), un rapide calcul qui ne tient bien entendu pas compte de tous les éléments amène à penser qu'il puisse y avoir potentiellement plus de 100 décès prématurés chaque année dans notre canton en lien avec la pollution atmosphérique.</p> <p>La qualité de l'air s'est certes améliorée ces dernières années, mais à la lecture du Plan de mesures il apparaît que les micropolluants constituent encore une sérieuse menace pour la santé de la population. Mais également pour les animaux, les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes, et pour la fertilité du sol.</p> <p>Il est dès lors nécessaire de prendre des mesures supplémentaires. Le PS souscrit ainsi entièrement aux onze mesures envisagées, dans les domaines de la combustion, du trafic, de l'agriculture (ammoniac) et à la mesure transversale qui concerne l'Etat et les communes dont leur rôle d'exemplarité en la matière.</p>	<p>Parti socialiste fribourgeois</p>	<p>Il est pris acte des remarques.</p>

2.2 Remarques générales Allgemeine Bemerkungen

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Le plan mesure tient compte uniquement de ce qui sort du pot d'échappement et ne prend pas en compte l'énergie grise pour la fabrication d'un véhicule.</p>	<p>Commune de Bossonnens</p>	<p>L'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) prévoit que les plans de mesures air doivent proposer des mesures sur le territoire cantonal. La fabrication d'un véhicule n'entre donc en ligne de compte que si la fabrication se fait dans le canton.</p> <p>Les plans de mesures cantonaux ne sont malheureusement pas le bon instrument d'action au niveau national et international.</p>
<p>Der öV in den regionalen Zentren muss abends bis 22:30 aufrechterhalten werden, damit der Individualverkehr für die verschiedenen Freizeitaktivitäten abnimmt.</p>	<p>Gemeinde Gurmels</p>	<p>Der Vorschlag ist lobenswert und würde bestimmt die Sicherheit im Strassenverkehr erhöhen. Für die Luftqualität ist leider der Einfluss des Vorschlages zu gering, als dass er in einen Massnahmenplan aufgenommen werden könnte.</p> <p>Das Amt für Mobilität setzt sich seit mehreren Jahren dafür ein, dass die Kadenzen sowie die Einsatzzeiten des öffentlichen Verkehrs, soweit dies möglich ist, verdichtet und erweitert werden. So verkehren beispielsweise die RER-Züge, welche die regionalen Zentren bedienen bis mindestens 22:30. Diese Umsetzungspolitik betrifft auch die Buslinien und das MobA will auch das Angebot der Buslinien am Abend erweitern. Dabei muss sich das MobA an die rechtlichen Vorgaben des Bundes (PBG und ARPV) und des Kantons (VG) in Bezug auf Frequenzen und den Versorgungsgrad halten.</p>
<p>Attention à des mesures trop restrictives pour des installations de combustion. Elles pourraient inciter les entreprises polluées à déménager en zone rurale.</p>	<p>Commune de Lully</p>	<p>Le plan de mesures air ne reprend que des mesures qui sont techniquement possibles et qui sont économiquement viables. A part la mesure C1 (chauffage au bois à Fribourg et Bulle), les mesures proposées sont valables pour toutes les zones d'aménagement et donc également pour les zones « rurales ».</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Il serait utile de prévoir des mesures incitatives financières positives pour promouvoir les transports publics (aide pour abonnement) par le biais d'un pot commun sur tout le territoire cantonal.</p>	<p>Commune de Lully</p>	<p>La proposition est intéressante, quand bien même les expériences avec des rabais sur des abonnements (p.ex. en cas de smog hivernal) sont mitigées. La proposition a été transmise au Service de la mobilité, qui précise qu'il n'existe aucune base légale pour le faire.</p>
<p>Le plan mesure 2018 contribue à atteindre d'autres objectifs notamment ceux de la politique climatique, énergétique et de la santé publique. C'est pourquoi il est coordonné avec le nouveau plan directeur cantonal. Il vise à 80% des agglomérations de Fribourg et de Bulle où sont concentrés les plus grands générateurs de trafic. Deux dimanches annuels sans voiture pourraient aussi être une mesure intéressante.</p>	<p>Commune de Lully</p>	<p>Remarques retenues.</p> <p>Il est précisé que 8 mesures sur 11 (nouveau : 12) (C2, T2, T3, les quatre mesures de l'agriculture ainsi que la mesure transversale) concernent tout le canton et toutes les communes.</p> <p>En ce qui concerne la proposition de deux dimanches annuels sans voiture, une telle initiative est difficilement envisageable au niveau cantonal. Elle doit être proposée au niveau fédéral voire européen.</p>
<p>Die Massnahmen beschränken sich fast ausschliesslich auf die Agglomerationen Freiburg und Bulle. Den grösseren Gemeinden der verschiedenen Bezirke sollte mehr Gewicht beigemessen werden. Eine Verkehrsuntersuchung der Achsen Sugiez-Murten-Düdingen, resp. – Courtepin wird erwartet, da dort DTV von bis zu 19'000 Fahrzeugen gemessen wurden.</p>	<p>Gemeinde Murten</p>	<p>Die Vorgaben für einen Massnahmenplan Luft gemäss LRV sind, dass dort Massnahmen getroffen werden müssen wo Überschreitungen der Grenzwerte (NO₂ und PM10) festgestellt werden. Diese Überschreitungen sind nur in der Agglomeration Freiburg und Bulle sichtbar. Verschiedene Massnahmen (C2, T2, T3 sowie vor allem auch die 4 Landwirtschaftsmassnahmen) beziehen sich auf den ganzen Kanton und alle Gemeinden, d.h. 8 von 11 (neu: 12) Massnahmen betreffend den ganzen Kanton.</p>
<p>Seit vielen Jahren beteiligt sich die Gemeinde an den Passivsammler-messungen, die Werkhof-mitarbeitenden wechseln die Röhrchen alle vier Wochen. Eine Erwähnung der Messresultate wäre erwartet worden.</p>	<p>Gemeinde Murten</p>	<p>Die Resultate der Passivsammlermessungen sind implizit eingeflossen (bspw. Kapitel 2.2.1.). Die Resultate werden (unter Verdankung der diversen Personen, welche uns mit dem Röhrchenwechsel sehr unterstützen) im jährlichen Bericht über die Stickstoffdioxidmessungen mit Passivsammlern veröffentlicht (https://www.fr.ch/de/afu/energie-landwirtschaft-und-umwelt/luft/stickstoffdioxid-passivsammler-messnetz). Die Mitarbeitenden, welche die Wechsel durchführen, werden 1x jährlich durch uns kontaktiert und bedankt.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Le plan mesure air n'est mentionné dans aucune loi cantonale et la compétence du Conseil d'Etat pour l'adopter n'est formalisé qu'indirectement. Le même problème existe avec l'adoption et la modification. Ces questions pourraient être traitées dans une loi cantonale sur la protection de l'environnement.</p>	<p>Service de législation</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>
<p>Le plan mesure air ne constitue pas une base légale suffisante pour imposer certaines mesures (C2, A2) à l'égard des personnes privées. Est-il prévu de compléter ces mesures par des adaptations législatives ?</p>	<p>Service de législation</p>	<p>C'est la DAEC qui est compétente pour la mise en œuvre de la mesure C2 en application de l'art. 4 de l'OPair (limitation préventive des émissions par l'autorité). Nous n'avons dès lors pas besoin d'une législation cantonale supplémentaire.</p> <p>Pour la mesure A2 c'est la DIAF qui est en charge de l'application. Il est de leur ressort de décider si une législation supplémentaire est nécessaire.</p>
<p>Certaines mesures proposées (p.ex. T1) n'auront-elles pas un impact direct sur la rédaction du projet de loi sur la mobilité en cours d'élaboration ? Si oui, y-aurait-il une utilité à mentionner expressément cet aspect dans le plan</p>	<p>Service de législation</p>	<p>Effectivement plusieurs mesures ont des impacts sur d'autres projets en cours. L'utilité d'un plan de mesures, qui est contraignant pour toutes les Directions du Conseil d'Etat, permet de démarrer les discussions suffisamment à l'avance.</p>
<p>En développant des axes de mobilité douce pour les principales entrées des agglomérations tout en créant un réseau sécurisé à l'intérieur de celles-ci, il sera dès lors possible de voir se transformer une partie de la population motorisée en une population davantage en mouvement.</p>	<p>Service du sport</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>
<p>Nach eingehender Prüfung der Unterlagen sind wir zum Schluss gekommen, dass die elf verbleibenden, sehr allgemein gehaltenen Massnahmen erst im Rahmen konkreter Strassen- oder Bauprojekten sich eventuell auf die Berner Kantonsstrassen auswirken. Sollten bei der Umsetzung der Massnahmen in der Zukunft Berner Kantonsstrassen konkret betroffen sein, bitten wir darum den jeweils zuständigen Obergeringenieurkreis einzubeziehen.</p>	<p>Tiefbauamt des Kantons Bern</p>	<p>Die Bemerkungen werden zur Kenntnis genommen und werden an das Tiefbauamt des Kantons Freiburg weitergeleitet.</p>

Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur de la prise de position Autor der Stellungnahme	Réponse de la DAEC Antwort der RUBD
<p>Spektrum und Stossrichtung der Massnahmen in Ihren neuen Massnahmenplan entsprechen weitgehend den Massnahmen des Kantons Bern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlang von stark belasteten und schlecht durchlüfteten Innerortsachsen sowie auf Autobahnen ist es weiterhin erforderlich, die Emissionen aus dem Strassenverkehr zu vermindern. - Problematisch bleiben das Ozon (O₃) im Sommer und der Feinstaub (PM10) im Winter während lang andauernden, austauscharmen Wetterlagen. - Die Stickstoffeinträge in empfindliche Ökosysteme liegen immer noch deutlich über den kritischen Belastungsgrenzen. - Mit der Einführung des neuen Immissionsgrenzwertes für PM_{2,5} (LRV-Revision 2018), kann der Verminderung von Gesundheitsschäden im Rahmen der Massnahmenplanung künftig noch besser Rechnung getragen werden. <p>Im Kanton Bern gibt es aufgrund seiner Wirtschaftsstruktur zusätzliche Massnahmen für Grossemittenten (Feuerungen, Industrie). Wie auch wir sehen Sie eine differenzierte Vorgehensweise an lokal stark belasteten und schlecht durchlüfteten Verkehrsachsen vor. In den Massnahmenplänen beider Kantone sind die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand sowie Synergien mit der Klima-, Energie und Gesundheitspolitik von Bedeutung.</p>	<p>Kanton Bern – beco Berner Wirtschaft - Immissionsschutz</p>	<p>Die Bemerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>C'est avec plaisir que l'acsm vous fait part qu'elle n'a pas de remarques particulières à émettre si ce n'est d'éviter des charges supplémentaires sur les effectifs en personnel des différents services.</p>	<p>Association des cadres supérieurs et magistrat, magistrates de l'Etat de Fribourg</p>	<p>Les mesures proposées s'intègrent dans le travail quotidien des différents services sans créer de nouvelles charges.</p>
<p>Groupe E salue les réflexions menées dans le but d'améliorer la qualité de l'air dans le canton de Fribourg. Nous relevons toutefois, comme expliqué dans les commentaires détaillés, que le durcissement des exigences pourrait s'avérer défavorable au développement de certaines énergies renouvelables, pourtant indispensables dans le contexte de la Stratégie énergétique 2050 de la Confédération.</p>	<p>Groupe E</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>
<p>Ich habe Ihren Massnahmenplan Luftreinhaltung 2018 gelesen und gratuliere Ihnen für die guten und sinnvollen Massnahmen. Allerdings handelt die Gemeinde Greng in keiner Art und Weise nach Ihren Vorgaben. Seit über einem Jahr streite ich nun mit der Gemeinde und bin bemüht mein Elektrofahrzeug auf dem Parkplatz vor meinem Haus Aufladen zu können und eine bewilligte PV-Anlage auf meinem Hausdach installieren zu können. Bisher vergeblich.</p>	<p>Einzelperson, Greng</p>	<p>Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen. Die Beschwerde ist allerdings nicht Teil des Massnahmenplanes Luft und wurde dem Oberamt weitergeleitet.</p>

2.3 Remarques relatives à l'étude de base *Bemerkungen zu den Grundlagen*

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
Le document ne contient rien qui soulève le problème de la protection de l'air face aux vols des avions (de plus en plus fréquent dans notre région).	Commune de Cugy	Les valeurs mesurées, notamment de NO ₂ et de PM10, à la station de mesure nationale à Payerne ne montrent pas de dépassements dans la région concernée. Le changement des fréquences de vols (« police aérienne 24 ») ne modifiera pas la situation au niveau de l'air, mais sera suivi dans le domaine du bruit.

2.4 Remarques relatives au bilan de la mise en œuvre du plan de mesure 2007 *Bemerkungen zur Umsetzung des Massnahmenplans von 2007*

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
M3 – Installations alimentées au bois: la mesure relevait la nécessité d'une adaptation de la législation cantonale, ce qui n'a pas été le cas. La mesure ne parle que d'ancrage dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle. Il a donc été renoncé de modifier le Règlement cantonal sur l'énergie. Est-ce que la renonciation est-elle justifiée et si oui, ce point devrait être justifié plus clairement.	Service de législation	Le durcissement proposé par le plan de mesures air 2007 pour le Règlement sur l'énergie a été abandonné suite à l'arrêt des subventions et aux révisions de l'OPair.
M3 – installations alimentées au bois : Le SdE n'est pas opposé sur le principe d'une réduction plus conséquente des émissions de particules fines, mais ceci ne doit pas impacter la compétitivité de ces installations. La LEn (art. 3) règle la question d'économiquement supportable notamment pour la production de chaleur. Correction demandée (chapitre 3.1., lettre C.) : « de l'état de la technique, et pour autant que cela est économiquement supportable au sens de l'art. 3 LEn ».	Service de l'énergie	[correspond à la réponse sous 5. C1 – combustion] : Il s'agit de nouvelles installations de 70-500 kW de type « chauffage d'un centre commercial » (environ une par année). Les coûts supplémentaires pour un filtre ne dépassent pas les limites raisonnables. Des fournisseurs d'énergie (p.ex. Gruyère Energie SA) estiment qu'il s'agit d'un « investissement supportable ». La notion « économiquement supportable » selon l'OPair n'est pas la même que selon la LEn cantonale. La correction suivante est effectuée : « ...de l'état de la technique, et pour autant que cela est économiquement supportable au sens de la LPE. »

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>M4 - Concept pour des transports publics moins polluants : Proposition d'une étude (à moyen ou long terme) par rapport aux véhicules électriques de transport public, étant donné les progrès en cours dans ce secteur.</p>	<p>Commune La Brillaz</p>	<p>Effectivement, il y a des avancées majeures dans ce domaine (véhicules électriques sans besoin d'infrastructure supplémentaire). L'explication de la nouvelle mesure (T4) tient compte de ces avancées : « les autorités qui attribuent des mandats peuvent demander des offres proposant des solutions basées sur des technologies peu ou non polluantes. »</p>
<p>M5 – Modération et réorganisation du trafic Le SSpo adhère à l'idée de hiérarchiser le réseau en facilitant et en sécurisant l'accès aux cyclistes. En dehors des agglomérations, les réseaux cyclables sont souvent de bonne qualité, contrairement à l'intérieur de celles-ci. Ils sont en effet peu présents, voire inexistantes. Tous les obstacles pour les voitures ont également des conséquences, souvent dangereuses, pour les cyclistes. Peut-être serait-il judicieux de réfléchir en termes de flux routiers et ainsi d'éviter les contresens, comme dans certaines grandes villes, plutôt que d'entraver la circulation. Des axes prioritaires seraient à mettre en place pour les différents utilisateurs.</p>	<p>Service du sport</p>	<p>Il est pris acte des remarques qui vont dans la direction demandée par cette mesure.</p>
<p>M5 - Verkehrsverflüssigung und –beruhigung: Dies führt zu Stau und dieser wiederum verursacht höhere Emissionen (z.B. Umfahrungsstrasse Givisiez).</p>	<p>Gemeinde St. Silvester</p>	<p>Die Meinung der Gemeinde wird zur Kenntnis genommen. Die Aussage im Massnahmenplan basiert auf verschiedenen Studien, welche zeigen, dass die hierarchische Gliederung des Strassennetzes zu einer Verringerung der Emissionen führt.</p>
<p>M6 – Promotion des transports publics et de la mobilité douce dans les agglomérations: Le SSpo est également d'avis qu'il est primordial de prendre des mesures pour favoriser la mobilité douce, notamment au niveau des pistes cyclables sur les grands axes des villes. Avec des accès facilités et sécurisés, la population fribourgeoise se déplacerait plus facilement à vélo. Dans l'élan de cette idée, le SSpo trouverait judicieux d'accélérer la mise en œuvre de la «Transagglo », sans omettre les places de parc pour les vélos.</p> <p>Les exemples cités dans ce point, sont, à notre avis, très pertinents, car ils sont concrètement détachés de la circulation. Ainsi, un vrai réseau cyclable serait envisageable et nécessaire au cœur d'une ville dans laquelle aujourd'hui il est très difficile, voire dangereux, de circuler à vélo.</p> <p>Une solution pour le développement des pistes cyclables pourrait résider dans le fait d'éliminer certains trottoirs, car par exemple, un trottoir d'un seul côté de la route est souvent suffisant pour les piétons.</p>	<p>Service du sport</p>	<p>Il est pris acte des remarques qui vont dans la direction demandée par cette mesure.</p> <p>En ce qui concerne la promotion de la mobilité douce, il est à rappeler que le plan sectoriel vélo (planification cyclable cantonale), adopté par le Conseil d'Etat en décembre 2018, intègre des itinéraires communaux ainsi que la TransAgglo (Düdingen – Avry) et la voie verte à Bulle. Ces deux voies de mobilité douce ont été identifiées comme prioritaire par la DAEC.</p> <p>Le gouvernement fribourgeois est opposé à la solution de supprimer certains trottoirs. Le développement de pistes cyclables ne doit pas se faire au détriment des piétons. Les trottoirs sont de la compétence des communes, ce qui pose un problème si on veut utiliser le gabarit pour le vélo (de compétence cantonale pour les routes cantonales).</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>M12 - grosse Verkehrserzeuger Nur eine Verkehrsvermeidung vermindert die Emissionen. Daher müssen im Kanton kombinierte Wohn- und Arbeitsregionen gefördert werden und nicht nur die Wohneinheiten erhöht werden.</p>	<p>Gemeinde St. Silvester</p>	<p>Die Verkehrsvermeidung ist effektiv die wirkungsvollste Emissionsminderung. Beim Punkt M12 (Grosse Verkehrserzeuger) geht es um Geschäfts-, Tourismus- und Freizeitvorhaben, bei welchen ein Gleichgewicht gefunden werden muss, welches die Luftschadstoffemissionen und der Zusatznutzen der Anlage ausgleicht. Die Aufteilung von Wohn- und Arbeitsregionen ist Thema des kantonalen Richtplanes.</p>
<p>M15 - limitation plus sévère des gaz d'échappement des véhicules : La mesure semble réalisée (plan fédéral contre les poussières fines). Nous souhaitons toutefois qu'elle soit complétée et que le développement de la mobilité électrique soit favorisé (politique incitative).</p>	<p>Commune Val-de-Charney</p>	<p>L'ancienne mesure M15 ne fait plus partie du plan de mesures air 2018. Elle est considérée comme réalisée. Toutefois ce souhait est repris en partie avec les nouvelles mesures T4 et T5 pour les transports publics et CTA pour les autorités publiques.</p>
<p>M17 - Information : L'information à la population nous paraît importante. Les lieux scolaires nous paraissent prioritaires en termes d'efficacité de la communication. Les communes peuvent également utiliser les bulletins/journaux communaux, site internet et réseaux sociaux. Le matériel d'information élaboré par l'Etat doit être mis à disposition des communes qui n'ont pas besoin d'un budget spécifique compte tenu des synergies et l'objectif commun de communication.</p>	<p>Association des communes fribourgeoises</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>
<p>M18 – Exemplarité de l'Etat : Le fait d'utiliser rationnellement de l'énergie représente une des nombreuses actions pouvant être mises en œuvre afin de limiter les émissions atmosphériques. De plus le sujet concerne spécifiquement le domaine de l'énergie qui ne relève pas de la compétence du SEn et fait déjà l'objet de l'art 5 LEn. Si le secteur de l'énergie est nommé, les références à d'autres politiques sectorielles (mobilité, agriculture, ...) devraient également être dénommées. Correction demandée : « ...ils tiennent compte de la nécessité d'utiliser rationnellement l'énergie et de limiter les émissions atmosphériques »</p>	<p>Service de l'énergie</p>	<p>La conceptualisation d'un plan de mesures air agit justement dans les domaines concernés, mais qui sont par exemple de la compétence d'autres services de l'Etat. Pour le plan de mesures air il s'agit des domaines de la combustion, c'est-à-dire de la production d'énergie, de l'agriculture et du trafic. L'art. 5 de la LEn ne contient pas de précision par rapport aux émissions atmosphériques. Afin de clarifier ce point, le texte est adapté par « ...ils tiennent compte entre autres de la nécessité d'utiliser rationnellement l'énergie au sens de la LEn et de limiter les émissions atmosphériques. »</p>

2.5 Remarques et propositions relatives aux mesures *Bemerkungen und Vorschläge zu den Massnahmen*

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
C1 - Combustion – Feuerungen		
Pourquoi limiter les VLE uniquement pour les communes de Fribourg et de Bulle? Il serait profitable d'étendre cette mesure pour les nouvelles installations sur l'entier du canton.	Commune de Lully	Un plan de mesures air doit agir aux endroits où il y a des immissions excessives, c'est-à-dire où des VLI (PM10 et NO ₂) sont dépassées. C'est pourquoi des mesures sont prises afin de limiter plus sévèrement les émissions uniquement dans les agglomérations.
[M3 selon la lettre – mais vu qu'on parle d'une nouvelle mesure (Valeurs plus sévères pour les chauffages au bois des agglomérations fribourgeoises et bulloises) il doit s'agir de la mesure C1]. Nous nous référons aux prises de positions de Fribourg, de l'agglo, de Bulle et de Mobul.	Association des communes fribourgeoises	Une prise de position de l'agglo a été reçue, mais il n'y a pas de prise de position par rapport à la mesure C1.
Le SdE n'est pas opposé sur le principe d'une réduction plus conséquente des émissions de particules fines, mais ceci ne doit pas impacter la compétitivité de ces installations. La LEn (art. 3) règle la question d'économiquement supportable notamment pour la production de chaleur. Correction demandée (chapitre 3.1., lettre C.) : « ... de l'état de la technique, et pour autant que cela est économiquement supportable au sens de l'art. 3 LEn. »	Service de l'énergie	[correspond à la réponse sous 5. C1 – combustion] : Il s'agit de nouvelles installations de 70-500 kW de type « chauffage d'un centre commercial » (environ une par année). Les coûts supplémentaires pour un filtre ne dépassent pas les limites raisonnables. Des fournisseurs d'énergie (p.ex. Gruyère Energie SA) estiment qu'il s'agit d'un « investissement supportable ». La notion « économiquement supportable » selon l'OPair n'est pas la même que selon la LEn cantonale. La correction suivante est effectué : « ...de l'état de la technique, et pour autant que cela est économiquement supportable au sens de la LPE . »
Il ne faut pas que cette mesure dévalorise trop le bois comme moyen de chauffage, alors que le chauffage à bois est promu par le canton puisque énergie renouvelable provenant des forêts du canton.	Union démocratique de centre fribourgeois	Il est important de promouvoir le chauffage au bois en tant qu'alternative de combustion non fossile. Cependant, la qualité de l'air doit être prise en compte. C'est ce que garantit cette mesure.
Le PS approuve la réduction des émissions et des immissions de particules fines engendrées par les nouvelles installations de chauffage au bois.	Parti socialiste fribourgeois	Il est pris acte de la remarque.

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Il paraît très injuste de limiter cette mesure aux zones urbaines. On peut, en effet, lire, en page 8 du rapport soumis à consultation pour les PM10 : « Le dépassement de la valeur limite d'immission pour la moyenne journalière (50 µg/m³) est donc surtout observé en hiver. Le tableau 2 montre que le nombre de dépassements est très variable d'une année à l'autre et que les régions rurales sont également concernées. »</p> <p>Modification demandée : changer « les agglomérations de Bulle et Fribourg » par « tout le canton ».</p>	<p>Association transport et environnement, section Fribourg</p>	<p>Un plan de mesures air doit agir aux endroits où il y a des immissions excessives, c'est-à-dire où des VLI (PM10 et NO₂) sont dépassées. C'est pourquoi des mesures sont prises afin de limiter plus sévèrement les émissions uniquement dans les agglomérations. Les régions rurales ne sont concernées que par des dépassements rares et faibles.</p> <p>Le texte d'origine est donc conservé.</p>
<p>GESA ne possède pas d'installation fixe alimentée au bois ayant une puissance de 70 à 500 kW. Nous sommes cependant d'avis que l'abaissement à 20 mg/m³ de la VLE des émissions de particules est tout à fait atteignable avec l'état de la technique actuelle et en concédant, en principe, un investissement supportable. GESA utilise de manière provisoire (dépannage courtes durées, en attendant le développement du réseau du chauffage à distance) des installations mobiles (puissance entre 70 et 500 kW). Un abaissement de la limite à 20 mg/m³ implique de manière quasi certaine et même pour les systèmes fonctionnant aux pellets, la pose d'un système d'épuration des fumées. Cela est difficilement faisable pour ces installations mobiles. Nous nous demandons donc si les chaufferies mobiles sont vraiment visées par cette mesure. Ce point méritant à notre avis d'être précisé.</p>	<p>Gruyère Energie SA</p>	<p>Le cas des installations mobiles de « secours » n'est pas visé par cette mesure. Cependant il est important que ces installations ne soient pas pérennisées (p.ex. utilisation sur plusieurs années en quasi continu).</p> <p>Les explications de la mesure C1 sont élargies comme suit : « Des chaufferies mobiles sont soumises à cette mesure uniquement si elles fonctionnent sur plus de 24 mois ».</p> <p>Les chaufferies mobiles (entre 70 et 500 kW) doivent bien entendu de toute façon respecter l'OPair (50 mg/m³).</p>
<p>Als Betreiberin der Fernwärmeversorgung Murten bedeutet diese Massnahme für uns gegenüber dem Stand 2007 keine Veränderung (nebst dem geografischen Kriterium auch deshalb, weil die Anlagengrösse die 500 kW überschreitet und somit ohnehin den 20 mg/m³ unterliegen). Dennoch steht für uns die Nachhaltigkeit im Zentrum. Deshalb können wir die Verschärfung der Grenzwerte nachvollziehen und begrüßen diese.</p>	<p>IB Murten</p>	<p>Die Bemerkung wird wohlwollend zur Kenntnis genommen.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>La mesure C1 « Installations alimentées au bois », qui abaisse le seuil limite d'émission en poussières à 20 mg/m³ dans les communes de Fribourg et de Bulle pour les puissances de chaudières entre 70 et 500 kW, rend nécessaire l'usage d'un système de captage de poussières pour les chaudières automatiques à plaquettes forestières. Energie-bois Suisse constate que les fournisseurs de ces systèmes recommandent déjà, à de très rares exceptions près, l'usage d'un système de captage des poussières. Cela assure le respect des valeurs d'émissions en poussières inférieures au seuil énoncé dans l'OPair (50 mg/m³) avec pour conséquence effective des valeurs d'émission inférieures à 20 mg/m³. Nous ne nous opposons donc pas à cette mesure en ce qui concerne le combustible « plaquettes forestières ».</p> <p>Cependant, nous demandons à l'Autorité d'accepter une exception en ce qui concerne les installations utilisant le combustible « pellets » en gardant la limite actuelle figurant dans l'OPair. En effet, la raison énoncée dans la mesure C1 relative au réglage parfait de l'installation le jour du contrôle par rapport à l'humidité du combustible plaquettes forestières ne s'applique pas au combustible pellets du fait de sa qualité homogène et constante, en particulier en ce qui concerne sa teneur en eau. En règle générale, les installations aux pellets assurent une valeur d'émissions largement inférieure à 40 mg/m³ sans l'usage d'aucun filtre.</p>	<p>Energie-bois Suisse</p>	<p>Vu le dépassement des VLI (PM10 et NO₂) dans les agglomérations fribourgeoise et bulloise, des mesures plus sévères (abaissement à 20 mg/m³) pour toutes les installations de ces régions s'imposent par l'intermédiaire du plan de mesures air. Comme il est mentionné, toutes les installations ne parviennent pas à des valeurs (« largement inférieure à 40 mg/m³ ». Des dispositions spécifiques doivent parfois être mises en œuvre. Le filtre n'est pas imposé. Dans certains cas un meilleur réglage peut déjà résoudre le problème de manière durable.</p> <p>Dans les explications de la mesure, le point mentionné par rapport aux chauffages à pellets est déjà inscrit : « Pour les installations brûlant des granulés (pellets), un filtre ne sera peut-être pas obligatoire du fait que certains systèmes émettent nettement moins de particules et fonctionnent, en raison d'un combustible normé, de manière plus stable qu'une installation alimentée au bois décheté ».</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Nous sommes d'avis que les conditions-cadres applicables au chauffage à distance (CAD) ne devraient pas constituer un frein aux investissements, en opposition avec la volonté affirmée de développer cette source d'énergie renouvelable. Le CAD est de plus en plus utilisé lors de remplacements d'installations de chauffage au mazout et les centrales de chauffe de CAD représentent une part importante des installations alimentées au bois. Le plan sectoriel de l'énergie adopté en 2017 précise que, pour des questions de rendements économique et énergétique, le CAD est à encourager dans des zones urbaines à forte densité énergétique. De même, dans le rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de loi cantonale sur l'énergie (actuellement en consultation), le commentaire de l'art. 3a al. 3 (nouveau) évoque la reconnaissance de l'intérêt cantonal pour « les installations de production/distribution de chaleur (par exemple un réseau de chaleur de grande importance tel que celui de Bulle ou de Fribourg) (...) ». Or le développement du CAD, notamment la construction des centrales et des réseaux, nécessite des investissements conséquents, surtout dans les zones urbaines déjà bâties. Ces investissements sont, pour la plupart, le fait d'acteurs soumis à la concurrence, tels que Groupe E Celsius SA. Nous relevons, à l'instar du document soumis à consultation (cf. pp. 8-9), que toutes les mesures de réduction actuelles, déjà contraignantes, sont efficaces. En tant qu'acteur important dans le domaine du CAD, nous souhaitons qu'à l'avenir, les mesures actuelles ne soient pas davantage durcies, soit par l'extension des installations concernées, soit par l'abaissement supplémentaire des limites d'émission. En effet, un durcissement aurait des conséquences économiques importantes pour les acteurs du CAD, avec comme corollaire un ralentissement des investissements, sans pour autant aboutir à une contrepartie écologique plus importante.</p>	<p>Groupe E</p>	<p>Les chauffages à distance sont une énergie propre et il n'est pas mis en doute que la promotion de ces installations doit être faite.</p> <p>Le bois est effectivement une énergie renouvelable à soutenir. Mais le chauffage au bois pose des problèmes au niveau de la qualité de l'air, ce que les mesures du SEN démontrent (notamment des valeurs d'immissions trop élevées de PM10 et de NO₂ pour Bulle et Fribourg).</p> <p>Les abaissements des valeurs limites sont valables pour tous les fournisseurs sur les communes de Fribourg et de Bulle. La concurrence n'est donc pas biaisée.</p> <p>A notre connaissance, l'OFEV n'a pour l'instant pas prévu d'abaisser dans un avenir proche les valeurs actuelles. C'est également pour cela qu'il est important d'établir un plan de mesures pour les lieux où il y a un dépassement de VLI.</p> <p>Dans le canton, il s'agit des agglomérations de Fribourg et de Bulle (PM10 et NO₂). Il est donc nécessaire de définir des valeurs d'émission plus basses, mais qui restent atteignables et économiquement supportables.</p>

Contenu de la prise de position Inhalt der Stellungnahme	Auteur de la prise de position Autor der Stellungnahme	Réponse de la DAEC Antwort der RUBD
<p>[einführende Bemerkung: Diese Eigen-Stellungnahme wird aus folgenden Gründen zugelassen: Im Vernehmlassungsentwurf von Anfang 2018 zur Anpassung der LRV an den Stand der Technik war beabsichtigt, bei kleinen Holz-Zentralheizungen bis 70 kW alle zwei Jahre eine Emissionsmessung oder –Kontrolle durchzuführen. In ihren Stellungnahmen haben die zuständigen Behörden und der Cercle Air eine generelle Messpflicht mit einem zweijährigen Kontrollrhythmus begrüsst. In der definitiven Fassung der geänderten LRV vom 1. Juni 2018 sollen Holzheizkessel bis 70 kW wie Gasfeuerungen alle vier Jahre gemessen oder kontrolliert werden.]</p> <p>Der Anteil der Feinstaubemissionen aus Holzfeuerungen beträgt rund 16 % an den gesamten Feinstaubemissionen in der Schweiz. Damit sind Holzfeuerungen mit Abstand die grösste Quelle für krebserregenden Feinstaub aus der Verbrennung. Die thermische Nutzung von Holz ist verglichen mit Öl und Gas sehr uneinheitlich: Betriebsbedingungen wie Kaminzug, Luftzufuhr, Grösse der Scheite, und Wasseranteil können stark variieren und beeinflussen die Güte der Verbrennung. Bei unsachgemäßem Betrieb einer Holzfeuerung entstehen deutlich höhere Emissionen als bei einer Anlage mit optimierten Betriebsbedingungen. Ausschlaggebend für die Minimierung der Emissionen sind die Brennstoffqualität, die Konzeption und die richtige Handhabung der Anlage. Ist die Verbrennung unvollständig, entsteht viel zusätzlicher Feinstaub, z. B. in Form von Russ. Um sicherzustellen, dass kleine Zentralholzfeuerungen in den Gebieten gemäss Massnahme C1 (Fribourg und Bulle) möglichst schadstoffarm betrieben werden, schlagen wir zusätzlich zu den Bestimmungen der LRV folgende Massnahmen vor:</p> <p>Holzheizkessel bis 70 kW sind alle zwei Jahre einer Emissionskontrolle unterstellt. Die Emissionskontrolle</p>	<p>Amt für Umwelt, Kanton Freiburg</p>	<p>Es handelt sich bei diesem Zusatzaufwand für die Feuerungskontrolle um eine geringe Anzahl Installationen (ca. 17), welche aber gerade für die Regionen mit Grenzwertüberschreitungen einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität darstellen.</p> <p>Der Änderungsvorschlag wird übernommen und folgender Text wird der Massnahme C1 beigefügt:</p> <p>„Holzheizkessel bis 70 kW sind alle zwei Jahre einer Emissionskontrolle (CO-Quantifizierung und Staubgehalt) unterstellt. Die ordentliche Sanierungsfrist für nicht konforme Anlagen beträgt fünf Jahre.“</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>umfasst die Messung (Quantifizierung) der CO-Konzentrationen und der Feststoffe (Staubgehalt). Die ordentliche Sanierungsfrist für nicht konforme Anlagen (Grenzwertüberschreitung, Speichergrosse, Kaminhöhe) beträgt fünf Jahre.</p> <p>Wir sind überzeugt, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen die Schadstoffbelastung erheblich reduziert werden kann. Zudem werden nicht konforme Installationen schneller dem Stand der Technik angepasst oder beispielsweise durch den Anschluss an einen Wärmeverbund vorzeitig ausser Betrieb genommen. Ebenfalls können die Feuerungskontrolleure mit ihrem Fachwissen die Betreiber von komplexen Feuerungsanlagen im Zweijahresturnus regelmässiger über den optimalen Betrieb der Installation beraten und auf eventuelle Mängel hinweisen. Abschliessend ist zu erwähnen, dass im Vergleich zu den gesamten Betriebskosten die zusätzlichen Kontrollen für Anlagen in städtischem Gebiet keine unverhältnismässigen Mehrkosten darstellen (< 5%) und ein Teil davon mit der Brennstoffeinsparung wieder kompensiert werden kann.</p>		
C2 - Machines équipées d'un moteur diesel – Maschinen mit Dieselmotor		
<p>Le PS est favorable la réduction des émissions et des immissions (suie, PM10) engendrées par les machines équipées d'un moteur diesel.</p>	<p>Parti socialiste fribourgeois</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>
T1 – Hiérarchisation du réseau routier, gestion et modération du trafic – Hierarchische Strukturierung des Strassennetzes, Verkehrsverflüssigung und – beruhigung		
<p>Comment gérer les impacts de cette mesure pour les usagers des autres communes qui veulent se rendre à Fribourg ou Bulle (places de parc diminuent, piste cyclable Gruyère-Bulle peu sécurisée).</p> <p>Le but est de réduire ensemble les émissions en NO_x et NO₂.</p>	<p>Commune de Gruyères</p>	<p>Le plan de mesures air se concentre sur les dépassements des valeurs de NO_x et NO₂, lesquels ne sont démontrés que dans les centres urbains. Les points mentionnés sont pertinents, mais doivent être réglés dans la mise en œuvre du plan directeur cantonal.</p>
<p>[M5 selon la lettre – mais vu qu'on parle de nouvelle mesure (Hiérarchisation du réseau routier) il doit s'agir de la mesure T1]. Nous nous référons aux prises de positions de Fribourg, de l'agglo, de Bulle et de Mobul</p>	<p>Association des communes fribourgeoises</p>	<p>Une prise de position de l'agglo Fribourg nous est parvenue – voir ci-dessous.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Les projets d'agglomération vont en ce sens plus loin, puisqu'en plus de proposer une hiérarchisation du réseau, ils visent à maîtriser et à réguler l'augmentation du trafic automobile sur le territoire de l'agglomération, en priorisant et en reportant les besoins nouveaux sur les transports publics ainsi que sur la mobilité douce. A cet effet, nous vous informons de notre projet de centrale de régulation du trafic qui pourra, le cas échéant, servir les objectifs de protection de l'air. Nous demandons à ce que la mesure « T1 » soit modifiée afin de prendre en compte cette future infrastructure, ainsi que son apport dans la hiérarchisation du réseau et la gestion des charges de trafic. Nos actions sont toutefois à nuancer, puisque le plus grand générateur d'émissions de NO_x sur le territoire de l'Agglomération, l'autoroute A12, n'est pas sous sa responsabilité.</p>	<p>agglo Fribourg</p>	<p>Un point supplémentaire est ajouté dans la partie « Mesure » : « L'actuel projet infrastructurel de centrale de régulation du trafic de l'agglo Fribourg permettra, le cas échéant, de gérer les charges de trafic et d'améliorer la hiérarchisation du trafic. »</p>
<p>Le PS est pour la réduction générale des émissions de NO_x et la diminution locale des immissions NO₂. Mais pour y parvenir, cette mesure doit être formulée de façon plus précise, les moyens d'y parvenir également.</p>	<p>Parti socialiste fribourgeois</p>	<p>Les fiches de mesures du plan de mesures air responsabilisent les autorités concernées (dans ce cas le SMO, le SPC ainsi que l'agglo Fribourg et MOBUL). Il est expliqué que la mise en œuvre de cette mesure doit se faire par une étroite collaboration entre ces partenaires et il n'est pas du rôle du plan de mesures de prédéfinir la manière et les moyens d'y parvenir. Souvent des études spécialisées sont nécessaires afin de calculer l'effet de différentes variantes.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>L'organisation du réseau routier et la limitation du trafic routier ne peut être limitée aux agglomérations fribourgeoise et bulloise. Elle doit impérativement être étendue à l'ensemble du canton. La pollution liée au trafic individuel motorisé est une problématique mondiale.</p> <p>Pour l'instant, nous n'avons pas observé que la mesure M5 du plan de mesures de 2007 : « les charges de trafic déterminées comme limites constituent les valeurs de référence pour dimensionner la capacité du réseau routier » ait été respectée. Il nous paraît que jusqu'à aujourd'hui, le développement urbanistique impose le développement du réseau routier, y compris dans l'agglomération de Fribourg. Exemple : PAD Ancienne Papeterie Marly : Le projet se veut écologique mais projette des développements du réseau routier dans l'agglomération avec une desserte en transport public excellente. Même si le plan directeur cantonal présente la volonté politique de favoriser le transfert modal et encourager la mobilité combinée, il ne précise pas comment les autorités peuvent et doivent agir lorsque le réseau routier est saturé et que les normes de pollution de l'air sont dépassées afin de limiter l'augmentation du trafic individuel motorisé, voir le réduire. D'autre part, de nombreuses communes ont révisé leur plan d'aménagement local (PAL) sous l'ancien régime.</p> <p>De ce fait, nous plaçons pour que ce plan de mesures concrétise les actions à entreprendre par les autorités responsables lorsque les seuils de pollution de l'air sont dépassés pour contrôler et réduire le trafic individuel motorisé.</p> <p>Demandes : a) changer « réseau routier des agglomérations fribourgeoises et bulloises » en « réseau routier fribourgeois »</p> <p>b) concrétiser la mesure « la charge de trafic des axes..... ».</p>	<p>Association transport et environnement, section Fribourg</p>	<p>Le plan de mesures air se concentre sur les dépassements des valeurs de NO₂ et PM10, lesquels ne sont démontrés que dans les centres urbains. Les points mentionnés sont pertinents, mais doivent être réglés dans la mise en œuvre du plan directeur cantonal.</p> <p>Le préavis 2019 du secteur protection de l'air pour le « PAD Ancienne Papeterie, Marly » était favorable vu que le RIE a démontré que l'OPair était respecté par rapport au trafic et aux chauffages.</p> <p>Les fiches de mesures du plan de mesures air responsabilisent les autorités concernées (dans ce cas le SMO, le SPC ainsi que l'agglomération Fribourg et MOBUL). Il est expliqué que la mise en œuvre de cette mesure doit se faire par une étroite collaboration entre ces partenaires et il n'est pas du rôle du plan de mesures de prédéfinir la manière et les moyens d'y parvenir.</p> <p>La diminution de la pollution de l'air est plus influencée par la diminution des rejets des moteurs des véhicules que par la diminution du trafic.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>La mesure M5 du plan de mesures 2007 était identique à celle de 2018 mais ne semble pas avoir eu le succès escompté. La distance journalière moyenne parcourue par les Fribourgeoises et les Fribourgeois a augmenté (2015 : 45.6 km/2010 : 39.4 km) et la part parcourue en voiture (2015:74.2 % / 2010 : 71.3%) également. On peut en conclure que la mesure n'a pas eu le succès escompté et qu'il est nécessaire de la concrétiser en se fixant des objectifs clairs et précis sur le développement des infrastructures de mobilité douce, en qualité et en quantité, en particulier pour les infrastructures cyclables. Il nous semble qu'en termes de transport public, les objectifs de la politique cantonale de développement d'urbanisme vont dans la bonne direction et devraient permettre un transfert modal significatif. En ce qui concerne la politique pour le développement des infrastructures cyclables, nous devons reconnaître que si des aménagements cyclables ont été réalisés dans les agglomérations et des aires de stationnement de cycles mis en place, aucun réseau digne de ce nom n'existe dans le canton de Fribourg. On ne peut certainement pas considérer que la mesure M6 du plan de mesures 2007 est atteinte et n'est plus nécessaire « dans les agglomérations, la réalisation de liaisons piétonnes et d'un réseau cyclable performant et continu, ainsi que des aires de stationnement pour les cycles. » Le réseau cyclable qui se développe peu à peu est compliqué, fractionné et souvent réservé à de jeunes adultes ou à des convaincus, experts en gestion des diverses solutions mises en place pour leur bricoler une place : pistes cyclables, bandes cyclables continues, non continues, avec le trafic individuel motorisé ou avec les bus ou avec les piétons. Ce réseau manque d'unité, de simplicité, de convivialité, d'espace et de sécurité si l'on souhaite que les personnes de 7 à 77 ans prennent le vélo. Aussi, nous souhaiterions que ce plan de mesures 2018 précise des mesures concrètes qui permettent de développer un tel réseau.</p>	<p>Association transport et environnement, section Fribourg</p>	<p>Les points mentionnés sont pertinents, mais les détails doivent être réglés soit par la mise en œuvre du plan directeur cantonal, soit par les autorités concernées (dans ce cas le SMO, le SPC ainsi que l'agglo Fribourg et MOBUL).</p> <p>Il est expliqué que la mise en œuvre de cette mesure doit se faire par une étroite collaboration entre ces partenaires et il n'est pas du rôle du plan de mesures de prédéfinir la manière et les moyens d'y parvenir.</p> <p>En ce qui concerne les infrastructures cyclables, les mesures envisagées pour développer le réseau sont précisées dans le plan sectoriel vélo (planification cyclable cantonale validée par le Conseil d'Etat en décembre 2018).</p> <p>La prise de position sera transmise pour information au Service des ponts et chaussées.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Il est proposé d'ajouter un point supplémentaire (correspondant à M7 du plan de mesures de 2007). Les concepts de stationnement ont été développés et doivent être revus en lien avec la première partie de la mesure T1 afin d'ajuster l'offre en stationnement aux limites du réseau routier. Cette démarche ne peut pas attendre une révision du PAL de la commune. D'autres par la nécessité d'une politique de stationnement coordonnée à l'intérieur d'une région, en particuliers dans les agglomérations, est indéniable. L'agglomération de Fribourg a développé une coordination pour la création de places de stationnement pour les zones d'activité mais absolument pas pour les zones résidentielles. Cette coordination devrait par ailleurs s'étendre au-delà de l'agglomération si l'on en croit certains gros projets de plan d'aménagement de détail (PAD) mis à l'enquête dans des villages voisins. Cette double mesure issue des mesures (M7 et M9 du plan de mesures 2007) est indispensable pour mettre en œuvre la mesure T1. Il faut contrôler l'espace mis à disposition des véhicules individuels motorisés si l'on souhaite ajuster le nombre de véhicules en circulation sur les routes concernées par des dépassements de pollution de l'air.</p> <p>Demande : Ajouter sous « mesure » un nouveau point :</p> <p>Les concepts de stationnements sont revus par les communes tous les cinq ans dans un souci d'amélioration continue (réduction de l'espace dédié au trafic individuel motorisé) et d'harmonisation intercommunale au niveau régional.</p>	<p>Association transport et environnement, section Fribourg</p>	<p>Les points mentionnés sont pertinents, mais les détails doivent être réglés soit par la mise en œuvre du plan directeur cantonal, soit par les autorités concernées (dans ce cas le SMO, le SPC ainsi que l'agglomération Fribourg et MOBUL). Il est expliqué que la mise en œuvre de cette mesure doit se faire par une étroite collaboration entre ces partenaires et il n'est pas du rôle du plan de mesures de prédéfinir la manière et les moyens d'y parvenir.</p> <p>La proposition d'ajouter un nouveau point est rejetée. Il n'est pas légal d'imposer aux communes un délai de 5 ans dans le cadre de ce plan de mesures. La mention de révision « régulière » est suffisante. Le concept de stationnement est un élément du plan directeur communal (art. 41 LATeC) qui fixe les objectifs de la commune pour une période de 10 ans. Un bilan intermédiaire sur l'efficacité des mesures réalisées peut être recommandé mais pas exigé.</p>
T2 – Grands générateurs de trafic -Grosse Verkehrserzeuger		
<p>La fiche de mesure T2 concerne-t-elle également les accès à l'autoroute A1 à Lully ?</p>	<p>Commune de Lully</p>	<p>Lors de la construction d'un nouvel accès à l'autoroute, il faudrait effectivement, selon cette fiche, calculer le trafic généré uniquement par une nouvelle installation (p.ex. restoroute) Pour un accès existant, il n'est plus possible de calculer le trafic supplémentaire.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>[M12 selon la lettre – mais vu qu'on parle de nouvelle mesure (maîtrise de l'impact des grands générateurs de trafic) il doit s'agir de la mesure T2]. La fixation du nombre maximal de trajets par jour du trafic individuel motorisé doit être fixée pour le secteur concerné en collaboration avec les communes concernées. Dans tous les cas, il est inscrit dans le plan directeur cantonal.</p>	<p>Association des communes fribourgeoises</p>	<p>Les communes sont intégrées dans le processus (selon tâches du plan directeur cantonal). Le Service de l'environnement fera sa détermination le cas échéant lors des préavis (PAL, PAD, permis de construire). La décision finale reviendra dans ces cas également à la préfecture.</p>
<p>Le présent plan des mesures demande à dimensionner la génération de trafic des centralités majeures en fonction des immissions maximales autorisées selon l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air. Nous allons entreprendre en 2019 une étude générale sur ces grands générateurs de trafic afin d'élaborer une stratégie pour les « Installations à Forte Fréquentation » (stratégie IFF). Dans le cadre de son futur Projet d'agglomération de quatrième génération (PA4), elle a aussi l'intention d'améliorer sa politique de stationnement en la matière. Elle inclura le principe du respect des immissions (air et bruit) dans cette stratégie. Nous souhaitons qu'à terme cette stratégie soit intégrée aux références de la mesure « T2 » à l'instar des thèmes T106, T109 et T208 du plan directeur cantonal.</p>	<p>agglomération Fribourg</p>	<p>Il est pris acte des remarques et nous attendons très volontiers un retour sur la stratégie IFF.</p> <p>Il est possible d'intégrer des Projets d'Agglomération dans les références pour autant que la partie immissions (air et volontiers également bruit) soit clairement identifiable en tant que telle. Vu qu'il s'agit pour l'instant d'un projet pour le futur, les références actuelles ne sont pas changées.</p>
<p>Cette mesure consiste notamment à concrétiser les thèmes T106, T109 et T208 du Plan directeur cantonal, ce qui est bien et important selon le PS.</p>	<p>Parti socialiste fribourgeois</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Il est indispensable de considérer l'ensemble des grands générateurs de trafic d'une région, y compris les grands quartiers d'habitations qui en raison de leur localisation créeront plus de 2000 trajets par jour sur le secteur.</p> <p>Demande : changer l'objectif en : « Maîtriser l'impact global du trafic engendré par l'ensemble des grands générateurs de trafic d'une région sur l'environnement et le réseau de transport » ainsi que d'ajouter la phrase suivante dans les explications : « Cette mesure s'applique également aux quartiers d'habitations qui créent plus de 2000 trajets par jour ».</p>	<p>Association transport et environnement, section Fribourg</p>	<p>Les grands générateurs de trafic sont traités dans le PDCant mais des chiffres sont donnés uniquement pour les zones commerciales, touristiques ou industrielles. En ce qui concerne les habitations et au chapitre de la desserte de transports publics, le PCTr parle de « densité démographique élevée » sans plus de précision (interprétation LATEC art. 94).</p> <p>La proposition est partiellement retenue : l'objectif est changé en « Maîtriser l'impact du trafic engendré par l'ensemble des grands générateurs de trafic sur l'environnement et le réseau de transport » et la phrase souhaitée est ajoutée dans les explications.</p>
<p>T3 – Mesures d'accompagnement liées aux nouvelles routes – Begleitmassnahmen für neue Strassen</p>		
<p>Lors de la construction de nouvelles routes, la mesure «T3 » demande que les instances compétentes définissent des mesures complémentaires du point de vue de la protection de l'air. Nous rappelons que le but des nouvelles routes est de décharger des zones urbaines d'une congestion de trafic. Il est toutefois capital que ces nouvelles infrastructures n'augmentent pas la demande primaire de trafic automobile et protègent durablement les secteurs contournés afin d'éviter toute nouvelle augmentation de trafic. Nous souhaitons donc que la mesure « T3 » demande des mesures complémentaires supplémentaires, qui garantiraient que la construction de nouvelles routes n'ait pas d'impact défavorable sur les émissions totales du trafic automobile.</p>	<p>agglo Fribourg</p>	<p>Il est pris acte des remarques, cependant selon le projet routier (p.ex. accès à une nouvelle infrastructure touristique), une augmentation du trafic généralisée n'est pas impossible. L'OPair ne peut pas être utilisée dans ce sens – il n'y a que les immissions excessives qui doivent être évitées : il est en principe envisageable qu'une nouvelle route augmente la circulation routière de manière générale mais permet de passer sous les VLI sur les nouvelles et anciennes routes.</p> <p>Bien sûr que le plan de mesures air ne vise pas à augmenter la circulation. Afin d'éviter qu'il soit utilisé pour argumenter en faveur d'une augmentation du trafic le texte suivant est ajouté. « ...dans un plan directeur lié au projet en s'assurant de ne pas engendrer une augmentation du trafic »</p>
<p>Contestées. Il ne faut pas que ces mesures nuisent à la construction des différentes routes de contournement projetées dans le canton, dont l'UDC juge la réalisation indispensable.</p>	<p>Union démocratique du centre fribourgeois</p>	<p>Cette mesure ne met pas en doute que différentes routes de contournement sont nécessaires. La mesure demande que ces constructions se fassent sans dégrader la qualité de l'air, ce qui est tout à fait réalisable.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>La construction d'une nouvelle route crée inévitablement une augmentation de la circulation routière et de ce fait une augmentation de la pollution de l'air. Ainsi, il est indispensable de mettre en place des mesures d'accompagnements qui visent à encourager le transfert modal et réduire l'attractivité du trafic individuel motorisé avant l'ouverture du nouveau tronçon routier. Il est ensuite nécessaire de mesurer les effets de celles-ci et éventuellement les compléter.</p> <p>Demande : Ajouter les phrases suivantes sous « mesure » : « Ces mesures doivent impérativement être mises en œuvre avant l'ouverture du nouveau tronçon routier. Elles doivent limiter le développement futur du trafic individuel motorisé induit par la construction de ces nouvelles infrastructures. L'efficacité de ces mesures doit ensuite être vérifiée et de nouvelles mesures réalisées si elles se révèlent insuffisantes. »</p> <p>De plus nous vous demandons de préciser les procédures sous « explications ».</p>	<p>Association transport et environnement, section Fribourg</p>	<p>Le plan de mesures air doit limiter les immissions excessives. Il ne vise évidemment pas à augmenter la circulation. Par contre l'OPair ne peut pas être utilisée dans ce sens – il n'y a que les immissions excessives qui doivent être évitées : il est en principe envisageable qu'une nouvelle route augmente la circulation routière de manière générale mais permet de passer sous les VLI sur les nouvelles et anciennes routes. Les effets sur la qualité de l'air de la construction de nouvelles routes sont analysés. Par exemple, la qualité de l'air en ville de Bulle a été améliorée suite à la construction de la route de contournement (H189).</p> <p>Afin d'éviter que le plan de mesures air soit utilisé pour argumenter en faveur d'une augmentation du trafic le texte suivant est ajouté. « ...dans un plan directeur lié au projet en s'assurant de ne pas engendrer une augmentation du trafic »</p> <p>Les procédures peuvent être diverses (PAD, permis de construire, santé publique...) et doivent s'adapter à la situation spécifique. La formulation sans exemple est maintenue.</p>
<p>Le PS est d'avis que pour cette mesure, il soit envisageable que certaines mesures complémentaires puissent aussi être à la fois dans le projet d'exécution et dans le plan directeur lié au projet – lorsqu'il en existe un – dans le but de leur donner de l'importance. Par exemple, lorsqu'il s'agit de les mettre en œuvre avant l'ouverture du nouveau tronçon routier ou pour mettre l'accent d'en vérifier l'efficacité dans le temps.</p>	<p>Parti socialiste fribourgeois</p>	<p>La formulation est adaptée : « ...dans le projet d'exécution et/ou dans un plan directeur lié au projet ».</p>
<p>T4 – Transports publics non polluants – Saubere öffentliche Verkehrsmittel</p>		
<p>[M4 selon la lettre – mais vu qu'on parle de nouvelle mesure (des transports publics non polluants) il doit s'agir de la mesure T4]. Cette mesure doit nécessairement tenir compte des critères techniques, que ce soit au niveau des infrastructures qu'à l'adresse des entreprises de transport pour ce qui est du matériel roulant.</p>	<p>Association des communes fribourgeoises</p>	<p>La formulation de la mesure T4 tient compte du critère technique : « les autorités qui attribuent des mandats peuvent demander des offres proposant des solutions basées sur des technologies peu ou non polluantes. »</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Il est demandé, par cette mesure, aux collectivités publiques de fixer des exigences relatives aux émissions atmosphériques aux entreprises de transport public, dans le cadre de leurs mandats. Nous évaluons systématiquement la possibilité de véhicules électriques dans le cadre du renouvellement du parc roulant et prévoyons 60% des kilomètres parcourus de manière propre d'ici à 2026. Dans le cas où des véhicules électriques ne sont pas adaptés, nous favorisons déjà les véhicules les plus respectueux de l'environnement. Des objectifs généraux seront fixés à ce propos dans le cadre du plan régional des énergies actuellement en phase d'élaboration.</p>	<p>agglo Fribourg</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>
<p>Les récentes évolutions technologiques permettent de renoncer à avoir nécessairement besoin d'une ligne aérienne pour exploiter un bus électrique en ayant dans le véhicule une batterie à traction et un système de guidage et de réglage qui permet à celui-ci de se limiter dans certains cas à avoir une alimentation électrique au départ de la cours et/ou à l'arrivée de celle-ci. Ce qui ouvre la possibilité, aux yeux du PS, d'étudier l'opportunité de favoriser l'exploitation de telles lignes dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle mais aussi dans tous les chefs-lieux de district.</p>	<p>Parti socialiste fribourgeois</p>	<p>Cet avis est partagé, mais il incombe aux autorités responsables de se prononcer sur la faisabilité concrète pour le canton de Fribourg. Le SMO est attentif à l'évolution technologique pour la propulsion du matériel roulant. Le canton peut agir via les demandes d'offre en TRV et lorsqu'il est soumis à des demandes d'investissements importantes selon la LTV. Pour le trafic urbain, il est rappelé que ce sont les communautés régionales de transport (Agglomération de Fribourg et l'Association de communes Mobul) qui sont compétentes pour la commande des prestations. Néanmoins, les subventions cantonales ont un caractère potestatif permettant une influence sur la technologie.</p> <p>La prise de position est transmise à l'agglo Fribourg.</p>
<p>Il est temps d'étendre la mesure à l'entier du canton.</p> <p>Demande : tracer « de manière ciblée » dans l'objectif et tracer « dans les zones urbaines » dans la mesure.</p>	<p>Association transport et environnement, section Fribourg</p>	<p>Un plan de mesures air doit agir aux endroits où il y a des immissions excessives, c'est-à-dire où des VLI sont dépassées. Ceci est le cas uniquement pour les valeurs (PM10 et NO₂) mesurées dans les agglomérations.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Nous avons pris connaissance que les mesures visant la promotion des transports publics et de la mobilité douce, qui faisaient partie du plan de mesures 2007, ne font plus partie des mesures du plan 2018. Un concept visant ces objectifs fait dorénavant partie du plan directeur cantonal et des PA de Fribourg et de Bulle.</p> <p>Concernant la mesure visant à favoriser dans les zones urbaines l'exploitation des lignes de bus avec du matériel électrique, nous souhaitons attirer l'attention sur les coûts plus importants à charge de la collectivité qui seront générés par l'acquisition et l'exploitation de bus électriques. (L'investissement pour des bus électriques est actuellement plus important que pour des bus diesel).</p> <p>Nous tenons aussi à préciser que, pour le moment, il n'est pas envisageable d'appliquer cette mesure aux bus régionaux qui traversent aussi les centres-ville, la technologie électrique n'étant pas encore assez mûre pour ce type de trafic.</p>	<p>Transport publics fribourgeois</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p> <p>Le SMO est attentif à l'évolution technologique pour la propulsion du matériel roulant. Le canton peut agir via les demandes d'offre en TRV et lorsqu'il est soumis à des demandes d'investissements importantes selon la LTV. Pour le trafic urbain, il est rappelé que ce sont les communautés régionales de transport (Agglomération de Fribourg et l'Association de communes Mobul,) qui sont compétentes pour la commande des prestations. Néanmoins, les subventions cantonales ont un caractère potestatif permettant une influence sur la technologie.</p>
T5 – Electromobilité individuelle – Elektromobilität im Individualverkehr		
<p>Les prises de position concernant la mesure T4 ont démontrées qu'il est nécessaire d'ajouter une mesure dans le domaine de l'électromobilité. Pour avoir un grand potentiel sur l'amélioration de la qualité de l'air celle-ci doit par contre s'appliquer au trafic individuel. La nouvelle mesure ne doit pas apporter des contraintes aux différents partenaires concernés. Il est proposé de rajouter la mesure suivante :</p> <p>Objectif : Réduire de manière ciblée les immissions de NO₂ et les nuisances sonores dans les zones habitées, par la promotion de l'électromobilité.</p> <p>Mesure : Augmenter le nombre de bornes de recharge et les rendre plus facilement repérables pour l'électromobilité individuelle. Soutenir l'acquisition de modèles électriques pour les transports publics.</p> <p>Explications : L'exploitation en</p>	<p>SMO</p>	<p>La proposition est retenue et la mesure T5 est ajoutée comme proposé ci-contre.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>traction électrique constitue un objectif important pour limiter les immissions atmosphériques et sonores. La promotion de l'électromobilité doit se faire progressivement par des projets ciblés. Les projets susceptibles d'accomplir l'objectif sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Ajout de l'emplacement des bornes publiques électriques sur le portail cartographique du canton. > Soutien potentiel du canton au financement de l'acquisition de bus électriques ou de trolleybus à batterie et de la réalisation des infrastructures nécessaires par les entreprises de transport (en vertu de la loi sur les transports art. 35). > Aménagement de bornes ou de stations de recharge électrique dans les immeubles et parkings de l'Etat. > Prolongation de la durée d'exonération des véhicules ayant une étiquette-énergie A (actuellement durée d'exonération de 3 ans) et/ou augmentation de l'imposition des véhicules très polluants. > Exemplarité de l'Etat lors du renouvellement des anciens véhicules (acquisition de véhicules électriques) – voir mesure transversale (CTA) du présent plan de mesure air . > Application systématique de la Directive du Conseil d'Etat relative à l'achat des véhicules de l'Etat (2016-536). <p>Autorités concernées : DAEC (SMo), OCN</p> <p>Impact : Réduction des immissions de NO₂ et de bruit engendrées par le trafic individuel motorisé.</p> <p>Références : Plan directeur cantonal, Projets d'agglomérations</p>		
<p>A1 – Renforcement de l'information relative à la limitation des émissions d'ammoniac dans les installations de détention des animaux – Verstärkung der Information bezüglich der Begrenzung von Ammoniakemissionen in der Tierhaltung</p>		
<p>Préciser l'objectif et la mesure par „...lors de la construction de nouvelles étables et lors de transformations conséquentes“.</p>	<p>Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts DIAF</p>	<p>Proposition retenue.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Ajouter « sur demande des agriculteurs » dans le texte « IAG : sur demande des agriculteurs, conseils sur les mesures de limitations des émissions d'ammoniac sur les bases légales et... ».</p> <p>Par ailleurs, nous relevons que l'équipement des étables conformément à l'aide à l'exécution de l'OFAG et l'OFEV ne doit pas être imposé par le canton. Les contributions financières prévues par la Confédération doivent être considérées comme une mesure d'encouragement.</p>	<p>Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts DIAF</p>	<p>Il se peut que l'agriculteur ne pose pas explicitement une question à ce sujet, mais il s'agit effectivement d'informer au cas par cas. Le texte est changé en « IAG : pour des cas concrets conseils sur les mesures... ».</p> <p>L'aide à l'exécution en question devrait être revue prochainement par l'OFEV/OFAG afin d'y intégrer les nouvelles connaissances technologiques. Cependant le SEN est tenu de faire respecter l'OPair et donc d'appliquer l'aide à l'exécution par l'intermédiaire des préavis de permis de construire.</p>
<p>Contestées. L'UDC craint que ces mesures renchérissent le coût des constructions agricoles de manière trop important pour ce secteur économique déjà en difficulté.</p>	<p>Union démocratique du centre fribourgeois</p>	<p>Il est vrai que les coûts de construction peuvent être plus élevés, cependant il a été démontré que les différentes mesures sont, de manière générale, économiquement supportables. Pour la grande majorité des mesures, il y a des subventions fédérales et cantonales prévues.</p>
<p>A2 – Réduction de l'azote dans les déjections des porcs – Reduktion der Stickstoffmenge in den Ausscheidungen der Schweine</p>		
<p>Admis. Il faudra cependant laisser un temps d'adaptation suffisant aux entreprises concernées.</p>	<p>Union démocratique du centre fribourgeois</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>
<p>A3 – Réduction des émissions d'ammoniac dans le stockage du lisier – Reduktion der Ammoniakemissionen bei der Lagerung von Gülle</p>		
<p>Admis. Il faudra cependant laisser un temps d'adaptation suffisant aux entreprises concernées.</p>	<p>Union démocratique du centre fribourgeois</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Dans le cadre des actions proposées en vue de réduire les pertes d'azote lors du stockage du lisier, nous souhaitons suggérer, en plus des mesures annoncées, le transport du lisier au moyen de conduites souterraines. Cette solution, si elle est bien menée, présenterait les avantages suivants : diminution des transports par convois agricoles et, donc, des émissions de CO2 par les engins ou autres véhicules de transport; amélioration de l'épandage du lisier au moyen de pendillards ; diminution sensible de la diffusion d'ammoniac. En outre, pour sa mise en œuvre par les exploitants ou propriétaires agricoles, une telle mesure pourrait être financée au moyen d'un modèle de subvention dans le cadre des améliorations foncières. Le modèle existant pour les conduites de petit lait entre les laiteries et porcheries pourrait servir d'exemple.</p>	<p>Groupe E</p>	<p>Il est pris acte de la remarque. Au niveau de la protection des eaux (contaminations possibles...) cette solution n'est cependant pas souhaitable.</p> <p>La remarque sera transmise au Service de l'agriculture, qui est en charge des subventions agricoles.</p>
<p>A4 – Législation sur l'agriculture : demandes au Conseil fédéral – Landwirtschaftsgesetzgebung : Anträge an den Bundesrat</p>		
<p>Le prolongement des contributions pour des épandages limitant les pertes en ammoniac (au-delà de fin 2019) est nécessaire.</p> <p>L'AG soutient le fait d'inciter les agriculteurs à utiliser ces techniques d'épandage à pertes réduites, mais est contre le fait de les obliger à puriner exclusivement avec de telles techniques (investissement conséquent qui devrait pouvoir être partagé avec d'autres agriculteurs, pas possible d'utiliser des pendillards sur toutes les surfaces, pas adaptées à tous les types de lisiers).</p> <p>De par la politique agricole, l'OFAG devrait soutenir les bonnes pratiques. Au-delà de la technique d'épandage, le traitement du lisier, sa dilution, le moment d'apport et la quantité épandue influencent de manière très importante les pertes en ammoniac dans l'air.</p>	<p>Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts DIAF</p>	<p>La mesure vise à demander au Conseil fédéral de créer des conditions favorables à la diminution des émissions d'ammoniac.</p> <p>La mise en œuvre des différents points évoqués (pendillards pas possible selon la pente de la surface...) devra se faire lors de la concrétisation des dispositions légales fédérales, mais il est admis que la formulation « généralisé » peut donner une information erronée.</p> <p>Le texte est adapté de manière suivante : Le Conseil fédéral est invité à étudier une solution permettant de généraliser l'utilisation des techniques d'épandage diminuant les émissions ou ceci est techniquement possible.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
Contestée. L'épandage de lisier avec un système pendillard ne doit pas devenir obligatoire. Ce système n'est en particulier pas adapté en zone de montagne, souvent à cause de la topographie des terrains.	Union démocratique du centre fribourgeois	La mise en œuvre du point évoqué (pendillards pas possible selon la pente de la surface...) devra se faire lors de la concrétisation des dispositions légales fédérales. Adaptation du texte : voir ci-dessus.
CTA – Politique d'exemplarité en matière de protection de l'air par l'Etat et les communes – Vorbildliches Verhalten der öffentlichen Hand im Bereich Luftreinhaltung		
[M18 selon la lettre – mais vu qu'on parle de nouvelle mesure (Politique d'exemplarité) il doit s'agir de la mesure CTA]. Les communes sont sensibles à cette exemplarité et la pratiquent (Cité de l'énergie, ...). Il importe que cette politique leur appartienne, car elle permet de créer des émulations. Cette exemplarité doit rester libre de contrainte de la part de l'Etat.	Association des communes fribourgeoises	Le plan de mesures air respecte pleinement cette demande de la part des communes. Il ne peut agir directement que sur les Directions du Conseil d'Etat. C'est avec plaisir qu'il est pris note que les communes s'engagent dans le domaine de la communication en faveur de l'environnement. Le Service de l'environnement informe les communes sur les différentes notices et campagnes qu'il réalise.
[M18 selon la lettre – mais vu qu'on parle de nouvelle mesure (Plan de mobilité interne) il doit s'agir de la mesure CTA]. Nous rappelons la plate-forme Frimobility, présentée à l'Etat (SMo), permettrait d'offrir une espace aux collaborateurs/trices de l'Etat pour promouvoir le covoiturage. Nous restons à votre disposition pour toute précision utile.	Association des communes fribourgeoises	Le SMo connaît l'existence de cette plateforme de covoiturage. Elle est mentionnée dans les plans de mobilité pour les collaborateurs/trices de l'Etat en préparation.

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>Voir également remarques concernant le chapitre 3.4, qui s'applique également à cette nouvelle mesure.</p> <p>Nous estimons que sous « explication » il ne fait plus vraiment de sens de demander à l'Etat est aux communes de ne pas recourir à l'utilisation du bois dans les grands centres urbanisés vu que la mesure C1 demande d'abaisser les valeurs d'émission. Un tel principe limiterait la possibilité de réaliser une centrale à bois avec chauffage à distance et pose de problème en cas de contracting. Il serait judicieux d'introduire une limitation d'installer et d'utiliser les chauffages à bois individuels et les poêles qui sont des générateurs de polluant beaucoup plus conséquent et pour lesquels les autorités ne montrent pas beaucoup d'empressement à agir, principalement en raison des moyens à mettre en œuvre.</p> <p>Correction demandée : « ...ils tiennent compte de la nécessité d'utiliser rationnellement l'énergie et de limiter les émissions atmosphériques ».</p> <p>Correction demandée : « Ou à d'autres énergies renouvelables pourrait permettre d'en améliorer la qualité »). Pendant une séance du 25.02.2019 avec le SdE une nouvelle proposition de changement a été proposée : « ou à d'autres énergies renouvelables pourrait permettre de prendre en compte au mieux les intérêts dans les deux domaines. »</p>	<p>Service de l'énergie</p>	<p>Les explications ne demandent pas une interdiction d'utiliser du bois pour le chauffage dans les centres urbanisés, il met en avant la problématique connue entre la protection de l'air et les énergies renouvelables.</p> <p>Il est important de rappeler le principe qui est valable pour toutes les communes (la mesure C1 ne s'applique qu'aux communes de Fribourg et Bulle).</p> <p>La mesure et ses explications laissent suffisamment de place pour une évaluation au « cas par cas » selon le projet choisi. Il n'est pas dans l'idée du plan de mesures air de rendre impossible la construction de centrales de chauffage à distance ni d'interdire du contracting. Mais comme décrit, le potentiel de conflit entre les deux aspects se situe dans ce domaine.</p> <p>Les chauffages au bois d'agrément sont effectivement plus difficiles à maîtriser actuellement, mais la thématique est suivie de près et a également été reconnue à l'OFEV.</p> <p>Selon l'adaptation du chapitre 3.4. le texte sous la mesure CTA est également adapté par « ...ils tiennent compte entre autres de la nécessité d'utiliser rationnellement l'énergie (au sens de la LEn) et de limiter les émissions atmosphériques ».</p> <p>Correction effectuée – texte introduit : «... ou à d'autres énergies renouvelables pourrait permettre de prendre en compte au mieux les intérêts dans les deux domaines.»</p>
<p>Notre proposition lors de la consultation interne n'a pas été retenue. Nous maintenons notre opposition à la mise sur pied d'éventuelles nouvelles incitations financières et demandons la suppression du passage « incitation financière pour l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce ».</p>	<p>Direction des finances DFIN</p>	<p>Le chapitre 6 précise que « la mise en œuvre des mesures prévues demeure conditionnée aux disponibilités financières de l'Etat ». Il est reconnu que des incitations financières peuvent faire changer les comportements. La proposition n'est donc pas retenue.</p> <p>Dans le cadre des discussions sur les plans de mobilité, les conditions dans lesquelles des incitations financières peuvent être octroyées ont été fixées. Ces conditions restant valables et il n'y a pas lieu de supprimer ce passage.</p> <p>Il est de plus possible que de telles incitations financières fassent partie d'une mesure du plan climat.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
<p>La remarque suivante doit être biffée/remplacée par un autre exemple : « Dans le domaine de l'agriculture, l'exemplarité de l'Etat signifie par exemple que la nouvelle étable planifiée à l'IAG sera conçue de manière à exploiter la meilleure technique en matière de limitation des émissions d'ammoniac. Elle servira ainsi à l'information par l'IAG lors de la formation de base et de la formation continue des agriculteurs: »</p>	<p>Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts DIAF</p>	<p>La remarque est remplacée par une version neutre, sans nommer la construction de la nouvelle étable. Nouveau texte : « Dans le domaine de l'agriculture, l'exemplarité de l'Etat signifie que l'IAG veillera à exploiter ses installations de manière à limiter les émissions d'ammoniac par des projets pilotes Les conclusions serviront ainsi à l'information par l'IAG lors de la formation de base et de la formation continue des agriculteurs. »</p>
<p>Admis. Le recours aux véhicules électriques par les collectivités doit être privilégié mais ne doit pas devenir obligatoire.</p>	<p>Union démocratique du centre fribourgeois</p>	<p>Il est pris acte de la remarque.</p>
<p>Le PS trouve qu'il est également nécessaire d'être attentif à l'emplacement des services de l'Etat, qu'en cas de déménagement soit soigneusement étudiée l'accessibilité en transports publics et en mobilité douce des nouveaux locaux, en termes de temps de parcours aussi, de sorte à favoriser entre autres par ce biais le report modal des collaborateurs et collaboratrices concerné-e-s.</p>	<p>Parti socialiste fribourgeois</p>	<p>L'avis est partagé. L'exemple spécifique du déménagement doit être intégré dans cette mesure. Dans la partie explication, la phrase suivante est ajoutée : « Lors de déménagement de service de l'Etat, des plans de mobilité doivent être établies préalablement. »</p>
<p>Il nous semble que la formulation retenue dans le document consulté, « le recours à des véhicules électriques », limite les possibilités. Il faudrait pouvoir examiner de manière systématique la possibilité de recourir à des modèles de véhicules à traction électrique (par exemple des véhicules à hydrogène), plutôt que de se limiter aux « véhicules électriques » uniquement. En effet, il faudrait dès maintenant tenir compte de ces technologies qui se développent rapidement et seraient plus disponibles à l'avenir. Ainsi, lors du remplacement d'un véhicule de service (Etat et communes), l'Etat ainsi que les communes devraient pouvoir recourir à toutes les autres options permettant d'atteindre les objectifs recherchés.</p> <p>Proposition de modification (mesure) : « Lors du remplacement des véhicules de l'Etat ou des communes, le recours à des véhicules à traction électrique doit être privilégié (vélo électrique, voiture électrique, voiture électrique à hydrogène). »</p>	<p>Groupe E</p>	<p>La remarque est pertinente. Cependant le remplacement de véhicules de service des communes, est de leur compétence. La mesure est modifiée comme suit : « Lors du remplacement des véhicules de l'Etat, le recours à des véhicules à traction électrique doit être privilégié (vélo électrique, voiture électrique, voiture électrique à hydrogène). In der deutschsprachigen Fassung werden nur die „mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeuge“ aufgenommen, da bereits von „elektrischem Antrieb“ die Rede ist.</p>

Contenu de la prise de position <i>Inhalt der Stellungnahme</i>	Auteur de la prise de position <i>Autor der Stellungnahme</i>	Réponse de la DAEC <i>Antwort der RUBD</i>
Die IB-Murten begrüsst die Beibehaltung der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand. Ein beispielhaftes Verhalten der Bevölkerung gegenüber sendet positive Signale aus und bildet eine wichtige Grundlage für die Akzeptanz.	IB Murten	Die Stellungnahme wird wohlwollend zur Kenntnis genommen.

3 Liste des auteurs d'une prise de position *Liste der Autoren einer Stellungnahme*

	Adhère à la prise de position de l'ACF <i>Schliesst sich der Stellungnahme des FGV an</i>	District – Bezirk	Reçu le – Eingegangen am
Communes			
Corminboeuf	X	Sarine	15.01.2019
Cugy	X	Broye	01.02.2019
Bossonnens	X	Veveyse	04.02.2019
Gruyères	X	Gruyère	15.01.2019
Gurmels	X	See	04.02.2019
La Brillaz	X	Sarine	28.01.2019
Lully		Broye	17.01.2019
Murten		See	12.12.2018
Riaz		Gruyère	29.01.2019
Sâles	X	Gruyère	29.01.2019
St. Silvester	X	Sense	22.01.2019
Val-de-Charmey	X	Gruyère	09.01.2019
Villaz-St-Pierre	X	Glâne	16.01.2019
Conférence des syndicats des chefs-lieux et des grandes communes	X		28.01.2019

	Reçu le Eingegangen am
Directions et Services	
Chancellerie - Service de législation	16.01.2019
Chancellerie	05.02.2019
Direction de l'économie et de l'emploi - Service de l'énergie	25.01.2019
Direction des finances	29.01.2019
Direction des finances - Service du Personnel	29.11.2018
Direction des finances - Service de l'informatique et des télécommunications	29.01.2019
Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport - Service du sport	07.01.2019
Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts	28.01.2019
Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts - Service des communes	06.11.2018
Direction de la santé et des affaires sociales	02.11.2018
Direction de la sécurité et de la justice	05.11.2018
Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion, Amt für Umwelt	14.01.2019
Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, Service de mobilité	25.04.2019

Préfectures	
Conférence des préfets	30.01.2019
Coordination intercantonale	
beco Kanton Bern	29.01.2019
Tiefbauamt des Kantons Bern	16.11.2018
Associations régionales	
Agglo Fribourg	31.01.2019
Association des communes fribourgeoises	04.01.2019
Association fribourgeoise de l'industrie des graviers et du béton	25.01.2019
Fédération fribourgeoise des entrepreneurs	25.01.2019
Fédération fribourgeoise des retraités	14.12.2018
Fédération romande des consommateurs - Bureau Conseil Fribourg	18.12.2018
Union suisse des professionnels de l'immobilier, Fribourg	16.01.2019
Commissions	
Autorité cantonale de la transparence et de la protection des données - la commission	07.01.2019
Partis politiques	
Union Démocratique du Centre, Fribourg	22.01.2019
Parti socialiste, Fribourg	05.02.2019
Associations et sociétés	
Association transport et environnement, section Fribourg	21.01.2019
Association des cadres supérieures et magistrats, magistrates de l'Etat de Fribourg	28.01.2019
Energie-bois Suisse	29.01.2019
Gruyère Energie	31.01.2019
Groupe E	31.01.2019
IB Murten	30.01.2019
Transport publics fribourgeois	09.01.2019
Union fribourgeoise du Tourisme	31.01.2019
Particulier	
Greng	08.11.2018

4 Conclusion

Zusammenfassung

- > Toutes les directions du Conseil d'Etat, plusieurs communes et associations régionales, deux partis politiques ainsi que des organes et entreprises concernés ont pris position, parfois de manière très approfondie.
- > Le plan de mesures pour la protection de l'air a été accueillie favorablement par la très grande majorité des organes consultés.
- > Plusieurs prises de position ont été formulées en se référant aux anciennes mesures du plan 2007. Ces dernières ne peuvent plus être adaptées. Les propositions d'amélioration ont été transposées, si possible, sur les nouvelles mesures.
- > Plusieurs demandes ne concernent pas le plan de mesures pour la protection de l'air (selon OPair). Elles ont été transmises à l'autorité compétente.
- > Certains points (p.ex. chauffages au bois) ont fait l'objet de plusieurs remarques et demandes de modification. Quand cela a été possible, le texte a été modifié en tenant compte du respect de l'OPair et des avis formulés.
- > Plusieurs organes consultés souhaitent que les mesures qui sont valables pour les communes de Fribourg et de Bulle soient étendues à tout le canton. L'OPair demande à ce que des mesures soient prises afin d'éviter des immissions excessives. Le plan ne peut donc pas proposer des mesures dans les régions où les valeurs sont respectées.
- > Dans le domaine du transport, certaines demandes qui concernent la diminution du trafic ne peuvent pas être prises en compte. Si les VLI sont respectées, il n'est par exemple pas possible d'interdire la construction de nouvelles routes en se basant sur l'OPair.
- > Le SE n'a pris contact avec quelques organes pour discuter de leur prise de position avant de clôturer le présent rapport.

- > *Alle Direktionen des Staatsrates, verschiedene Gemeinden, mehrere Regionalverbände sowie von Luft- und Umweltschutz betroffenen weiteren Stellen und Unternehmungen und zwei politische Parteien haben teils umfangreiche Stellungnahmen eingereicht*
- > *Der Massnahmenplan Luft hat generell die Zustimmung der konsultierten Stellen erhalten*
- > *Diverse Stellungnahmen sind zu den alten Massnahmen eingetroffen, welche per se nicht mehr anpassbar sind. Die Verbesserungsvorschläge wurden analog auf die neuen Massnahmen übernommen.*
- > *Mehrere Stellungnahmen betrafen Punkte, welche gemäss LRV nicht dem Massnahmenplan unterstehen. In diesen Fällen werden die Stellungnahmen weitergeleitet.*
- > *Zu einigen Punkten (bspw. im Bereich Holzfeuerungen) wurden sehr verschiedene Bemerkungen und Änderungsvorschläge eingereicht. Falls möglich, wurden die Texte angepasst unter Einhaltung der LRV und den formulierten Wünschen.*

-
- > *Verschiedene Stellungnehmer wünschten, dass die Massnahmen, welche für die Gemeinden Bulle und Freiburg gelten, auf den ganzen Kanton ausgeweitet werden. Die LRV gibt aber vor, dass übermässige Immissionen mittels Massnahmenplan vermindert werden und diese treten nur in diesen Regionen auf.*
 - > *Auch im Bereich Transport werden Massnahmen vorgeschlagen, welche generell den Verkehrsfluss vermindern sollen aber nicht LRV-relevant sind. Beispielsweise ist es nach LRV nicht verboten zwei Strassen nebeneinander zu bauen, wenn damit die IGW eingehalten werden.*
 - > *Mit einzelnen Stellungnehmern wurden vor dem Abschliessen des vorliegenden Berichtes Diskussionen geführt.*

Renseignements - Auskünfte

—

Service de l'environnement SE

Amt für Umwelt AfU

Section air, bruit et RNI

Sektion Luft, Lärm und NIS

Impasse de la Colline 4, 1762 Givisiez

T +26 305 37 60, F +26 305 10 02

sen@fr.ch, www.fr.ch/sen

Juillet - Juli 2019